

COMUNE DI SASSUOLO (MO)		
Proprietà Committente	IMMOBILTEC S.p.A. Via Ghiarola Vecchia, 73 Fiorano Modenese (MO) - P.IVA 02606280366	
Progetto	PROPOSTA DI RIQUALIFICAZIONE DELL'AREA SITA NEL CAPOLUOGO TRA VIA PIA E VIA PESCHIERA, MEDIANTE LA REALIZZAZIONE DI UN PARCHEGGIO DI INTERSCAMBIO CON BAR / RISTORANTE E SALA CONFERENZE, IL POTENZIAMENTO DEI COLLEGAMENTI CON LE STAZIONI FERROVIARIE – STAZIONE BUS, IL CENTRO STORICO E LA REALIZZAZIONE DI UNA NUOVA PIAZZA DI QUARTIERE IN VARIANTE AGLI STRUMENTI URBANISTICI MEDIANTE IL PROCEDIMENTO UNICO DI CUI ALL'ART. 53 DELLA L.R. 24/2017	
IL PRESENTE PROGETTO È TUTELATO A NORMA DI LEGGE		
Tavola	Scala –	Tavola n. - Rev. Relaz. illustrativa strateg.
		Data Maggio 2023
Progettazione	<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;">  <p>STUDIO TECNICO BALBERINI</p> <p>Geometra Sergio Balberini</p> <p>Piazza Salvo D'Acquisto 5/6 - 41049 Sassuolo (MO) tel. 0536811412 - Cod. Fisc. BLBSRG55H221462J - P.IVA 02824160366 email: info@studiobalberini.it - pec: sergiob@pec.studiobalberini.it</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">  <p>NUNZIO CASELLI INGEGNERE</p> <p>Via Mantegna, 133 - 41125 MODENA tel e fax 059/341304 C.F. CSL NNZ 52P30 F503C - P.IVA 02605660360</p> </div> </div>	
Elaborato	Relazione illustrativa strategica	

PROPOSTA DI RIQUALIFICAZIONE DELL'AREA SITA NEL CAPOLUOGO TRA VIA PIA E VIA PESCHIERA, MEDIANTE LA REALIZZAZIONE DI UN PARCHEGGIO DI INTERSCAMBIO CON BAR / RISTORANTE E SALA CONFERENZE, IL POTENZIAMENTO DEI COLLEGAMENTI CON LE STAZIONI FERROVIARIE – STAZIONE BUS, IL CENTRO STORICO E LA REALIZZAZIONE DI UNA NUOVA PIAZZA DI QUARTIERE IN VARIANTE AGLI STRUMENTI URBANISTICI MEDIANTE IL PROCEDIMENTO UNICO DI CUI ALL'ART. 53 DELLA L.R. 24/2017

RELAZIONE STRATEGICA

SOMMARIO

1. OGGETTO DELLA PROPOSTA.....	3
1.1 L'INTERESSE PUBBLICO DELLA PROPOSTA.....	4
1.1.1 La NORMATIVA di riferimento.....	4
1.1.2 Gli indirizzi strategici.....	5
1.1.3 Le specificità dell'intervento.....	5
1.1.4 Ricaduta economica diretta.....	9
1.1.5 Opere pubbliche realizzate dai privati.....	9
1.1.6 Ricaduta economica indiretta.....	10
1.2 CRONOPROGRAMMA DELL'INTERVENTO.....	10
2. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA.....	10
2.1.1 INQUADRAMENTO URBANISTICO - PROGRAMMATICO.....	10
2.1.2 PIANIFICAZIONE TERRITORIALE COMUNALE e proposta di variante.....	15
2.1.3 PATRIMONIO STORICO, CULTURALE E PAESAGGISTICO.....	41
2.1.4 INQUADRAMENTO PROGETTUALE.....	41
2.1.5 DATI URBANISTICI DELL'INTERVENTO e proposta di variante.....	46
2.2 DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO.....	52
2.2.1 L' approccio progettuale.....	52

1. OGGETTO DELLA PROPOSTA

La Società IMMOBILETEC S.p.A. con sede in Fiorano Modenese (MO), Via Ghiarola Vecchia n.73 rappresentata dall'Amministratore Delegato Franco Stefani nato a Prignano Sulla Secchia (MO) il 5 febbraio 1945, residente a Sassuolo (MO), Viale Giacobazzi n. 25 codice fiscale dichiarato STF FNC 45B05 H0611 ha acquisito:

1. Nel settembre 2018 (rogito del 14/09/2018 Rep. n. 25.316 Rac. n. 14.662) un complesso edilizio composto da vari fabbricati staccati, con annessa aria cortiliva esclusiva, denominato "Ex-Magazzini Comunali di Via Pia", disposto su un'area avente superficie coperta e scoperta di mq. 3.250 (tremila duecentocinquanta), sito in Sassuolo (MO), Via Pia angolo Via Peschiera, confinante in unico corpo con Via Pia, Via Peschiera, ragioni Micagni.

L'immobile in oggetto è così censito al Catasto Fabbricati del Comune di Sassuolo (MO):

- Catasto Fabbricati foglio 20 mappali:
 - o 217, Via Pia n. 56, p. T-1, categoria E/4, rendita euro 15.474;
 - o 218, (graffato al mapp. 217);
 - o 219, (graffato al mapp. 217);
 - o 220, (graffato al mapp. 217);
 - o 221, (graffato al mapp. 217);
 - o 222, (graffato al mapp. 217);
 - o 223, (graffato al mapp. 217);
- 2. Nel marzo 2019 ((Rogito 08/03/2019 Rep. n. 12599 Rac. n. 5041) fabbricato ad uso magazzino in disuso con circostante area cortiliva in Via Pia, confinante con la detta Via, ragioni di cui ai mappali 210, 211, 332, 216 foglio 20, salvo altri.
L'immobile in oggetto è così censito al Catasto Fabbricati del Comune di Sassuolo (MO):
 - Catasto Fabbricati foglio 20 mappale:
 - o 212 sub. 1 cat. D/7 R.C. Euro 1431,40 Via Pia snc piano T;
 - Catasto Terreni foglio 20 mappale:
 - o 212 ente urbano are 11.40 partita 1;
- 3. Nel dicembre 2019 (permuta del 30/12/2019 Rep. N. 4318 Rac. N. 3006) magazzino con annessi bagno e antibagno al piano terra, tra i confini:
Canale di Modena, cespiti di cui al mappale 207, 210, 212 e 216, salvo altri.
L'immobile in oggetto è così censito al Catasto Fabbricati del Comune di Sassuolo (MO):
 - Catasto Fabbricati foglio 20 mappale:
 - o 211 sub. 1 cat. C/2 R.C. Euro 247,64 Via Pia N.167 piano T;
- 4. Nel maggio 2019 (Rogito 09/05/2019 Rep. n. 3654 Rac. n. 2504) fabbricato ad uso abitativo, da terra a tetto, con circostante area cortiliva in proprietà esclusiva sito in Via Pia n. 149, comprendente appartamento al piano primo, composto da ingresso, pranzo/soggiorno, tinello, cucinotto, disimpegno, tre camere da letto, un bagno ed un balcone; soffitta al piano secondo sottotetto, tre locali ad uso cantina, disimpegno al piano primo sotto strada e ingresso e scala in proprietà esclusiva; magazzino ed un bagno al piano terra.
L'immobile in oggetto è così censito al Catasto Fabbricati del Comune di Sassuolo (MO):
 - Catasto Fabbricati foglio 20 mappali:
 - o 216 sub. 5, via Pia n. 149, p. S1-T-1-2, cat. A/7, cl. 2, vani 9, Superficie Catastale Totale: 167 mq., Totale escluse aree scoperte: 164 mq., RC Euro 650,74;

- 216 sub. 4, via Pia n. 149, p. T, cat. C/2, cl. 11, metri quadri 90, Superficie Catastale Totale: 100 MQ., RC Euro 260,29;
5. Nel dicembre 2019 (rogito Rep. N. 4318/3006) piena proprietà di fabbricato da terra a cielo ad uso artigianale con annessa area cortiliva pertinenziale esclusiva, sito in Via Pia n. 167, comprendente un magazzino con annessi bagno e antibagno al piano terra.
L'immobile in oggetto è così censito al Catasto Fabbricati del Comune di Sassuolo (MO):
- Catasto Fabbricati foglio 20 mappali:
 - 211 sub. 1, via Pia n. 167, p. T, cat. C/2, cl. 8, metri quadri 137, Superficie Catastale Totale: 180 mq., RC Euro 247,64,
 L'area di sedime e pertinenziale dell'immobile in oggetto è identificata al:
 - Catasto Terreni del Comune di Sassuolo al foglio 20 mappale:
 - 211 ente urbano di are 03.80.
6. Nel febbraio 2021 (rogito del 18/02/2021 Rep. n. 5627 Rac. n. 4023) fabbricato al piano terra ad uso magazzino noto come ex "stamperia comunale" ed un fabbricato al piano terra consistente in una torre piezometrica dell'acquedotto, attualmente allo stato di immobile collabente, il tutto con circostante area cortiliva in proprietà esclusiva, situata in Viale San Martino
L'immobile in oggetto è così censito al Catasto Fabbricati del Comune di Sassuolo (MO):
- Catasto Fabbricati foglio 20 mappali:
 - 338 sub. 1, viale San Martino n. 36, p. T, cat. C/2, cl. 13, metri quadri 106, Superficie Catastale Totale: 105 mq., RC Euro 421,53
 - 337 sub. 2, viale San Martino n. 36, p. T, cat. F/2 unità collabenti
 - 337 sub. 1, BCNC corte comune al sub 2 e alla particella 338

La società IMMOBILETEC S.p.A. garantendo la sostenibilità finanziaria dell'intervento con risorse proprie, propone a suddetta Amministrazione la riqualificazione delle aree sopra citate per la realizzazione, in variante agli strumenti urbanistici, di un parcheggio a servizio città di Sassuolo che ospiterà servizi di noleggio auto e bici elettriche, un bar ristorante, una sala formazione / convegni.

La proprietà delle aree che ricadono nell'intervento è così identificata:

- Immobiltec spa = fg. 20 mapp. 217-218-219-220-221-222-223-339
- Comune di Sassuolo = fg. 20 mapp. 210-332-333

1.1 **L'INTERESSE PUBBLICO DELLA PROPOSTA**

1.1.1 *LA NORMATIVA DI RIFERIMENTO*

L'evoluzione della normativa della Regione Emilia-Romagna, già a partire dalla metà degli anni '90, ha visto un incremento nell'utilizzo degli accordi di programma (Leggi Regionali: 6/1995 – 30/1996 – 19/1998 – 20/2000 – 14/2014 – 24/2017) con **la chiara finalità di consentire alle Amministrazioni il coordinamento di politiche territoriali, investimenti finanziari, attività amministrative e scelte operative necessarie ad un risultato di interesse comune (generale e pubblico), integrando l'azione della Pubblica Amministrazione e di soggetti privati con lo scopo di perseguire specifiche finalità pubbliche e, contemporaneamente, private di interesse generale.**

In sostanza, la legislazione regionale ha via via esteso la possibilità di ricorrere a procedure speciali per **agevolare la realizzazione di progetti privati** nella ormai consolidata consapevolezza (sostanziale e giuridica) che lo **sviluppo di attività economiche private di eccellenza** “*costituisce già di per sé un interesse pubblico in senso stretto per le numerose e positive ricadute che genera per i territori e le comunità locali*” (Circolare Regionale PG.2015.03.08657 del 13/05/2015).

Il contesto normativo ed amministrativo nel quale si inserisce il presente Accordo è quindi quello consolidato dalle numerose normative urbanistiche regionali che riconoscono “*espressamente e senz'altro l'interesse pubblico a sostenere insediamenti, ampliamenti, ristrutturazioni, [...] di insediamenti urbani, in particolare ove gli stessi [...] di responsabilità sociale di impresa; di sostenibilità ambientale e sociale*” (ibidem), come nel caso di specie.

1.1.2 GLI INDIRIZZI STRATEGICI

I presupposti identificativi del pubblico interesse di cui alla normativa regionale hanno trovato declinazione anche nelle Linee Programmatiche delle Amministrazioni Comunali, ovvero in coerenza con le nuove missioni dei Comuni volte ad offrire, oltre ai servizi, **occasioni di promozione sociale e politica del territorio diventando motori di sviluppo per la capacità di incentivare nuovi investimenti pubblici e privati, selezionando opportunità e operando scelte strategiche**. In sostanza, un nuovo e strategico ruolo di regia dei processi, che consente alle Amministrazioni di agire attraverso lo sviluppo di disegni orientati a generare **decisioni ed azioni condivise**, nonché a promuovere comportamenti coerenti anche da parte di attori non istituzionali per il benessere economico del Paese.

1.1.3 LE SPECIFICITÀ DELL'INTERVENTO

Il contesto motivazionale e supportante, sia normativo che strategico, sopra descritto già di per sé consente di identificare i contenuti degli strumenti attuativi (PdC convenzionato) con un duplice interesse, di carattere privato, da un lato, e pubblico e generale, dall'altro. Di seguito si elencano alcuni ulteriori elementi motivanti l'interesse pubblico alla realizzazione dell'intervento.

I L'elevato valore degli investimenti per la realizzazione del Parcheggio Intermodale di Sassuolo si stimano in una somma pari a circa 15.200.000,00 euro (comprensivi di Iva e oneri di legge) di cui circa euro 956.946,80 per la realizzazione di opere pubbliche e/o opere connesse alla pubblica utilità.

Tra gli investimenti sopra elencati si evidenziano alcune opere eseguite di interesse pubblico propedeutiche per la realizzazione della proposta progettuale:

- Euro 158.150,00 opere pubbliche fuori dall'ambito di intervento relative alla sistemazione di via Pia per il miglioramento della fruibilità dei percorsi al centro storico e alle stazioni ferroviarie / Bus;
- Euro 240.000,00 per il potenziamento e rifacimento del tratto dei collettori della pubblica fognatura;
- Euro 128.796,80 per il parziale tombamento del Canale di Modena da trasformarsi ad accesso carrabile a senso unico e ciclopedonale;
- Euro 400.000,00 per opere pubbliche di riqualificazione dell'ambito di intervento (ovvero nelle aree di cessione al Comune di Sassuolo) relative a verde pubblico, illuminazione e piazza di quartiere;

Aggiungasi, che per la compensazione della CO2 emessa in atmosfera dovuta alla realizzazione dell'intervento sarà realizzato un parco presso l'Ospedale di Sassuolo per una somma di circa 140.000,00 euro.

Si sottolinea altresì che, per la riqualificazione funzionale e funzionante dell'area degli ex Magazzini Comunali sono state necessarie acquisizioni di aree marginali che hanno portato ad un valore complessivo degli immobili *ante recupero* pari a euro 2.516.475,44 oltre ad altre opere necessarie relative a:

- Euro 150.000 per la bonifica ambientale dell'Ex-distributore;
- Euro 30.000,00 per la pulizia emessa in sicurezza degli ex Magazzini Comunali;

L'intervento mira al potenziamento di opere pubbliche e dotazioni territoriali collegate al comparto, già individuate come interventi importanti e necessari dalle Amministrazioni (Comune di Sassuolo, Regione Emilia-Romagna, Comune di Modena, Comune di Formigine) ed Enti pubblici territoriali, attraverso il potenziamento dei collegamenti con:

- Stazione Mediopadana AV di Reggio Emilia: mediante la linea ferroviaria gestita da TPER Reggio Emilia – Sassuolo;
- Città di Modena: mediante la linea ferroviaria gestita da TPER la Modena - Sassuolo potenziata dalla Regione Emilia-Romagna con un investimento di 6.000.000,00 di euro per l'acquisto di due elettrotreni AL e 582, più efficienti e in grado di trasportare un maggior numero di passeggeri.

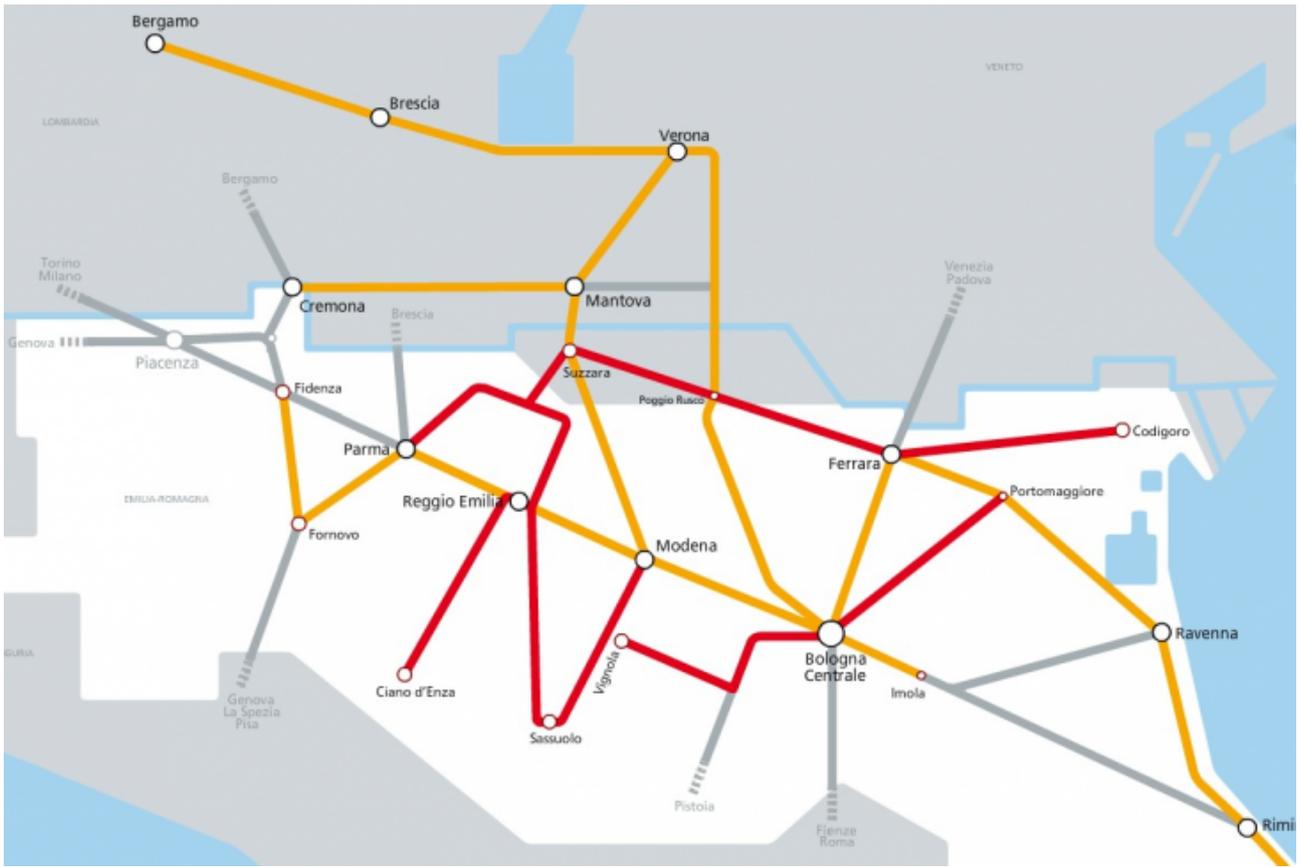


Intermodalità regionale FER

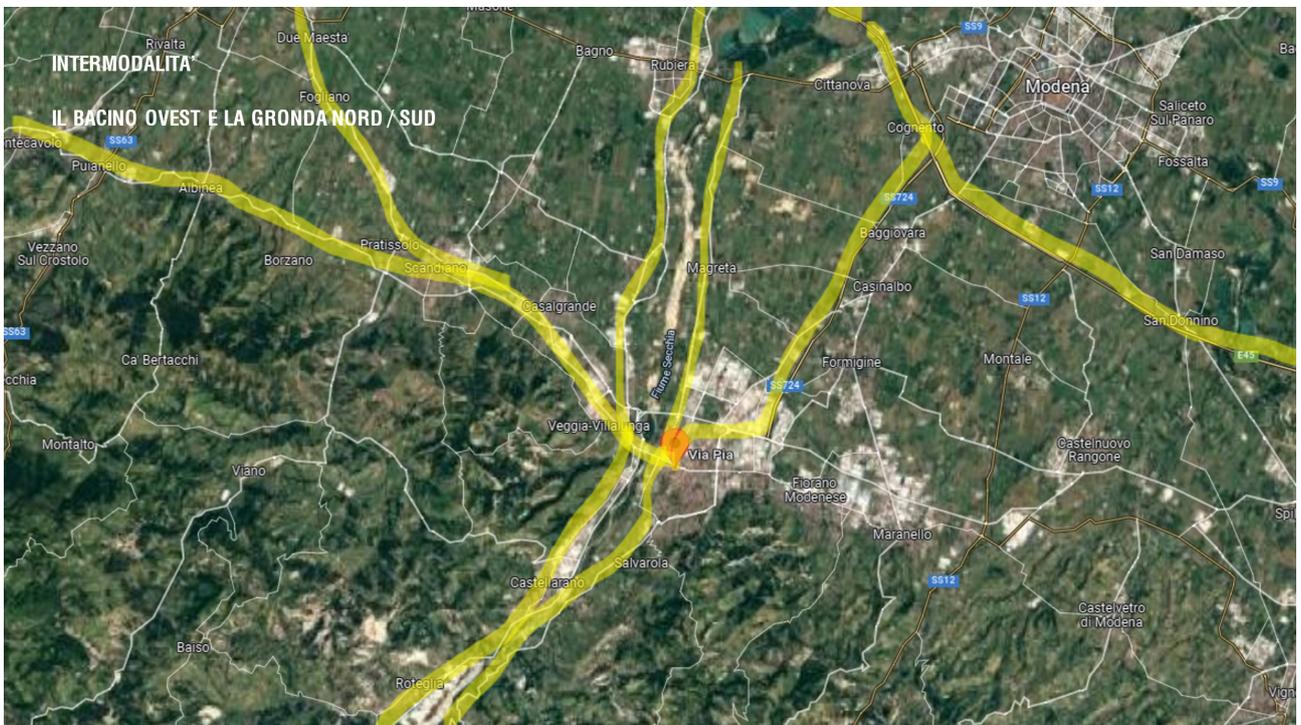
Il L'accrescimento dei servizi di mobilità del territorio.

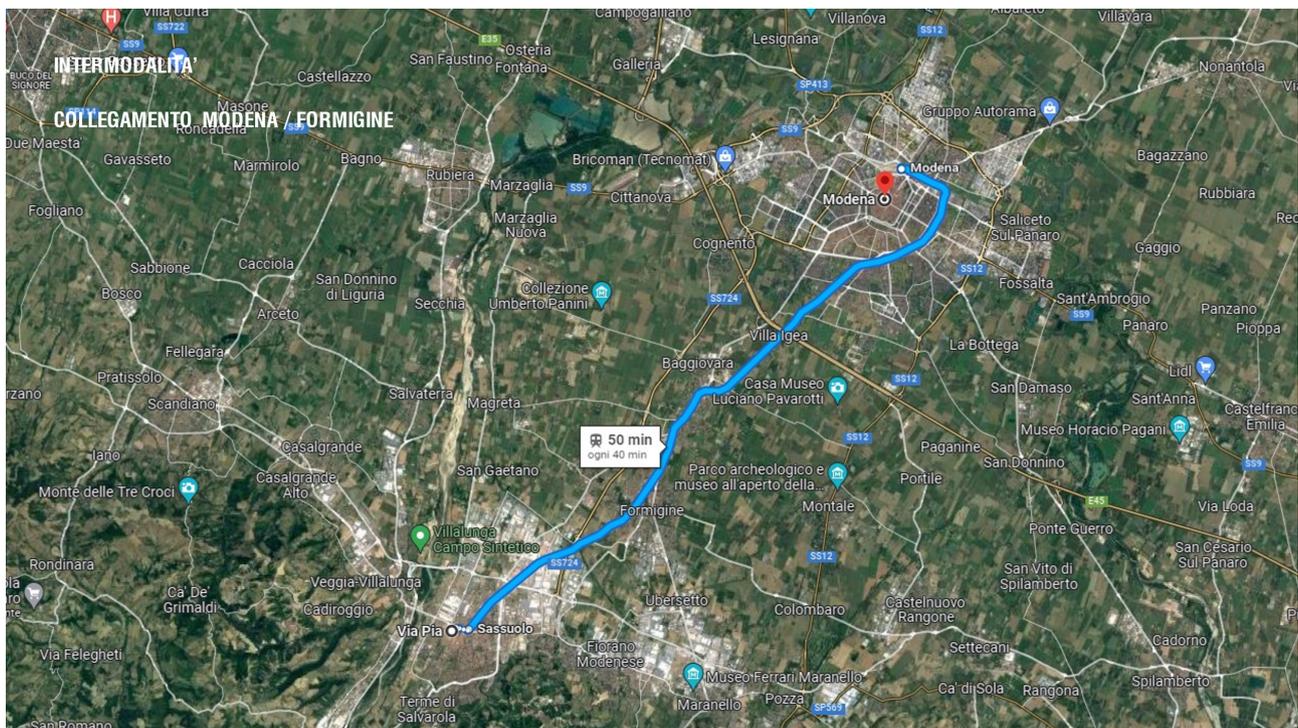
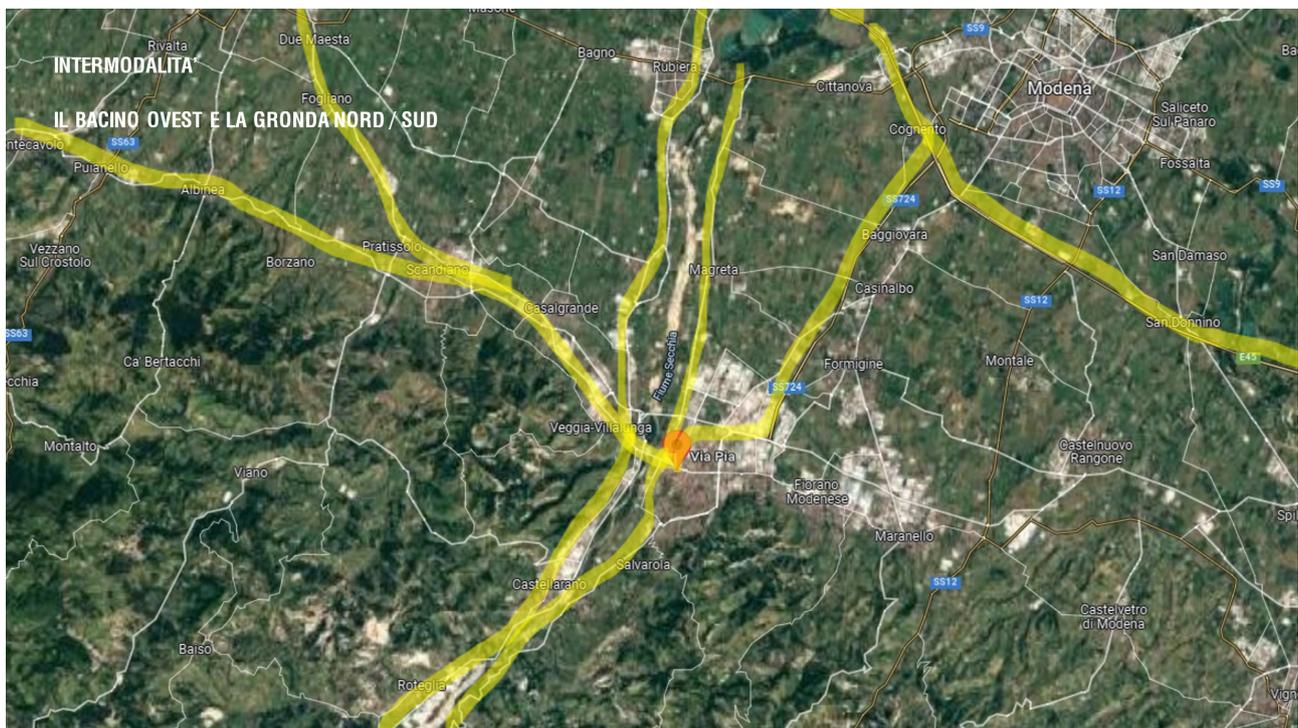
Nell'ambito della pianificazione strategica il parcheggio si identifica come nodo intermodale a servizio della città e del territorio che ospiterà servizi di noleggio auto e bici elettriche, un bar ristorante, una sala formazione e convegni. **La prossimità alle stazioni ferroviarie, alla sosta degli autobus oltre che al centro storico di Sassuolo identifica il parcheggio di via Pia come un caposaldo urbano candidandosi come nuova porta urbana di accesso alla città.**

Nello specifico, il nuovo parcheggio consentirà altresì al Comune di Sassuolo di compensare i posti auto eventualmente rimossi sia per il processo di riqualificazione urbana del Centro Storico in corso con l'estensione dell'area pedonale, sia per la temporanea occupazione dovuta ai cantieri.



La doppia connessione su Sassuolo: intermodalità regionale FER





III Tecnologie e risorse rinnovabili

L'intervento verrà qualificato con Certificato Carbonzero o similare per compensare le emissioni di CO2 prodotte dalla costruzione dell'edificio mediante un progetto di ripiantumazione di un numero equivalente di alberi e arbusti. Le aree identificate per suddetta compensazione si trovano nell'ambito dell'Ospedale nuovo di Sassuolo.

Il parcheggio si avvarrà di un impianto fotovoltaico integrato in copertura capace di produrre 99,82 kWp per il parcheggio e 75,90 kWp per il ristorante per un totale di circa 175 kWp.

Attraverso un sistema di raccolta delle acque meteoriche di copertura si favorirà un sensibile risparmio idrico per l'uso domestico e irriguo (wc e irrigazione aiuole di pertinenza e nuovi impianti arborei)

L'edificio sarà caratterizzato da un sistema di facciate realizzate in cemento biodinamico in grado di assorbire lo smog grazie alla fotocatalisi, che tramite l'interazione di luce e biossido di titanio (TiO₂) permette di abbattere batteri e particolati.

IV La sostenibilità ambientale e sociale tra quartiere e città

L'intervento proposto di riqualificazione urbana consente alla città di Sassuolo di individuare un polo di interscambio tra le stazioni ferroviarie, il parcheggio degli autobus e il centro storico mediante il potenziale noleggio di bici elettriche, la sosta attrezzata delle auto, un bar ristorante e la disponibilità di sale per conferenze.

Alla scala del quartiere l'edificio si pone "a tutto tondo", eliminando qualsiasi effetto "retro", qualificando gli affacci circostanti attraverso un dialogo di reciprocità tra gli allineamenti urbani.

Con il nuovo assetto infrastrutturale, anche pedonale, si andrà a costituire una piazza di quartiere.

Al di fuori del comparto sono previsti interventi di riqualificazione urbana (in parte sono stati già realizzati) come la demolizione della torre piezometrica. Oltre a quest'opera si aggiunge la parziale tombinatura di un tratto del canale di Modena per consentire un nuovo accesso ciclopedonale e carrabile su via San Martino.

Per effetto delle opere di compensazione della CO₂ prodotta dalla realizzazione dell'intervento, verrà realizzato un parco attrezzato al Nuovo Ospedale di Sassuolo.

V Incremento occupazionale

Immobiltech S.p.A., proprietaria e conduttrice dell'intervento, darà in affitto ad una o più società di gestione:

- il parcheggio e i servizi di noleggio e ricarica elettrica;
- il bar ristorante con sala conferenze;

In questo contesto gestionale sono previsti 10 addetti per il ristorante, 6 addetti per il bar, 4 addetti per la gestione parcheggio, per un totale di 20 nuovi occupati.

1.1.4 RICADUTA ECONOMICA DIRETTA

L'elevato ed inconfutabile valore degli investimenti diretti a carico di Immobiltech S.p.A. per la realizzazione dell'intervento originerà una immediata ricaduta economica positiva sul territorio in termini di commesse per servizi, lavori e prestazioni professionali. L'investimento infatti riguarda la realizzazione del parcheggio, delle opere fuori comparto e delle opere di urbanizzazione per una somma di 15.200.000,00 di euro (comprensivi di Iva e oneri di legge)

1.1.5 OPERE PUBBLICHE REALIZZATE DAI PRIVATI

Nel contesto dell'intervento verranno realizzate importanti e necessarie opere pubbliche, compensative e migliorative del territorio (in particolare con riferimento all'ambito territoriale ove ricade l'intervento), completamente a carico di Immobiltech S.p.A. Nello specifico si prevede:

- miglioramento della sicurezza della mobilità dolce da e per il centro storico, le stazioni ferroviarie e la stazione bus (riqualificazione di via Pia, via Goito, Piazza della Libertà e via Radici in Monte);
- parziale tombamento del canale di Modena per la creazione di un nuovo passaggio carrabile a senso unico e ciclopedonale;
- potenziamento miglioramento funzionale di un tratto di fognatura pubblica;

- incremento e sostituzione dell'illuminazione pubblica;
- intervento di compensazione della CO2 prodotta dal cantiere mediante la realizzazione del Parco attrezzato del Nuovo Ospedale di Sassuolo;

1.1.6 RICADUTA ECONOMICA INDIRECTA

La presenza del nuovo parcheggio, anche grazie alla programmabilità della sosta, incentiverà:

- l'interscambio col trasporto pubblico per il collegamento con la stazione AV Reggio Emilia e la città di Modena;
- l'interscambio con mezzi elettrici (bici) per l'accesso alla città storica e ai principali monumenti come il Teatro, Palazzo Ducale, Parco Ducale, eccetera;

con evidenti conseguenze positive immediate e future in termini di ricadute relative ad ospitalità, ristorazione, commercio, turismo e conoscenza del patrimonio storico culturale.

1.2 CRONOPROGRAMMA DELL'INTERVENTO

I tempi per la realizzazione dell'opera sono iniziati già nel 2019 con alcuni lavori, propedeutici alla messa in sicurezza dell'area:

- acquisizione delle aree private per il completamento del comparto;
- pulizia delle aree dell'ex mercato pubblico;
- demolizione della torre piezometrica;
- bonifica dell'area dell'ex distributore;

Tra le opere ancora da eseguire sono previsti i seguenti tempi:

opere di urbanizzazione e riqualificazione urbana definite nell'ambito di intervento	200 giorni
fabbricato da adibire a parcheggio, bar ristorante con sala conferenze	400 giorni
allestimento parco Nuovo Ospedale di Sassuolo e Polo Scolastico	120 giorni
opere fuori comparto di sistemazione della mobilità dolce per il collegamento con centro storico, stazioni ferroviarie e terminal bus	200 giorni

Per un cronoprogramma complessivo pari a circa 400 giorni

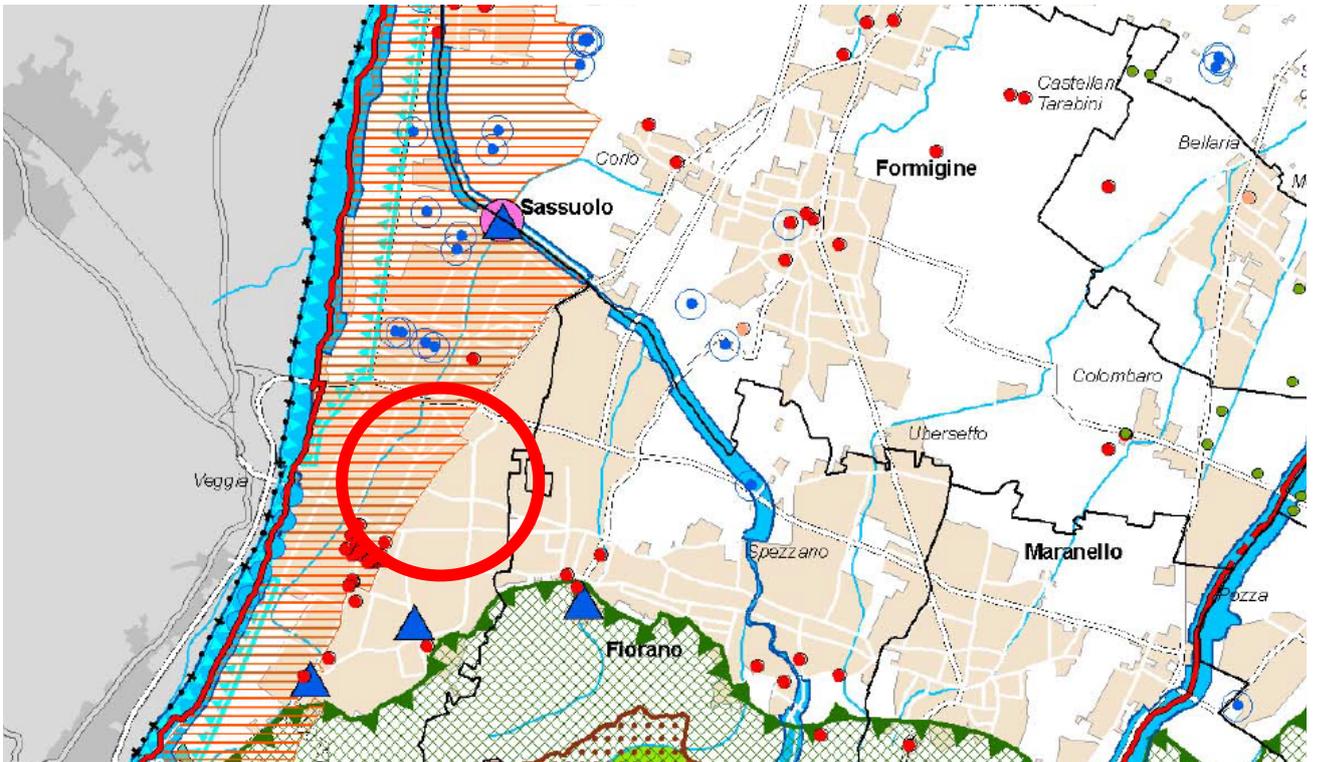
2. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA

2.1.1 INQUADRAMENTO URBANISTICO - PROGRAMMATICO

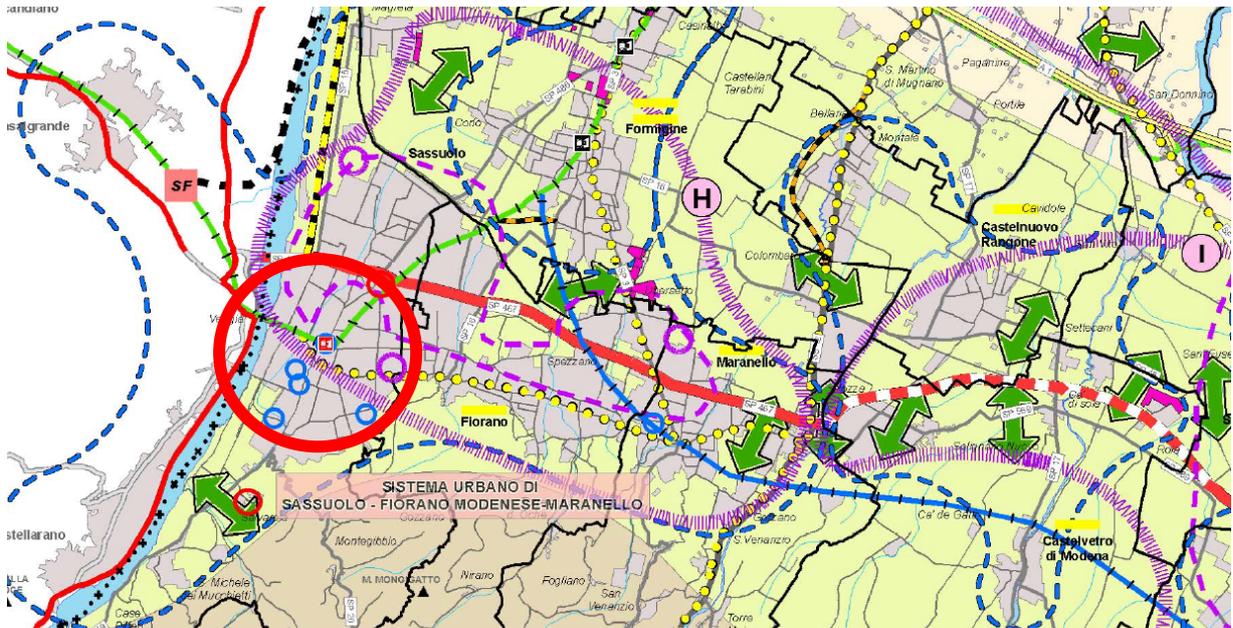
L'area oggetto di intervento, nell'ambito della pianificazione urbanistica, ambientale e territoriale vigenti ai diversi livelli pianificatori e dalle Norme Tecniche di Attuazione del PTCP della Provincia di Modena (approvato con delibera n. 46 del 18 marzo 2009 dal consiglio provinciale) presenta le seguenti caratteristiche generali:

- non è interessata da vincoli di tutela storico culturale né da tutele naturali, forestali e della biodiversità del territorio;
- via Pia è considerata una viabilità storica;
- il Canale di Modena è considerato un canale storico;
- 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 "*Sassuolo, Fiorano Modenese, Maranello e Formigine*" ed è posta vicino alla stazione di Sassuolo e ad un asse forte di primo livello delle linee di servizio pubblico (bus).

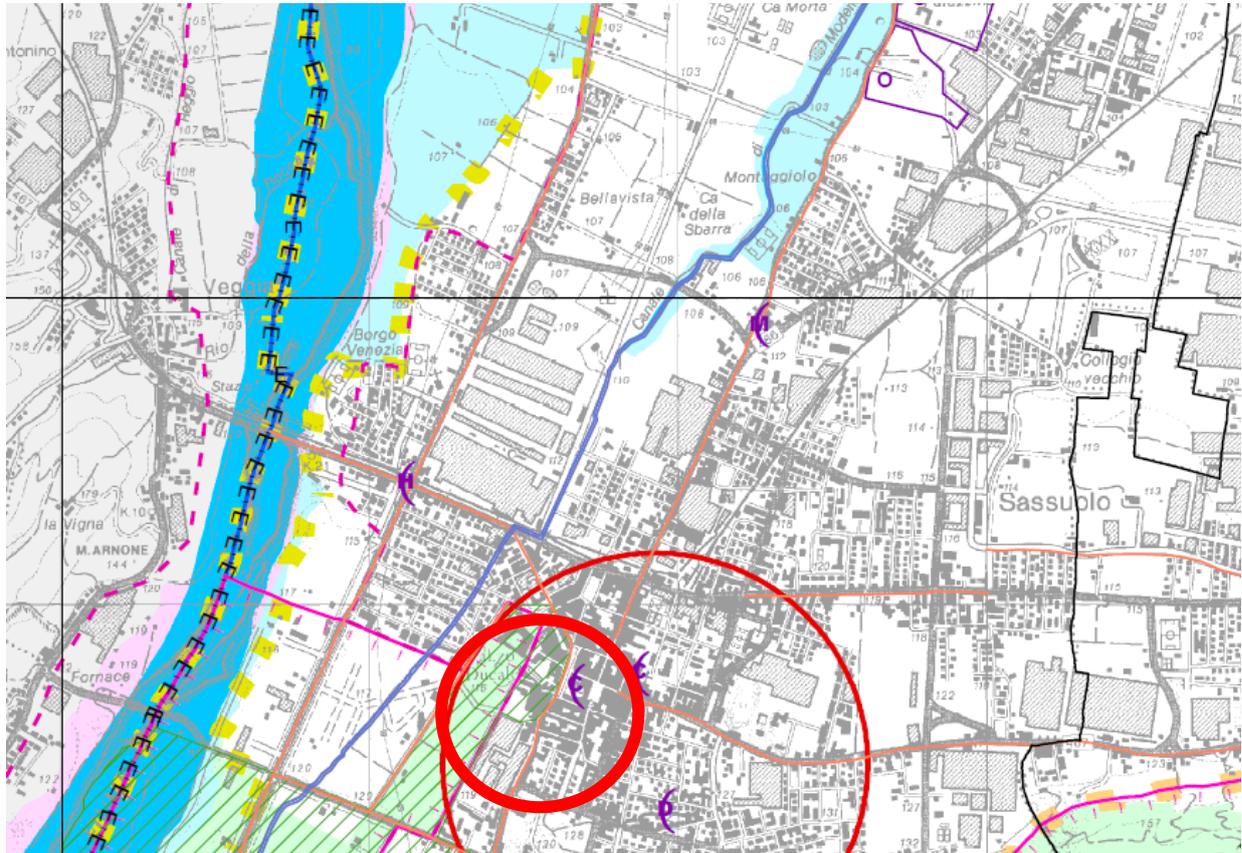
Di seguito si evidenziano le principali tavole oggetto di inquadramento dell'area:



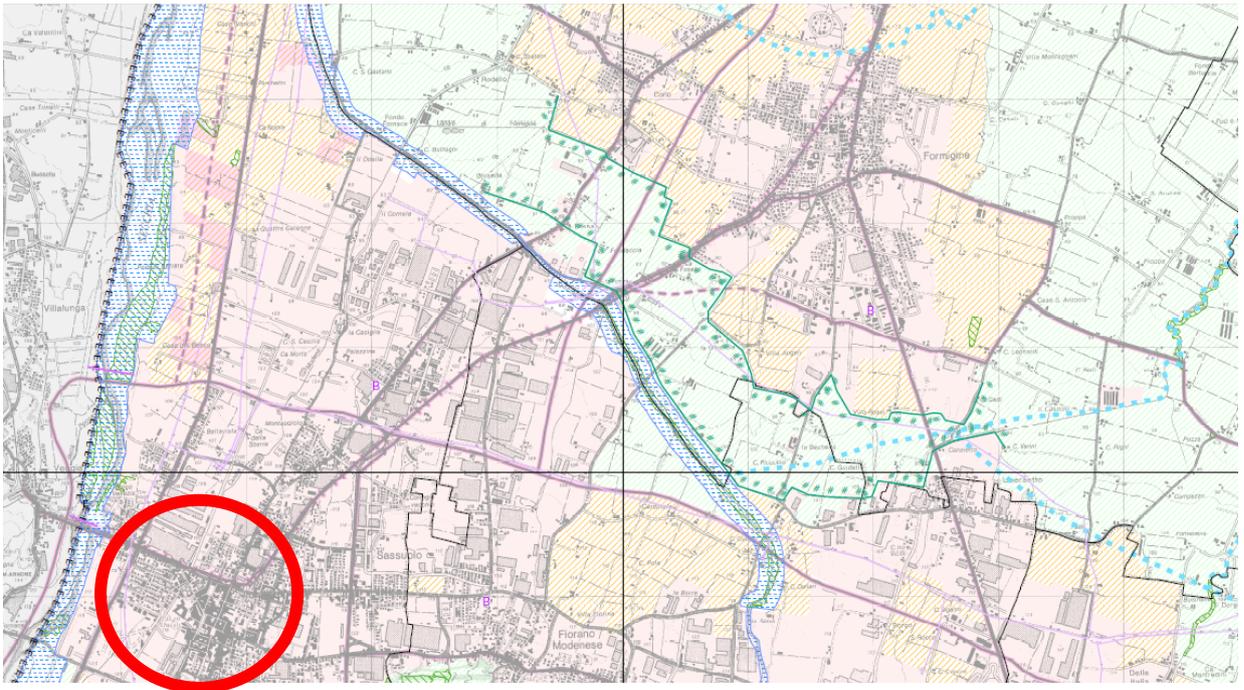
PTCP Tavola delle criticità e risorse ambientali e territoriali: l'area è inserita *nell'ambito di ricarica idrica diretta della falda – zona A con presenza di opere idrauliche puntuali esistenti e nodi di criticità idraulica (artt. 11 e 12 A NTA)*



PTCP Tavola delle sistema insediativo, accessibilità e relazioni territoriali: l'area è inserita nella fascia pedecollinare, nell'ambito territoriale di coordinamento delle politiche locali sulle aree produttive, specializzati per attività produttive di rilievo sovracomunale esistenti e da integrare, con presenza di poli funzionali di progetto, in prossimità a stazioni ferroviarie principali del SFR, collegate con Modena e Reggio Emilia e con lo scalo merci di Dinazzano. (titolo 11, sistema urbano NTA)



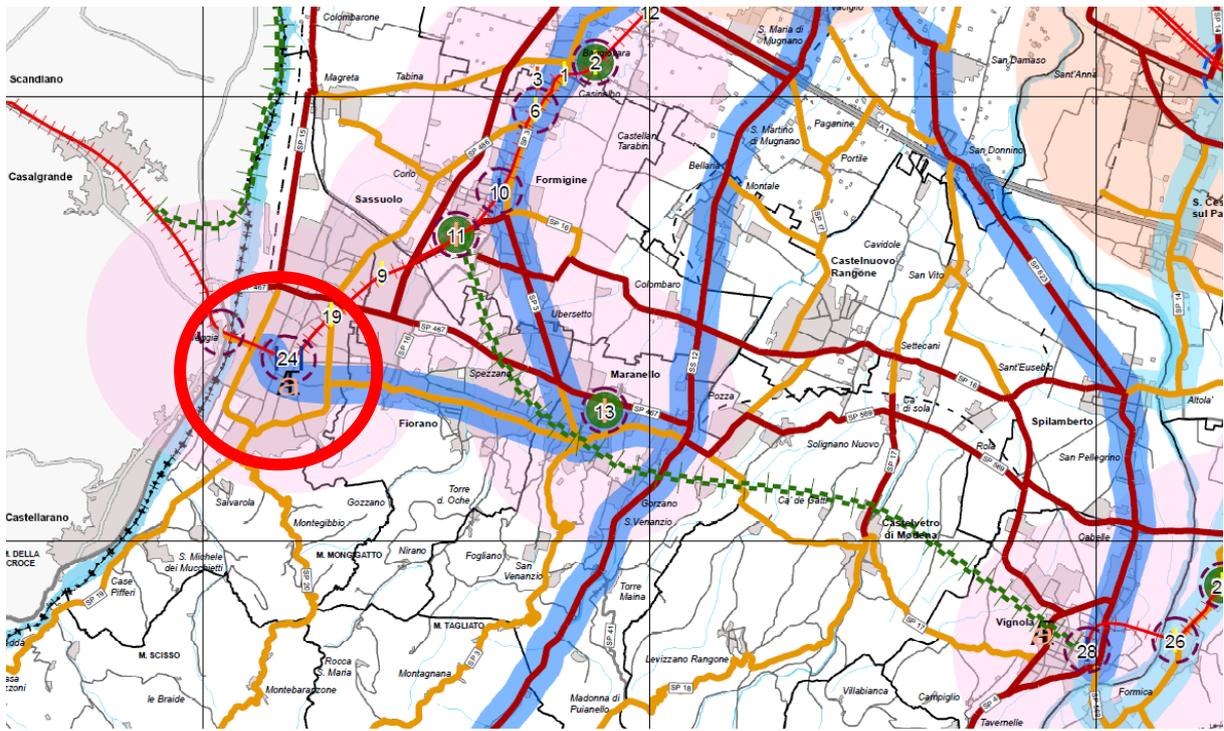
PTCP Tavola delle tutele delle risorse paesistiche e storico culturali: l'area presenta il passaggio di un canale storico (art. 44C) denominato Canale di Modena e da una viabilità storica (art. 44A) che coincide con via Pia.



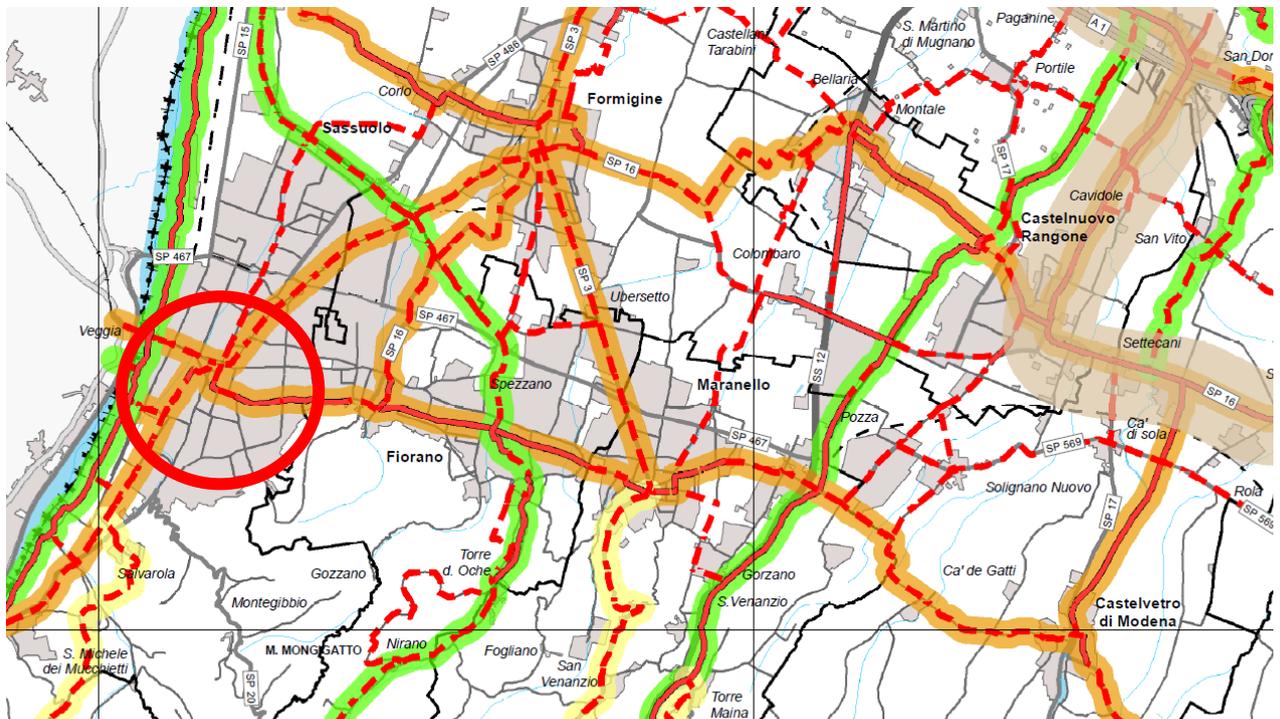
PTCP Tavola delle tutele delle risorse naturali, forestali e della biodiversità del territorio: l'area presenta una zona costituita da un territorio insediato dal 2006 con infrastrutture ferroviarie esistenti



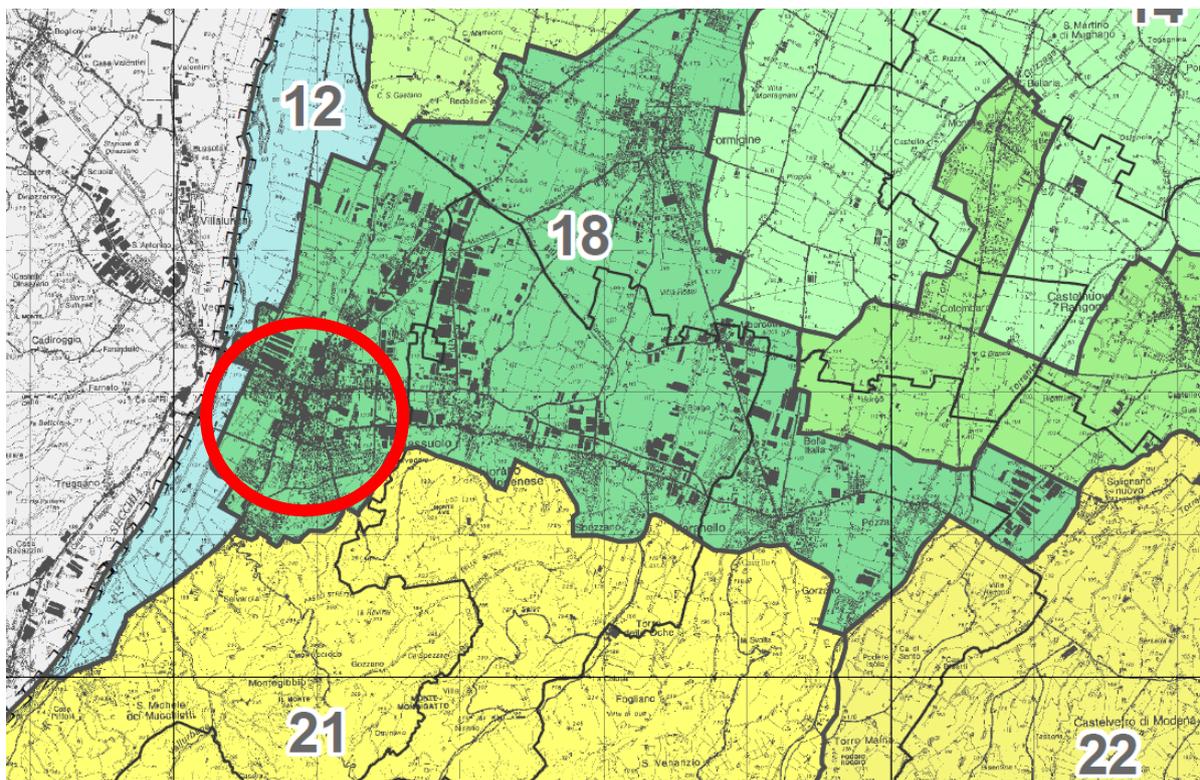
PTCP Tavola della rete della viabilità di rango provinciale e sue relazioni con le altre infrastrutture mobilità: l'area è supportata da una rete stradale di supporto esistente e di linee ferroviarie ordinarie a binario semplice esistente



PTCP Tavola della rete del trasporto pubblico: l'area è supportata da *due linee ferroviarie ordinarie a binario semplice esistente, con stazioni autocorriere esistenti, bacino di influenza diretta delle fermate / stazioni di secondo e terzo livello (accessibilità pedonale 500 m – accessibilità ciclabile 3 Km) e rete stradale di primo livello con assi forti della rete automobilistica del trasporto pubblico extraurbano di primo livello*



PTCP Tavola della rete delle piste, dei percorsi ciclabili e dei percorsi natura di rango provinciale: l'area è supportata da *reti di primo livello in sede propria di progetto e a margine del percorso natura (greenway) esistente*



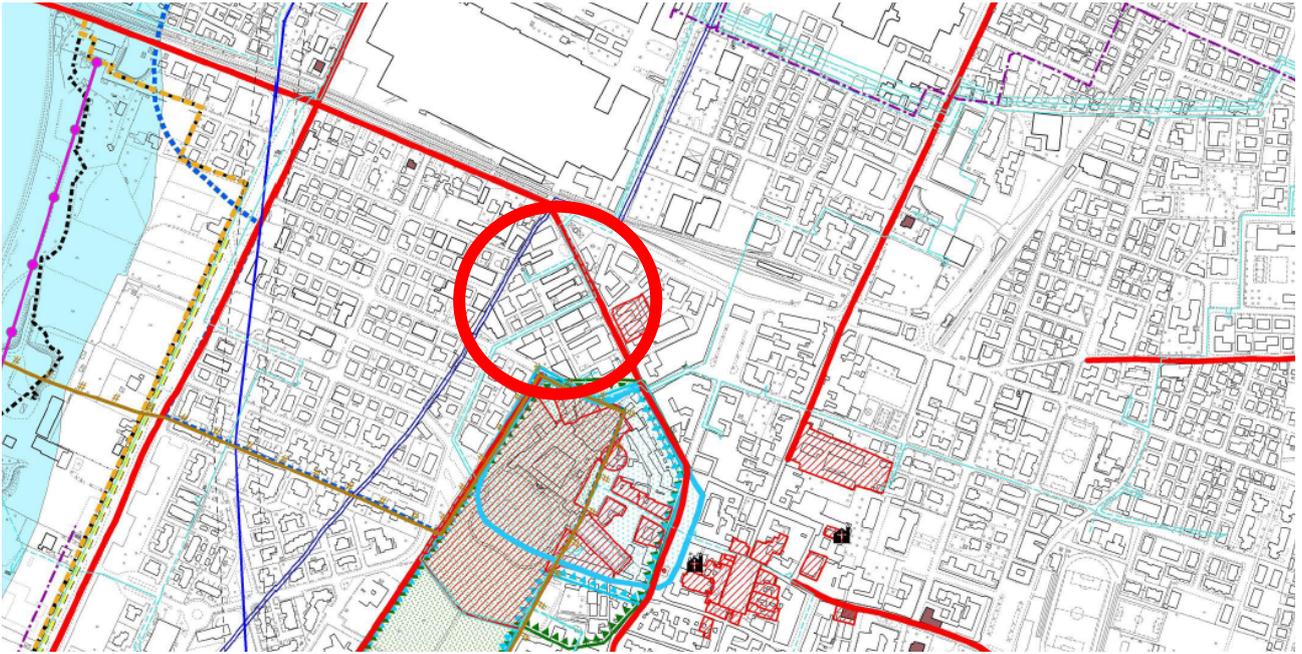
PTCP Tavola delle unità di paesaggio: l'area è inserita nell'unità di paesaggio 18 della conurbazione pedemontana centro occidentale

2.1.2 PIANIFICAZIONE TERRITORIALE COMUNALE E PROPOSTA DI VARIANTE

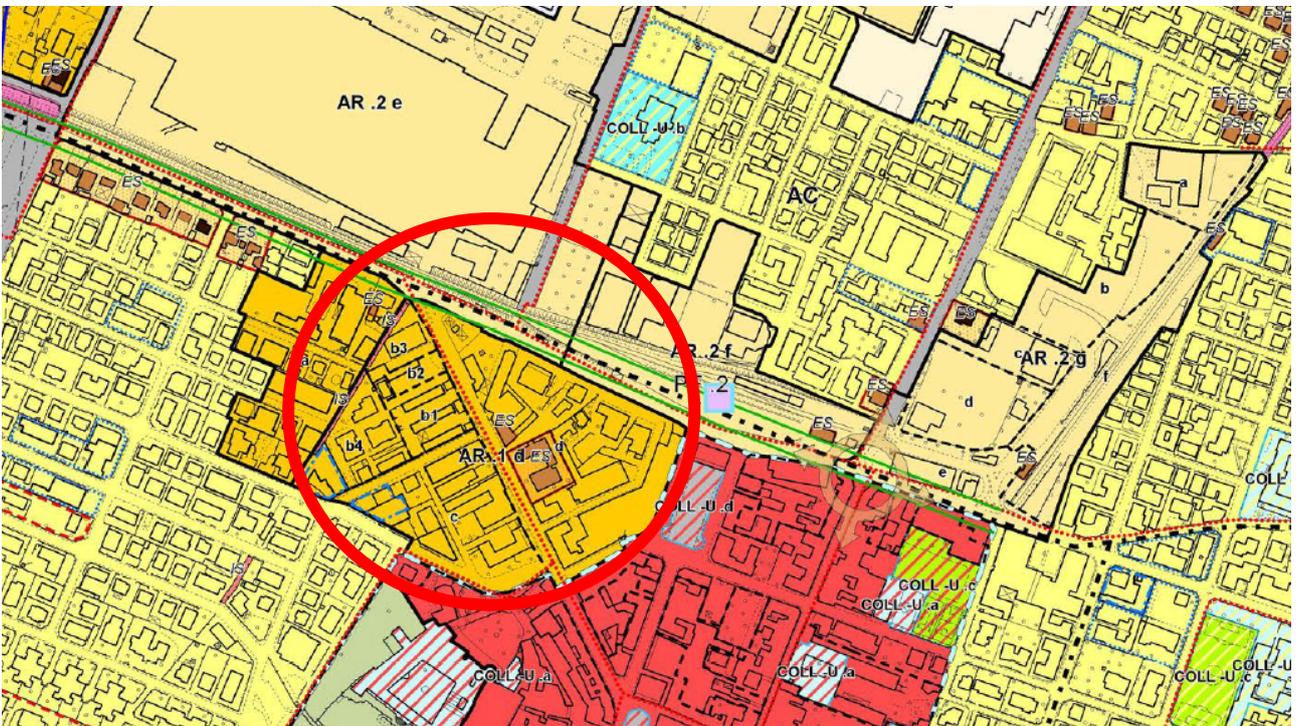
Il Comune di Sassuolo è dotato di PSC approvato con Delibera del Consiglio Comunale N° 86 del 23/10/2007 redatto in maniera associata con il Comune di Fiorano Modenese. Lo strumento urbanistico nel corso degli anni è stato oggetto di diverse varianti parziali di cui l'ultima, approvata con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 43 del 28 ottobre 2019. Di seguito vengono individuate le tavole di inquadramento dell'area oggetto della presente proposta.



PSC tavola delle tutele e vincoli di natura ambientale: l'area è inserita in un ambito con grado di vulnerabilità all'acquifero principale (art. 17) estremamente elevato – EE

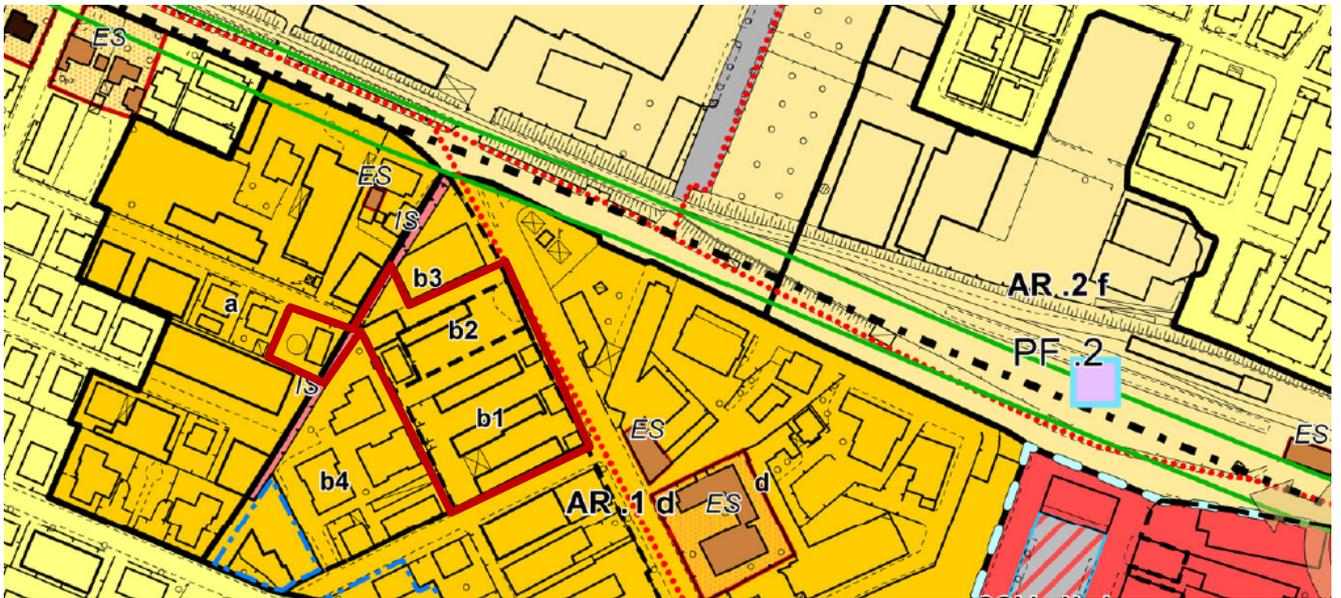


PSC tavola delle tutele e vincoli di natura storico - culturale, paesaggistica e antropica: l'area è identificata nel territorio urbano (TU) art. 31 attraversata da elemento di interesse storico testimoniale – canali storici - art. 25 bis (canale di Modena) con la presenza di una rete di MT media tensione interrata e a margine di un elemento di interesse storico testimoniale – viabilità storica art. 24.



PSC tavola degli ambiti e trasformazioni territoriali: l'area è identificata nel territorio urbano (TU) e urbanizzabile (TUZ) art. 40-61 specificatamente come ambito a riqualificazione diffusa – recupero urbano AR.1d suddivisa in parte in sub ambiti a, b1, b2, b3, attraversata da percorsi ciclabili locali (tratti esistenti). L'area risulta interessata da un'infrastruttura storica IS del territorio rurale - art. 38 (canale di Modena)

Gli ambiti urbani da riqualificare AR sono “costituiti dalle parti del territorio urbanizzato caratterizzate da carenze nella struttura morfologica e funzionale e/o da condizioni di degrado.” Nello specifico, l’area in oggetto è definita come ambito AR.1 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.



PSC: tavola degli ambiti e trasformazioni territoriali

Di seguito si elencano le schede del PSC che ne disciplinano le modalità di intervento e che dovranno essere oggetto di variante grafico testuale:

Denominazione ambito	Riqualificazione diffusa - Recupero urbano VIA PIA – VIA PESCHIERA	AR.1d
Localizzazione	L'ambito è in prossimità del centro storico di Sassuolo, delimitato da via Peschiera a sud, da via Palestro ad ovest, da via Radici in Monte e dalla ferrovia a nord e Piazza della Libertà ad est.	

1 – QUADRO CONOSCITIVO

a) dati metrici; caratteri morfologici e funzionali e condizioni attuali

Dati metrici	ST = 78.176 mq. Superficie coperta degli edifici esistenti Scop = 27.723 mq.
Caratteri morfologici e funzionali	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.
Condizioni attuali	La superficie coperta è complessivamente di 27.700 mq., che corrisponde ad un rapporto di copertura calcolato sull'intera superficie territoriale dell'ambito pari al 35,1%.

b) caratteristiche e vulnerabilità delle risorse naturali e antropiche

Vulnerabilità idraulica	L'ambito per circa 1/3, da ovest a est, è soggetto ad esondazione in base alle norme di tutela del PAI "fascia di esondazione - fascia c".
Vulnerabilità idrogeologica e presenza di nitrati	Area urbanizzata con classe di infiltrabilità tendente a zero. La zona ricade tra le isopieze 95 e 100. Nell'area non sono presenti pozzi domestici né di acquedotto. La concentrazione di nitrati va da 20 a 30 mg/l.
Vulnerabilità intrinseca degli acquiferi	Secondo la classificazione Arpa è estremamente elevata. Per il PTCP l'intero ambito ha "grado di vulnerabilità estremamente elevata".
Vincoli di tutela	Per il PTCP l'intero ambito ricade in "zone di tutela dei corpi idrici superficiali e sotterranee (art. 12).

2 - PRESCRIZIONI DI SOSTENIBILITA'

c) soglie di criticità; limiti e condizioni di sostenibilità degli interventi

Limiti e condizioni	Efficienza reti tecnologiche
---------------------	------------------------------

3 - DIRETTIVE

d) obiettivi della pianificazione, caratteristiche urbanistiche e struttura funzionale dell'ambito

Obiettivi generali della pianificazione	Realizzare un miglioramento diffuso della situazione urbanistica ed edilizia dell'area, in particolare nella zona est i cui isolati costituiscono un perno tra il centro storico-Palazzo Ducale e le aree a nord (stazione unificata, aree da tra-
---	--

	sformare), 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.
Obiettivi specifici	Progressiva sostituzione edilizia dei sub-ambiti individuati preliminarmente nella scheda d'ambito. Intervento di particolare entità è costituito dalla trasformazione dell'isolato delimitato da via Pia e via Peschiera.
Caratteristiche urbanistiche e struttura funzionale dell'ambito	Interventi coordinati di riqualificazione negli ambiti perimetrati, da definire in sede di POC, con sostituzione di tipologie edilizie (capannoni industriali, edifici obsoleti) e realizzazione di nuova edilizia e di recupero del patrimonio di interesse storico-testimoniale. Realizzazione di spazi e percorsi pedonali, e parcheggi pubblici. Recupero ambientale e urbanistico del tratto di canale di Modena che attraversa l'ambito.

e) **criteri per la progettazione urbanistica ed edilizia**

Criteri specifici	Vedi schede sub-ambiti
-------------------	------------------------

4 - PRESCRIZIONI URBANISTICHE

f) **funzioni ammesse**

Funzioni	Residenza; Terziario Direzionale; Commercio al dettaglio (esercizi di vicinato, SV < 250 mq.), Pubblici esercizi; Servizi alla persona e all'impresa; artigianato di produzione compatibile con le funzioni urbane; autorimesse.
Interventi ammessi in assenza di POC	Sono possibili gli interventi ammessi dal RUE, garantendo la finalità di non compromettere le possibilità di trasformazione e riqualificazione definite dal PSC per l'intero ambito. Non sono soggetti a POC gli interventi di cambio d'uso dei fabbricati, nel rispetto del RUE e dei criteri generali definiti dal PSC nella presente scheda.

g) **carichi insediativi massimi ammissibili**

Potenzialità edificatoria	Differenziata in tre modalità: - trasformazione urbanistica - riqualificazione (recupero urbano) attraverso interventi di demolizione e ricostruzione: indice di recupero urbano $U_t = U_{t1} + U_{t2} = 0,15 ST + 0,50$ Sup.coperta preesistente - riqualificazione diffusa, attraverso singoli interventi di adeguamento/ristrutturazione, sostituzione e ampliamento, con possibilità di incremento del 10% della SC esistente.
---------------------------	---

h) **dotazioni territoriali e altre prestazioni di qualità urbane richieste**

Infrastrutture per la mobilità pubblica e privata	Adeguamento percorsi pedonali; revisione dell'assetto viario complessivo in funzione della realizzazione dei parcheggi coperti (via Pia e valutazioni fattibilità piazza della Libertà e piazza Martini)
Impianti e reti tecnologiche	da adeguare la rete fognaria
Altre infrastrutture per l'urbanizzazione	qualificazione spazi pubblici

i) **standard di qualità ecologico-ambientale da assicurare, e relative dotazioni richieste**

	Miglioramento verde urbano di arredo Sicurezza percorsi pedonali e ciclabili Efficienza rete fognaria
--	---

l) **elementi di mitigazione derivanti dalla VALSAT**

	Miglioramento diffuso della qualità ambientale attraverso la ridistribuzione di funzioni e la creazione di fasce di mitigazione rispetto alla rete stradale
--	---

m) **modalità di attuazione, e possibilità di suddivisione in sub-ambiti.**

POC	Previo inserimento nel POC per gli interventi di riqualificazione sui comparti; interventi diffusi di qualificazione (una tantum 10% SC per adeguamento) attraverso RUE. Comparti attuativi da definire in sede di POC.
-----	--

Denominazione ambito	Ambito da riqualificare VIA PIA – VIA PESCHIERA Sub-Ambiti: OVEST	AR.1d sub (a)
Localizzazione	A nord-ovest del Centro Storico, isolati tra via Radici in Monte, via Palestro, viale Peschiera (Parte ovest del quartiere)	

1 – QUADRO CONOSCITIVO

a) dati metrici; caratteri morfologici e funzionali e condizioni attuali

Dati metrici	ST = 19.674 mq., compresi i tratti di viale San Martino e via Solferino che attraversano l'ambito.
Caratteri morfologici e funzionali	Tre parti di isolati ad est di via Magenta e a sud di via Radici in Monte, a lotti regolari, densamente edificati nei primi decenni del '900, con frequenti episodi di edilizia produttiva e di servizio inserita all'interno del tessuto..

3 - DIRETTIVE

e) criteri per la progettazione urbanistica ed edilizia

Nuovo assetto della viabilità	La maglia viaria regolare non richiede modifiche.
Criteri specifici	Per i tre sub-ambiti sono previsti interventi di manutenzione urbanistica e ristrutturazione edilizia, anche attraverso interventi estesi a lotti edificati con strutture produttive da demolire. Il POC definisce una disciplina di adeguamento/trasformazione dell'edilizia esistente, con il concorso degli interventi convenzionati alla riqualificazione diffusa.

4 - PRESCRIZIONI URBANISTICHE

f) funzioni ammesse

Funzioni	Residenza; Terziario direzionale; Commercio al dettaglio (esercizi di vicinato, SV < 250 mq.), pubblici esercizi, servizi alla persona e all'impresa; artigianato di produzione compatibile con le funzioni urbane
Interventi ammessi in assenza di POC	Sono possibili gli interventi ammessi dal RUE, garantendo la finalità di non compromettere le possibilità di trasformazione e riqualificazione definite dal PSC per l'intero ambito. Non sono soggetti a POC gli interventi di cambio d'uso dei fabbricati, nel rispetto del RUE e dei criteri generali definiti dal PSC nella presente scheda.

g) carichi insediativi massimi ammissibili

Potenzialità edificatoria sub-ambito	Interventi di recupero urbano: Indice di recupero urbano nei sub-ambiti b e c, entro comparti da perimetrare in sede di POC: $U_t = U_{t1} + U_{t2}$ con $U_{t1} = 0,15 \text{ mq./mq. ST}$ e $U_{t2} = 0,50 \text{ Sup.coperte esistenti}$. Interventi di riqualificazione diffusa:
--------------------------------------	--

	Il POC definisce una disciplina di adeguamento/trasformazione dell'edilizia esistente, con il concorso degli interventi convenzionati alla riqualificazione diffusa, con possibilità di incremento delle SC rispetto alle SC esistenti alla data di adozione del PSC pari al 10%. Gli incrementi della SC (previo inserimento nel POC) dovranno comunque non superare il 30% delle superfici coperte esistenti di tutti gli edifici compresi nel comparto su cui si interviene, vale a dire 2.000 mq. di SC, di cui 1.000 mq. di SC residenziale aggiuntiva rispetto alle sup. residenziali esistenti, e 1.000 mq. di SC per usi terziari.
--	---

Denominazione ambito	Ambito da riqualificare VIA PIA – VIA PESCHIERA Sub-Ambito: EX MAGAZZINI COMUNALI	AR.1d sub (b1)
Localizzazione	Nord-ovest del Centro Storico	

1 – QUADRO CONOSCITIVO

a) dati metrici; caratteri morfologici e funzionali e condizioni attuali

Dati metrici	ST = 3132 mq Superficie coperta degli edifici esistenti 1.099 mq
--------------	--

3 - DIRETTIVE

e) criteri per la progettazione urbanistica ed edilizia

Criteri specifici	Progetto di riqualificazione degli ex magazzini comunali attraverso un intervento di ristrutturazione edilizia con vincolo di conservazione (REV)
-------------------	---

4 - PRESCRIZIONI URBANISTICHE

f) funzioni ammesse

Funzioni	Terziario direzionale; Commercio al dettaglio, pubblici esercizi, servizi alla persona e all'impresa; artigianato di produzione compatibile con le funzioni urbane
Interventi ammessi in assenza di POC	Sono possibili gli interventi ammessi dal RUE, garantendo la finalità di non compromettere le possibilità di trasformazione e riqualificazione definite dal PSC per l'intero ambito. Gli interventi di cambio d'uso dei fabbricati sono possibili soltanto previo inserimento nel POC..

g) carichi insediativi massimi ammissibili

Potenzialità edificatoria sub-ambito	E' possibile il recupero della superficie esistente legittimata negli usi ammessi attraverso l'inserimento dell'ambito nel POC. in caso di realizzazione del mercato coperto, è ammessa la ulteriore copertura degli spazi compresi fra i corpi di fabbrica mediante strutture in ferro e vetro.
--------------------------------------	--

Denominazione ambito	Ambito da riqualificare VIA PIA – VIA PESCHIERA Sub-Ambito: SUD	AR.1d sub (b2- b3-b4)
Localizzazione	Nord-ovest del Centro Storico	

1 – QUADRO CONOSCITIVO

a) dati metrici; caratteri morfologici e funzionali e condizioni attuali

Dati metrici	ST = 10.766mq. – Sup. Coperta degli edifici esistenti: 3.848mq.
Caratteri morfologici e funzionali	Isolato compreso tra viale Peschiera, via Pia e un tratto del canale di Modena, e da una scadente qualità di manutenzione urbanistico-edilizia.

3 - DIRETTIVE

e) criteri per la progettazione urbanistica ed edilizia

Nuovo assetto della viabilità	
Criteri specifici	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. Il PSC recepisce uno strumento attuativo in fase di attuazione.

4 - PRESCRIZIONI URBANISTICHE

f) funzioni ammesse

Funzioni	Residenza (max 60%); Terziario direzionale; Commercio al dettaglio (esercizi di vicinato, SV < 250 mq.), pubblici esercizi, servizi alla persona e all'impresa; artigianato di produzione compatibile con le funzioni urbane
Interventi ammessi in assenza di POC	Sono possibili gli interventi ammessi dal RUE, garantendo la finalità di non compromettere le possibilità di trasformazione e riqualificazione definite dal PSC per l'intero ambito.

g) carichi insediativi massimi ammissibili

Potenzialità edificatoria sub-ambito	La ripartizione della capacità insediativa avverrà per quota parte conteggiando le superfici edificate esistenti, e per la quota restante proporzionalmente alle superfici fondiarie. SC max = 8.300 mq., di cui SC = 4.980 mq. residenziali (60%) suddivisa nei sub b2, b3, b4: sub b2 = 583 mq sub b3 = 2161 mq sub b4 = 5556 mq. Quota di diritti edificatori assegnabili dal POC al Comune: SC = 4.000 mq., di cui 60% per usi residenziali, con possibilità di trasferimento e permuta.
--------------------------------------	---

Denominazione ambito	Ambito da riqualificare VIA PIA – VIA PESCHIERA Sub-Ambito: SUD	AR.1d sub (b2- b3-b4)
Localizzazione	Nord-ovest del Centro Storico	

1 – QUADRO CONOSCITIVO

a) dati metrici; caratteri morfologici e funzionali e condizioni attuali

Dati metrici	ST = 10.766mq. – Sup. Coperta degli edifici esistenti: 3.848mq.
Caratteri morfologici e funzionali	Isolato compreso tra viale Peschiera, via Pia e un tratto del canale di Modena, e da una scadente qualità di manutenzione urbanistico-edilizia.

3 - DIRETTIVE

e) criteri per la progettazione urbanistica ed edilizia

Nuovo assetto della viabilità	
Criteri specifici	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. Il PSC recepisce uno strumento attuativo in fase di attuazione.

4 - PRESCRIZIONI URBANISTICHE

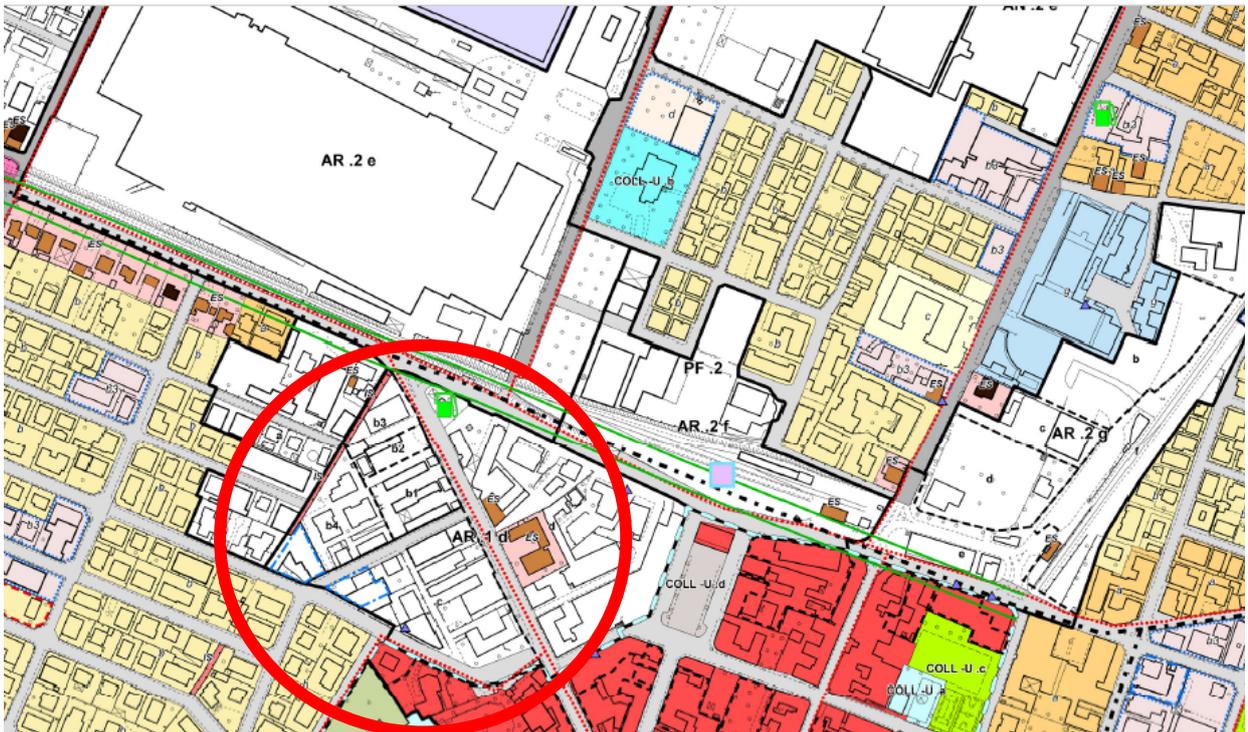
f) funzioni ammesse

Funzioni	Residenza (max 60%); Terziario direzionale; Commercio al dettaglio (esercizi di vicinato, SV < 250 mq.), pubblici esercizi, servizi alla persona e all'impresa; artigianato di produzione compatibile con le funzioni urbane
Interventi ammessi in assenza di POC	Sono possibili gli interventi ammessi dal RUE, garantendo la finalità di non compromettere le possibilità di trasformazione e riqualificazione definite dal PSC per l'intero ambito.

g) carichi insediativi massimi ammissibili

Potenzialità edificatoria sub-ambito	La ripartizione della capacità insediativa avverrà per quota parte conteggiando le superfici edificate esistenti, e per la quota restante proporzionalmente alle superfici fondiarie. SC max = 8.300 mq., di cui SC = 4.980 mq. residenziali (60%) suddivisa nei sub b2, b3, b4: sub b2 = 583 mq sub b3 = 2161 mq sub b4 = 5556 mq. Quota di diritti edificatori assegnabili dal POC al Comune: SC = 4.000 mq., di cui 60% per usi residenziali, con possibilità di trasferimento e permuta.
--------------------------------------	---

Il RUE del Comune di Sassuolo identifica l'area di intervento nei seguenti modi:



RUE: Tav.1b degli ambiti e trasformazioni territoriali

AR ambiti da riqualificare (L.R. 20 art. A-11)

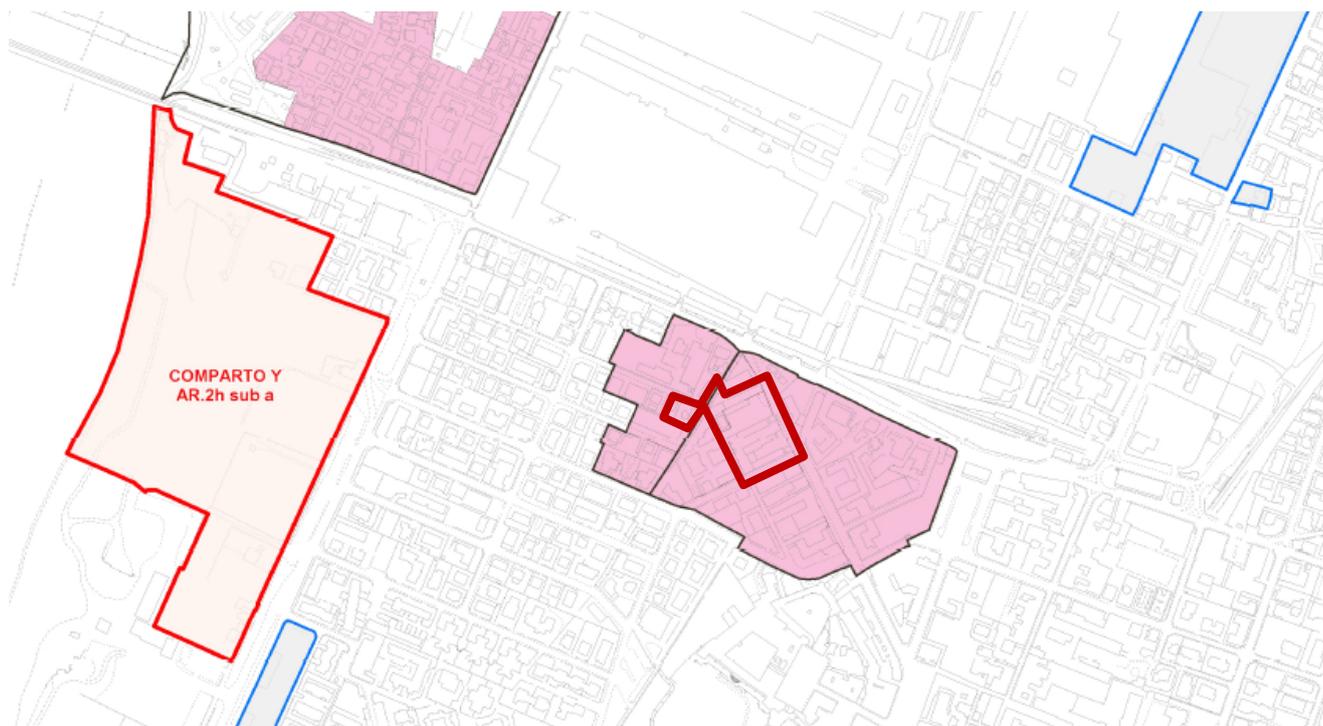
AR 1 riqualificazione diffusa



RUE: Tav.2b disciplina degli insediamenti storici e degli edifici non storici in territorio rurale

2.3 edifici, tessuti urbani e complessi edilizi storici con evidenti trasformazioni

L'inquadramento del POC:



POC: tavola di inquadramento territoriale, si evidenzia l'area oggetto di proposta inquadrata come porzione di ambito AR.1 disciplinata dall'art. 4 delle norme del POC.

Il PUMS è stato approvato con delibera della G.C. N. 263 del 13/12/2018 con i comuni di Comuni di Fiorano Modenese, Formigine, Maranello e Sassuolo.

A completamento della valutazione della presente proposta **si sottolineano le declinazioni di pubblica utilità** richiamando i contenuti di suddetto documento sottolineando lo stesso si attui mediante interventi privati per la realizzazione di:

- opere private per la realizzazione del parcheggio privato attrezzato e bar ristorante come nodo di interscambio con il centro storico e le stazioni ferroviarie e bus;
- opere pubbliche per la realizzazione di una piazza di quartiere, la riqualificazione dei percorsi di collegamento con il nodo di interscambio ferroviario e bus, l'incentivo dei mezzi elettrici e di scambio con bici;

Nella Proposta di Piano PUMS al capitolo 2.3. OBIETTIVI E TARGET LEGATI ALLE STRATEGIE si evidenziano alcuni punti **di interesse pubblico indiretto o diretto** che il progetto sostiene:

STRATEGIA		OBIETTIVO SPECIFICO	
A	Rilancio del sistema di trasporto pubblico sulla dorsale ferroviaria Reggio – Sassuolo – Modena	O1	Aumentare gli utenti sulla linea Modena - Sassuolo
		O2	Aumentare i saliti e discesi a Sassuolo sulla linea Reggio Emilia - Sassuolo
		O3	Migliorare la soddisfazione degli utenti del treno / sistema di trasporto di massa
B	Potenziamento del trasporto pubblico con particolare riguardo all'asse pedemontano con misure dirette e indirette	O4	Catturare nuovi utenti del TPL
		O5	Aumentare il numero di abbonati
C	Densificazione urbana sostenibile	O6	Contenere la dispersione insediativa
		O7	Incrementare l'accessibilità con modi di spostamento sostenibili

STRATEGIA		OBIETTIVO SPECIFICO	
F	Miglioramento dell'assetto viario territoriale	O16	Ridurre la congestione stradale sulla viabilità primaria
		O17	Ridurre i tempi di percorrenza
		O18	Ridurre il traffico veicolare sulla viabilità locale
G	Miglioramento dell'accessibilità ai servizi ed ai poli culturali per la mobilità lenta ciclabile e pedonale	O19	Aumentare la dotazione procapite di piste ciclabili sicure
		O20	Aumentare il numero di spostamenti casa-scuola a piedi o in bicicletta
		O21	Aumentare la dotazione procapite di isole ambientali
		O22	Garantire l'accessibilità alle persone con disabilità psico-motorie
H	Incentivo all'uso della bicicletta come mezzo di trasporto per gli spostamenti casa-lavoro	O23	Aumentare il ricorso alla bicicletta per gli spostamenti casa-lavoro
I	Strategie integrate per la sicurezza stradale	O24	Riduzione dell'incidentalità stradale
		O25	Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti
		O26	Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti
		O27	Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65)
		O28	Riduzione dell'incidentalità
J	Adozione di misure di limitazione al traffico veicolare	O29	Riduzione dei flussi veicolari all'interno dei centri storici
		O30	Riduzione del traffico veicolare nei centri abitati
		O31	Miglioramento della qualità dello spazio pubblico sottratto all'uso dell'automobile

Nel confronto tra PUMS e PAIR si sottolinea come “l'estensione delle aree pedonali e delle ZTL rispetto al centro storico come definito urbanisticamente dai Comuni di Formigine e Sassuolo, sottoposti alle prescrizioni del PAIR, sono calcolate sull'effettiva superficie occupata da strade e piazze; **l'obiettivo di estensione delle aree pedonali al 20% del centro storico è centrato da entrambi i Comuni, mentre le proposte di estensione della ZTL riguardano il 71% e il 52% del centro storico rispettivamente per Formigine e Sassuolo a fronte del 100% richiesto dal PAIR. Si tratta di obiettivi comunque rilevanti rispetto all'attuale assetto della circolazione attorno ai centri storici, che potranno modificare sensibilmente la pressione del traffico veicolare sulle aree centrali.**

Nel caso di Sassuolo, la cui struttura è più vicina a quella di una città vera e propria, la ZTL viene estesa a strade interessate da un certo traffico veicolare, anche di attraversamento del centro, e ad aree pregiate vicine al Palazzo Ducale. Quale misura complementare va sottolineato che è in fase di progettazione esecutiva un importante intervento di riqualificazione di piazza Martiri Partigiani, una delle piazze centrali oggi utilizzata quasi interamente come parcheggio a pagamento, che prevede una riduzione importante dei posti auto disponibili (da oltre 160 a circa 40-50). **L'estensione della ZTL nelle ulteriori aree di centro storico a nord della ZTL esistente (piazza Libertà) richiede di ricollocare la sosta di attestamento nei pressi del polo intermodale delle stazioni dei treni, operazione fattibile nel medio-lungo termine.**

La relazione prosegue con le misure complementari: Oltre a questo, una delle azioni rilevanti del PUMS che va assunta come misura complementare per il PAIR è la diffusione nei centri abitati, non solo di Sassuolo e Formigine, del limite di velocità di 30 km/h. Più che dell'istituzione di un mero limite di velocità, si tratta dell'adozione **di una “filosofia” con cui trattare la viabilità dei centri abitati, declinata sia nella realizzazione di isole ambientali in tutti i centri abitati (azione G8) sia nell'adozione progressiva del cosiddetto modello 50/30 (azione I1), alle cui schede di azione si rimanda per una descrizione più accurata.**

Nei contesti urbani le tecniche di moderazione del traffico puntano solitamente a far rispettare il limite dei 30 km/h, essendo dimostrati i diversi benefici che questo porta a tutti i livelli:

- la riduzione dell'incidentalità e la riduzione della gravità degli incidenti stessi, ottenuta grazie ad un cono visivo più ampio sui bordi della strada, dove si trovano a transitare ed attraversare le “utenze deboli”, da parte del conducente del veicolo, alla necessità di uno spazio di frenata minore e alla minor energie liberata nell'impatto;
- la riduzione dell'inquinamento acustico...
- la riduzione delle emissioni inquinanti e dei consumi....
- **la possibilità di riqualificare le aree stradali e gli spazi pubblici con arredo urbano, verde ed elementi in grado di reinterpretare il tessuto urbano per un suo miglioramento estetico e per lo sviluppo di una socialità “di vicinato”;**
- **la possibilità di ampliare gli spazi “amici” della mobilità lenta, dove pedoni e biciclette si sentono maggiormente sicuri e le “utenze deboli” più considerate grazie alla creazione delle condizioni per una coesistenza equilibrata dei diversi veicoli e delle persone sulla strada;**
- **l'eliminazione o riduzione del traffico di attraversamento dai percorsi impropri di by-pass della viabilità principale.**

Anche in merito alle strategie individuate, e di seguito elencate, risultano **evidenti i propositi e gli obiettivi indiretti e diretti in ambito pubblico** della proposta:

STRATEGIA A: In primo piano tra i temi che le Amministrazioni, non solo del Distretto ma anche del Comune di Modena, si trovano ad affrontare nella formazione dei propri PUMS c'è sicuramente quello che riguarda **il trasporto ferroviario regionale sulla tratta Modena Sassuolo**, con un servizio che si caratterizza ad oggi per i livelli del tutto insoddisfacenti dell'offerta cui corrisponde una domanda al di sotto delle potenzialità oggettive che questa relazione potrebbe esprimere all'interno di un bacino di impronta marcatamente urbana. A tale scopo la relazione individua una serie di strategie che il progetto proposto è in grado a diversi livelli di supportare:



STRATEGIA B: “La qualità, l’**accessibilità** e l’**affidabilità** dei servizi di trasporto assumeranno un’importanza crescente negli anni a venire, anche a causa dell’invecchiamento della popolazione e della necessità di promuovere i trasporti pubblici. Le frequenze, la confortevolezza, la facilità di accesso, l’affidabilità dei servizi e l’integrazione intermodale costituiscono le caratteristiche principali della qualità del servizio...” Questa citazione dal Libro Bianco dei Trasporti della UE sintetizza in modo efficace i benefici ottenibili da una strategia orientata a mettere in sinergia positiva **i servizi per la mobilità alternativi al trasporto privato tra di loro e con la mobilità lenta ciclabile e pedonale**. A tale scopo la relazione individua una serie di strategie che il progetto proposto è in grado a diversi livelli di supportare:



STRATEGIA C: La recente L.R. 24/2017 recante “Disciplina Regionale sulla tutela e l’Uso del Territorio” ha innovato il sistema di pianificazione urbanistica della Regione Emilia-Romagna trasformando radicalmente l’articolazione e la sequenza dei piani e introducendo esplicitamente, come primo dei sette obiettivi elencati al secondo comma del primo articolo della Legge quello di “contenere il consumo di suolo quale bene comune e risorsa non rinnovabile che esplica funzioni e produce servizi ecosistemici, anche in funzione della prevenzione e della mitigazione degli eventi di dissesto idrogeologico e delle strategie di mitigazione e di adattamento ai cambiamenti climatici”. Obiettivo ambizioso e che richiede la convergenza di più politiche pubbliche e anche di più consapevoli comportamenti privati per trovare **nella “rigenerazione dei territori urbanizzati, da favorire”** (come indica la lettera b) del medesimo secondo comma dell’art.1) le risorse insediative con cui **soddisfare le complesse e**

articolate domande di spazio della società contemporanea senza gravare ulteriormente il profilo di sostenibilità degli insediamenti urbani.

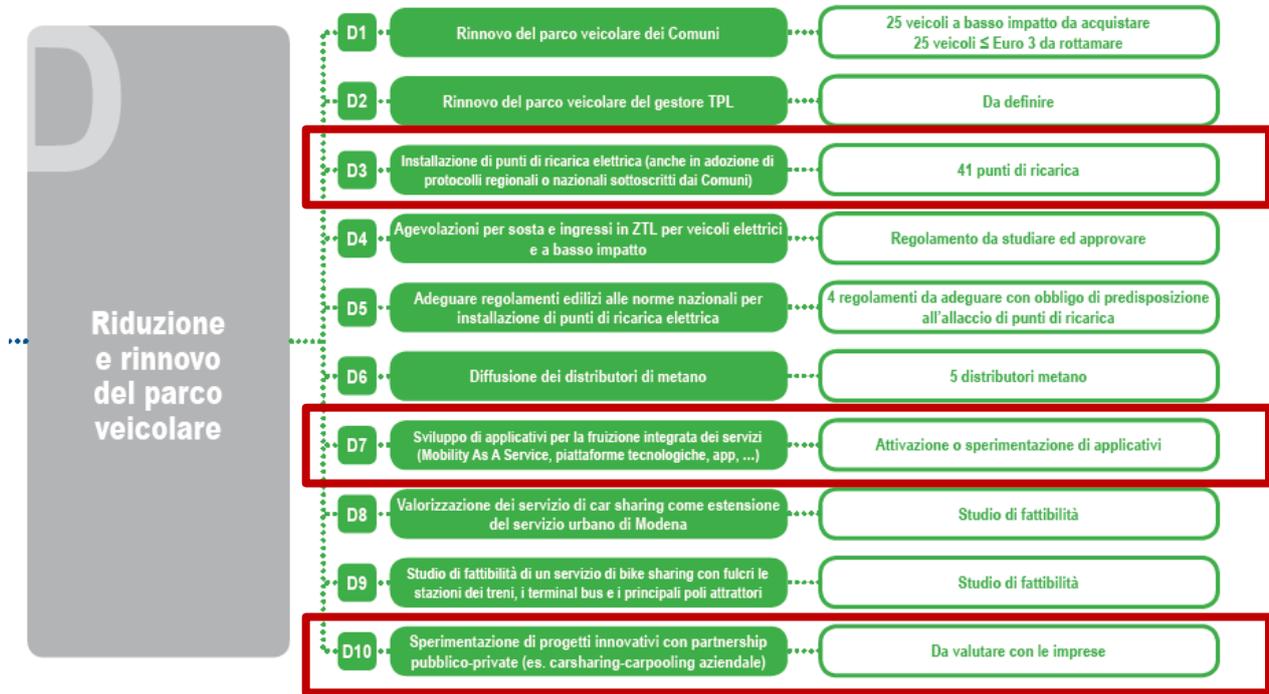
Tra le previsioni che la legge introduce per sostenere questa prospettiva, alcune riguardano direttamente il **sistema della mobilità, utilizzando la leva della mobilità sostenibile e delle sue politiche di promozione come fattore di riequilibrio degli insediamenti urbani.**

È il caso delle indicazioni contenute alla lettera e) del primo comma dell'art. 9 della Legge il quale prevede che "in parti del territorio urbanizzato caratterizzate da un'elevata accessibilità sostenibile, **il PUG può disciplinare la realizzazione di interventi di riuso e di rigenerazione urbana che escludano o riducano l'utilizzo delle autovetture private e nei quali non trovano applicazione le disposizioni generali e settoriali che stabiliscono standard di parcheggi pubblici e pertinenziale.**

Questo punto, di rilevante importanza, è un **caposaldo strategico del presente progetto** per una visione **crono-urbanistica sulla "questione della sosta"**, intendendo quest'ultima come servizio alla città, ai pendolari, ai fruitori temporanei dei servizi ed esercizi del centro storico, dei turisti e degli utilizzatori dei nodi di interscambio internazionali (AV mediopadana). In tal senso, previo adeguato approfondimento evidenziato nella VAS, risulta evidente come il numero dei parcheggi, stimato in modo cumulativo dagli strumenti di pianificazione e dalle normative vigenti, possa essere ritenuto superabile verso l'obiettivo di sottrarre spazio urbano alla mobilità a favore della pedonalità e ciclabilità (piazza di quartiere, miglioramento dei percorsi per il centro storico e le stazioni bus e ferroviarie, facilitazione all'estensione delle zone 30 Km/h e della ZTL). **Nello specifico la quantità dei numeri di posti auto necessari a soddisfare il bisogno nel contesto specifico, non viene più calcolato dalla somma delle singole funzioni presenti (dotazioni), ma dalla loro effettiva utilizzazione nell'arco delle 24 ore (interscambio).** A tale scopo la relazione individua una serie di strategie che il progetto proposto è in grado a diversi livelli di supportare:



STRATEGIA D: Il PUMS si prefigge pertanto i seguenti obiettivi che nello specifico sono declinabili nella riduzione del tasso di motorizzazione, ..., obiettivo raggiungibile se e solo se si attueranno, oltre alle politiche di limitazione al traffico, politiche integrate per incentivare gli altri **modi di trasporto più sostenibili ed una visione urbanistica più vicina all'organizzazione intelligente della mobilità urbana e territoriale;**

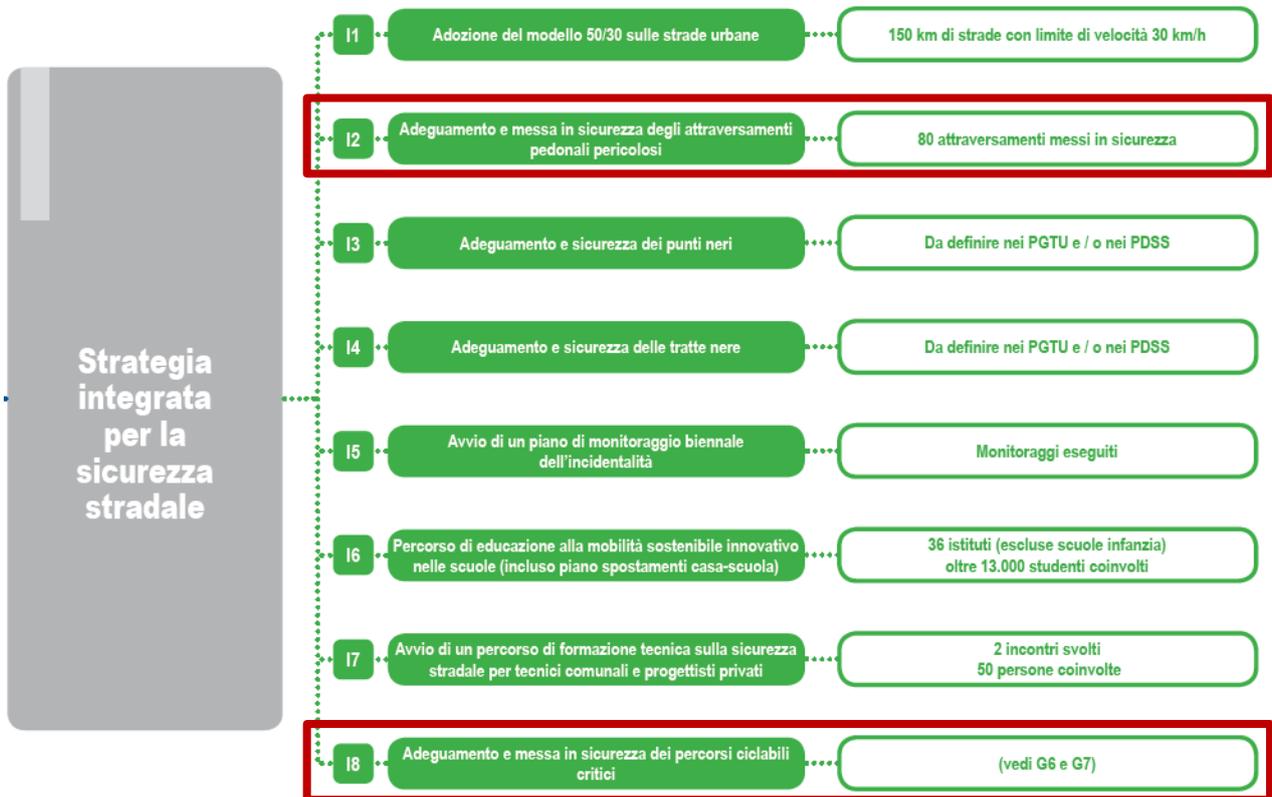


STRATEGIA G: Una città “amica delle biciclette” è una città più vivibile e più sicura per tutti, non solo per le biciclette, dal momento che l’approccio progettuale della pianificazione della mobilità ciclabile ben si coniuga con lo sviluppo del commercio di vicinato, **la creazione di spazi pubblici gradevoli e sicuri dove stazionare o transitare**, il miglioramento della salute attraverso l’attività fisica, **lo sviluppo di una socialità diffusa**.

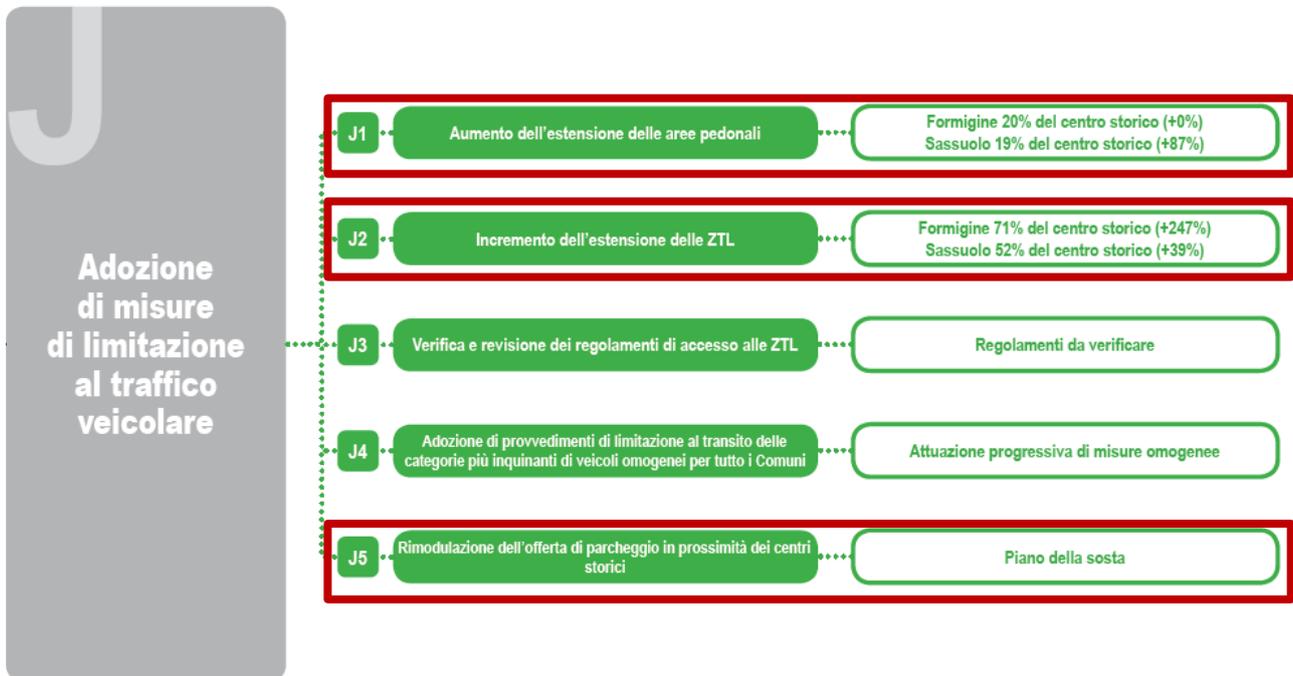
G
Miglioramento della accessibilità ai servizi ed ai poli culturali per la mobilità lenta ciclabile e pedonale



STRATEGIA I: La Legge 144/99 istituisce il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale e ne fissa gli obiettivi ed i contenuti di base in accordo con quanto indicato dalla Commissione europea nel secondo **programma per la sicurezza stradale** "Promuovere la sicurezza stradale nell'Unione Europea: il programma 1997 – 2001", 9.04.1997, Bruxelles.



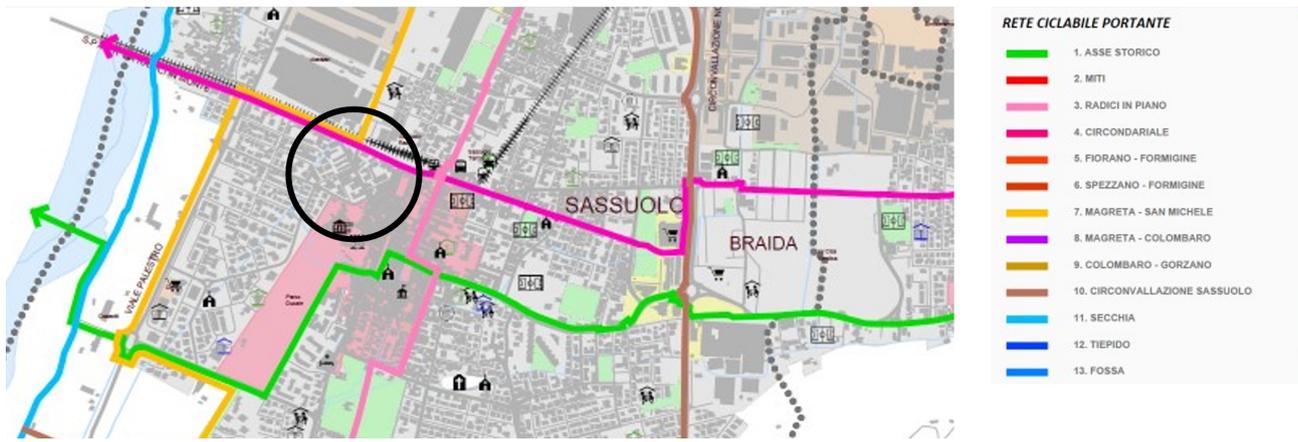
STRATEGIA J: ... gli obiettivi ed i relativi indicatori associati alla strategia ... al processo di modal shift che nel medio e lungo termine potrà portare ad uno stabile decremento dei veicoli circolanti.



Le tavole di progetto del PUMS sono suddivise in assetto viario, ciclabili e rete ciclabile; di seguito sono evidenziate le mappe che interessano l'ambito di intervento:



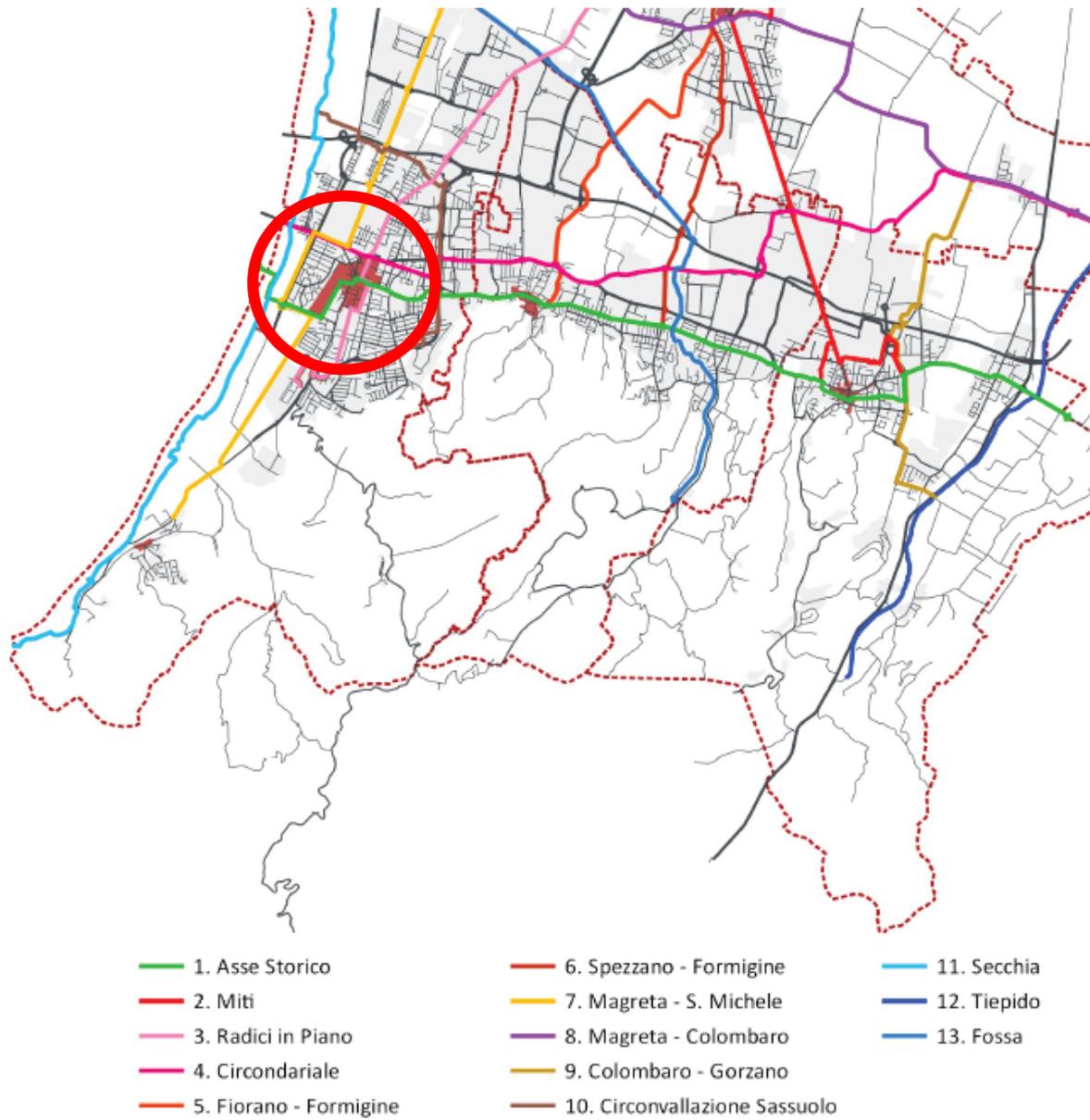
PUMS tavola dell'assetto viario di progetto: l'area è interessata dai tracciati di viabilità urbana principale e locale intersecati da una rotatoria da cui si dirama via Pia. Evidente anche la relazione con i tracciati ferroviari.



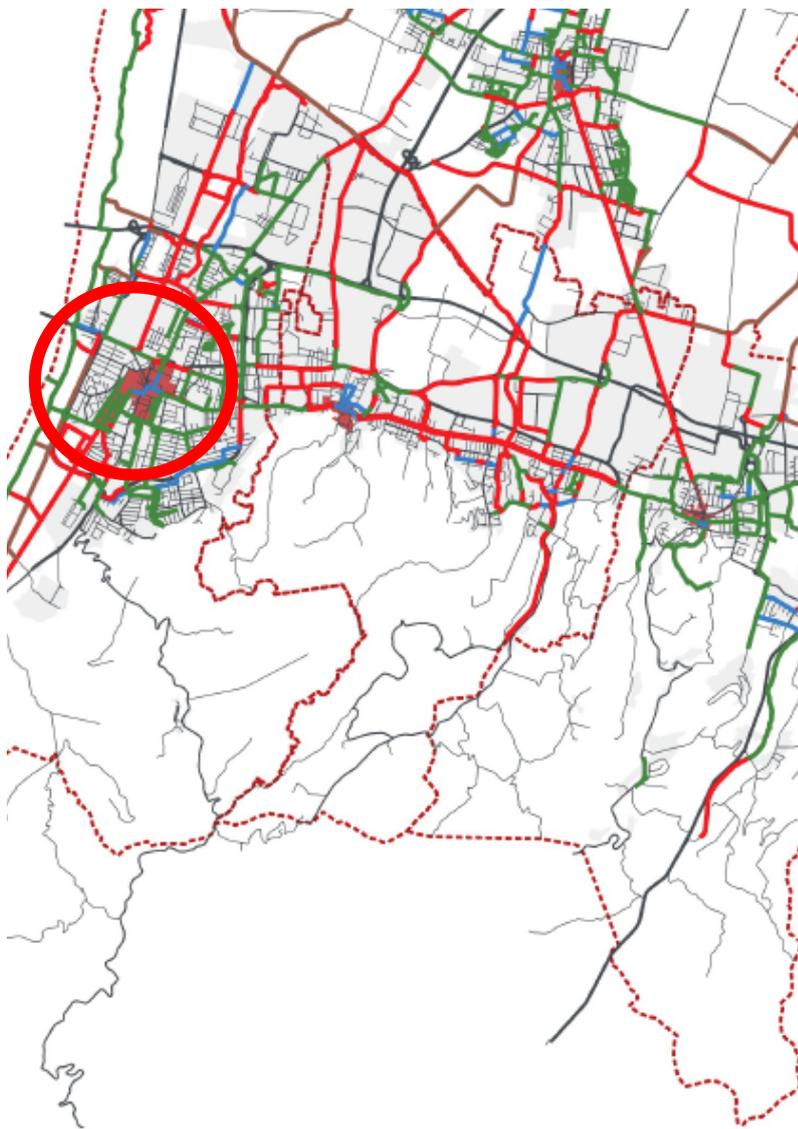
PUMS tavola dell'assetto ciclabili di progetto: l'area è interessata dal tracciato circondariale e dal tracciato Magreta – San Michele



PUMS tavola della Rete ciclabile di progetto: l'area è interessata da percorsi di progetto ed esistenti

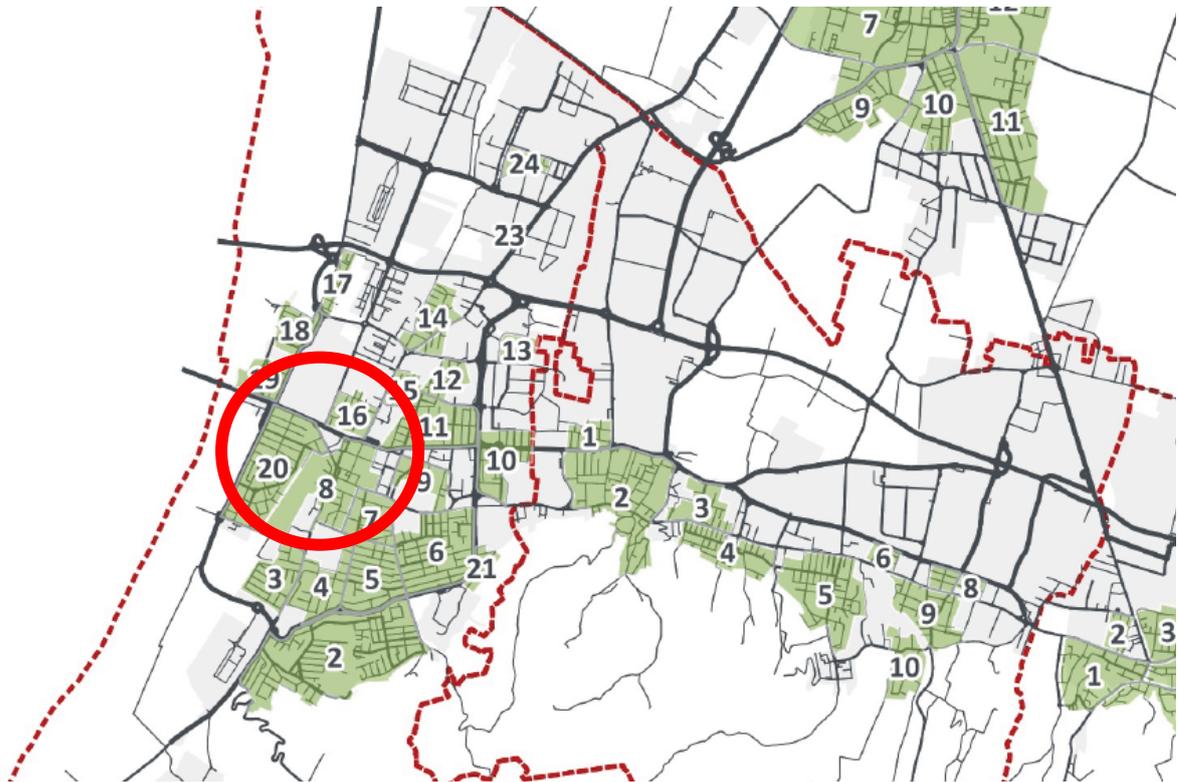


PUMS: Assi ciclabili di progetto di Distretto.

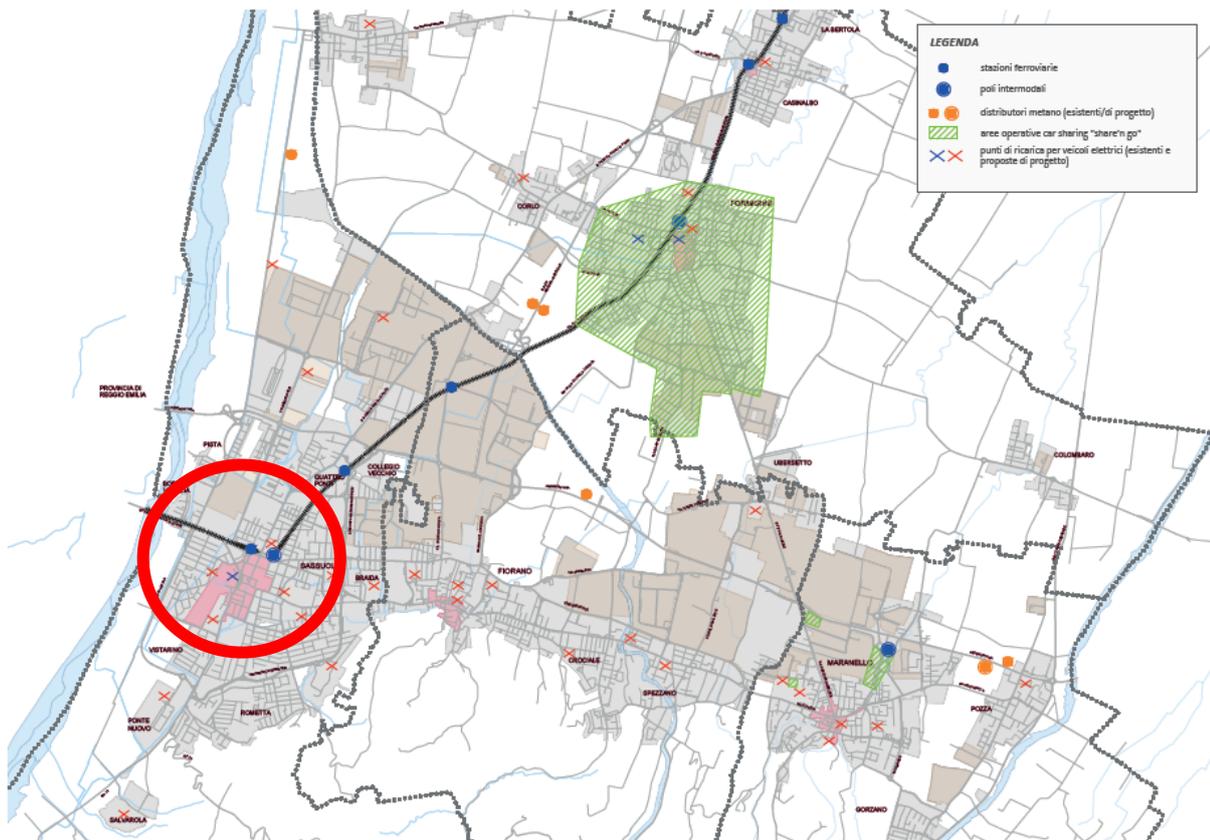


- percorso ciclabile esistente
- percorso ciclabile di progetto
- percorso ciclabile su strada a traffico moderato
- percorso ciclabile su strada a basso traffico privo di segnaletica

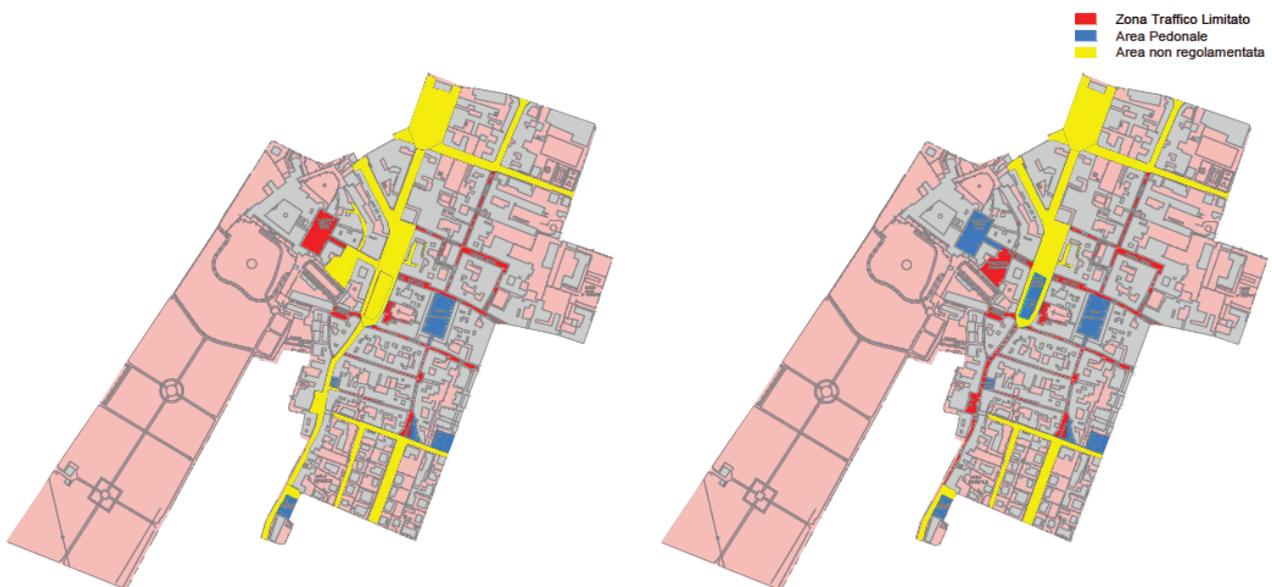
PUMS: Rete ciclabile esistente e di progetto.



PUMS: *Individuazione delle zone, delimitate dalla viabilità principale, in cui è possibile sviluppare delle isole ambientali.*



PUMS: scenario di sviluppo della Smart Mobility



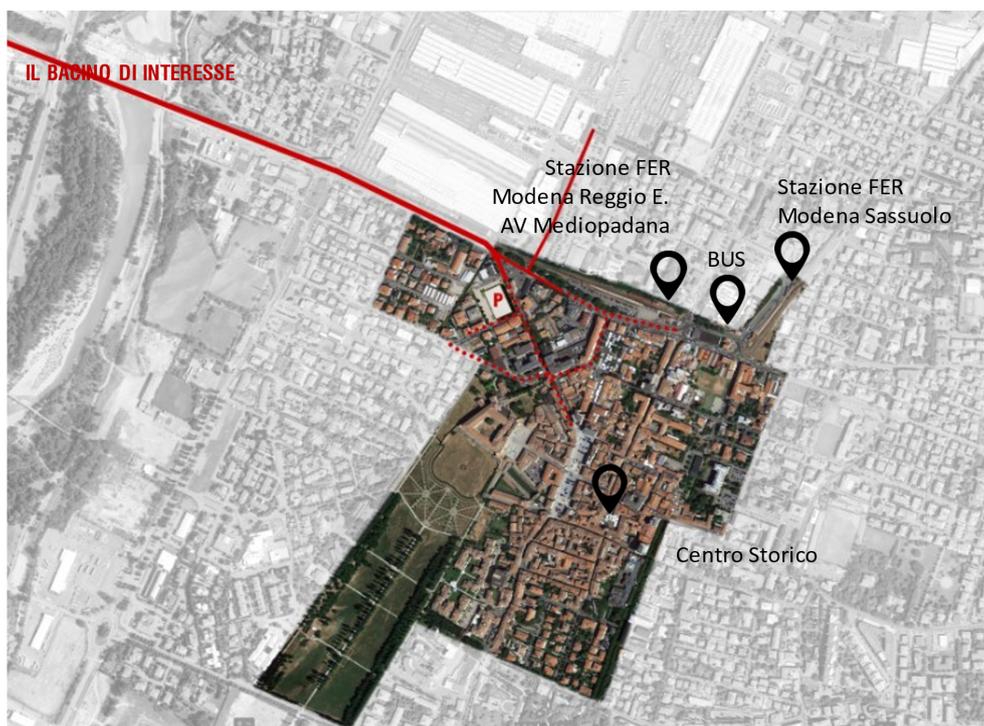
PUMS: Estensione delle aree pedonali e delle Zone a Traffico Limitato nei centri storici di Formigine e Sassuolo (stato attuale a sinistra, stato di progetto a destra).

2.1.3 PATRIMONIO STORICO, CULTURALE E PAESAGGISTICO

Il progetto non interferisce con aree SIC o ZPS o altre zone di tutela data la considerevole distanza del sito dagli stessi.

La Tavola 2 del RUE evidenzia, altresì, 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.



L'area oggetto di intervento è chiusa a nord dalla linea ferroviaria e interessata da un intenso traffico di attraversamento per l'accesso all'area urbana centrale specie nelle ore di punta.

Non si segnalano elementi di particolare pregio presso il patrimonio storico culturale e paesaggistico salvo il passaggio del canale di Modena.

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 ne attraversa l'ambito.

2.1.4 INQUADRAMENTO PROGETTUALE

Lo stato di fatto catastale individua un ambito di intervento complessivo (calcolato graficamente da estratto di mappa catastale) pari a circa 5610 mq.

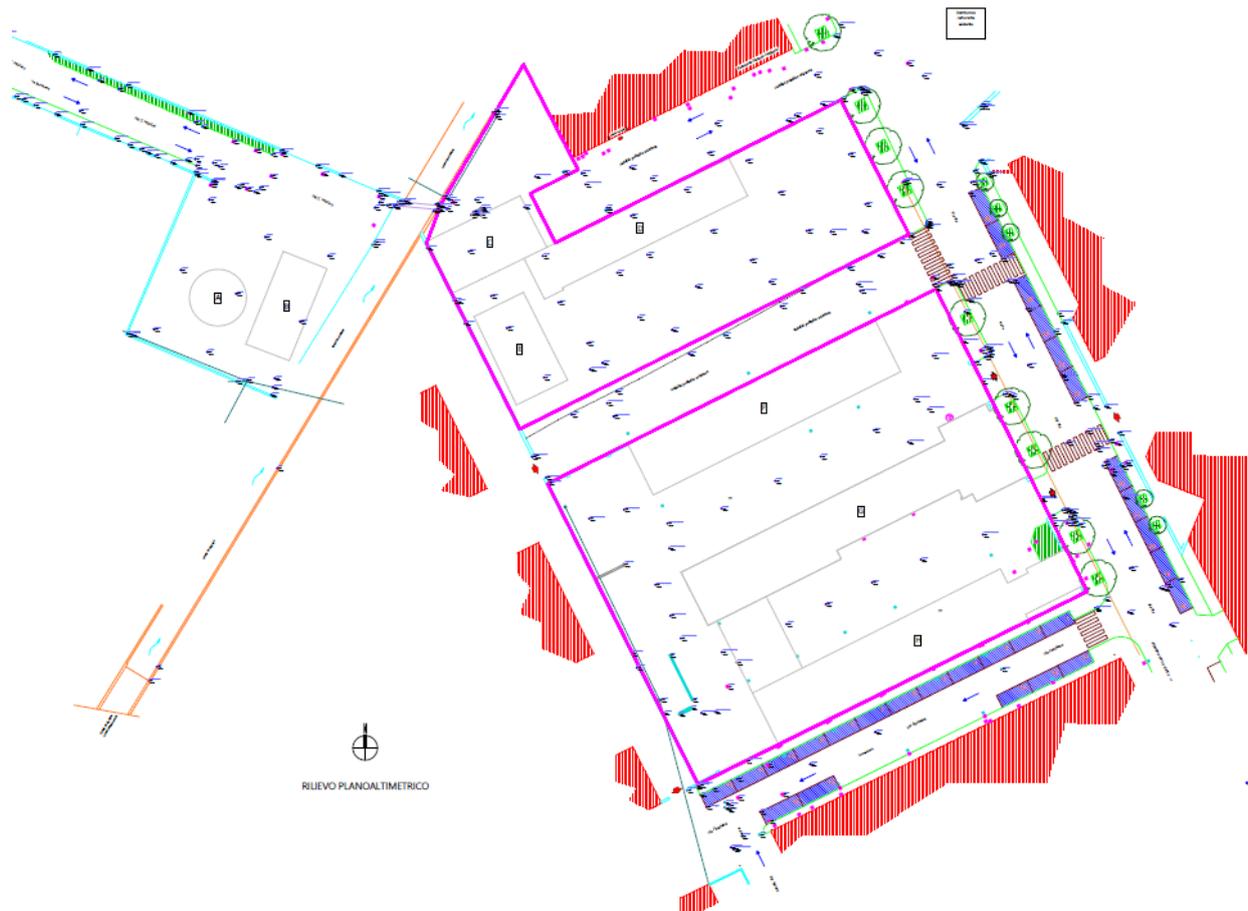


Tavola 01: stato di fatto, planimetria generale con indicazione dei fabbricati demoliti

La proprietà delle aree che ricadono nell'intervento è così identificata:

- Immobiltec spa = fg. 20 mapp. 217-218-219-220-221-222-223-339 per una superficie paria mq 5.040
- Comune di Sassuolo = fg. 20 mapp. 210-332-333 per una superficie paria mq 570

Per addivenire all'assetto finale del progetto di riqualificazione urbanistica il Comune di Sassuolo retrocederà un'area identificata del NCEU al fg. 20 mapp. 332 (parte), 333 (parte) per una superficie paria mq 457,70 per contro Immobiltec spa cederà al Comune di Sassuolo un'area con superficie pari a 1.492,70 mq identificata al NCEU al fg.20 mapp. 339 (parte), 223 (parte), 222 (parte), 221 (parte), 219 (parte). 218 (parte).

L'area pianeggiante, di forma quadrangolare leggermente orientata in direzione nord-ovest / sud-est, è confinante ad est con Via Pia, a sud con Via Peschiera, mentre a nord e a ovest con edifici residenziali. Sul confine nord ovest scorre il Canale di Modena (tracciato storico) che attraversa la città da sud-ovest a nord-est. L'area dista circa 150 m da Palazzo Ducale, 300 m dal centro storico di Sassuolo e a 400 m dalle stazioni ferroviarie per Modena e Reggio Emilia e stazione dei bus.

Attualmente l'area è libera da fabbricati a seguito delle demolizioni avvenute con apposito titolo edilizio di seguito riportato in tabella:

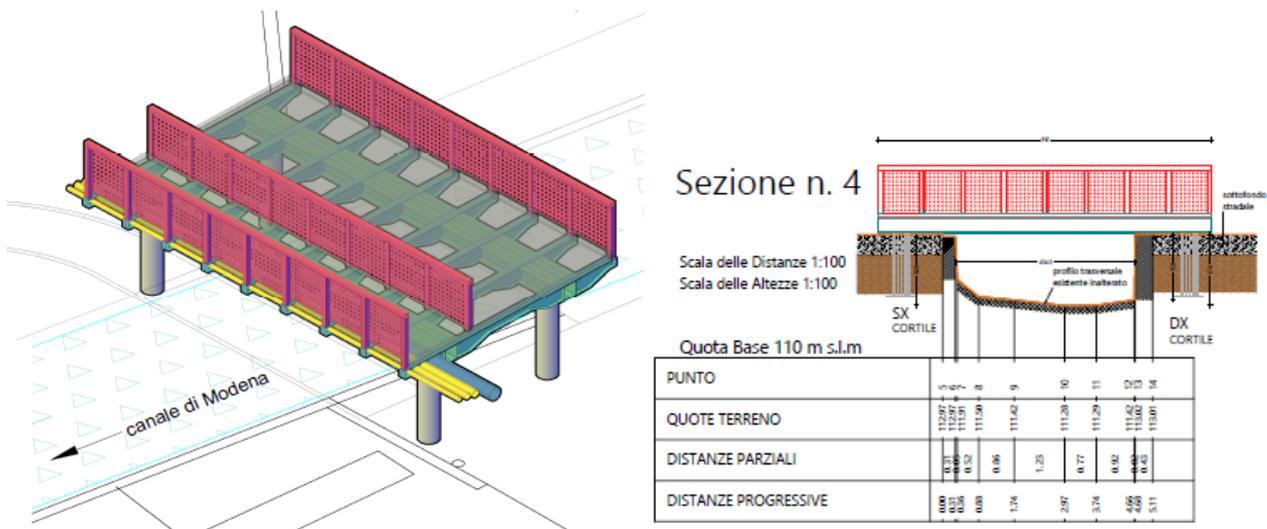
CALCOLO SUPERFICI E VOLUMI DI DEMOLIZIONE				
Funzione	CILA n.	Identificativo planimetria	Superficie (mq)	Volume (mc)
Torre piezometrica	2021/0358 prot. 15720 del 30/04/2021	A	51	2.400
Ex stamperia comunale (attività artiginale)	2021/0239 prot. 11768 del 01/04/2021	B	105	567
Ex Dapoto (attività artiginale)		C	154	847
Ex Micagni (attività artiginale)	2020/0634 prot. 33539 del 17/10/2020	D	201	925
Ex Franceschi (residenziale)		E	118	1.040
	2021/0965 prot. 37807 del 13/10/2021	F	343	1.951
Ex magazzini comunali (deposito comunale)	2022/0097 prot. 4742 del 07/02/2022	G	456	2.466
	2021/0965 prot. 37807 del 13/10/2021	H	404	2.238
		TOTALI	1.832	12.434

Nell'ambito di intervento, nello stato di fatto, sono identificabili su via Peschiera e via Pia un totale di 28 posti auto pubblici:

CALCOLO PARCHEGGI				
		n. pubblici	n. privati	note
Stato di Fatto	Via Peschiera (fino ad incrocio con Via Ferrero)	17		
	Via Pia (fino ad incrocio con Via Peschiera)	11		
	TOTALE Stato di fatto	28		

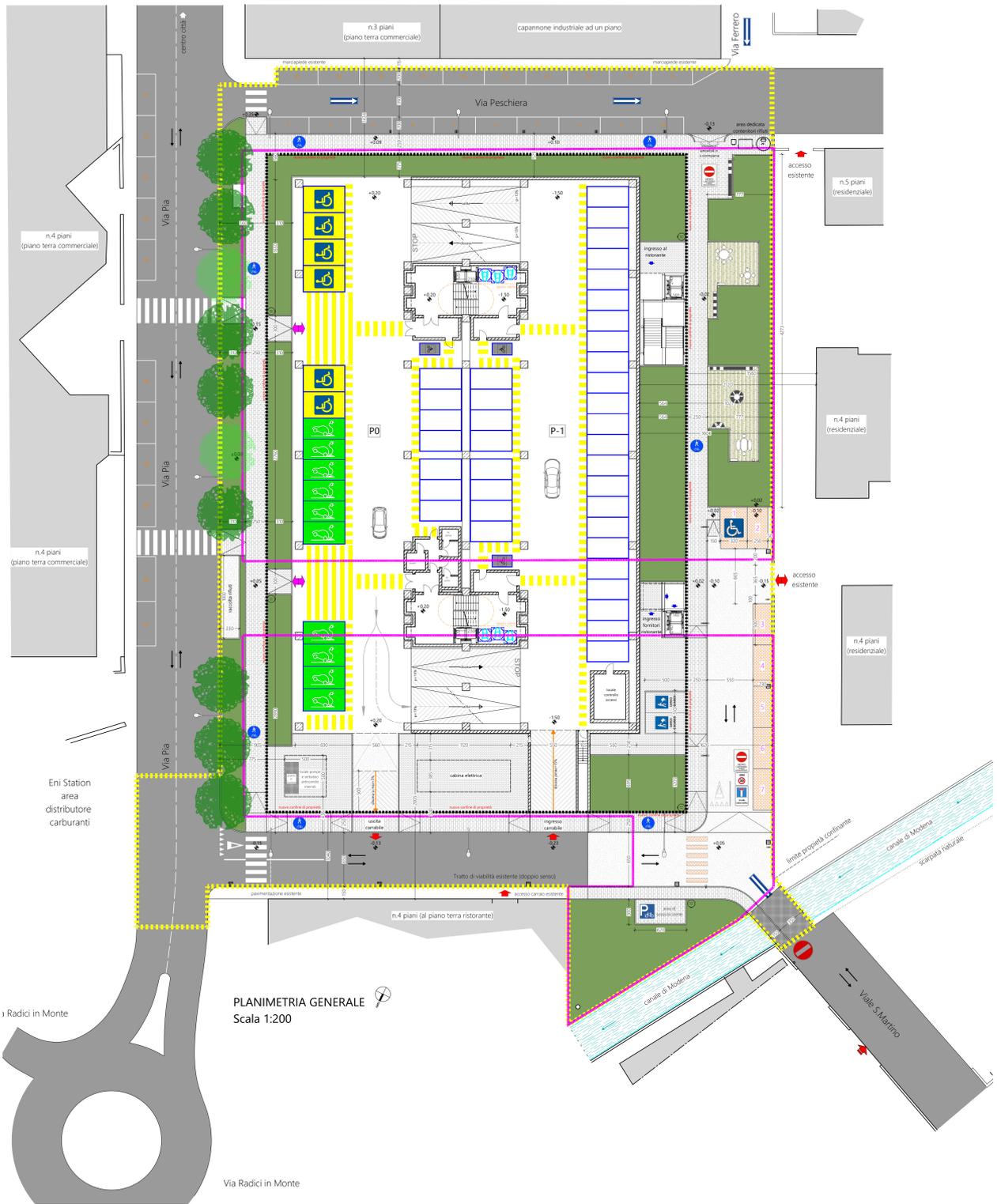
Il progetto prevede la realizzazione di un edificio avente la funzione di parcheggio multipiano, bar ristorante e sala conferenze; verranno realizzati 257 posti auto su 6 livelli con parcheggi per disabili e con ricarica elettrica; per agevolare l'interscambio con mezzi sostenibili potranno essere adottati specifici servizi di noleggio gestiti direttamente degli operatori della struttura.

Con la realizzazione dell'edificio si provvederà ad un riassetto della mobilità grazie alla realizzazione di una strada a nord che si collegherà, con un passaggio carrabile a senso unico e una ciclopedonale, con viale San Martino mediante il tombamento di un breve tratto del Canale di Modena con un impalcato in ferro che consente il mantenimento dell'attuale passaggio degli impianti e sottoservizi esistenti.



Assonometria e sezione del ponte sull'invaso del Canale di Modena. In evidenza il passaggio degli impianti esistenti sul fianco.

La riqualificazione dell'area prevede altresì una piazza di quartiere che fungerà anche da collegamento da via Peschiera a via Pia; l'ingresso dei condomini da via Pia avverrà dalla nuova viabilità integrata alla piazza che comprende ulteriori 7 parcheggi pubblici.



L'intervento è un recupero urbano, ovvero Ristrutturazione Urbanistica (RU), che coinvolge una area in disuso. Oltre al nuovo edificio, l'introduzione di una piazza di quartiere e la riqualificazione dei percorsi per la stazione e il centro storico privilegiano la circolarità (pedonale, ciclabile e percettiva) dello spazio pubblico il cui edificio fa da perno. La nuova architettura è costituita da una struttura prefabbricata (reversibile) la cui presenza nella scena urbana si pone come nuova porta di accesso alla città (via Radici in Monte – via Pia); Le facciate dell'edificio descrivono nuovi profili urbani attraverso allineamenti all'esistente in grado di rafforzare l'area nel suo insieme morfologico e funzionale

L'edificio è composto da 4 piani fuori terra sfalsati di 1,70 m per ottimizzarne l'altezza totale; con una capacità di sosta pari a 257 auto e 10 moto e colonnine per auto elettriche va ad incrementare la sosta di interscambio con i mezzi pubblici o di accesso al centro storico.

Sulla sommità, una terrazza "verde" ospita il bar ristorante ed una sala conferenze che traguarda il profilo del Palazzo Ducale e degli appennini. Il tetto fotovoltaico con pannelli integrati ha una potenza di 175 kWp.

L'area è stata preventivamente oggetto di una generale messa in sicurezza mediante opere che sono già realizzate:

- demolizione degli "ex magazzini comunali" e di tutti gli altri fabbricati indirettamente coinvolti nel progetto compresa la torre piezometrica di Via San Martino, pericolante;
- Bonifica delle cisterne dell'ex stazione di servizio;

Le restanti opere pubbliche e/o di interesse pubblico necessarie e indispensabili per l'Amministrazione Comunale sono:

1. Opere fuori ambito per la riqualificazione e potenziamento delle connessioni ciclopedonali e pedonali per il centro storico, le stazioni ferroviarie per Modena e Reggio Emilia e la fermata degli autobus in particolar modo identificate su via Pia, via Goito, Piazza della Libertà e via Radici in Monte;
2. Riqualificazione urbana dell'ambito di intervento con esecuzione di nuova viabilità, marciapiedi, piazza di quartiere, verde privato e pubblico e segnaletica verticale ed orizzontale e illuminazione pubblica;
3. Tombamento del Canale di Modena per la realizzazione di un collegamento carrabile a senso unico e ciclopedonale con viale San Martino;
4. Rifacimento di un tratto della fognatura pubblica;
5. Potenziamento e sostituzione dell'illuminazione pubblica;
6. Opere di compensazione delle emissioni di anidride carbonica (CO2) generata dalla attività di parcheggio mediante la piantumazione di alberature in un'area individuata presso il Nuovo Ospedale di Sassuolo e in altre aree indicate dal competente Servizio Verde di SGP srl, fino alla concorrenza delle quantità indicate nel progetto;

2.1.5 DATI URBANISTICI DELL'INTERVENTO E PROPOSTA DI VARIANTE

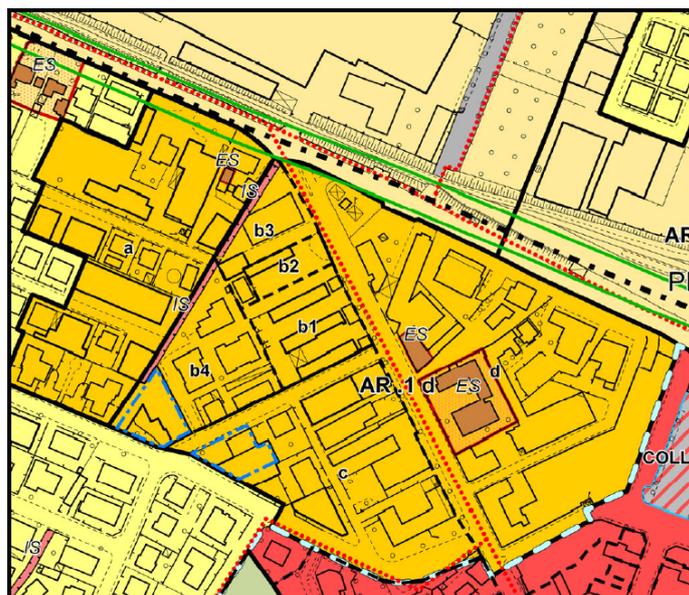
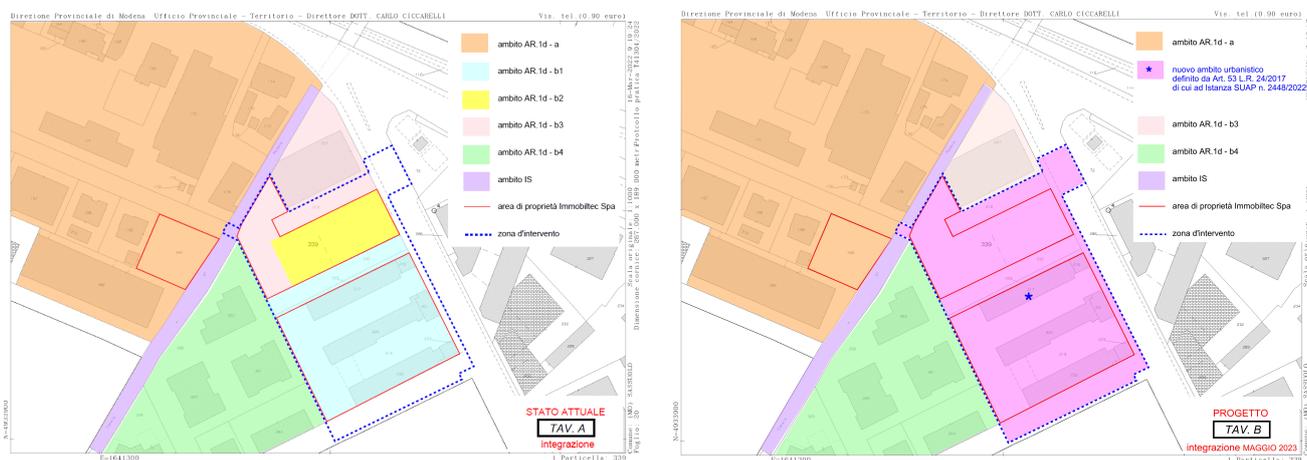


Figura 1: suddivisione dell'ambito AR.1d

L'area oggetto di intervento coinvolge interamente il sub ambito b1 - Ex magazzini comunali e una parte del sub ambito b2, b3. Il margine occidentale è delineato dal Canale di Modena, classificato come struttura IS. Il perimetro di intervento, così come proposto, ricomprende anche una porzione del sub ambito a) del medesimo ambito AR1d, posto ad ovest del Canale. La zona residuale del sub ambito b3) non sarà oggetto di variante urbanistica: si esclude pertanto la classificazione per la stessa come “zona di completamento residenziale”. Tale zona vedrà confermata la destinazione urbanistica vigente; si allega in tal senso al materiale tecnico di progetto la scheda normativa di PSC, dove viene assicurato il permanere dei parametri urbanistici, edilizi, modalità di intervento rapportati alla superficie territoriale e coperta presenti. La porzione del sub ambito a) non risulta effettivamente interessata dall'intervento di interesse pubblico.

Sotto si allegano le due planimetrie per il rispettivo confronto: Tav.A (stato attuale) e Tav.B (progetto) – integrazione.



ESTRATTO TAV. 1C – PSC VARIANTE

COMUNE DI SASSUOLO

 PROVINCIA DI MODENA

PSC

 PIANO STRUTTURALE COMUNALE

Tav. 1c

 AMBITI E TRASFORMAZIONI
 TERRITORIALI

 Scala 1:3000

VERSIONE APPROVATA

VERBALE DI APPROVAZIONE DEL PSC VARIANTE L.R. 30/09/18

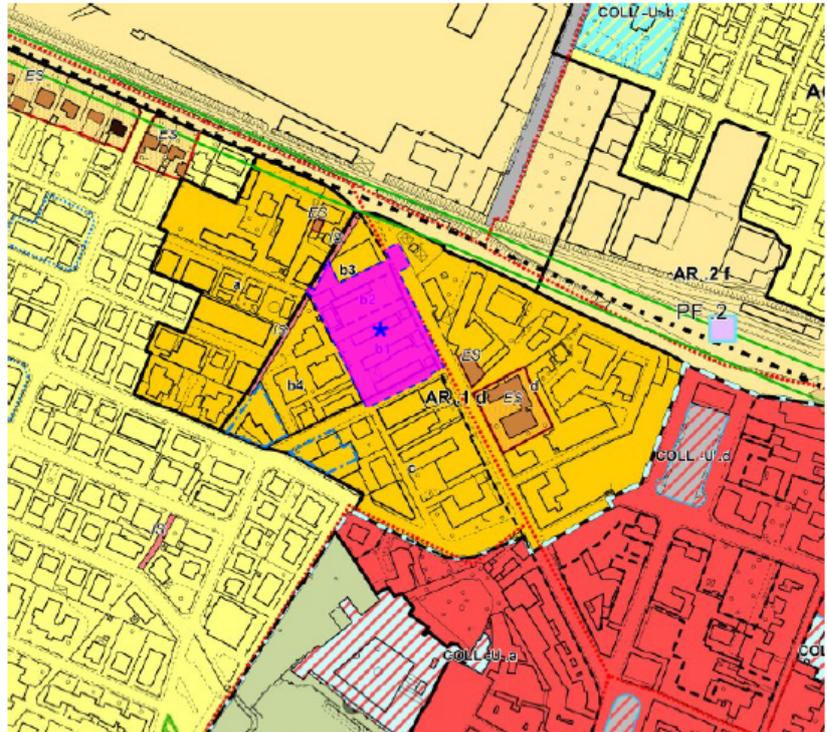
 A. Sindaco: *Antonio di Lorenzo*

 Assessorato all'Urbanistica: *Luigi Liber*

 Direttore Settore Urbanistica: *Giuseppe Maffei*

 Il Dirigente Comunale: *Giuseppe Maffei*

 Ottobre 2019



- AR (S-F)** Ambito da riqualificare di rilevanza sovracomunale
- AR.1** Riqualificazione diffusa - recupero urbano
- AR.2** Trasformazione urbanistica
- AR.3** Riqualificazione ambientale

norme da ART. 53 L.R. 24/2017 - Istanza n. 2448/2022

ESTRATTO TAV. 1C – RUE VARIANTE

COMUNE DI SASSUOLO

 PROVINCIA DI MODENA

RUE

 REGOLAMENTO URBANISTICO EGGIOLATO

Tav. 1c

 AMBITI E TRASFORMAZIONI
 TERRITORIALI

 Scala 1:3000

VERSIONE APPROVATA

VERBALE DI APPROVAZIONE DEL RUE VARIANTE L.R. 30/09/18

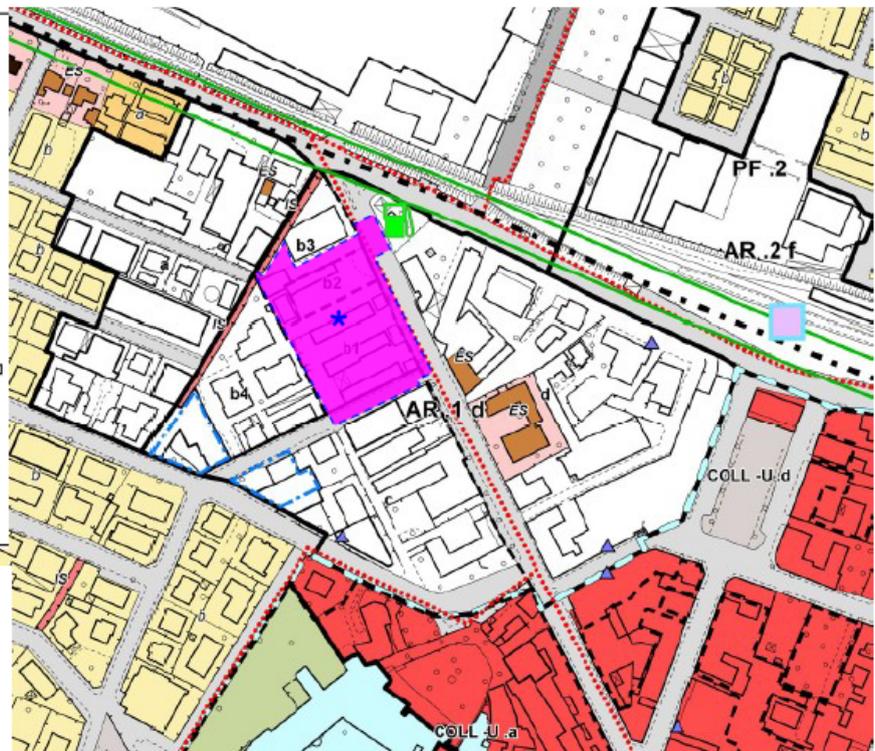
 A. Sindaco: *Antonio di Lorenzo*

 Assessorato all'Urbanistica: *Luigi Liber*

 Direttore Settore Urbanistica: *Giuseppe Maffei*

 Il Dirigente Comunale: *Giuseppe Maffei*

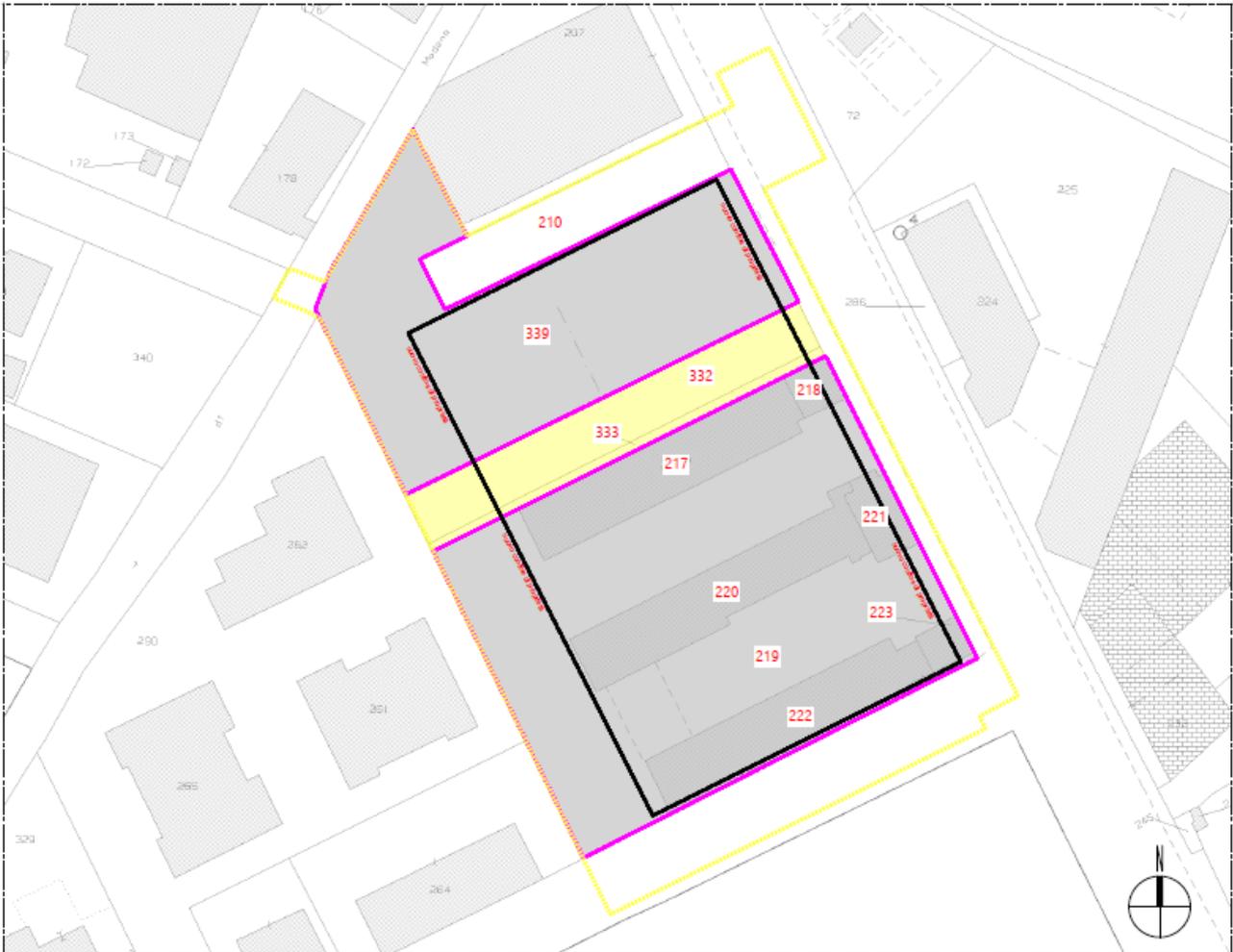
 Ottobre 2019



- AR** Ambiti da riqualificare (L.R.20, Art. A-11)
- AR (S-F)** Ambito da riqualificare di rilevanza sovracomunale
 - AR.1** Riqualificazione diffusa - recupero urbano
 - AR.2** Trasformazione urbanistica
 - AR.3** Riqualificazione ambientale

norme da ART. 53 L.R. 24/2017 - Istanza n. 2448/2022

L'intervento comporta la trasformazione dell'area attraverso la fusione e il frazionamento di diversi mappali dello stato attuale.



ESTRATTO DI MAPPA - Proprietà attuali

Comune di Sassuolo – fg. 20 mapp.li 217-218-219-220-221-222-223-332-333-339

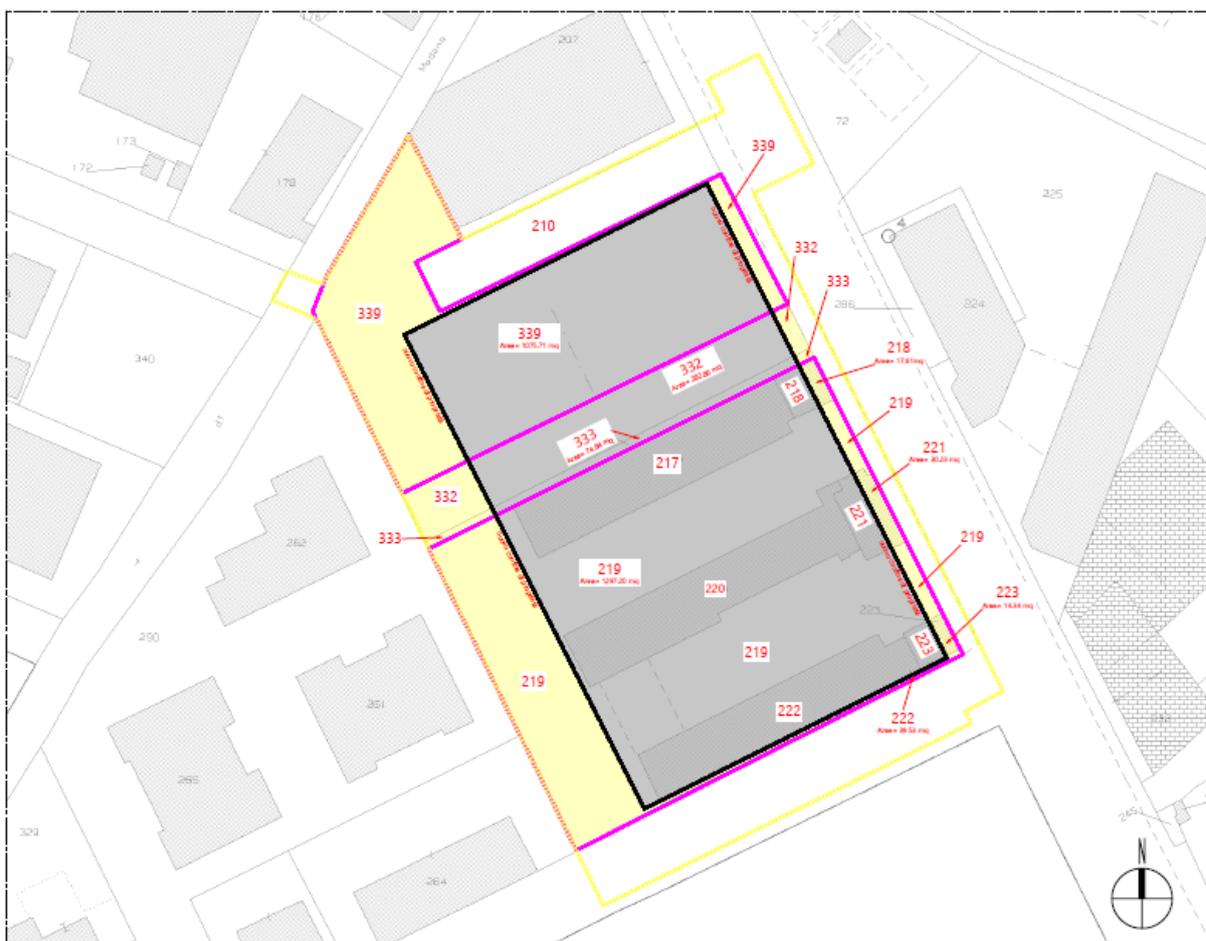
mappale	Catasto Fabbricati		rendita	Catasto Terreni	situazione attuale		Situazione futura a seguito Art. 53 – ImmobiliTec		mq	Destinazione funzionale superfici		
	categoria	consistenza			superficie (mq)	proprietà	superficie (mq)	proprietà				
217	E/4 – Recinti chiusi per speciali esigenze pubbliche	2.470,00 mq < 3.250,00 mq (derivante da sommatoria al catasto Terreni)	€ 15.474,00 (riferita a 2.470,00 mq)	ente urbano	365,00	Immobiltec Spa	365,00	Immobiltec Spa				
218				ente urbano	48,00	Immobiltec Spa	30,39	Immobiltec Spa				
									17,61	Comune di Sassuolo	17,61	percorso ciclopedonale
219				ente urbano	1.974,00	Immobiltec Spa	1.297,20	Immobiltec Spa				
									676,80	Comune di Sassuolo	39,00	parcheggi
											230,13	verde pubblico
											14,50	strada accesso
											393,17	piazza pedonale
220				ente urbano	371,00	Immobiltec Spa	371,00	Immobiltec Spa				
221				ente urbano	81,00	Immobiltec Spa	50,77	Immobiltec Spa				
									30,23	Comune di Sassuolo	30,23	percorso ciclopedonale
222				ente urbano	371,00	Immobiltec Spa	331,47	Immobiltec Spa				
									39,53	Comune di Sassuolo	39,53	percorso ciclopedonale
223	ente urbano	40,00	Immobiltec Spa	25,66	Immobiltec Spa							
						14,34	Comune di Sassuolo	14,34	percorso ciclopedonale			
339	F/1 – area urbana	1.790,00 mq		ente urbano	1.790,00	Immobiltec Spa	1.075,71	Immobiltec Spa				
								46,00	parcheggi			
								219,13	percorso ciclopedonale			
								162,55	verde pubblico			
								286,61	strada accesso			

					5.040,00	TOTALE IMMOBILTEC SPA				
								TOT ImmobiliTec Spa	3.547,20	
								TOT Comune di Sassuolo	1.492,80	
								Cessione da ImmobiliTec a Comune	1.492,80	
332	F/1 – area urbana	475,00 mq		ente urbano	475,00	Comune di Sassuolo			36,89	percorso ciclopedonale
									55,25	strada accesso
									382,86	Immobiltec Spa
333	F/1 – area urbana	95,00 mq		ente urbano	95,00	Comune di Sassuolo			9,51	percorso ciclopedonale
									10,65	strada accesso
									74,84	Immobiltec Spa
					570	TOTALE COMUNE SASSUOLO				
								TOT Comune di Sassuolo	112,30	
								TOT ImmobiliTec Spa	457,70	
								Sup. che rimane in quota al Comune	112,30	
					TOTALE IMMOBILTEC SPA	5.040,00		4.004,90	Mq TOTALI di proprietà IMMOBILTEC SPA	
					TOTALE COMUNE SASSUOLO	570,00		1.605,10	Mq TOTALI di proprietà COMUNE SASSUOLO	

N.B. le superfici oggetto di suddivisione sono state calcolate graficamente su estratto di mappa catastale.

La superficie complessiva dell'area paria a 5610 mq è composta da mq 5.040 parte ImmobiliTec spa e mq 570 da Comune di Sassuolo; il progetto di riqualificazione modifica l'assetto proprietario con una retrocessione pari a 457,70 mq del Comune di Sassuolo a favore di ImmobiliTec Spa e una superficie di 1.492,80 mq che ImmobiliTec Spa cederà al Comune di Sassuolo con una differenza di 1.035,10 mq a favore del Comune di Sassuolo.

Per la tabella riepilogativa del piano particellare si rimanda alla TAV 14 della presente proposta.



ESTRATTO DI MAPPA - Proprietà post intervento

L'intervento comprende una Superficie Fondiaria di 5.610 mq e una Superficie Territoriale di 7.074,34 mq suddivise come da seguente tabella:

STATO ATTUALE		PROGETTO	
SF – superficie fondiaria Immobiltec Spa	mq 5.040	SF – superficie fondiaria Immobiltec Spa	mq 4.004,90
SF – superficie fondiaria Comune di Sassuolo	mq 570	SF – superficie fondiaria Comune di Sassuolo	mq 1.605,10
SF – totale	mq 5.610	SF – totale	mq 5.610
ST – superficie territoriale	mq 7.074,34	ST – superficie territoriale	mq 7.074,34
Q – superficie coperta	mq 2.483,09 (pari al 35,1% della ST)	Q – superficie coperta	mq 2.868,62 (pari al 40,55% della ST)
Potenzialità edificatoria da RUE – PSC	mq 3.458 * da RUE-PSC	Potenzialità edificatoria	mq 10.483,90* aumento di mq 7.025,90
* ambito b2 mq 583 (da PSC) + ambito b3 mq 697 (proporzione**) + ambito b1 mq 2178 (mq 1174 stato legittimato ex magazzini + mq 1004 superficie coperta tra spazi compresi tra i corpi di fabbrica ammessa dalle schede PSC)		* superficie in progetto in ambito definito dall'art. 53 L.R. 24/2017	
** considerando le superfici in proprietà, rientranti nel sub comparto b3, per l'identificazione della potenzialità edificatoria si procede tenendo in considerazione la superficie di proprietà Immobiltec Spa dell'ambito. Applicando la proporzione (Sc vigente sub b3 = 2161mq):(Sf vigente b3 = 3068mq) = X : (Sf sub b3 Immobiltec Spa = 990mq) = 697mq (potenzialità edificatoria sub b3 di proprietà Immobiltec Spa)			

Superficie permeabile	mq 33,93 esistente	Superficie permeabile	mq 2.852,18
-----------------------	--------------------	-----------------------	-------------

In riferimento all'applicazione del calcolo degli importi di U1+U2+QCC la superficie utilizzata (Sup. Lorda) è pari a mq 11.214,93.

Calcolo Parcheggi Pertinenziali

- ristorante U11 = 1p.a./40mq SC = 858,99/40 = ~~21,47~~ **22 p.a. dovuti** (reperiti al piano -1, si rimanda agli elaborati grafici: 22_rev1-Tav.02 SdP-Planimetria generale e 23_rev1-Tav.03.0 SdP-Piante+tabella sup)

Calcolo Dotazioni Pubbliche ristorante U11

- Parcheggi Pubblici - P1 = 40mq/100mq SC = 858,99/100x40 = **343,60mq – di cui mq 133,72 da monetizzare**
- Verde Pubblico = 60mq/100mq SC = 858,99/100x60 = **515,39mq dovuti – di cui mq 45,79 da monetizzare**

Si rimanda agli elaborati grafici: 22_rev2-Tav.02 SdP-Planimetria generale e 23_rev2-Tav.03.0 SdP-Piante+tabella sup

Nello stato attuale la **potenzialità edificatoria da RUE – PSC** ha un valore derivato dalla sommatoria degli ambiti: **ambito b2** mq 583 (da PSC) + **ambito b3** mq 697 + **ambito b1** mq 2178 (mq 1174 stato legittimato ex magazzini + mq 1004 superficie coperta tra spazi compresi tra i corpi di fabbrica ammessa dalle schede PSC)

Per l'ambito b3, che è coinvolto in parte, sono state calcolate le superfici della potenzialità edificatoria tenendo in considerazione la superficie di proprietà Immobiltec Spa ovvero applicando la proporzione (Sc vigente sub b3 = 2161mq) : (Sf vigente b3 = 3068mq) = X : (Sf sub b3 Immobiltec Spa = 990mq) = 697mq

La potenzialità edificatoria di progetto aumenta a 4.363,4 mq e viene espressa tutto in un unico ambito b1 (per effetto della variante grafica dei comparti).

La superficie permeabile aumenta in fase di progetto di 1.445,17 mq passando da 33,93 mq dell'esistente a 1.479,10 mq del progetto.

Lo **stato di progetto** determina (si rimanda agli elaborati grafici Tav.02) le seguenti dotazioni urbanistiche:

TABELLA 1 – CALCOLO STANDARD URBANISTICI PARKING NORD OVEST (per uso U11 – Ristorante)					
DEFINIZIONE PARAMETRI D.G.R. 922/2017					
Locale	SU (mq)	SA (mq)	SC (mq) = SU+60% SA	sup escluse SU e SA	
terrazza nord			131,20		
terrazza sud			131,20		
corridoio/collegamento	25,80				
sala	269,80				
cucina	205,70				
locali tecnici (nord e sud)					18,2
bagni	39,90				
cavedio serv. igienici					1,5
zona filtro/area snack	18,10				
disimpegno	11,20				
ingresso nord	7,80				
ingresso sud	9,10				
accesso piano terra	8,25				
sala conferenze/runioni	105,90				
TOTALI	701,55	262,40	858,99		
SCO – Superficie Coperta					
TOTALE di Progetto [mq]	2868,62				
Parcheggi Pubblici	281,18				
RUE-Standard Urb.	Parcheeggi pubblici (P1): 40 mq /100 mq di SC	343,60	/25 mq	14	– n.parcheggi
RUE artt.55-56	in proprietà al Comunale	71,30			
	Saldo di Progetto	209,88			
DA MONETIZZARE	Saldo di progetto – Standard Urb.	-133,72			
DM n.1444/68 Standard Urb.	Parcheeggi pubblici 50%: 40 mq /100 mq di SL	149,31			
	saldo (TOTALE di progetto – DM1444/68)	131,87			
RUE-Standard Urb.	AREE VERDI TOTALI Sup min. Richiesta [mq] Area V: 60 mq /100 mq di SC	515,39	V pubblico [mq]	V privato [mq]	V TOTALE [mq]
			56,75	219,61	
			72,01	79,37	
			71,92	52,87	
			162,55	141,52	
			307,04	78,70	
Aree V	TOTALE di Progetto		670,27	572,07	1242,34
RUE artt.55-56	in proprietà al Comunale (lungo Via Pia)	200,67			
	Saldo di Progetto (V Pubblico)	469,60			
DA MONETIZZARE	Saldo di progetto (V Pubb.) – Standard Urb.	-45,79			
DM n.1444/68 Standard Urb.	Parcheeggi pubblici 50%: 40 mq /100 mq di SL	149,31			
	saldo (TOTALE di progetto – DM1444/68)	520,96			

PSC Art. 17 comma 8. Sup. perm. TOTALE di progetto	SUPERFICIE PERMEABILE = 40% STER	STER=	7.074,34	0,40	2829,74
	SUPERFICIE PERMEABILI – aree pedonali, ciclopedonali e carrabili - permeabilità = 100%		Pubblico [mq]	Privato [mq]	TOTALE [mq]
			765,38	316,77	
			527,69		
			1.293,07	316,77	1.609,84
	SUPERFICIE PERMABILE DI PROGETTO	Supp. con permeabilità al 100% + Aree V TOTALE			2.852,18
	SUPERFICIE PERMABILE ESISTENTE				33,93
	saldo (TOTALE di progetto – 40%STER)				22,44
	Parch. Pert. uso pubbl. (Pp) : 1 p.a./ 40 mq di SC. Reperiti al piano "P-1" del fabbricato in progetto.	SC/40	858,99 / 40 =	21,5	arrotondati a 22
TABELLA 2 – CALCOLO PARCHEGGI					
		n. pubblici	n. privati	note	
Stato di Fatto	Via Peschiera (fino ad incrocio con Via Ferrero)	17			
	Via Pia (fino ad incrocio con Via Peschiera)	11			
291,5 mq	TOTALE Stato di fatto	28			
Progetto	Via Peschiera (fino ad incrocio con Via Ferrero)	20			
	Via Pia (fino ad incrocio con Via Peschiera)	11			
	Nuovi parcheggi (lato residenze)	7		86 mq	
412 mq	TOTALE Progetto	38		Saldo + 10 parcheggi complessivi	

TABELLA 3 – CALCOLO SUPERFICI DI PROGETTO							
DEFINIZIONE PARAMETRI D.G.R. 922/2017							
LIVELLO	LOCALE	Posti auto (n.)	Sup. p.a. (mq)	SU (mq)	SA (mq)	no SA-SU (mq)	SC = SU + 60% SA (mq)
P-1 (parcheggio)	autorimessa	31		397	397		
	corsello di manovra + aree extra sosta				650,8		
	locale presidiato (eventuale)				21,8		
	Disimpegno 1+2					25	
P0 (parcheggio)	autorimessa	10 elettrici			325,4		
		6 disabili		325,4			
		7 standard					
	totali parziali	23					
	corsello di manovra + aree extra sosta				721,4		
	servizi igienici				24,8		
	disimpegno1					6,9	
	disimpegno2					12,5	
P1 (parcheggio)	autorimessa	34		435	435		
	corsello di manovra + aree extra sosta				642		
	Disimpegno 1+2					25	
P2 (parcheggio)	autorimessa	34		435	435		
	corsello di manovra + aree extra sosta				642		
	Disimpegno 1+2					25	
P3 (parcheggio)	autorimessa	34		435	435		

	corsello di manovra + aree extra sosta			642			
	Disimpegno 1+2				25		
P4 (parcheggio)	autorimessa	33	422,3	422,3			
	corsello di manovra + aree extra sosta			624,5			
	servizi igienici			24,8			
	disimpegno1				6,9		
	disimpegno2				12,5		
P5 (parcheggio)	autorimessa	34	435	435			
	corsello di manovra + aree extra sosta			642			
	Disimpegno 1+2				25		
P6 (parcheggio)	autorimessa	34	435	435			
	corsello di manovra + aree extra sosta			642			
	Disimpegno 1+2				25		
Rampe totali				826,28			
Vani scala (computati a volta)	vano nord+vano sud				146		
	Totali parziali	257	3319,7	9424,08	334,8	0	9625,0
				<i>SU (mq)</i>	<i>SA (mq)</i>	<i>no SA-SU (mq)</i>	<i>SC = SU + 60% SA (mq)</i>
P7 (rispotante)	terrazza nord					131,20	
	terrazza sud					131,20	
	corridoio/collegamento			25,80			
	sala			269,80			
	cucina			205,70			
	locali tecnici (nord e sud)						18,2
	bagni			39,90			
	cavedio serv. igienici						1,50
	zona filtro/area snack			18,10			
	disimpegno			11,20			
	ingresso nord			7,80			
	ingresso sud			9,10			
	accesso piano terra			8,25			
	sala conferenze/riunioni			105,90			
TOTALI (ristorante)	U11			701,55	262,4	0	858,99
TOTALE PROGETTO	U20 + U11			10125,63	597,2	0	10484,0
				<i>SU (mq)</i>	<i>SA (mq)</i>	<i>no SA-SU (mq)</i>	<i>SC = SU + 60% SA (mq)</i>
	SL - Superficie Lorda: RISTORANTE U11						746,54
	SL - Superficie Lorda: PARCHEGGIO U20	2.492,18	x4 piani + rampe (834,47 mq)=	10803,19	- SA=		10468,39
	SL totale U11+U20						11214,93

2.2 DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

2.2.1L' APPROCCIO PROGETTUALE

Le trasformazioni della città e del suo paesaggio sono esito di fenomeni e di processi di scala minuta che producono nel tempo, dalla loro stratificazione, mutamenti radicali in grado di alterare in modo permanente i caratteri urbani. Le differenti scale di pianificazione si sono poste recentemente l'obiettivo di governare le aree alle quali viene riconosciuto un maggior valore, con l'obiettivo della conservazione, della trasformazione e della riduzione dello spreco del suolo.

In questo contesto il progetto di Immobiltech S.p.A. definisce la metodologia con la quale attuare l'intervento nel suo complesso, valutando i seguenti punti:

- progettazione integrata pubblico – privato;
- promozione delle relazioni con il contesto mediante la realizzazione di opere pubbliche, il potenziamento della mobilità dolce, l'inserimento del contesto urbano dell'edificio;
- sistemazione degli spazi aperti e pertinenziali agli edifici esistenti attraverso un approccio di valorizzazione del contesto mediante una piazza di quartiere, nuova illuminazione pubblica, marciapiedi e collegamenti per il centro storico su via Pia e per le stazioni ferroviarie e bus;
- compensazione della CO2 prodotta dall'intervento;

Allo scopo di integrare al meglio il progetto in linea generale nell'ambito urbano, si persegue il concetto di *inserimento* in alternativa al concetto di *mitigazione*. A tal fine si prevede che siano attuati tutti gli interventi necessari per inserire in maniera ottimale l'intervento nel contesto paesaggistico/ambientale esistente, ovvero:

- Migliorare l'assetto del quartiere:** il progetto prevede un'ampia riqualificazione alla scala del quartiere attraverso processi di messa in sicurezza ambientale e strutturale che offriranno alla città una maggiore

disponibilità di aree verdi, parcheggi, percorsi ciclopedonali e reti fognarie. Il parcheggio, attraverso la sua architettura, si pone come collettore percettivo e identitario dell'opera di riqualificazione. Una nuova piazza di quartiere sarà resa disponibile per attività mercatali, piccole sagre e una fruizione quotidiana da parte dei residenti senza modificare gli accessi esistenti;

- b. **Migliorare la qualità della fruibilità della mobilità dolce:** saranno potenziati e migliorati i percorsi di accesso al centro storico e di collegamento alla stazione di Reggio e Modena e fermata bus. Questo progetto si integra alla rete esistente e in pianificazione della mobilità dolce.
- c. **Integrare il paesaggio urbano:** inserimento contestuale nel paesaggio urbano avviene attraverso la combinazione tra la forma architettonica e i suoi materiali compositivi. L'edificio, compatto e a tutto tondo, propone una cortina allineata all'esistente che riqualifica indirettamente il percepito dell'intorno.
- d. **Salvaguardare i varchi urbani:** l'edificio, privo di retri, favorisce la determinazione dei varchi urbani ponendosi da un lato come catalizzatore identitario e dall'altro come dispositivo funzionale capace di reinterpretare il tessuto urbano.
- e. **Sostenibilità energetica e misure di riduzione e compensazione delle emissioni di CO2:** il soggetto attuatore si è imposto la compensazione delle emissioni di anidride carbonica (CO2) generata dalla attività di parcheggio mediante la piantumazione di alberature in un'area individuata presso il Nuovo Ospedale di Sassuolo e in altre aree indicate dal competente Servizio Verde di SGP srl, fino alla concorrenza delle quantità indicate nel progetto;
- f. Ulteriori misure di sostenibilità energetica riguardano l'utilizzo di corpi illuminanti ad alta efficienza, dotati di lampade a LED conformi alla Legge Regionale (Emilia-Romagna) n° 19 del 29/09/2003 "*Norme in materia di riduzione dell'inquinamento luminoso e di risparmio energetico*".

L'edificio presterà attenzione a principi di eco-compatibilità e al rispetto dell'uso delle risorse, quali:

- Efficienza energetica, ovvero classificazione energetica degli edifici ai sensi dei requisiti minimi della normativa vigente;
- Predisposizione di pompe di calore adibite a riscaldamento e climatizzazione (non è prevista l'installazione di caldaie tradizionali con bruciatori a metano);
- Utilizzo di fonti energetiche alternative (pannelli fotovoltaici);
- Consumi energetici ridotti;
- Illuminazione esterna che minimizza i consumi e dispersione verso l'alto;
- Risparmio delle risorse idriche mediante serbatoio di accumulo di acqua piovana per l'irrigazione e l'uso domestico;

Le soluzioni che saranno attuate permetteranno di garantire un bassissimo impatto: da un lato, diminuendo le emissioni climalteranti, dall'altro, compensando con azioni mitigatore per la sostenibilità e qualità ambientale.