



**Città di
Sassuolo**

Settore II - Ambiente e Territorio
Servizio Urbanistica e Cartografia - Ufficio di Piano

**PIANO URBANISTICO DI RECUPERO
E RIGENERAZIONE URBANA
DI INIZIATIVA PUBBLICA DELL'AUTOPORTO SUD**

RELAZIONE TECNICA ILLUSTRATIVA

Direttore Settore II Ambiente e Territorio
Andrea Illari

Assessore all'Urbanistica e all'Ambiente
Ugo Liberi

Il Sindaco
Gian Francesco Menani

PIANO URBANISTICO DI RECUPERO E RIGENERAZIONE URBANA DI INIZIATIVA PUBBLICA “AUTOPORTO SUD”

RELAZIONE TECNICA ILLUSTRATIVA

Il comparto “Autoporto Sud” 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, graficamente determinata.

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*”; parte dell’area, più precisamente la porzione sud a ridosso della Pedemontana, è inoltre classificata come dotazione ecologica ECO-U. Per quest’area, il PSC conferma i parametri edilizi e urbanistici del PRG1984.

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 quali tettoie, recinzioni e strutture prefabbricate, tanto che, allo stato attuale, l’area risulta quasi totalmente impermeabilizzata e occupata dalle attività degli autotrasportatori.

Il primo tentativo di elaborazione di un piano di recupero dell’area risale agli anni ottanta: tentativo non portato a termine a causa della frammentarietà delle proprietà, unita alla mancanza di unanimità fra gli stessi per condurre in porto la progettazione del piano. Questa situazione è andata avanti nel tempo fino ad arrivare al 2005, quando l’Amministrazione, per superare lo stallo, ha predisposto un piano particolareggiato di iniziativa pubblica, poi approvato con delibera consiliare n. 63/2007. Ancora una volta però, ad esso non ha fatto seguito l’attuazione degli interventi previsti da parte dei proprietari privati, ed il termine decennale di efficacia è spirato senza che venissero effettuate le necessarie sistemazioni.

Il comparto in questione era stato incluso dalla Variante Generale al PRG adottata con DCC n. 246 del 04.06.1984, entro la zona destinata allo sviluppo dell’Autoporto mediante piano particolareggiato di iniziativa pubblica. Il progetto dell’Autoporto, la cui idea iniziale maturò nelle fasi di studio della Variante, venne inizialmente sviluppato dalla società Laris di Milano, traendo spunto dalle risultanze del Piano del Traffico. Da questo studio già emergevano gli elementi di criticità che ancora connotano la realtà del Distretto Ceramico: presenza di elevati flussi di traffico pesante che percorrono giornalmente la maglia viabilistica principale e secondaria della città, sistematicità e ripetitività degli itinerari percorsi dai mezzi per la progressiva riduzione delle prese in termini quantitativi, con conseguente esigenza di moltiplicazione delle stesse per il completamento dei carichi.

L’originario progetto dell’Autoporto è quindi nato dall’esigenza di individuare percorsi di riordino e riqualificazione urbana, ma anche di razionalizzazione economica: l’intento era quello di creare un centro servizi dotato di attrezzature per lo stoccaggio e la commercializzazione delle merci, di uffici e servizi comuni.

Tale progetto, però, immaginato come un insieme di magazzini per lo stoccaggio delle merci gestito direttamente dalle aziende produttrici come “magazzini di pronto carico”, si è dovuto confrontare con le resistenze di un mondo economico nel quale le aziende non avevano ancora sufficientemente maturato la consapevolezza dell’importanza e della convenienza di operare nel senso di una decisa razionalizzazione della distribuzione:

perciò, la consuetudine di commercializzare i prodotti “franco fabbrica” ha condizionato l’assetto organizzativo dell’Autoporto, e lo stesso è stato occupato integralmente dai soli autotrasportatori.

Di conseguenza, anche l’impianto originario ha subito modificazioni, in primo luogo attraverso il ridimensionamento dello stesso, a seguito dello stralcio della parte ora in esame, assegnando a quest’ultima modalità attuative autonome, pur non modificandone la destinazione: il comparto, occupato da piccole aziende di autotrasportatori, è stato pertanto assoggettato a piano di recupero ai sensi dell’art. 29 legge 47/85. La ripermutazione, che comportava variante al PRG, venne adottata con DCC n. 69/1989 ed approvata con DGR n. 130 del 05.02.1991: infatti, alla luce della normativa allora in vigore, l’Amministrazione ritenne conveniente rivedere il PRG volendo da un lato “regolarizzare i soggetti attuatori”, dall’altro “dare completa attuazione al piano”, poiché nella parte stralciata insistevano le trasformazioni già attuate dai privati.

Da questo momento in poi si avvia il percorso di confronto fra l’Amministrazione ed i proprietari privati e utilizzatori delle aree, formato da tappe successive tutte sostenute dal fatto che l’Amministrazione ha sempre ritenuto necessario perseguire il riordino urbanistico dell’area, necessità già evidenziata con la delibera consiliare n. 69/1989 e confermata, da ultimo, attraverso l’approvazione del piano particolareggiato di iniziativa pubblica, avvenuta con la delibera consiliare n. 63 del 23/07/2007.

L’Amministrazione, individuando l’interesse pubblico delle proprie azioni non solo nel perseguimento degli obiettivi pianificatori del PRG, ma anche nella necessità di consentire la riedificazione conforme al Piano mediante operazioni di riordino e di rigenerazione del tessuto urbano, ritenne che il confronto con i privati si potesse risolvere mediante la presentazione da parte di quest’ultimi di un Piano di Recupero ai sensi dell’art. 29 della L. 47/85, ritenendo che la fattispecie potesse rientrare nello spirito delle disposizioni normative allora vigenti.

Ma, come già precedentemente sottolineato, i privati non sono stati in grado, per mancanza di coesione, di portare a termine l’istanza di piano particolareggiato, pur presentata il 4 aprile 1997 e successivamente reiterata in data 8 giugno 2001.

E’ prendendo atto di questi tentativi mancati che l’Amministrazione ha adottato il piano particolareggiato di iniziativa pubblica in variante al PRG84, piano poi approvato, come detto, con delibera di Consiglio Comunale n. 63 del 23 luglio 2007, insieme alla riorganizzazione funzionale dell’intero comparto Autoporto.

Alla decadenza di quest’ultimo piano, l’area risulta suddivisa in lotti recintati corrispondenti, in linea di massima, agli assetti catastali delle proprietà. La maggior parte delle aree sono pavimentate in asfalto ed utilizzate come deposito a cielo aperto; all’interno sono presenti diversi manufatti edilizi, in taluni casi di natura prefabbricata semplicemente appoggiati al suolo, avente funzioni di ufficio, spogliatoi e servizi. In taluni casi si è rilevata la presenza di strutture in muratura e metallo, dotate di relativa copertura, sempre a servizio di attività di autotrasporto. Gli accessi avvengono mediante due strade, entrambe di proprietà privata, direttamente dalla via Ancora: si tratta di accessi parzialmente asfaltati, sicuramente deficitari di azioni manutentive.

Le aree collocate in fascia ECO non sono pavimentate, fatta eccezione per l’area riconducibile al mappale 374 che risulta asfaltata ed utilizzata come deposito a cielo aperto.

Rispetto al piano particolareggiato decaduto, il progetto di riqualificazione si deve fare carico della consapevolezza delle difficoltà che si sono sempre manifestate da parte dei privati nell’attuazione delle previsioni urbanistiche precedenti e, in un certo senso, ne riduce al limite minimo concesso le aspettative, pur di fornire uno strumento che possa essere attuato dai privati: questi ultimi, da parte loro sono nella maggioranza soggetti ad azioni amministrative che procedono per vie autonome e distinte rispetto alla materia urbanistica.

Occorre tenere presente che le procedure giuridico amministrative in atto nei confronti dei privati, non vengono certo superate dal piano, ma il piano stesso può consentire loro di mettere in campo azioni risolutive che diversamente non potrebbero fare.

Sulla base di queste premesse, 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 anche tale insediamento alla logica funzionale dell’Autoporto, interrompendo l’accesso dei mezzi pesanti dalle strade che recapitano su via Ancora, dove si registrano seri problemi di circolazione per le

inevitabili difficoltà di immissione e uscita da strade che hanno caratteristiche del tutto inadeguate a sopportare un traffico di tale portata. Secondo questo schema, mentre i mezzi pesanti accederanno dall'ingresso dell'Autoporto posto su via Emilia-Romagna e raggiungeranno il comparto attraverso il grande parcheggio centrale, gli autoveicoli leggeri potranno continuare ad accedere dalla via Ancora.

I parcheggi pubblici sono raggruppati e dislocati sul lato nord, in modo che la viabilità di accesso agli stessi funga anche da asse distributivo verso il piazzale dell'Autoporto, così da consentire eventuali manovre di ritorno dei mezzi pesanti. Si tratta però di parcheggi per autoveicoli, in quanto la sosta dei mezzi pesanti è assolta dal grande parcheggio pubblico centrale dell'Autoporto al quale anche questo insediamento farà capo.

Trattandosi di parcheggio per automezzi leggeri, la sua configurazione è realizzata in modo da presentare aiuole alberate piuttosto larghe e funzionali ad essere trattate come fossi disperdenti delle acque meteoriche. Le alberature del parcheggio rappresentano un elemento ecologico importante, se non unico, per il comparto: la loro presenza, oltre all'ombreggiamento, costituisce una barriera naturale a favore dell'insediamento confinante.

E' previsto che sia ceduta come dotazione ecologica anche un'area a ridosso della Pedemontana: una fascia che potrà assorbire anche l'eventuale ampliamento della strada, azione prevista in previsione della realizzazione della bretella Campogalliano-Sassuolo.

In sintesi, gli elementi portanti dell'intervento di riqualificazione dell'area possono essere così elencati:

- riorganizzazione del traffico veicolare: anche in previsione della realizzazione della bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo, che terminerà sulla Pedemontana nelle immediate vicinanze del comparto - con raccordo di uscita su via Ancora - e vedrà anche uno snodo di collegamento più a nord, all'incrocio via Ancora/via Emilia-Romagna, il piano prevede l'eliminazione dell'accesso/uscita da parte dei mezzi pesanti da via Ancora: questo in primo luogo al fine di ridurre le condizioni di pericolosità che dipendono dalle manovre dei mezzi pesanti in un tratto di strada non adeguato, per dimensioni e presenza di ostacoli visivi, quale è quello della via Ancora nelle immediate vicinanze del sovrappasso della Pedemontana. Il blocco del traffico pesante lungo i due accessi attuali, consentendo solamente quello degli autoveicoli, contribuirà anche a ridurre gli effetti di disturbo nei confronti dei nuclei edificati presenti a ridosso del comparto.

I mezzi pesanti raggiungeranno il comparto attraverso il grande parcheggio centrale dell'Autoporto, a cui si accede da via Emilia-Romagna, e verso il quale si aprirà la strada di smistamento ai lotti: quest'ultima sarà l'unica dei due tratti di viabilità attualmente presenti ad essere confermata e sistemata mediante il rifacimento e riconfigurazione della sua sezione, la realizzazione dei marciapiedi, nonché l'adeguamento e l'implementazione delle reti tecnologiche che già la attraversano, secondo le prescrizioni dei gestori delle stesse. L'interdizione al traffico pesante avverrà, oltre che con apposita segnaletica, anche mediante la realizzazione di idonei elementi di riduzione della careggiata.

- realizzazione del parcheggio pubblico alberato: il parcheggio sarà destinato esclusivamente alle automobili mentre i mezzi pesanti sosterranno nel parcheggio centrale dell'Autoporto. L'ampio utilizzo delle alberature e dello spazio verde adeguato alla loro vita consente di recuperare, per quanto possibile in un contesto come questo, una minima parte di suolo permeabile e di connotare questo spazio come utile a fornire maggiori prestazioni ambientali.
- realizzazione del verde di mitigazione ambientale a ridosso della Pedemontana: l'area non si presta alla realizzazione di un verde pubblico fruibile, ma la presenza di una fascia verde di mitigazione contribuisce, anche in questo caso, a restituire una ulteriore quota di spazio permeabile, contribuendo al filtraggio delle acque meteoriche e al contrasto del fenomeno dell'isola di calore.
- previsione di schermature verdi lungo i confini dei lotti ed in particolare verso via Ancora e gli edifici esistenti esterni al comparto: compatibilmente con le esigenze di gestione degli spazi destinati alla movimentazione merci, la riqualificazione dell'insediamento richiede comunque la previsione di fasce verdi in determinate posizioni, funzionali in particolare alla schermatura delle aree nei confronti degli insediamenti adiacenti.
- previsione di un assetto planivolumetrico che riorganizzi in maniera più organica il tessuto edilizio esistente: anche se l'assetto planimetrico non è prescrittivo, la necessità di rispettare distanze e allineamenti, insieme all'inevitabile adeguamento dei nuovi edifici e delle aree alle prescrizioni generali di carattere ambientale, di risparmio idrico ed energetico, di gestione delle acque meteoriche, di adeguamento sismico, sono un fattore

qualificante sostanziale in un contesto esistente fortemente degradato come quello presente nel comparto in esame.

Il piano di iniziativa pubblica, una volta efficace, sarà notificato ai proprietari, inviando loro all'attuazione del piano attraverso la presentazione, entro i termini previsti, di un progetto attuativo che metta a punto in modo più dettagliato le previsioni contenute nel piano, la cui approvazione consentirà di giungere alla sottoscrizione della convenzione urbanistica.

Per quanto attiene gli aspetti procedurali, occorre precisare che il Comune di Sassuolo non ha avviato l'iter procedurale di approvazione del PUG entro il 1° gennaio 2022, data che indica la conclusione della prima fase del periodo transitorio di cui all'art. 4 della LR 24/2017: il nuovo strumento urbanistico è stato infatti assunto con delibera della Giunta Comunale n. 70 del 31.03.2023 e l'avviso di deposito è stato pubblicato sul BURERT n. 100 del 12 aprile 2023.

Il PSC recepisce le disposizioni del PRG previgente, che prevedono la formazione di un piano particolareggiato di iniziativa pubblica per la regolarizzazione e la riqualificazione del tessuto edilizio esistente, frutto, come è stato detto, di interventi edilizi succedutisi nel tempo a partire dagli anni settanta del secolo scorso, in parte condonati, che hanno determinato una completa urbanizzazione dell'area.

Il comparto è ricompreso all'interno del territorio urbanizzato del PSC, così come definito ai sensi della LR n. 20/2000 e rientra anche nel perimetro del TU individuato, ai sensi della LR 24/2017, nel PUG assunto con DGC n. 70/2023.

Si tratta di un'area che ha subito trasformazioni non regolamentate da strumenti urbanistici attuativi e che necessita di un evidente intervento di riqualificazione per adeguare le aree destinate alle attività logistiche agli standard minimi di salvaguardia ambientale ed alla sicurezza viabilistica.

Il PSC fa salvi i parametri previgenti, parametri che sono mantenuti come riferimento normativo anche per quest'ultimo progetto attuativo, senza apportare dunque varianti, salvo i necessari adeguamenti alle disposizioni regolamentari sovraordinate, con particolare riferimento a quelle energetiche, sismiche, idrologiche e geologiche.

Si ritiene pertanto che l'intervento possa rientrare fra quelli indicati al punto 5, seconda alinea, dell'Allegato alla DGR n. 1956 del 22.11.2021, *"Atto di Coordinamento Tecnico, ai sensi dell'art. 49 della LR 24 del 2017, in merito agli effetti della conclusione della prima fase del periodo transitorio previsto dagli articoli 3 e 4 della medesima LR n. 24 del 2017"*, ovvero fra le *"previsioni della pianificazione vigente relative al territorio urbanizzato, aventi i requisiti degli interventi di riuso e di rigenerazione urbana"* di cui all'art. 7, comma 4 della LR 24/2017".

L'Allegato precisa infatti che rientrano in tale fattispecie *"le previsioni del piano vigente che disciplinino trasformazioni all'interno dell'attuale territorio urbanizzato che presentino le caratteristiche degli interventi di qualificazione edilizia, di ristrutturazione urbanistica o di addensamento o sostituzione urbana, come ampiamente descritti dalle lettere a), b) e c) dell'art. 7 della LR n. 24/2017"*: in tale caso, cita la disposizione, *"detti interventi possono essere realizzati, sia con interventi diretti che con la presentazione di piani attuativi secondo le modalità stabilite negli strumenti urbanistici vigenti"*, con la condizione che gli stessi *"non possono apportare variante alla pianificazione generale vigente, in quanto ciò contrasterebbe con l'effetto decadenziale stabilito dalla legge regionale"*.

Nel rispetto di quanto disposto dall'Atto di Coordinamento, resta confermata, oltre ai parametri urbanistici ed edilizi, anche la modalità di intervento prevista dal PSC, vale a dire l'approvazione di un piano urbanistico attuativo di iniziativa pubblica ai sensi dell'art. 35 della LR 20/2000.