

Provincia di Modena  
Comune di Pavullo nel Frignano

## PIANO OPERATIVO COMUNALE

### VARIANTE

Polo produttivo sovracomunale  
Località Madonna dei Baldaccini

**Materiali specialistici**  
per la formazione della  
**Variante al POC**

**Ing. Francesco Bursi**



## RELAZIONE SISTEMA DELLA MOBILITÀ

09 novembre 2016

Via Torre, 5  
41121 Modena  
059 7114689

Referente:  
ing. Francesco Bursi  
e-mail: fbursi@gmail.com

**ATEAM**  
progetti sostenibili

## **INDICE**

---

### **PREMESSA**

### **1 LA SITUAZIONE ATTUALE DELLA MOBILITÀ**

### **2 PREVISIONI URBANISTICHE IN RELAZIONE AL TEMA DELLA VIABILITÀ**

**2.1 Pianificazione settoriale sovracomunale**

**2.2 Accordo territoriale per le aree produttive sovracomunale**

**2.3 PSC Comune di Pavullo**

### **3 L'ATTUAZIONE DELLE NUOVE PREVISIONI NEL POC E LO SCENARIO FUTURO**

**3.1 Aspetti urbanistici**

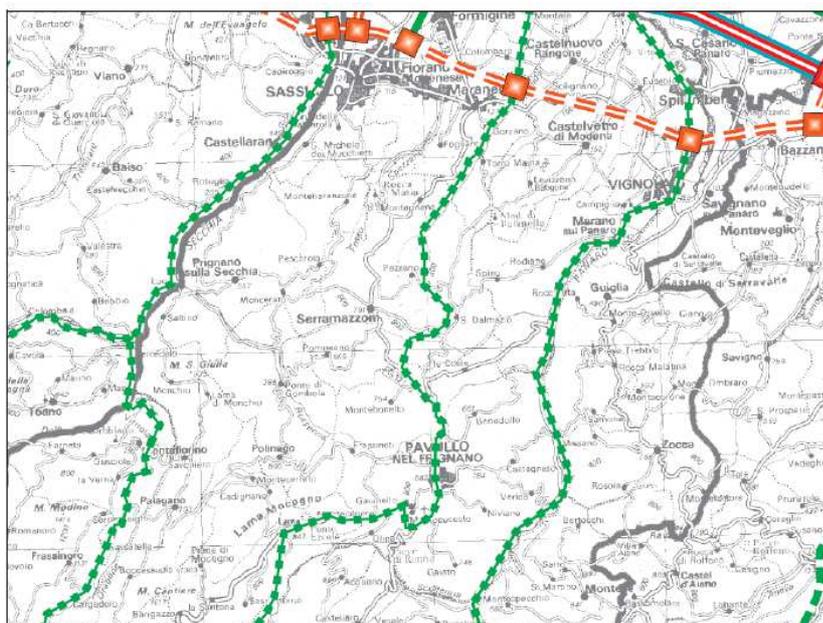
**3.2 I dati della mobilità relativi alla MIRAGE**

**3.3 Nuovo PP ex La Chiozza e attuazione ASP 2.10**

**3.4 I dati della mobilità relativi a VIS HYDRAULICS**

### **4 CONCLUSIONI**





**SS12 - principale strada di accesso alla zona del Frignano**

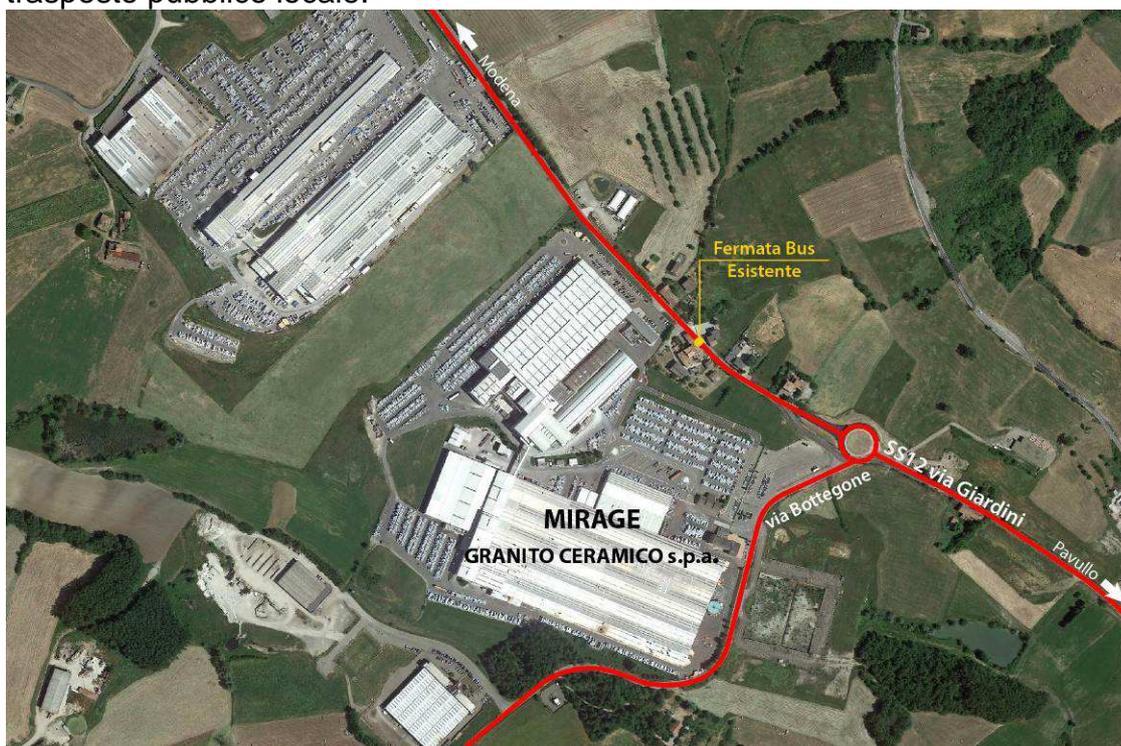
**Completamento della PEDEMONTANA - Asse di collegamento tra l'Area del Distretto Ceramico di Sassuolo e Bologna**

**Img. 0.2 - PRIT98 – Carta di sintesi sul sistema stradale – Estratto zona SUD della Provincia di Modena**

## **1 - LA SITUAZIONE ATTUALE DELLA MOBILITÀ**

### **1.1 Accessibilità**

L'area interessata dalla Variante di POC si trova all'interno del territorio del Comune di Pavullo nel Frignano in località Madonna dei Baldaccini in una zona oggi fortemente connotata come area produttiva. La sua ubicazione all'interno del territorio del Frignano è ottimale rispetto al sistema dell'accessibilità della montagna, lungo il percorso della SS 12 quindi prospiciente ad una delle principali vie di comunicazione del sistema di collegamento viario regionale sia per il traffico veicolare leggero e pesante, sia per il trasporto pubblico locale.



**Img. 1.1 – Foto aerea con Individuazione dell'area**

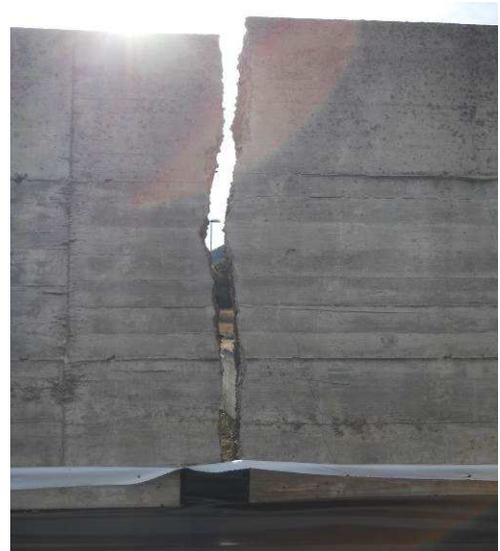
## 1.2 Viabilità

La geometria della SS 12, strada principale di accesso al sistema produttivo è caratterizzata, per il tratto terminale, come strada a due corsie ed è oggi CLASSIFICATA dal PSC come “*Strade extraurbane di TIPO C*”. In relazione al principale accesso all’area produttiva è stata di recente realizzata una ROTATORIA di accesso a via Bottegone che ha notevolmente migliorato il funzionamento dell’intersezione garantendo più scorrevolezza e maggiore sicurezza.

La strada via BOTTEGONE, oggi classificata dal PSC come “*Strada extraurbana di TIPO F*”, si trova in una grave situazione di instabilità che provoca problemi alla viabilità e alla sicurezza. Le problematiche generate da questa grave situazione riguardano sia una difficoltà di accesso agli stabilimenti Mirage, sia difficoltà di collegamento con le località a cui conduce via Bottegone.



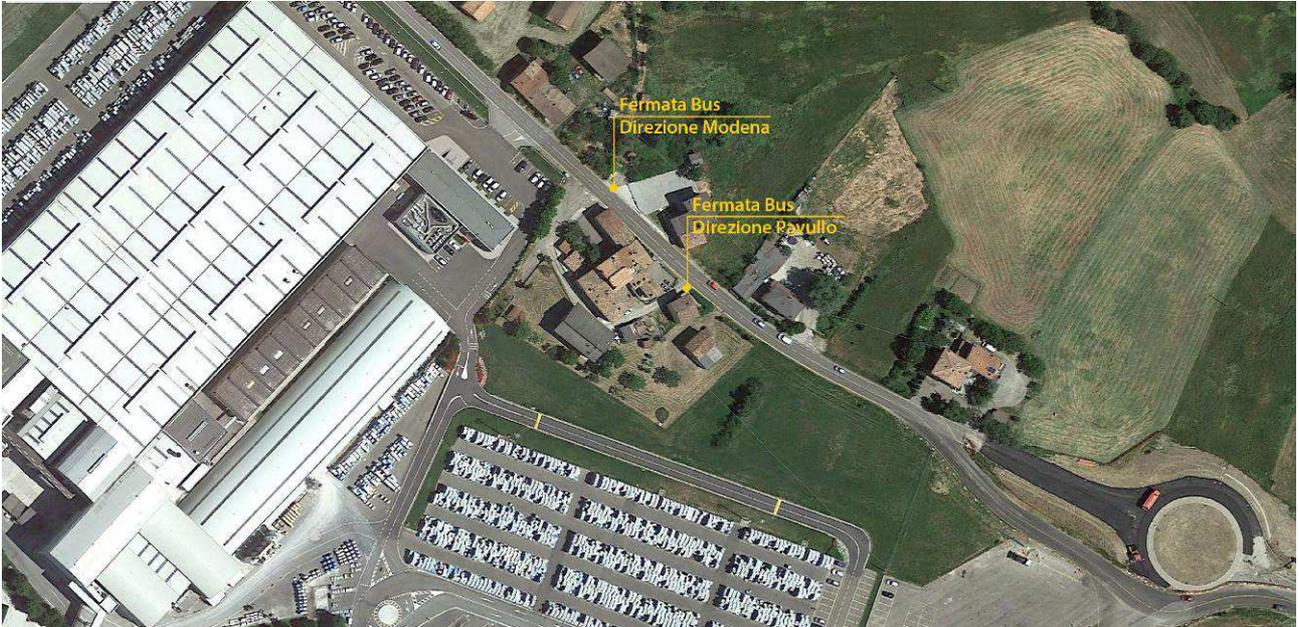
Img. 1.2 - Rotatoria stradale tra via Giardini e via Bottegone - realizzata



Img. 1.3 e Img. 1.4 - Cedimento di via Bottegone – vista d’insieme e dettaglio

### 1.3 Trasporto pubblico

Attualmente, a servizio della località Madonna dei Baldaccini e dell'intero ambito produttivo è prevista una fermata (su ambo i lati) di una delle principali linee di trasporto pubblico presenti in Provincia di Modena che segue la SS12 che rappresenta un'opportunità per progetti casa lavoro con il trasporto pubblico.



Img. 1.5 - Fermate trasporto pubblico su SS12



Img. 1.6  
Fermata  
trasporto pubblico  
**Direzione  
Modena**



Img. 1.7  
Fermata  
trasporto pubblico  
**Direzione  
Pavullo**

## 2 - PREVISIONI URBANISTICHE IN RELAZIONE AL TEMA DELLA VIABILITÀ

### 2.1 Pianificazione settoriale sovracomunale

#### **PRIT 98 dell'Emilia Romagna e PTCP della provincia di Modena**

Come già anticipato in premessa il presente livello di pianificazione s'inserisce in un percorso di attuazione, con l'inserimento nel POC, di previsioni già approvate nel PSC e oggetto dello specifico **Accordo territoriale** tra Comune di Pavullo e Provincia di Modena, per cui è stata valutata la conformità agli strumenti sovraordinati e gli impatti su sistema della mobilità sovracomunale, anche attraverso la definizione di obiettivi di qualità e azioni da inserire nelle successive fasi di attuazione.

### 2.2 Accordo territoriale per le aree produttive sovracomunali

Il PSC del Comune di Pavullo in località Sant'Antonio prevede oltre al riconoscimento di un vasto ambito produttivo esistente, la possibilità di un suo ampliamento consentendo, in particolare, di mantenere le previsioni urbanistiche a destinazione produttiva del precedente PRG non ancora attuate.

Si tratta dell'individuazione di un Ambito produttivo sovracomunale già previsto nel PTCP della provincia di Modena, denominato "**Ambito Produttivo del Frignano**", per la cui attuazione ed ampliamento è necessaria la sottoscrizione, da parte degli Enti territoriali coinvolti, di un **Accordo territoriale ai sensi dell'articolo 15 della LR 20/2000**.

Tale accordo è stato sottoscritto in sede di approvazione del PSC del Comune di Pavullo e definisce disposizioni rilevanti ai fine della attuazione della variante al POC in oggetto, per gli aspetti relativi alla Mobilità.

Per quanto disposto dall' **Art. 57 del PTCP** le aree produttive di rilievo sovracomunale devono essere interessate in modo prioritario dalla progressiva trasformazione in aree ecologicamente attrezzate (**APEA**), ovvero "*dotate di infrastrutture, servizi e sistemi idonei a garantire la tutela della salute, della sicurezza e dell'ambiente*"

**L'Articolo. 14, comma 1, punto 4 della Legge 20 che disciplina le APEA definisce come una delle principali caratteristiche della aree ecologicamente attrezzate l'accessibilità territoriale.**

Inoltre, gli elementi definiti dal PTCP per dette aree sono in termini di sostenibilità disciplinati al **comma 2 dell'art.49 dello stesso PTCP** che individua come azione al **punto 5 la necessità di promuovere il riordino urbanistico delle aree produttive**

Inoltre, per l'**attuazione degli Ambiti APS 2.9 e APS 2.10 si prevede**, oltre alla disciplina degli Ambiti consolidati S2 del PSC, **la definizione di specifici contenuti in attuazione agli obiettivi definiti dall'accordo che in particolare nel merito delle tematiche relative alla mobilità interessano le seguenti azioni:**

## **QUALIFICAZIONE E SVILUPPO URBANISTICO DELLE AREE PRODUTTIVE**

### **Azioni previste per il POC**

- razionalizzazione e qualificazione del sistema logistico e di servizi delle imprese
- ottimizzazione uso territorio e miglioramento infrastrutturale
- flessibilità rispetto alle esigenze urbanistiche delle imprese nel tempo norme per la qualità urbanistica architettonica e dell'arredo per dare riconoscibilità all'area produttiva
- migliorare dotazioni ecologiche in particolar barriere vegetali lungo la SS12

## **SISTEMA DELLA MOBILITA' DELLE PERSONE E DELLE MERCI**

Premesso che, con la realizzazione della Rotatoria sulla SS12 in prossimità della Mirage, è già stato attuato quanto previsto dall'Accordo, altri obiettivi generali sono:

- potenziamento della SS 12,
- miglioramento del trasporto pubblico,
- potenziamento dell'offerta di trasporto collettivo con il coinvolgimento delle aziende.

### **Azioni previste per il POC**

- Miglioramento dell'accessibilità delle aree produttive, dei mezzi di trasporto pubblico e dei mezzi di emergenza e soccorso;
- Miglioramento del trasporto collettivo;
- Adeguamento e messa in sicurezza degli spazi di sosta e fermata del trasporto in prossimità dell'Oratorio Madonna Baldacchini e in località la Chiozza e adeguamento del sistema dei collegamenti pedonali tra soste, mezzi pubblici e luoghi di lavoro lungo la SS12;
- Adeguamento degli accessi carrabili sulla SS12;
- Adeguamento della viabilità e intersezione per Montebonello.

L'Accordo Territoriale prevede, inoltre, la definizione di un sistema di monitoraggio permanente per tutta l'area produttiva sovracomunale, per la verifica dello stato di attuazione degli obiettivi.

## **2.3 PSC Comune di Pavullo**

### **Tavola 1a – Schema di assetto territoriale e ambiti normativi**

Per gli aspetti legati alle previsioni insediative, l'area è caratterizzata come ambito produttivo in gran parte già ricompresa all'interno del perimetro del territorio urbanizzato, e classificata come Ambito Produttività di rilievo sovracomunale di tipo T2, cioè con insediamenti ad elevato impatto (**ASP1.S2**). Una parte di questo territorio risulta poi sottoposta al regime normativo del PP già approvato e denominato "La Chiozza". Altra porzione del territorio oggetto della variante riguarda due ambiti previsti per ampliamento di attività produttive esistenti, classificati come Ambito di potenziale espansione di attività produttive esistenti a conferma di previsioni previgenti (**ASP2.9 e ASP 2.10**) sempre con possibili attività caratterizzate da elevato impatto.

In particolare, il PSC del Comune di Pavullo individua le aree inserite con la presente variante come **Ambiti Specializzati per Attività Produttive di tipo impattante**, la cui attuazione è regolamentata dalle norme del PSC e del RUE se si tratta di TIPO **ASP 1 (S2)** e attraverso inserimento nel POC se di tipo **ASP 2 (S2)**.

**La disciplina di tali ambiti è normata dagli articoli Art. 5.3 (ASP 1) e Art, 5,6 (ASP 2.n) delle norme tecniche del PSC.**

Relativamente agli **elementi della viabilità**, l'area oggetto dell'intervento è limitrofa alla individuazione della SS12 come Rete della viabilità di base di interesse regionale PRIT. Inoltre interessa la presenza di un tratto di viabilità esistente, via Bottegone che è identificata dal PSC come appartenente alla Rete di Base Comunale

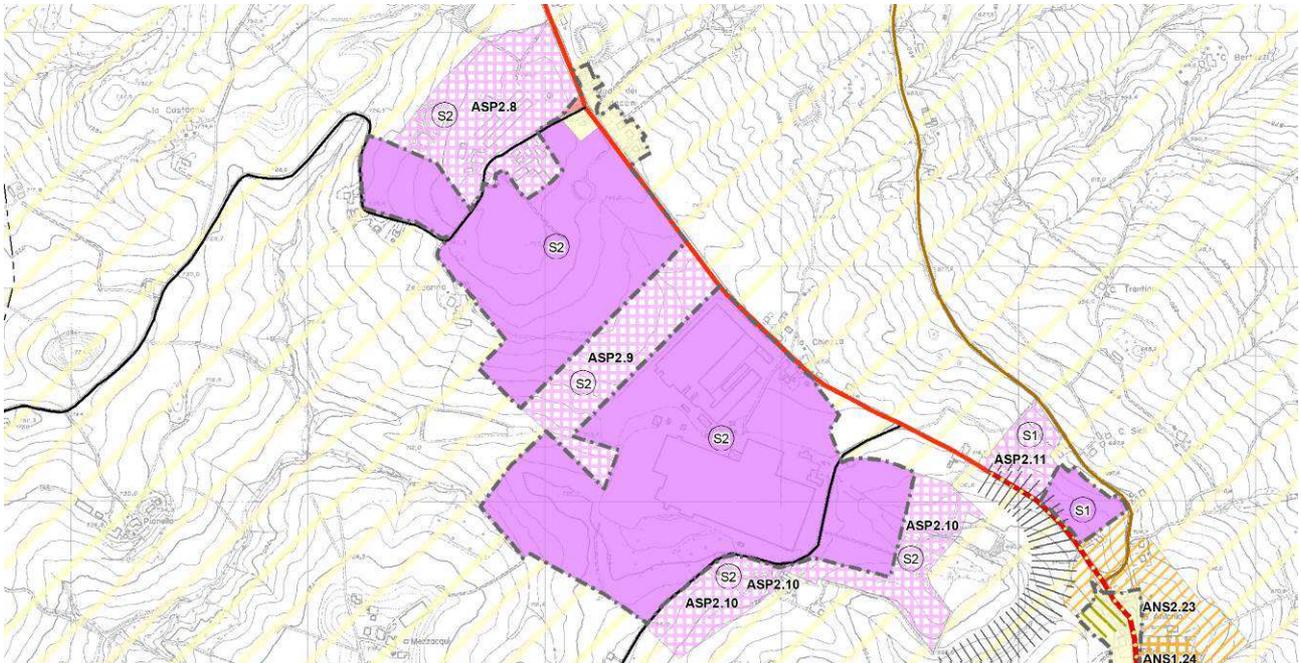
### **SS12- Rete della viabilità di base di interesse regionale (PRIT)**

Classificate in base all'articolo 3.5 delle NTA - Strade extraurbane di TIPO C (in quanto tratti esterni ai centri abitati delle strade classificate dal PRIT come "Rete di Base Regionale").

## Via Bottegone – Rete di Base Comunale

Classificate in base all'articolo 3.5 delle NTA - Strade extraurbane di TIPO F (tutte le restanti strade provinciali, comunali e vicinali esistenti e di progetto fuori dai centri abitati)

**Articoli 3.4 – 3.5 – 3.6**

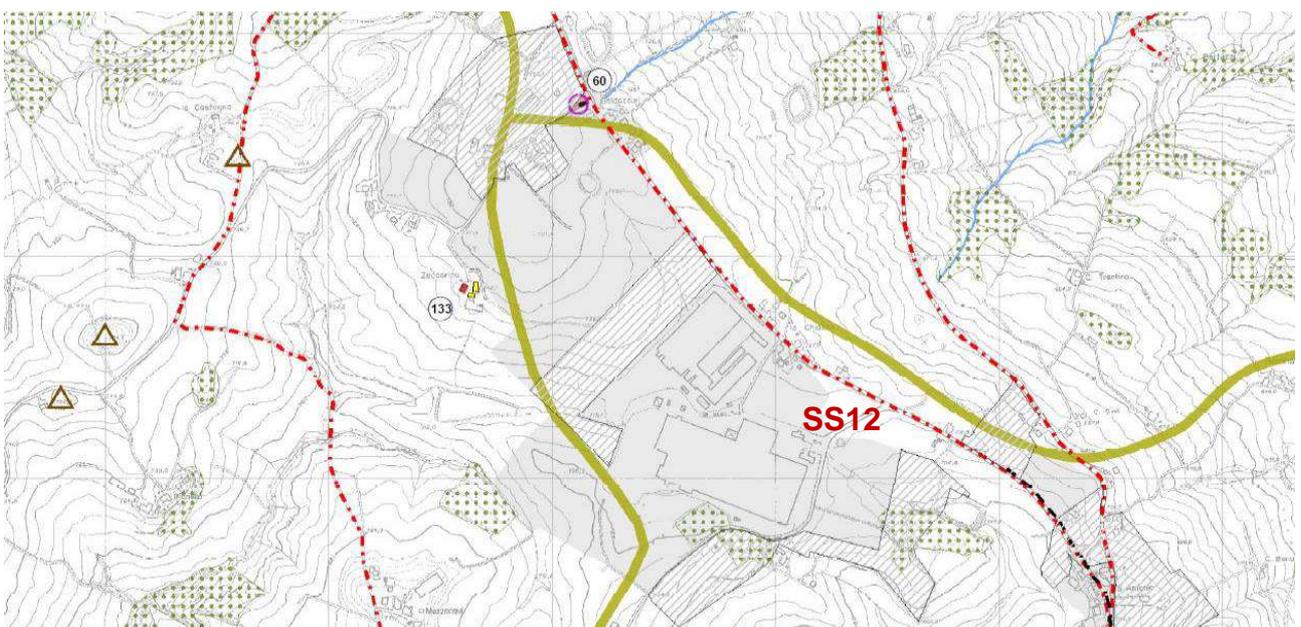


Img. 2.1 - PSC – Tavola 1a – Schema di assetto territoriale - Estratto

## Tavola 2a - Tutele e vincoli di natura storico-culturale, ambientali e paesaggistici

In località Madonna dei Baldaccini, l'asse della SS12 è classificato come **Viabilità storica e disciplinato dall'Art. 2.13 del PSC**

*“Qualora sia necessario per ragioni di sicurezza e/o di efficienza effettuare interventi modificativi del tracciato storico, va garantita la salvaguardia e la manutenzione dei tratti esclusi dal nuovo percorso in modo da conservare la riconoscibilità percettiva del tracciato storico nel suo complesso.”*



Img. 2.2 - PSC – Tavola 2a – Tutele e vincoli di natura storico-culturale, ambientali e paesaggistici Estratto

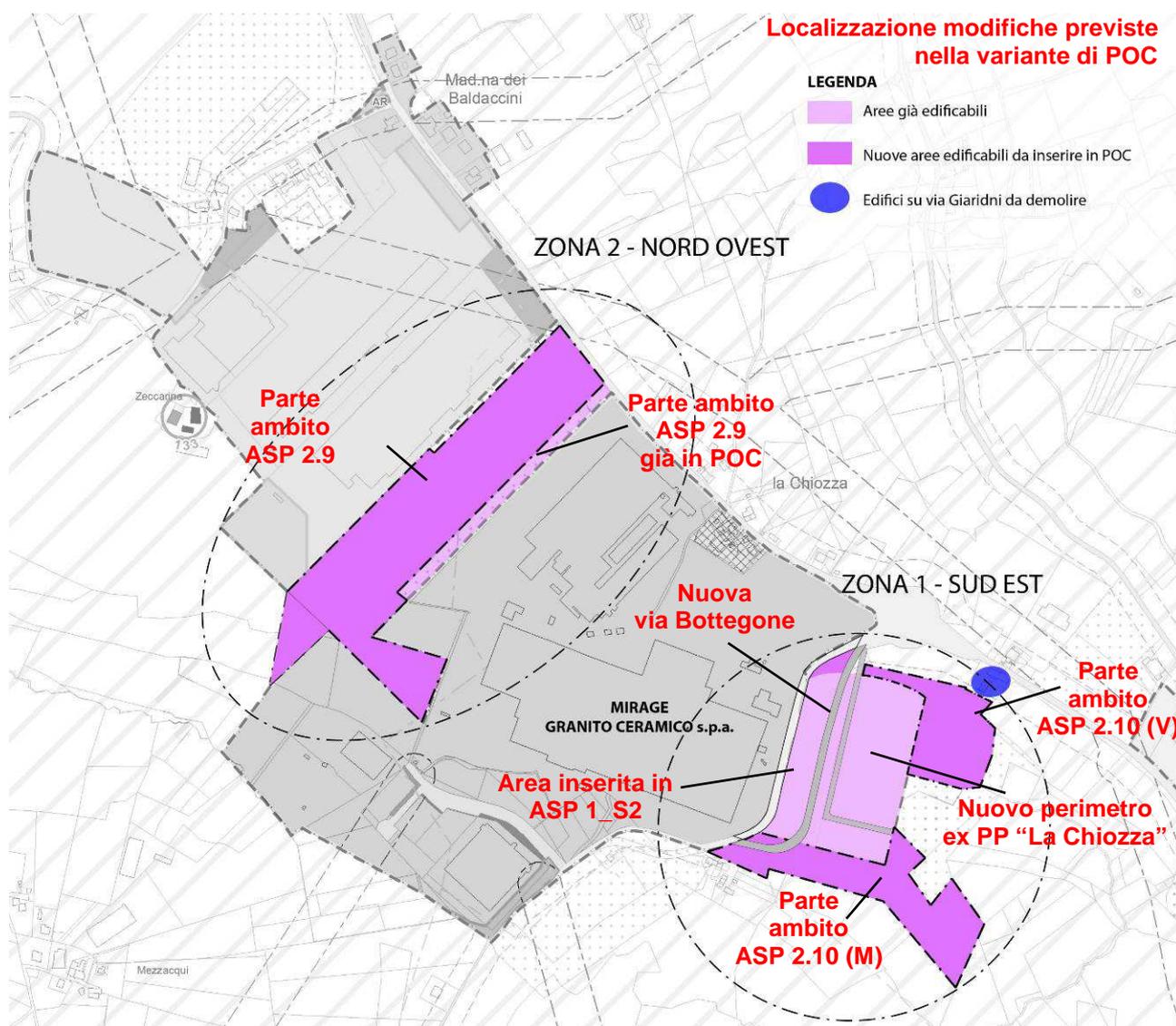
### 3 - L'ATTUAZIONE DELLE NUOVE PREVISIONI NEL POC E LO SCENARIO FUTURO

#### 3.1 Aspetti urbanistici

Le nuove previsioni del POC sono fortemente in relazione con il sistema della mobilità; da un lato migliorano gli elementi di sicurezza scorrevolezza e accessibilità (zona a sud est), dall'altro inseriscono nuove previsioni insediative per cui è necessario verificare gli impatti sul sistema.

All'interno del comparto produttivo sovracomunale del Frignano, la proposta prevede:

- il ridisegno della zona a SUD - EST della Mirage con l'obiettivo di **migliorare la sicurezza e la funzionalità dell'assetto viario** attraverso lo spostamento di via Bottegone, oltre alla **ridefinizione del perimetro di attuazione del Piano Particolareggiato** che oggi versa in grave stato di abbandono e di degrado, e **all'inserimento in POC di una parte dell'Ambito ASP 2.10** suddiviso in **ASP 2.10 (M - Mirage)**, a sud, e **ASP 2.10 (V - Vis Hydraulics)** verso via Giardini;
- **l'inserimento in POC di tutto l'Ambito ASP 2.9** nella zona NORD - OVEST degli stessi stabilimenti della Mirage per consentirne la riorganizzazione generale e il potenziamento produttivo.

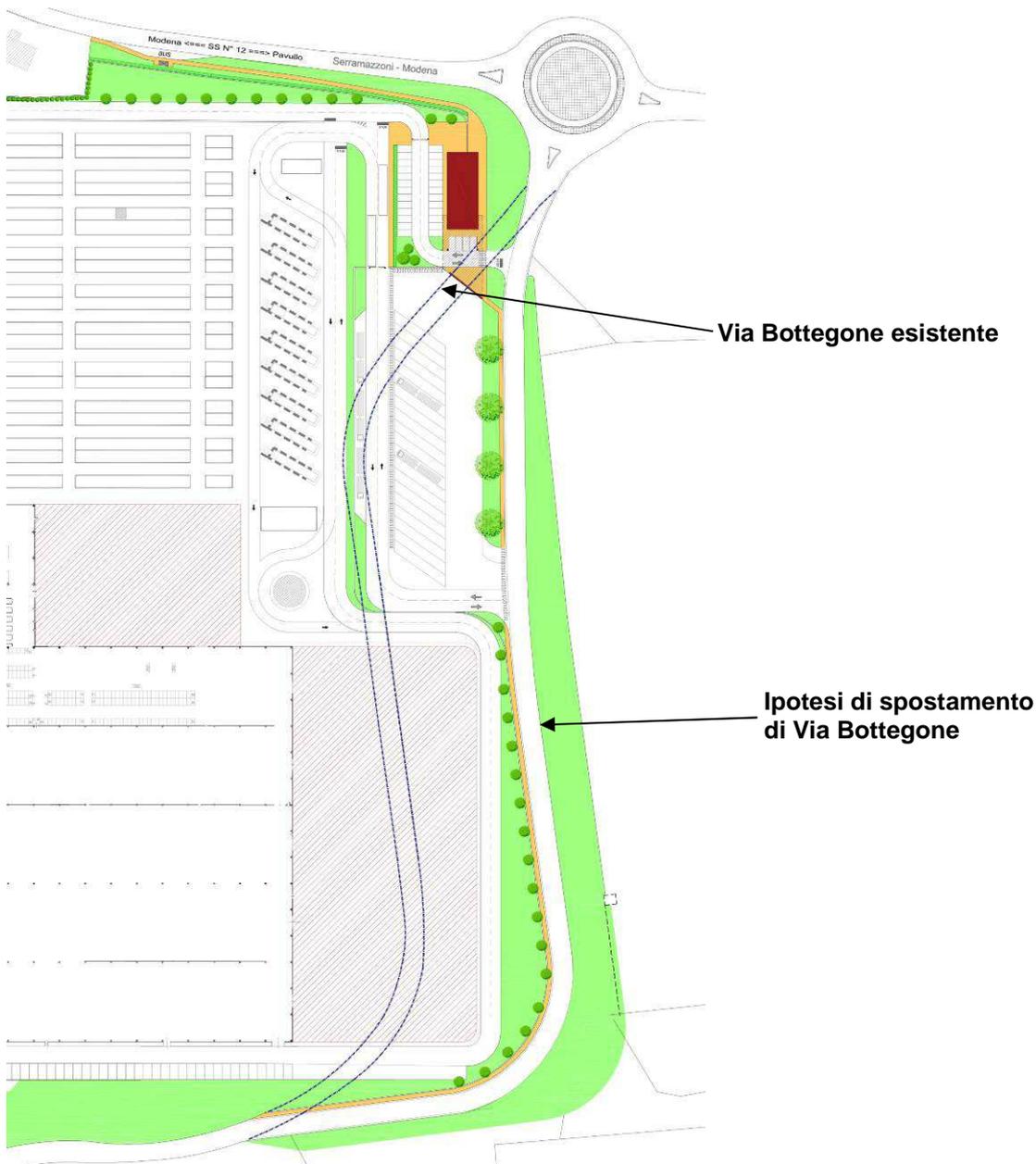


Img. 3.1 - Individuazione delle aree soggette a trasformazione urbanistica

## Descrizione delle Azioni legate al sistema della mobilità - ZONA 1

### **Messa in sicurezza e adeguamento di via Bottegone**

In riferimento agli aspetti legati alla mobilità, la variante prevede di recepire la proposta di nuovo tracciato di via Bottegone che propone il superamento delle condizioni attuali di instabilità della strada, localizzandola più a sud, con la realizzazione di un nuovo sistema di opere di sostegno dalla strada, per garantire definitivamente la sicurezza.

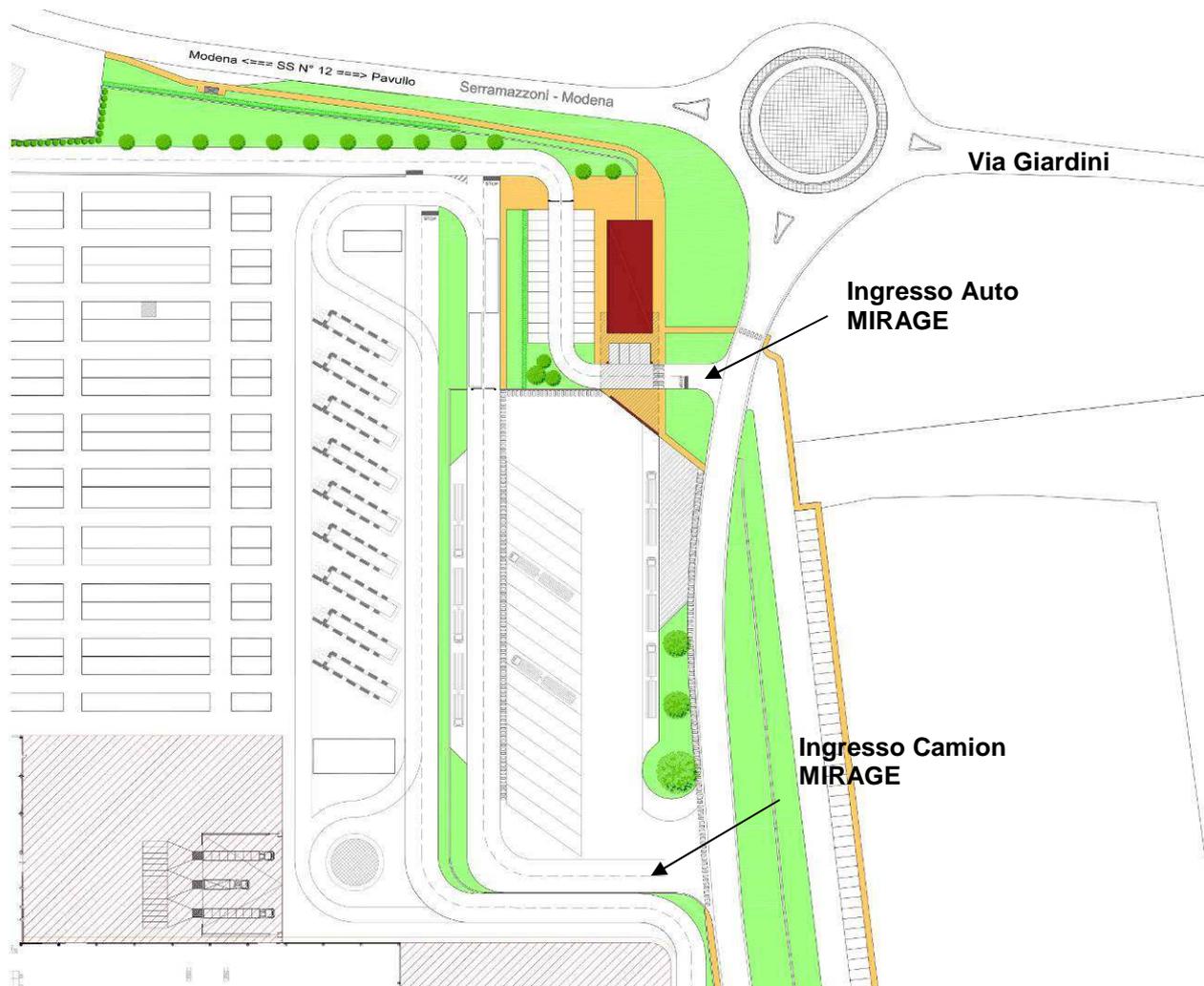


**Img. 3.2 - Schema spostamento via Bottegone**

### **Riorganizzazione del sistema di accesso alla Ditta Mirage Granito Ceramico s.p.a.**

L'integrazione a sud di un'area in contiguità con lo stabilimento produttivo consente di avere a disposizione nuovi spazi per la ridefinizione dell'accesso principale allo stabilimento stesso. Principalmente si tratta di suddividere il traffico delle automobili e

l'ingresso pedonale dall'accesso per il traffico pesante. In particolare si ipotizza una nuova localizzazione dell'accesso per il traffico pesante che viene allontanato dalla rotatoria sulla SS12, migliorando di fatto la situazione attuale sotto il profilo della sicurezza. Tuttavia si prevede di mantenere l'ingresso comunque abbastanza vicino alla SS12 per ridurre al minimo indispensabile l'impatto del traffico pesante su via Bottegone.



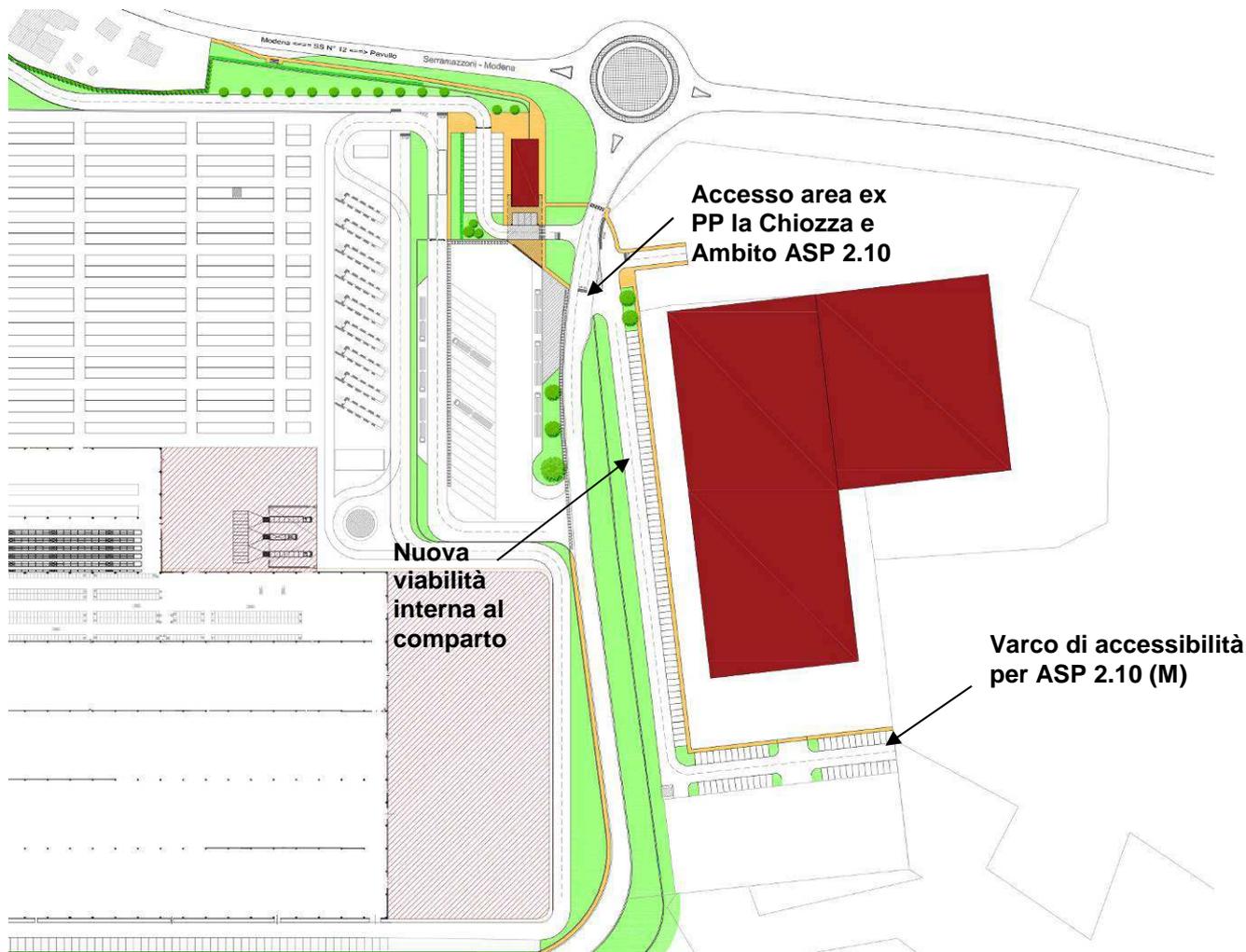
Img. 3.3 - Schema di progetto – accessi carrabili

### **Nuovo accesso all'area del PP La Chiozza riperimetrato e all'Ambito ASP 2.10 (M)**

Da via Bottegone si prevede un unico ingresso al nuovo PP la Chiozza e alle porzioni dell'Ambito ASP 2.10 inserite nella Variante di POC. L'ingresso è localizzato in relazione ai livelli altimetrici che saranno generati a seguito dell'intervento di spostamento della strada stessa. Sulla base di tale indicazione dovranno essere progettate le nuove urbanizzazioni del PUC.

Dall'unico accesso di seguito individuato si potrà accedere, in relazione a uno specifico accordo tra i privati per il diritto di passaggio, anche a tutta l'area localizzata a sud della nuova via Bottegone. A tale scopo, sarà realizzata una strada di urbanizzazione interna al piano particolareggiato che consentirà una nuova distribuzione urbanistica dei lotti edificabili e delle aree di cessione oltre alla possibilità di accesso alle porzioni ASP 2.10 (M) e ASP 2.10 (V).

Questa scelta urbanistica riduce, rispetto alla pianificazione attuale, le interferenze su via Bottegone, limitandosi all'introduzione di un solo accesso migliorando, di fatto, l'attuale previsione e garantendo al contempo l'accessibilità di tutta l'area. Di seguito s'ipotizza l'accesso dalla nuova via Bottegone che è da intendersi puramente indicativo e da approfondire nelle successive fasi di pianificazione.



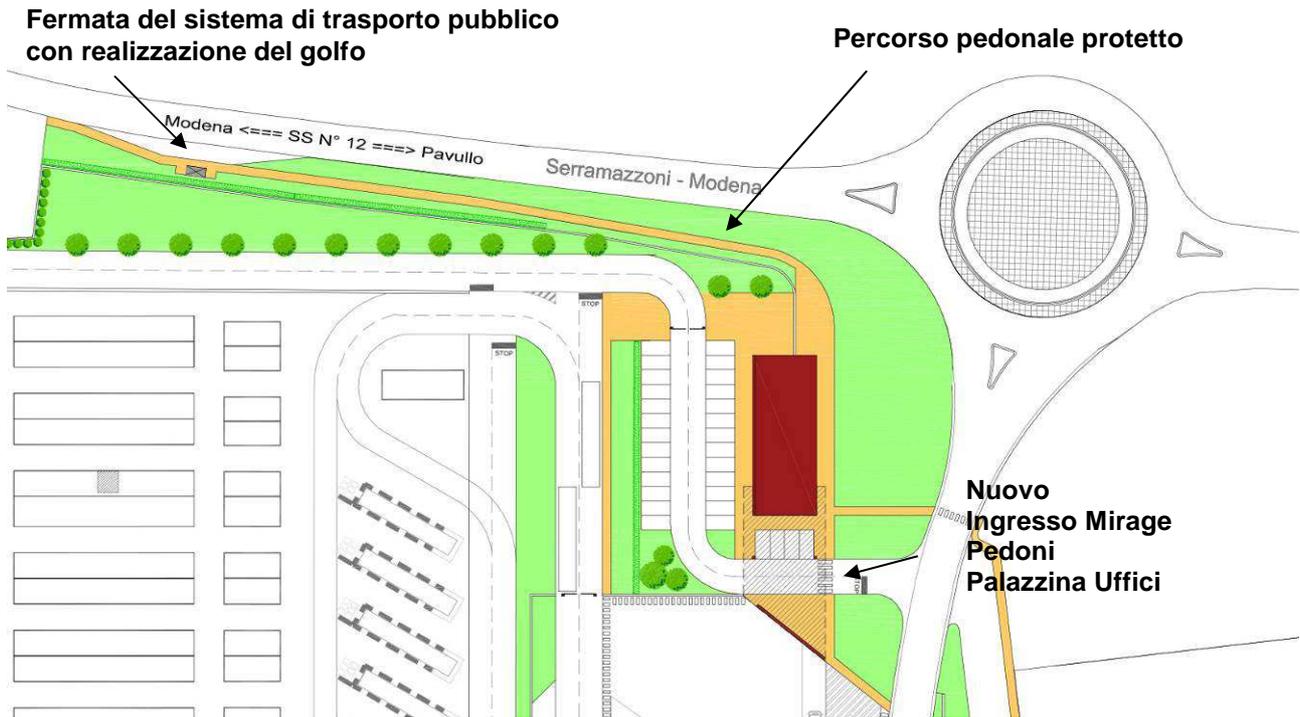
Img. 3.4 - Schema di progetto – accesso aree ex PP “la Chiozza” e area ASP 2.10

### Miglioramento delle caratteristiche dell'accessibilità alla fermata TPL

La nuova organizzazione degli spazi di accesso alla Mirage consente la realizzazione di un percorso pedonale in sede protetta che si collega con la fermata del TPL con un notevole miglioramento della sicurezza e della qualità del percorso stesso. Inoltre, anche a seguito degli impegni sottoscritti dalla Mirage s.p.a. in relazione alla DG n. 80 del 08/09/2015 del Comune di Pavullo, è prevista la realizzazione di un golfo per la messa in sicurezza della fermata del TPL su via Giardini (SS12) sul fronte Mirage. Come deliberato in tale atto:

*“L'intervento prevede la realizzazione di un golfo di fermata per mezzi pubblici in fregio alla statale giardini in direzione Pavullo a monte della rotatoria e la realizzazione della viabilità pedonale che dal golfo adduce all'ingresso dello stabilimento della società Mirage, è, inoltre, prevista la realizzazione di 2 attraversamenti pedonali rialzati compresa la relativa segnaletica orizzontale e verticale”.*

A tale sistema si conetterà anche il percorso pedonale previsto nel progetto di urbanizzazione del nuovo PUC garantendo l'accessibilità pedonale anche alle aree dell'ambito ASP 2.10 inserite nel POC, con un attraversamento pedonale di via Bottegone.



Img. 3.5 - Schema di progetto - percorsi pedonali e accessi all'area

### Miglioramento della sicurezza su via Giardini

Oltre agli interventi precedentemente illustrati, al fine di migliorare la sicurezza di via Giardini in corrispondenza della rotatoria, l'Accordo prevede la demolizione del complesso rurale individuato nelle immagini di seguito riportate che caratterizza un punto di particolare criticità, inoltre è prevista la cessione all'Amministrazione Comunale di una fascia di 15 metri di profondità, lungo la via Giardini, per eventuali futuri interventi migliorativi dell'asse stradale.



Img. 3.6 – Individuazione edifici da demolire presso via Giardini



Img. 3.7  
Edifici da demolire  
presso via  
Giardini  
direzione Pavullo



Img. 3.8  
Edifici da demolire  
presso via  
Giardini  
direzione Modena

## **Descrizione delle Azioni legate al sistema della mobilità - ZONA 2**

### **Previsioni della variante di POC**

L'altra parte interessata dalla proposta di Variante al POC riguarda la zona a NORD-OVEST dello stabilimento della Mirage s.p.a. L'esigenza della ditta riguarda la necessità di avere ulteriori spazi a disposizione per la riorganizzazione ed il potenziamento della capacità produttiva introducendo nel POC l'intero ambito ASP 2.9.

**L'accessibilità ai nuovi stabilimenti che saranno realizzati in questo ambito non potrà avvenire direttamente dalla SS12 ma dovrà essere integrata al sistema di accesso agli stabilimenti Mirage lungo la via Bottegone.**

### **3.2 I dati della mobilità relativi alla MIRAGE**

Attualmente il carico generato da Mirage sul sistema della mobilità locale può essere rappresentato da un insieme di valori che in parte sono analiticamente computati ed in parte possono essere stimati. I volumi di spostamento merci e persone descritti dallo stato attuale nascono da un insediamento produttivo che oggi occupa uno spazio edificato di circa **235.000 metri quadrati di territorio**. Rispetto a questo insediamento si possono descrivere in tipologie di traffico come sotto riportato.

## Traffico veicoli pesanti

Possiamo riportare il dato sui mezzi pesanti che transitano al cancello dello stabilimento per carico e scarico merci in entrata e uscita. Il dato, fornita dalla Ditta, ha accorpamento mensile dal gennaio 2013 al settembre 2016. E' suddiviso in mezzi di fornitura di materie prime (argille)e mezzi in uscita di prodotto suddiviso in automezzi pesanti normali e automezzi che trasportano container.

Nr Mezzi	Tipo Mezzo			
Anno/Mese	Argilla	Camion	Container	Totale complessivo
2013				
1	457	569	131	1.157
2	420	706	152	1.278
3	439	915	198	1.552
4	447	856	156	1.459
5	595	1.000	159	1.754
6	557	880	117	1.554
7	743	1.200	182	2.125
8	369	718	143	1.230
9	644	1.096	131	1.871
10	701	1.190	190	2.081
11	623	929	179	1.731
12	139	694	181	1.014
<b>2013 Totale</b>	<b>6.134</b>	<b>10.753</b>	<b>1.919</b>	<b>18.806</b>
2014				
1	550	979	172	1.701
2	518	1.112	212	1.842
3	598	1.193	245	2.036
4	565	1.195	225	1.985
5	573	1.236	214	2.023
6	655	1.258	195	2.108
7	769	1.607	267	2.643
8	238	567	181	986
9	648	1.094	342	2.084
10	776	1.298	264	2.338
11	524	1.069	183	1.776
12	322	822	193	1.337
<b>2014 Totale</b>	<b>6.736</b>	<b>13.430</b>	<b>2.693</b>	<b>22.859</b>
2015				
1	507	869	185	1.561
2	466	970	236	1.672
3	564	1.388	308	2.260
4	663	1.414	275	2.352
5	606	1.241	250	2.097
6	719	1.249	323	2.291
7	641	1.488	333	2.462
8	115	707	222	1.044
9	742	1.262	240	2.244
10	701	1.416	284	2.401
11	648	1.302	345	2.295

12	402	934	288	1.624
2015 Totale	6.774	14.240	3.289	24.303
2016				
1	569	1.041	294	1.904
2	671	1.410	398	2.479
3	677	1.540	412	2.629
4	645	1.481	335	2.461
5	671	1.564	402	2.637
6	703	1.593	387	2.683
7	805	1.462	396	2.663
8	363	986	312	1.661
9	634	1.551	244	2.429
2016 Totale	5.738	12.628	3.180	21.546

Dai dati separati, disponibili in azienda, si può inoltre stabilire che il **giorno di picco della settimana è il giovedì**, la media di passaggi giornalieri relativa al 2016 è di **120 mezzi pesanti al giorno**, mentre il dato massimo giornaliero si è raggiunto con **160 automezzi transitati al cancello**.

In relazione al traffico generato si evidenziano anche gli indicatori legati alla produzione che sono rappresentati dalle materie prime in entrata e dalla quantità di materiale prodotto pesato in uscita.

Anno	Materie Prime in entrata (Tonnellate)
2013	204.800
2014	218.200
2015	220.500

Anno	Peso prodotto in uscita (kg)
2013	171.644.524
2014	202.593.770
2015	219.191.269

### Traffico altri veicoli

Per quanto riguarda i veicoli leggeri (principalmente autovetture) il traffico di questa tipologie di veicoli non è monitorato al passaggio in azienda, ma si può calcolare il traffico generato di veicoli leggeri attraverso indicatori di presenza di addetti suddivisi per tipologia di occupazione e per fasce orarie di lavoro, stimati dall'azienda.

### ADDETTI OCCUPATI NEGLI UFFICI

Sono **110 e sono impegnati** nelle fasce orarie [8:30-12:30 e 14-18] da cui si possono dedurre i picchi di orari in entrata e in uscita.

## ADDETTI OCCUPATI IN PRODUZIONE

Sono **280** di cui 65 lavoratori a giornata con le fasce orarie [8-12 e 14-18] e 215 a turno [5/13 – 13/21 – 21/5] con circa 55 lavoratori come massima affluenza nei primi due turni.

Occupati - Uffici	Occupati - produzione	
<b>110</b>	<b>280</b>	
	65	215
fascia oraria 8.30 – 12.30 14.0 – 18.00	8.00 – 12.00 14.00 – 18.00	su tre turni

Inoltre si può considerare che la Sala Mostra Prodotti collegata agli uffici non genera particolari flussi di traffico e si può pertanto ricondurre ad un generale incremento del traffico considerato sotto la voce “utenti”, cioè veicoli che accedono allo stabilimento in relazione al lavoro con uffici e per il funzionamento degli stabilimenti: addetti esterni, clienti, fornitori, tecnici, manutentori. Un traffico che tuttavia risulta trascurabile sul sistema generale delle movimentazioni di MIRAGE.

In prospettiva la Variante di POC introduce una nuova capacità edificatoria come sotto riportato:

- completo inserimento **Ambito ASP. 2.9 e ridefinizione perimetro per una superficie Territoriale pari a circa 60.000 mq**
- inserimento parte Ambito **ASP 2.10 per una superficie Territoriale di circa 20.000 mq**
- riarticolazione di superficie fondiaria da strada e ambito sottoposto a PP ad Area produttiva in ambito consolidato **ASP 1 Tipo 2.**

Quindi una nuova superficie territoriale è di circa 80.000 MQ con un indice di edificabilità territoriale da applicare di 0,35 MQ/MQ.

**Le nuove potenzialità edificatorie, sia quelle inserite ex novo con il POC che quelle ridefinite come ambito produttivo consolidato, saranno di fatto utili alla riorganizzazione della Mirage con ampliamenti degli edifici esistente ed una ridefinizione logistica.**

Di fatto le nuove superfici si configurano come ampliamento del sistema produttivo esistente i cui impatti vanno ad incrementare i flussi di traffico e le necessità logistiche dell'azienda. Questa nuova previsione, che va ad implementare l'attività produttiva esistente, è molto difficile da parametrare dal punto di vista degli impatti sulla mobilità in quanto le nuove superfici saranno integrate con quelle esistenti e fortemente utilizzate prima di tutto alla qualità e innovazione di prodotto. Un esempio per tutti la necessità di mettere in campo formati di dimensioni sempre maggiori, che necessitano di spazi sempre più ampi per la produzione

Si ritiene che il progetto di sviluppo vada quindi nella direzione di generare l'incremento produttivo e conseguentemente un impatto sulla mobilità del traffico pesante non computabile in relazione all'incremento della superficie territoriale. Il traffico generale è prima di tutto relazionabile ai sistemi di produzione che potranno essere inseriti in futuro

nei nuovi stabilimenti, e si ritiene che non si possa valutare un incremento relativo al traffico veicolare generato da uffici ed utenti

Pertanto, l'impatto sulla mobilità della trasformazione Mirage è più da monitorare in relazione alle innovazioni dei sistemi produttivi e alle tipologie di prodotto più che in relazione con l'inserimento di nuova edificabilità, tra l'altro già inserita in un Ambito produttivo di livello sovracomunale.

Inoltre, in relazione agli adeguamenti e la messa in scurezza della fermata dell'autobus e del percorso pedonale di accesso alla Mirage, si segnala la possibilità di attuare politiche di incentivazione dell'uso del trasporto pubblico casa/lavoro, da promuovere in sinergia tra Amministrazione Comunale e Azienda, azione che potrebbe contribuire a migliorare le condizioni di mobilità sostenibile del sistema.

L'impatto totale risulta di fatto compatibile sul sistema locale proprio alla luce degli interventi già realizzati (ROTATORIA SS12 – VIA BOTTEGONE) e previsti in attuazione nella Variante di POC, proprio in ottemperanza a quanto richiesto dall'Accordo Territoriale per le aree produttive sovracomunale - Area del Frignano.

**Si tratta più che altro di fattori da monitorare nel tempo in termini di impatto che di efficacia delle opere realizzate e da realizzare sul sistema**

### **3.3 Nuovo PP ex La Chiozza e attuazione ASP 2.10**

Con lo spostamento di via Bottegone e la modifica dell'assetto urbanistico del PP la Chiozza si ha la necessità di ridefinire il sistema della viabilità del comparto. A questo bisogno si aggiunge anche la necessità di rendere accessibili le parti di ASP 2.10 inserite nella variante di POC.

Rispetto alla previsione dei due ingressi con una configurazione di opera di urbanizzazione ad anello individuata nel RUE, la natura morfologica del luogo impone di decidere per un unico accesso.

La superficie edificabile di previsione che va a gravare sul nuovo assetto viario ad un unico ingresso è data da:

- la quota di area sottoposta a **PP** restante dopo lo spostamento di via Bottegone pari a circa **23.000 mq** (con indice di edificabilità pari a **0,5 mq/mq**)
- la quota di **ASP 2.10 (V)**, per la parte prospiciente via Giardini, pari a circa **10.000 mq** di superficie territoriale (con un indice di edificabilità di **0,25 mq/mq**)
- eventuali incrementi di capacità edificatoria per perequazioni urbanistiche

Per quanto riguarda la parte **ASP 2.10 (M)** al margine sud dell'ambito, la sua capacità edificatoria è già stata computata all'interno del comparto MIRAGE, quindi **non grava direttamente su tale ambito**.

Anche una parte di capacità edificatoria generata dal **vecchio Piano Particolareggiato sarà utilizzata come edificabilità, ad intervento diretto, per l'ampliamento degli stabilimenti esistenti della Mirage**. Si tratta di una superficie di territorio pari a circa **14.900 mq** con un indice di edificabilità di **0,5 mq/mq**.

In sintesi, questa porzione di ambito produttivo con accesso diretto su via Bottegone da sud nelle previsioni prevalenti gravava con un carico urbanistico pari a circa 34.900 mq con indice 0,5 mq/mq, per una capacità edificatori di circa 17.450 mq.

La Variante in oggetto resta di fatto coerente con il dimensionamento già esistente quindi senza generare un sostanziale aumento di carico urbanistico.

Inoltre, la proposta contenuta nell'accordo sottoscritto tra Amministrazione Comunale e privati prevede la localizzazione della ditta Vis Hydraulics che propone di fatto una

riorganizzazione delle attuali sedi, scelta che genera, sul sistema generale, un miglioramento della logistica per quanto riguarda gli spostamenti.

**In sostanza si tratta di un intervento che non incrementa l'impatto generato dall'area a sud su via Bottegone rispetto alle previsioni e migliora l'assetto urbanistico sia per quanto riguarda l'accesso dei veicoli sia per i collegamenti pedonali.**

### 3.4 I dati della mobilità relativi a VIS HYDRAULICS

Il principale intervento previsto nella riorganizzazione urbanistica prevista a sud di via Bottegone riguarda l'insediamento della Ditta Vis HYDRAULICS. Si tratta di una azienda già presente sul territorio del Frignano, articolata oggi in tre sedi che intende riorganizzarsi all'interno di un nuovo edificio produttivo. La nuova localizzazione all'interno dell'ambito produttivo sovracomunale è indubbiamente vantaggiosa sotto il profilo della accessibilità, inoltre l'accorpamento di parte delle attività dell'Azienda e la riorganizzazione produce benefici logistici sul sistema della mobilità infra-aziendale.

Il tipo di attività prevede la progettazione e produzione di valvole oleodinamiche, nella nuova ed unica sede gli impatti sono generati da una occupazione di area per il nuovo insediamento di circa 10.000 mq di superficie coperta e area 10.000 mq area cortiliva.

Per il traffico generato dai fornitori e da materiali in uscita ci si avvale del servizio di corrieri e trasportatori

- una stima giornaliera di numero di consegne è pari 10 soprattutto con furgoni e qualche camion di taglia medio piccola per gli approvvigionamenti
- una stima giornaliera di numero di consegne in uscita è pari 20 soprattutto con furgoni e qualche camion di taglia medio piccola

Per quanto riguarda il traffico generato dai dipendenti:

- numero complessivo di dipendenti 150, distribuiti a orario a giornata per circa 50 addetti (orario indicativo 8-12 e 13-17), a turno per circa gli altri 100 addetti con orario 1mo turno 6-14 e 2ndo turno 14-22

Occupati - Uffici	Occupati - produzione	
<b>TOTALE 150</b>		
<b>50</b>	<b>100 (su 2 turni)</b>	
fascia oraria 8.00 – 12.00 13.00 – 17.00	fascia oraria 6.00 – 4.00	fascia oraria 14.00 – 22.00

Si stima, inoltre, un flusso di utenti esterni all'azienda di 10/15 persone giorno

In generale si tratta di un impatto sul sistema della mobilità che non produce incrementi sul traffico pesante, mentre quanto descritto in termini di traffico indotto dalla nuova attività è evidente che si inserisce in un'area oggi urbanizzata ma non ancora insediata. Quindi un nuovo traffico che data la sua natura si ritiene sostenibile per il sistema generale della mobilità, trattandosi di azienda tra l'altro già presente sul territorio e che con la nuova scelta localizzativa migliora le sue prestazioni rispetto al sistema degli spostamenti.

#### 4 - CONCLUSIONI

In considerazione di quanto sopra esposto si può quindi definire che:

- l'area interessata si inserisce all'interno di un percorso attuativo rispetto ad un quadro di pianificazione e di accordi che ne hanno già valutato la sostenibilità sul sistema generale della mobilità;
- le previsioni introdotte dal POC interferiscono con il sistema della mobilità a livello locale generando elementi di miglioramento rispetto alla situazione attuale con particolare riferimento alla parte a SUD-EST (miglioramento della sicurezza di via Bottegone, miglioramento con riordino per tipologie di veicoli del sistema di accesso alla MIRAGE, messa in sicurezza e miglioramento della fermata del Trasporto Pubblico Locale e del percorso pedonale di accesso allo Stabilimento, elementi che rendono sostenibile l'incremento di carico urbanistico;
- relativamente alla zona del Nuovo piano Particolareggiato si precisa che il progetto prevede un riordino generale dell'assetto urbanistico e il mantenimento dell'attuale carico urbanistico CON L'INSEDIAMENTO IN PARTICOLARE DELLA Ditta VIS HYDRAULICS, migliorando di fatto la condizione attualmente prevista con due intersezioni tuttavia è necessario avere particolare cura nella fase esecutiva del progetto delle opere di urbanizzazione stradale ai profili altimetrici e alla intersezione con via Bottegone;
- rispetto all'inserimento delle nuove aree per la ZONA NORD OVEST si prevede come specifico elemento di mitigazione degli impatti sulla mobilità la prescrizione in POC di non creare nuovi accessi per il collegamento di tale ambito (ASP2.9) direttamente sulla via Giardini SS. 12, ma di realizzarlo lungo la via Bottegone;
- In generale per tutto l' "Ambito produttivo sovracomunale del Frignano" e per la sua completa attuazione sarebbe utile procedere con quanto definito in sede di Accordo territoriale tra enti ed attivare la definizione di indicatori comuni di monitoraggio anche per il sistema della mobilità.

Ing. Francesco Bursi  
Dott. Ing.  
FRANCESCO  
BURSI  
N. 2072  
d'iscr.  
