

Sassuolo, 07 Febbraio 2023  
Prot. n. *Come da segnaturo*  
Prot. rif. n. 400 del 18.01.2023

Filecode B:\Drive condivisi\SAS-SGP-LLPP\PARERI EDILIZI\2022\10 Prot. n. 2691 del 22.04.22 VIA K2K Kerakoll  
s.p.a\2023.01.18\_Prot. n.400\_Indizione CDS decisoria\PARERE SGP\Bozza\_Parere\_K2X Kerakoll s.p.a.\_CDS decisoria.doc

## PRATICA INT. SGP N. 10/2022\_PARERE INTEGRAZIONI

Spett.le ARPAE  
Servizio Autorizzazioni e  
Concessioni Modena  
UNITÀ AUTORIZZAZIONI  
COMPLESSE ED ENERGIA  
Ufficio VIA, Energia  
Via Giardini n. 472/L  
41124 Modena (MO)  
Il Tecnico esperto titolare di I.F.  
c.a. Dott.ssa Anna Maria Manzieri  
  
p.c. Regione Emilia-Romagna  
Area valutazione impatto  
ambientale e autorizzazioni  
Via della Fiera n. 8  
40127 Bologna (BO)  
  
p.c. COMUNE DI SASSUOLO  
SETTORE II  
AMBIENTE E TERRITORIO  
SERVIZIO EDILIZIA PRIVATA  
Direttore  
c.a. Arch. Andrea Illari

**OGGETTO: L.R. 4/2018, Art. 20: Provvedimento Autorizzatorio Unico di VIA comprensivo del Provvedimento di VIA relativo al progetto "Ampliamento sito produttivo K2X" localizzato in Strada Pedemontana nei comuni di Sassuolo e di Fiorano Modenese (MO), proposta da Kerakoll S.p.a.**

In riferimento alla comunicazione assunta agli atti della scrivente Società in data 28 ottobre 2022 prot. n. 7702, trasmessa dalla Dr.ssa Anna Maria Manzieri, Tecnico esperto titolare di I.F. del Servizio Autorizzazioni e Concessioni di ARPAE Modena, avente ad oggetto la richiesta di parere di competenza in merito alle integrazioni prodotte inerenti il Provvedimento Autorizzatorio Unico di VIA comprensivo del Provvedimento di VIA relativo al progetto "Ampliamento sito produttivo K2X" localizzato in Strada Pedemontana nei comuni di Sassuolo e di Fiorano Modenese (MO), proposto da Kerakoll s.p.a., pubblicato dall'Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna (ARPAE) - Servizio Autorizzazioni e concessioni di Modena - Area Autorizzazioni e concessioni Centro, sul Portale web Ambiente della Regione Emilia Romagna, e alle relative note integrative, per quanto di competenza della scrivente Società si esprimono i seguenti pareri:

### OPERE VIARIE:

In merito alla fattibilità tecnica dell'intervento proposto e delle successive integrazioni, non si rileva adeguamento progettuale ad alcune delle prescrizioni già espresse in conferenza di servizi con nota Protocollo N.0004961/2022 del 25/07/2022 e si ribadiscono pertanto i seguenti punti:

1. I percorsi pedonali devono avere continuità davanti agli accessi carrai e devono essere delimitati da una doppia filetta, mentre la segnaletica orizzontale mediante zebratura è da riservare agli attraversamenti pedonali in carreggiata. Poiché gli elaborati grafici integrativi su tale punto sono discordanti, si prescrive che sia rispettato il progetto individuato dalla tav. OU-XX-b006-23 REV. 26/01/2023, e che siano trasmesse tutte le tavole inerenti le urbanizzazioni con la stessa soluzione progettuale.

2. Con parere SGP srl del 25/07/2022 è stato chiesto di eseguire il calcolo del pacchetto stradale e specificarne la stratigrafia, con gli opportuni materiali utilizzati e i relativi spessori, richiesta cui non è stato dato seguito.

Durante i lavori della CDS si è ribadita la richiesta, specificando che la stratigrafia del pacchetto stradale è stata indicata negli elaborati grafici, ma non è supportata da idoneo calcolo. Si predilige una sezione composta da strato di usura in conglomerato bituminoso (min. 3,00 cm), strato di collegamento (binder) in conglomerato bituminoso (min. 10,00 cm), strato di supporto tout venant bitumato, misto granulare stabilizzato.

I progettisti hanno trasmesso via PEC una integrazione contenente una relazione di calcolo del pacchetto stradale, relazione redatta tuttavia sulla base di presupposti di calcolo errati, che tengono conto del passaggio di "autocarri pesanti" anziché di "autotreni e autoarticolati" come sono i mezzi in uscita da Kerakoll.

Il pacchetto stradale proposto non è pertanto ritenuto idoneo al passaggio dei mezzi in transito in un comparto industriale.

Anche il marciapiedi antistante i carrai deve essere realizzato con la fondazione stradale e non quella dei pedonali.

Si richiede relazione di calcolo del pacchetto stradale aggiornata e corretta, redatta sulla base di presupposti di calcolo che tengano conto di un intenso passaggio di "autotreni e autoarticolati".

ai quali si aggiungono le seguenti ulteriori prescrizioni sugli elaborati grafici aggiornati:

3. nella tavola OU\_XX\_B006 sono stati inseriti i portali sugli ingressi e sulle uscite dei parcheggi ma solo in planimetria, la loro progettazione non è stata sviluppata, lasciando intendere che sia soluzione progettuale non di interesse per il soggetto proponente.

Si ritiene tuttavia che la soluzione di inserimento dei portali all'ingresso e uscita dei parcheggi sia la soluzione tecnica che garantisce l'utilizzo dei parcheggi da parte del solo traffico leggero, e non dei mezzi pesanti, al fine di preservare i manufatti realizzati.

Si prescrive pertanto che sia inserito in convenzione il seguente testo:

"Il soggetto proponente è obbligato a sua cura e spese, alla realizzazione dei portali in acciaio per impedire l'accesso dei mezzi pesanti nelle aree di parcheggio, sia in entrata che in uscita dagli stessi, per tutta la durata del periodo di manutenzione obbligatoria delle aree di parcheggio.

Il comune di sassuolo o la SGP srl, potranno richiedere, a loro insindacabile giudizio, la progettazione e realizzazione di tali manufatti in qualunque momento durante il periodo di manutenzione obbligatoria, previa dimostrazione che il parcheggio viene utilizzato impropriamente dai mezzi pesanti."

4. all'interno del computo metrico estimativo si rileva la presenza di voci che non riguardano le opere di urbanizzazione, ma bensì interventi che si ritengono di competenza del privato, non da computarsi tra gli oneri di urbanizzazione:

- 1) Num. Ord. 1/1 demolizione di strutture e murature in cemento armato...
- 2) Num. Ord. 7/8 smontaggio di recinzione...
- 3) Num. Ord. 8/9 smontaggio di porte cancelli ringhiere cancellate ecc...
- 4) Num. Ord. 9/10 Trasporto a discarica del materiale delle voci precedenti...
- 5) Num. Ord. 11/15 oneri di conferimento del materiale delle voci precedenti...

5. Per quanto riguarda lo schema di convenzione si richiede:

- 1) Art. 6 comma 4: definire la durata;
- 2) Art. 6 comma 4: allegare una planimetria con identificate le aree a carico del soggetto attuatore e le aree a carico del comune di Sassuolo;
- 3) Art. 8: i portali per impedire l'accesso ai parcheggi devono essere installati dal soggetto attuatore; anche segnaletica verticale
- 4) Art. 8: il soggetto attuatore deve accollarsi sia la manutenzione ordinaria che la manutenzione straordinaria dei parcheggi;
- 5) Art. 8: per manutenzione ordinaria si intende: pulizia – riempimento buche – rifacimento segnaletica orizzontale- manutenzione segnaletica verticale – e tutte le manutenzioni necessarie per mantenere l'area in sicurezza;
- 6) Art. 8: deve essere definita la durata;

- 7) Inserire un nuovo articolo con la seguente dicitura: "il soggetto attuatore, all'avvio delle opere di urbanizzazione, si impegna a comunicare al Comune e alla SGP srl l'inizio delle opere con almeno 15 giorni di anticipo, unitamente alla trasmissione della documentazione dell'impresa esecutrice: (nominativo, C.C.I.A.A., DURC, elenco subappaltatori, PSC, POS debitamente firmati, Planimetria di layout di cantiere, cronoprogramma delle fasi di lavoro e referente dell'impresa). SGP ed il soggetto attuatore si impegnano a redigere, prima dell'inizio dei lavori, il verbale di consegna delle aree di cantiere, con il quale il soggetto attuatore si assume la responsabilità di tali aree, sollevando pertanto SGP srl da ogni responsabilità in merito, fino alla data di consegna delle opere collaudate.
6. Il percorso carrabile inserito nella tavola OU\_XX\_B003, che prevede un accesso carraio in viale Passo Gardena, è stato inserito mediante integrazioni tardive tra gli elaborati della Conferenza dei Servizi e non risulta autorizzabile in quanto:
- 1) Viale Passo Gardena, che è una strada locale a doppio senso di marcia, ha una larghezza troppo piccola, in particolare davanti ai civici 50-54, per sostenere un aumento di traffico non trascurabile proveniente dallo stabilimento Kerakoll verso via Radici in Piano. Il passo carraio, una volta aperto, consentirebbe a tutte le vetture presenti nell'area kerakoll di riversarsi su via Radici in Piano tramite la viabilità locale di quartiere, congestionando l'uscita su via Radici in Piano, anziché privilegiare l'uscita su via Pedemontana. L'altezza del passaggio sotto la linea ferroviaria Modena-Sassuolo, ridotta a mt. 3,20 dalle strutture dell'impalcato, non impedirebbe anche a mezzi di 35 q.li di utilizzare tale passo carraio pur in assenza degli idonei spazi di manovra, e di adeguata visibilità, in presenza del rilevato di FER;
  - 2) Dalle tav. 00\_FR\_B001 - 00\_FR\_B002 - 00\_FR\_B003 rev. 16/01/2023 si evince che l'area di manovra delle auto in uscita su viale Passo Gardena investirebbe anche la proprietà privata degli antistanti fabbricati;
  - 3) Il documento di Valsat non prevede studi della viabilità del quartiere artigianale interessato dall'eventuale apertura del passo carraio.

Si esprime pertanto parere positivo, con le seguenti prescrizioni:

1. siano trasmesse tutte le tavole inerenti le urbanizzazioni con la stessa soluzione progettuale della tav. OU-XX-b006-23 REV. 26/01/2023;
2. sia trasmessa relazione di calcolo del pacchetto stradale aggiornata e corretta, redatta sulla base di presupposti di calcolo che tengano conto di un intenso passaggio di "autotreni e autoarticolati".
3. Sia trasmessa la convenzione aggiornata contenente le modifiche/integrazioni di cui ai precedenti punti 3. e 4.;
4. non sia realizzato il passo carraio su viale Passo Gardena, e sia stralciato dagli elaborati progettuali delle opere esterne, di cui si richiede integrazione;
5. Tutte le integrazioni siano inviate entro e non oltre 15 giorni decorrenti dalla data odierna.

#### OPERE ILLUMINOTECNICHE:

A seguito di presa visione della documentazione del progettista si esprime si esprime **parere favorevole**, a condizione che nel progetto esecutivo siano rispettate le prescrizioni indicate dall'attuale gestore di pubblica illuminazione, di seguito riportate:

1. Verifica del Punto Presa più vicino ed analisi dei seguenti dati; distanza in mt., potenza installata / assorbimento reale, potenza contrattuale in essere ed eventuale aumento se necessario;
2. Progettare sempre vie cavi di comunicazione fra impianti attigui e quindi anche con eventuali preesistenze;
3. Utilizzare sempre n.2 tubazioni serie pesante doppio strato (min.750 NW/mt) con diametro minimo 110 mm. e uno da 75mm per impianti speciali (fibra, ecc.);
4. Utilizzare nastro segnalatore 15cm sopra le tubazioni;
5. Utilizzare per quanto possibile e nel rispetto dei concetti di uniformità Corpi Illuminanti simili a quelli utilizzati nelle strade attigue almeno per quelle di pari "categoria".
6. Illuminazione stradale deve garantire un rapporto fra interdistanza e altezza delle sorgenti luminose non inferiore al valore 3,7;
7. Installazione di tecnologia Led per impianti ad uso : Piste ciclabili, Monumenti, Parcheggi e Piazze;

8. Utilizzare Corpi illuminanti con intensità luminosa max compresa fra 0 e 0,49 candele (cd) per 1.000 lumen di flusso luminoso totale emesso a 0 gradi e non oltre;
9. Utilizzare Corpi illuminanti con rendimento superiore al 70%, inteso come rapporto fra flusso luminoso che fuoriesce dall'apparecchio e quello emesso dalla sorgente interna allo stesso;
10. Utilizzare Corpi Illuminanti in Classe 2 con Sistema Full Cut-off;
11. Utilizzare Corpi Illuminanti in Alluminio o in Lega presso fusi;
12. Utilizzare Corpi Illuminanti con SPD possibilmente;
13. Utilizzare Corpi Illuminanti con tecnologia a led con temperatura di colore 3000°K per le zone a tessuto urbano e/o residenziale e 3000°K per il tessuto prettamente industriale o strade di grande percorrenza;
14. Utilizzare Corpi Illuminanti a sospensione corredati di fusibile di protezione;
15. Utilizzare Pozzetti di Stacco/Consegna in corrispondenza di cad. palo con diam. 40x40 cm;
16. Utilizzare Protezione del punto luce attraverso morsettiere su palo con fusibile adeguato e/o se il sostegno non è dotato di sportello, connessioni con morsetti rame Cu a C e rivestiti di nastro vulcanizzante posizionati nel Pozzetto di stacco/consegna palo;
17. (In alternativa utilizzare nella cassetta a palo sezionatore e fusibile sopra-menzionati);
18. Utilizzare quadri con 1/3 scorta come interruttori di partenza e aventi taglie riconducibili a quelle in funzione sul quadro fornito;
19. Scegliere una posizione per il Quadro di Presa/Distribuzione che sia adatta per il posizionamento frontale o laterale di Pozzetti (600x600mm di luce) per l'adduzione delle linee in entrata ed in uscita dal quadro;
20. Scegliere una posizione per il Quadro di Presa/Distribuzione che sia adatta per poter ospitare sui due lati o eventualmente Back-to-Back un/due quadri accessori dell'Ente Erogatore o per futuri Regolatori di Flusso.
21. Utilizzare quadri in vetroresina in Classe 2 con piastra interna in bachelite.
22. Utilizzare comunque in tutti i quadri quanto meno un differenziale generale riarmabile a tre tentativi (adatto per illuminazione pubblica) tarabile in tempo / corrente.
23. I quadri dovranno essere sempre corredati di schema elettrico completato in opera (in fase di start-up) delle letture di correnti di funzionamento sulle singole fasi delle partenze "in esercizio" e con le correnti differenziali di spunto relative ai medesimi circuiti nonché delle formazioni/sezioni dei cavi/conduttori per cad. partenza.
24. Utilizzare cavi unipolari a doppio grado di isolamento verificando che la DV% massima allo spunto sia fra il quadro di distribuzione ed il fondo linea max. del 2,5%.
25. Equipotenzializzare in ogni caso tutti i sostegni / masse (infissi nel terreno o a portata di mano fino 3mt. Di altezza) con corda di rame nudo per la posa interrata o viplata per la posa in appeso o a parete.
26. Utilizzare pozzetto con puntazza di terra da 1,5 mt posta nei pressi del quadro di presa, per misura di terra di riferimento. (PS: Il conduttore di terra non deve essere messo in connessione alcuna con il quadro elettrico prospiciente).
27. Produrre schema unifilare a blocchi riportante il posizionamento del quadro e dei punti luce identificati con codice puntuale alfa-numerico e posizionati per vie/traverse/piazze topograficamente schematizzate.
28. (Tale schema a blocchi, max. in formato A3, dovrà essere riportato all'interno dello schema elettrico del quadro).
29. Produrre un Verbale di Collaudo con richiamati i dati dello strumento certificato di prova utilizzato, la data dell'ultimo collaudo certificato, la data di effettuazione del collaudo, il nome del Collaudatore ed i risultati delle seguenti prove eseguite:
  - Misura di impedenza anello di guasto/misura della Resistenza di terra adducendo il fatto che l'impianto al momento della verifica è un sistema "TT".
  - Misura dell'isolamento fase-fase e fase terra.
  - Misura assorbimento per circuito/fase.
  - Misura corrente di dispersione (con pinza amperometrica) per cad. circuito/protezione trifase o eventualmente monofase.
  - Misura di tensione sul quadro ed in fondo linea.

Per ogni tipo di chiarimento è possibile mandare una mail a [energia@comune.sassuolo.mo.it](mailto:energia@comune.sassuolo.mo.it) .

Come richiesto nella comunicazione assunta agli atti, si comunica che il rappresentante unico titolato a partecipare alla Conferenza di Servizi da parte della scrivente Società è il sottoscritto Direttore Tecnico,



ing. Rino Michele Francesco.

Distinti saluti.

IL DIRETTORE TECNICO  
SASSUOLO GESTIONI PATRIMONIALI S.R.L.  
ING. MICHELE FRANCESCO RINO  
*f.to digitalmente*

L'ISTRUTTORIA DELLA PRESENTE PRATICA È STATA EFFETTUATA:

PER LE OPERE VIARIE	ING. ANNA MARIA FERRARI - GEOM. DAVIDE BARTOLINI
PER LE OPERE ILLUMINOTECNICHE	ING. MARCO COSTA – DOTT. ING. ISABELLA ROSSI