



COMUNE DI CASALGRANDE **(Provincia di Reggio Emilia)**

2° Settore “Urbanistica ed Edilizia Privata”

VERBALE DELLA CONFERENZA DI PIANIFICAZIONE PER L'ADOZIONE DEL PIANO STRUTTURALE COMUNALE (Legge Regionale 24 marzo 2002 n.20 e s.m.i)

QUARTA SEDUTA DEL 13 APRILE 2012

In Casalgrande, addì 13 aprile 2012 alle ore 10,00 presso la Sala Consiliare del Comune di Casalgrande, Piazza Martiri della Libertà n.1 Casalgrande, si è svolta la quarta seduta della Conferenza di Pianificazione in epigrafe, convocata ai sensi degli artt.14-32 della L.R. n.20/2000 e smi, con lettera del Sindaco del Comune di Casalgrande (Autorità Procedente ai sensi di legge) in data 2 aprile 2012 in atti al n. 4336 di PG.

Le autorità invitate e quelle presenti con lo scopo di predisporre la concertazione istituzionale ai sensi dell'art. 14 della Legge Regionale n.20/2000 smi, risultano le seguenti:

N° d'ordine	AUTORITA'	Presenza
1	Regione Emilia Romagna	
2	Provincia di Reggio Emilia	
3	Comune di Reggio Emilia	
4	Comune di Castellarano (RE)	si
5	Comune di Scandiano (RE)	
6	Comune di Rubiera (RE)	
7	Comune di Modena (RE)	
8	Comune di Formigine (MO)	
9	Comune di Sassuolo (MO)	si
10	ARPA Agenzia Regionale Prevenzione e Ambiente	
11	Azienda U.S.L. Servizio Igiene Pubblica Reggio Sud – Distretto di Scandiano	si
12	FER Ferrovie Emilia Romagna	
13	ACT Agenzia Locale per la Mobilità	si
14	Autorità di Bacino del fiume Po	
15	Regione Emilia Romagna Servizio Tecnico dei Bacini degli Affluenti del Po	
16	ATO 3 Agenzia d'Ambito per Servizi Pubblici di Reggio Emilia	
17	Consorzio della Bonifica dell'Emilia Centrale (RE)	

18	Corpo Forestale dello Stato di Reggio Emilia (RE)	si
19	Agenzia Regionale Protezione Civile (RE)	
20	Consorzio di Gestione Parco Fluviale del Secchia (RE)	
21	Comunità Montana dell'Appennino Reggiano (RE)	
22	Prefetto di Reggio Emilia	
23	Comandante Provinciale Vigili del Fuoco (RE)	si
24	Camera di Commercio Industria, Artigianato e Agricoltura di Reggio Emilia	
25	Direzione Regionale per i Beni culturali e Paesaggistici dell'Emilia Romagna	
26	Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio delle Prov. di BO, MO e RE	
27	Soprintendenza per i Beni Archeologici dell'Emilia-Romagna	
28	Comando Militare VI Reparto Infrastrutture	
29	Aeronautica Militare Italiana – Comando 1° Regione Area Reparto Territoriale e Patrimonio	
30	Comando in capo del dipartimento Militare Marittimo dell'Adriatico Ufficio Demanio	
31	Comando Militare Esercito per il reclutamento e le forze di completamento - Regione Emilia Romagna	
32	ANAS S.p.A Direzione Centrale Autostrade e Trasporti – Comparto di Bologna - Pianificazione Strategica	
33	IREN EMILIA S.p.A	si
34	Terna Rete Elettrica Nazionale S.p.A	
35	ENEL Distribuzione S.p.A	
36	SNAM Rete Gas S.p.A	
37	TELECOM ITALIA SPA	
38	WIND	
39	TIM	
40	3 Italia S.p.A. H3G	
41	VODAFONE	

Sono presenti n. 7 autorità sulle 41 invitate.

Le suddette autorità presenti sono rappresentate dai relativi legali rappresentanti o loro delegati, come risulta agli atti della conferenza:

- Comune di Castellarano (RE)	Arch. Guido Tassoni
- Comune di Sassuolo (MO)	Ing. Giuseppina Mazzarella
- Azienda U.S.L. Servizio Igiene Pubblica Reggio Sud Distretto Scandiano	Dott. Giovanni Rinaldi
- ACT Agenzia Locale per la Mobilità	Presidente Angelo Malagoli
- Corpo Forestale dello Stato sede di Reggio Emilia	Com. Andrea Sensi
- Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco	Funz. Tiziano Grandi (R)
- IREN Emilia spa	Ing. Barbara Barani

Sono presenti alla seduta in qualità di uditori:

Dr.ssa Annalisa SANSONE (Ufficio Ambiente del Comune di Casalgrande), Dott. Andrea Modesti (Provincia di Reggio Emilia), Claudio Benassi (ARPA – Agenzia Regionale per

la Prevenzione e l'Ambiente - Distretto Scandiano) Arch. Maddalena Gardini e Sig. Michele Rino (Comune di Sassuolo), Arch. Mauro Bisi e Sig. Enrico Ferrari (Comune di Castellarano), Arch. Lorenzo Rapisarda (Studio M2R architettura di Reggio E.).

Presiede alla Conferenza di Pianificazione il Vice Sindaco del Comune di Casalgrande Stefano Giovannini.

Alle ore 10,00 constatate le presenze di cui sopra, il Presidente dichiara aperta la seduta, ricordando il programma della stessa, come da lettera di convocazione inviata alle parti sopraelencate:

- ore 9,30 Apertura della Conferenza (accreditamento partecipanti);
- ore 10,00 Introduzione al tema della giornata;
- ore 10,15 Illustrazione del Quadro Conoscitivo obiettivi e strategie del Piano Urbano della Mobilità PUM e Piano Urbano del Commercio PUC;
- ore 12,00 Conclusioni.

Stefano Giovannini - Vice Sindaco

Ringrazio gli intervenuti per la loro presenza. Apriamo la quarta seduta in programma e relativa all'illustrazione del PSC, quindi la Conferenza di Pianificazione riguardante il Piano Strutturale Comunale del Comune di Casalgrande. Nello specifico, questa mattina andremo ad approfondire il Piano Urbano della Mobilità, nonché il Piano Urbano del Commercio, che rappresentano elementi del quadro conoscitivo che verranno illustrati questa mattina dall'Ing. Luca Monti che, naturalmente, entrerà nello specifico e approfondirà alcuni aspetti che tra l'altro hanno costituito elemento anche di discussione in alcune sedute precedenti. Proprio questa mattina invece potremo approfondire e dettare ulteriori elementi di chiarezza rispetto alle domande che erano sorte nelle sedute precedenti. Non mi dilungo ulteriormente, lascio la parola all'ing. Monti che inizierà ad illustrarci il Piano Urbano della Mobilità.

Ing. Luca Monti - Studio M2R di Reggio Emilia

Sono l'Ing. Monti dello Studio M2R che ha curato la prima parte del Piano Urbano della Mobilità e del Commercio in relazione al componimento di tutti gli elementi del quadro

conoscitivo del PSC di Casalgrande. Questa mattina vedremo nello specifico questi elementi e, a seguire, anche quelli che sono gli obiettivi principali e le linee strategiche generali derivanti dalle questioni nate in sede di approfondimento e di analisi. Passo direttamente agli argomenti.

Il quadro si compone di una relazione illustrativa e di una serie di tavole tematiche che sono andate ad analizzare le questioni fondamentali per il quadro dei trasporti, della mobilità in senso generale per il Comune.

Quindi il primo capitolo - vado molto velocemente per passare poi agli argomenti - riguarda la struttura territoriale, quindi il suo inquadramento generale, le caratteristiche demografiche e occupazionali che interessano di più il sistema della mobilità e i poli di attrazione all'interno del Comune.

Un secondo capitolo riguarda la domanda di mobilità, quindi sono stati indagati tutti gli elementi, quali gli spostamenti giornalieri, la ripartizione modale di questi spostamenti e anche gli assetti di traffico legati ai rilevamenti effettuati sulla rete stradale sia tramite dati acquisiti dalla Provincia, sia tramite dati rilevati e aggiornati, soprattutto perché all'inizio è stato costruito il quadro conoscitivo quando ancora la nuova Pedemontana non era aperta, per cui si erano fatte alcune simulazioni, alcune previsioni, e proprio negli ultimi mesi si è proceduto invece proprio ai rilevamenti di traffico reali, ad ormai un anno dall'apertura, in modo tale da verificare anche le previsioni e cercare di avere delle considerazioni molto più calzanti.

Il terzo capitolo ha poi riguardato l'esame dell'offerta infrastrutturale, quindi tutto quello che riguarda la maglia portante a livello stradale, a livello di trasporto pubblico, a livello ferroviario. Il rilievo e l'indagine sulla sosta, in particolar modo per il Comune capoluogo che diventa sempre più il centro più importante a livello urbanistico del capoluogo, il sistema dei percorsi ciclopedonali, la rete dei servizi di trasporti.

Un capitolo particolare è stato quello dell'incidentalità con la localizzazione e la mappatura di tutte le situazioni più gravose legate ai rilievi fatti attraverso i vigili urbani. In più, alla fine è stata quindi realizzata una carta completa di tutte quelle che sono le criticità e i temi rilevanti da sviluppare nelle fasi seguenti di pianificazione.

Qui c'è l'elenco in generale delle tavole che sono correlate ai capitoli che vi ho elencato. Adesso procederemo a vedere nello specifico i temi affrontati.

Dichiarando già qual'è il punto di arrivo su cui ci si è orientati nell'analisi delle questioni fondamentali, l'obiettivo principale è stato quello di unire l'efficienza delle infrastrutture per la mobilità, in special modo tutti i guadagni realizzabili tramite l'apertura della nuova Pedemontana, che risulta un elemento strategico e fondamentale che cambia quelli che sono gli equilibri della mobilità a Casalgrande, per riuscire, in accordo con gli obiettivi del PSC, a trasformare da una parte il vecchio tracciato della statale in una strada locale con forte qualità legata alla permeabilità, per cui riuscire a togliere un annoso problema di separazione problematica di diverse frazioni, soprattutto migliorando quello che è uno dei temi fondamentali, che è la sicurezza e anche ovviamente la salubrità dei luoghi centrali legati ovviamente, come vedremo, a forti componenti legati ad incidenti e ovviamente al traffico pesante che prima soprattutto caratterizzavano il vecchio tracciato.

Cercherò di scorrere abbastanza velocemente le slides, partendo da un inquadramento generale. Come sapete, Casalgrande si colloca in una zona dove il sistema infrastrutturale è fortemente condizionato e forte, legato al distretto ceramico; ovviamente nelle caratteristiche principali delle direttrici est-ovest pedemontane, e nord-sud che collegano la zona collinare con i nodi principali sulla Via Emilia e, ovviamente, come si vede anche nella carta nelle parti tratteggiate relative alla viabilità di interesse nazionale, c'è il tema molto importante dell'estensione della Brennero fino a Sassuolo

con le opere correlate, tra cui tra le più importanti, anche per Rubiera, il passante della Via Emilia.

Quella che vi indico è una delle prime tavole che abbiamo redatto, è stata funzionale ad evidenziare le questioni che dicevo prima, cioè Casalgrande si è sempre caratterizzata per una situazione; andando a vedere ora più nello specifico, più da vicino la carta, da un alternarsi in giallo delle zone prevalentemente residenziali e in viola delle zone prevalentemente produttive, che soprattutto nelle zone legate alla statale in prossimità del confine tra la frazione di Boglioni e Casalgrande Alto, è caratterizzata da un sistema in viola che spesso trancia o alterna o sostituisce il tessuto residenziale. Ancora più evidente lo si ha su S. Antonino dove ovviamente, nella zona evidenziata, si vede questo alternarsi delle zone a destinazione diversificata. Nel tempo comunque il PRG ha già lavorato, perché comunque l'elemento fondamentale era quello di trasformare con ben 18 aree di trasformazione molti di questi tessuti per riordinare ciò che era produttivo e separarlo da ciò che erano i centri di frazione. Ad esempio, per farvi alcuni zoom, se si va a vedere quella che è la situazione a Casalgrande, noi vediamo fondamentalmente che lungo la vecchia statale abbiamo queste situazioni alternate che producono situazioni di questo tipo; cioè dove zone produttive o anche di magazzino delle merci, si alternano, si fronteggiano con zone residenziali, zone commerciali, con diversi innesti sulla viabilità, che fino a poco tempo fa era anche la viabilità principale di attraversamento, non solo di accesso. Questa è un'altra situazione, qui vediamo che addirittura avremmo due zone di trasformazione (ZT) fronteggianti, qui c'è già il cantiere che riguarda una di queste ZT che è in corso di trasformazione. Qui abbiamo un'altra situazione che evidenzia questo concetto, al di là magazzino ceramico, ZT anche questa, e di qua zone commerciali e residenziali.

Stessa situazione ancora più forte su S. Antonino; questa situazione è bene evidenziata

dal punto 1 e dal punto 2, perchè nel punto 1 abbiamo due zone, anche queste ex ZT, che fronteggiano tutto l'abitato di S. Antonino, e nella zona 2 un altro deposito ceramico, che è esattamente nel centro di S. Antonino. Come vedete, considerando le zone blu che sono quelle relative ai servizi, abbiamo praticamente che questo sistema va a condizionare anche l'accesso a scuola, a campi sportivi, a zone di interesse pubblico.

Questa è l'immagine della zona 1 di cui dicevamo prima, sempre con queste situazioni; questo è il centro di S. Antonino.

Veggia: ovviamente anche questa è una frazione che a livello di mobilità soffre soprattutto per quello che può essere un tema di mobilità e di accessibilità completa, quindi per tutti i tipi di utenti, sia dall'automobilistico, al trasporto pubblico, bici, pedonale, proprio per anche le intersezioni di più elementi di infrastrutture importanti, perchè abbiamo comunque l'ex statale che va sul ponte vecchio, che qui si va ad unire con il tracciato FER Reggio-Sassuolo, con uno spostamento praticamente a destra e a sinistra del tracciato FER, per cui praticamente la strada prima passa sopra, poi passa sotto alla ferrovia; quindi, sempre realizzando situazioni di forte difficoltà sia in termini di sicurezza, che di permeabilità delle zone.

Alcuni cenni, molto brevemente perchè si sono già visti nelle sedute precedenti che riguardavano la struttura sociale: chiaramente Casalgrande ha avuto nell'ultimo periodo dei forti incrementi di popolazione, soprattutto dovuti ad un fenomeno migratorio, con bassi tassi di migrazione straniera e più legata al territorio e ai Comuni contermini.

Questa è un'altra slide che mette a confronto il Comune di Casalgrande con gli altri del comprensorio: l'elemento del saldo migratorio che ha avuto questa forte impennata soprattutto nell'ultimo periodo, e la distribuzione poi anche della popolazione che ha il suo ruolo all'interno del sistema della mobilità con la concentrazione di più del 40% della popolazione nell'ambito di Casalgrande-Casalgrande Alto, che cominciano a

saldarsi grazie anche ai sistemi delle zone di trasformazione in un'unica realtà, ed anche la forte crescita di Salvaterra che è più spostata rispetto all'asse della Pedemontana.

Si sono analizzate anche le previsioni del PSC, intese come proiezione anche della popolazione per i tre diversi ambiti individuati dal PSC, quelli di Casalgrande, Casalgrande Alto e Dinazzano, Salvaterra-San Donnino, e l'altro borgo di S. Antonino-Veggia-Villalunga.

In questa diapositiva vorrei farvi notare, anche in proiezione delle previsioni del PSC, come ulteriormente dalla situazione attuale, dove sul tracciato della statale ci sono ancora questi sistemi alternati che prima vedevamo nelle fotografie sulla statale, come è la prevalenza di tessuto residenziale o comunque estraneo al produttivo porterà ad ottenere una situazione su Casalgrande più omogenea e più polarizzata dal punto di vista residenziale, separando le zone di carattere produttivo e artigianale.

Passando in rassegna gli elementi più propri della mobilità, dal punto di vista degli spostamenti giornalieri, il Comune ha un saldo negativo in quanto è prevalente il traffico in uscita rispetto a quello in entrata. Andando ad analizzare territorialmente si può andare a vedere come i Comuni limitrofi, soprattutto legati all'asse tra Scandiano e Sassuolo, coprono il 77% di questi spostamenti in entrata. Scandiano è il Comune che maggiormente entra a Casalgrande; secondariamente gli altri due Comuni sono Castellarano e Sassuolo, e marginalmente le zone di Reggio e della collina. In entrata qui ci sono i valori, che nel grafico a destra sottolineano la questione, dal punto di vista trasportistico gli elementi principali. Questo è il 2001 perchè ai tempi era questo disponibile, ma vale il discorso delle scorse sedute, per cui ovviamente andranno poi aggiornati il più possibile.

Adesso non prendiamo gli ultimi anni perchè ovviamente stiamo parlando di una situazione che è in evoluzione, però, rispetto al 2001, se si tiene conto degli incrementi

del 30%, che però probabilmente sono distribuiti su tutto il distretto, i dati del 2001 probabilmente come proporzione non cambiano molto. Per lo meno, se noi confrontiamo l'esperienza, se si confrontano i dati del censimento 2001 con il precedente, ovviamente i numeri assoluti cambiano moltissimo, le proporzioni più o meno no. Diciamo però che nell'ultimo decennio sono cambiati un po' di schemi).

Riprende Ing. Luca Monti - Studio M2R di Reggio Emilia

Per esempio, per aiutarci in questa compensazione, sono stati fatti negli ultimi mesi anche dei rilievi al cordone, soprattutto in ingresso e uscita dal Comune, proprio per avere una stima anche più attendibile di quelli che sono alla fine gli scambi effettivi, poi giustamente, anche per compensare questa cosa. Anche perchè poi ci troviamo in un periodo in cui stanno saltando molte proiezioni, per cui sicuramente è il momento più necessario per avere l'aggiornamento di questi dati.

In uscita, invece, sempre parlando in termini generali, poi da approfondire, la direzione principale, come era prevedibile, è quella di Sassuolo, con sempre i Comuni di cintura in una proporzione diversa come elementi più attrattori degli spostamenti da Casalgrande in esterno, quindi Reggio che acquisisce qui un ruolo importante; Sassuolo e Fiorano rimangono nel loro ruolo; Castellarano è un Comune che dà più a Casalgrande rispetto a quello che riceve in termini di spostamenti, e Scandiano che anch'esso ha il suo ruolo. In questo senso comunque si vede che le proporzioni sono sempre quelle, cioè sono sempre intorno all'ordine del 70% gli spostamenti verso i Comuni limitrofi, nell'arco poi di quelli che sono i Comuni che stanno sull'asse della Pedemontana in sostanza, a parte Reggio Emilia.

Un dato importante, sempre da dover aggiornare, ma penso che questo sia sicuramente confermato, è il ruolo della distribuzione modale degli spostamenti, per cui se noi andiamo a confrontare ad esempio Casalgrande con la media provinciale di Reggio

Emilia, l'elemento che balza all'occhio è lo spostamento a piedi o in bici, che è del 50% inferiore; mentre quello dell'utilizzo del trasporto pubblico è in linea. Di conseguenza questa parte è "mangiata" dal trasporto privato.

Ovviamente, come vedremo, e come il piano cerca di fare, è quello di cercare di potenziare, di riqualificare, spostare, mettere in sicurezza le modalità di trasporto in bicicletta e pedonali, proprio per colmare questo gap che è dovuto alle situazioni che tutti conosciamo, che però adesso sono cambiate grazie all'apertura della nuova Pedemontana, alle trasformazioni e agli spostamenti delle zone industriali ora e anche in futuro.

Una questione, devo dire nodale, sarà quella di riuscire, come vedremo, perché il sistema di questi collegamenti ciclopedonali sono estremamente frammentati a Casalgrande, di metterli in sinergia con il sistema del trasporto pubblico in modo tale da creare, anche in linea con le direttive dei piani provinciali, quella intermodalità, quella possibilità di scambio tra il trasporto pubblico e lo spostamento alternativo a quello dell'auto nella maniera più ottimale possibile. Ovviamente il motivo degli spostamenti in uscita prevalentemente è legato a motivi di lavoro e, ancora più forte, per quello in entrata, pare il 92% degli spostamenti totali. Qua ci sono alcuni grafici che riguardano gli spostamenti da e verso Casalgrande, sempre le percentuali, legati ad esempio all'entrata a Scandiano e in destinazione Sassuolo. Andando ad analizzare quella che è l'infrastruttura che deve rispondere a questa domanda, diciamo che la maglia principale ovviamente di Casalgrande è costituita dalla direttrice pedemontana est-ovest con il nuovo tracciato; la vecchia statale, la vecchia SP 467 che viene declassata a strada comunale, e ovviamente l'asse nord-sud della SP51 e della 486 che va a Castellarano.

Sono stati poi monitorati tutti gli assi principali a livello est-ovest e nord-sud a livello locale, Via Statutaria, la Via per Casalgrande, Via Berlinguer per quello che riguarda il

by-pass su Casalgrande.

Passando brevemente in rassegna la struttura, vorrei soffermarmi su quelle che sono le evoluzioni in corso, cioè le opere soprattutto legate allo scalo, cioè tutti i by-pass per la chiusura dei passaggi a livello. Questi sono estremamente determinanti e positivi negli obiettivi che prima dicevamo.

Nella carta sono evidenziati tre punti significativi; uno è il sottopasso in realizzazione di Via Santa Rizza, che rende indipendente quindi l'accesso a Casalgrande dalla vecchia statale, nonché dall'innesto della Pedemontana, per cui questo tende a diventare il nuovo accesso principale a Casalgrande e a girare - come vedremo dopo nelle strategie - il sistema di accessi al centro, perché al momento con questa nuova direzione l'accesso soprattutto da direzione Scandiano avverrà da questo luogo e poi sarà portato ad entrare da Via Marx e da Via Canaletto, quindi con un ingresso più diretto, un ingresso nord e non più sud. A sud rimane comunque l'ingresso per la direzione da Sassuolo, che è sempre in corso di realizzazione con il sottopasso che va a by-passare la stazione di Casalgrande centro, e qui verrà chiusa Via Moro in corrispondenza del sottopasso. Questo è un altro elemento che andrà a condizionare ovviamente anche la struttura della mobilità di Casalgrande perché comunque questa zona tenderà - quindi la parte tra la statale e la ferrovia - ad essere più legata alla zona di trasformazione, quindi a Casalgrande Alto. Altra operazione in corso è quella della bretella che congiunge Via 1° Maggio con l'innesto della variante di Salvaterra, questo permetterà anche di scaricare meglio il traffico che in direzione Rubiera non passerà più per Via 1° Maggio e quindi in centro a Salvaterra.

Qui ci sono alcune simulazioni di dati 2006 e 2012, sono le due situazioni estreme, nel senso però che ci danno bene un inquadramento sotto stress per motivi diversi della situazione delle strade a Casalgrande. In sostanza, questo è il 2006: il tracciato della

nuova Pedemontana è considerato scarico, cioè non utilizzato. Ovviamente i punti più stressati risultavano quello centrale della statale e il nodo, soprattutto nell'attacco sulla SP51 del ponte nuovo e ovviamente anche del ponte vecchio, soprattutto anche legato sia a Via Radici Nord, che alla strada provinciale.

Questi sono alcuni dati sempre legati ai flussi di traffico, che fanno sempre vedere i punti maggiormente toccati dal traffico. Era stata fatta una stima, una simulazione nell'apertura della Pedemontana e su questa si era già considerato il fatto di avere come riferimento lo spostamento di tutto il traffico pesante, ma non tutto il traffico leggero, non più del 50%, proprio per stimare quelle che potevano essere le abitudini di traffico e le situazioni non ancora orientate da un piano della mobilità che guidasse il traffico di attraversamento in modo completo sulla Pedemontana e, nonostante questo, facendo operare sistemi in questa maniera, avevamo un buon effetto dell'apertura, perché praticamente tutto il tratto centrale della statale veniva alleggerito in modo sensibile, rimanevano ovviamente situazioni non gestibili da questa apertura, cioè quelle sui nodi dei ponti, soprattutto legate al traffico nord-sud.

Questi sono invece i dati rilevati praticamente lo scorso mese sui tratti principali, sulle sezioni ritenute più significative per stimare quello che era successo dopo un anno dall'apertura, e soprattutto anche con l'aggiornamento, con il cambio di stagione dal 2006 al 2012. Ad esempio, questi sono i dati relativi alla statale in ingresso da Scandiano; come vedete il traffico è sensibilmente calato, si è ridotto di circa il 50%, nel senso che se noi andiamo a vedere quello che è il dato successivo, sempre in ingresso da Scandiano della nuova Pedemontana, questo è il bilancio, a parte lo spostamento di quello che è il traffico pesante e commerciale (il tratto verde e rosso delle stime; questi sono i rilievi del giorno feriale medio monitorato su tutte le ore della giornata, quindi quei picchi che vedete sono dell'ora di traffico massimo). Invece questo è quello che

accade sul ponte vecchio, cioè abbiamo ancora dei forti livelli di congestione, con anche un sensibile quantitativo di mezzi pesanti. Questo è un grafico delle velocità rilevate, in blu sono le velocità al di sotto dei 50 km/h, per cui vedete come c'è una doppia prova della forza di congestione di questo tratto che assorbe ancora giornalmente 11.000 passaggi.

Questa è Via Radici Nord, è un altro elemento; è la strada che scende da Castellarano parallelamente alla provinciale, dove troviamo ovviamente in ingresso e in uscita - ho dimenticato di dirlo, però sono i due grafici delle due direzioni di passaggio - sempre dei livelli di entrata considerevoli, cioè paragonabili a quelli in entrata da Scandiano sulla statale.

Questi sono invece i livelli rilevati sulla provinciale in ingresso e in uscita da Castellarano. Questa è un'altra sezione che è stata posizionata in ingresso a Salvaterra dove i livelli di traffico sono abbastanza contenuti, ma è stato fatto per monitorare anche la direzione da Arceto-Reggio Emilia, che influenza poter sapere sull'abitato. Caso mai dopo potrete consultare meglio questi dati. Questi sono i rilievi ultimi aggiornati sul nodo del ponte nuovo, con rilevamenti di livello di traffico inferiori rispetto ad anni fa.

Cerco di velocizzare un attimo per esporre un po' le ultime parti del quadro conoscitivo.

In funzione di tutto il sistema di traffico è stata poi monitorata e mappata il sistema dell'incidentalità, quindi il problema legato alla sicurezza e a una mobilità che fosse allargata a tutti gli utenti; sono state mappate tutte le vie, sono stati divisi, quindi monitorati la gravità degli incidenti, quindi con e senza feriti, ed è stata realizzata una mappa che mette in evidenza quelle che sono le aree a maggior rischio di incidentalità, e ovviamente troviamo pressoché quasi tutti i tratti della vecchia statale in corrispondenza dell'abitato di Casalgrande e in corrispondenza di Sant'Antonino e il tratto del nodo di passaggio di cui abbiamo parlato prima che ha diverse questioni di pericolosità a

Sant'Antonino e al centro di Veggia. Sono state identificate quelle che sono le vie a maggior rischio, tutto questo è poi entrato nella mappa generale finale che va a identificare tutti gli elementi che devono essere corretti, che devono essere messi a sistema per il piano.

Vi faccio notare solo il fatto che i bollini, rispetto ai quadrati, significano problemi legati a incidenti relativi ad incroci, quindi a innesti; e in rosso la consistenza dei feriti; quindi vediamo come ci siano condizioni abbastanza gravi su questo tratto legate a quelle situazioni che abbiamo visto anche nelle foto precedenti. Abbiamo una situazione anche abbastanza densa sul capoluogo, vedremo poi il perché, soprattutto in corrispondenza della piazza.

Qui, a parte i numeri, vediamo le situazioni pericolose: innesti molto frequenti di carattere diverso legati anche a Sant'Antonino che, come vediamo, si fronteggiano in maniera continua gli ingressi produttivi e residenziali. Questo è anche un altro dei tratti più critici, proprio perché ci sono alcuni punti che sono stati migliorati, però c'è poca permeabilità e una forte prevalenza dell'elemento automobilistico che chiaramente cozza con la presenza anche di molte strutture pubbliche, che quindi sono attrattori di traffici di tipo diverso.

Questa è la situazione, una delle più gravi, di Veggia, con tutto ciò che abbiamo già visto prima, con le intersezioni. Questa è un'altra situazione un po' difficoltosa in centro a Veggia, dove ad esempio la ciclabile non ha delle caratteristiche idonee, per cui in realtà il ciclista sta in strada; dall'altra parte non ci sono le condizioni idonee legate ai percorsi pedonali, per cui si creano situazioni sempre di pericolo. Sono stati mappati poi i numeri legati all'incidentalità. Qua in verde potete vedere la componente dei feriti su via statale, vedete l'incidenza che ha. Qui il tipo anche di scontro, che è prevalentemente quello del tamponamento e dello scontro frontale, su Casalgrande su Via Statale. Poi la

componente delle auto rispetto a quella dei camion, quindi anche con situazioni più o meno disomogenee.

Riguardo al sistema della sosta, sono stati rilevati tutti i parcheggi, la dotazione - come anche nel PSC emerge - è legata ad una dotazione esistente di parcheggio pari a 4,4 mq/abitante, quindi soddisfa in termini di standard le richieste regionali. Sono state mappate le varie aree di sosta, al riguardo c'è tutta la cartografia che le va a descrivere. Vi faccio vedere il lavoro che è stato fatto sul centro di Casalgrande, che è il nucleo più importante, dove si concentra la maggior parte dei servizi e delle attività presenti, questo perché sono stati mappati gli stalli e l'occupazione. Faccio solo notare che in centro abbiamo 440 posti che comunque vengono utilizzati ma non in maniera completa, mentre nei quadranti di bordo, che sono a distanza di 150 m dai centrali, ce ne sono almeno altrettanti che hanno dei livelli di occupazione bassissimi, l'abbiamo fatto perché anche nell'agenda dei temi, nelle relazioni con la cittadinanza emergeva questo tema importante dei parcheggi, anche legati al commercio (questa è ad esempio la piazza centrale di Casalgrande con i livelli di utilizzo che vediamo), però a 150 m c'è questa situazione, quindi c'è una dotazione di parcheggi fortemente inutilizzata. Quindi a Casalgrande c'è pochissima sosta regolamentata, solo in un paio di parcheggi, ecco che allora qua ci sono tutti i dati della mattina e del pomeriggio sull'occupazione dei parcheggi; ma quello che abbiamo voluto fare è di monitorare la tipologia di occupazione di quelli centrali, cioè di quelli più utilizzati. Il dato che emerge, se guardate la parte retinata, è che la sosta lunga, cioè di chi arriva e lavora in zona, quindi parcheggia e lascia la macchina parcheggiata tutta la mattina e/o al pomeriggio, ma soprattutto la mattina, è preponderante, in generale è pari al 60-70% di tutti i parcheggi. Di conseguenza, un elemento fondamentale del piano sarà quello di regolamentare la sosta in modo diverso, non a pagamento perché non ci sono le dimensioni, o comunque

non ci sono condizioni tali che sembrano supportare il pagamento, ma si possono fare poi anche dei test, nel senso di provare con l'Amministrazione situazioni diverse, ma per spingere a 150 m (adesso fate voi la considerazione) buona parte di quella sosta prolungata per avere molta più dotazione anche per il commercio per la sosta breve o per la sosta media nelle zone più centrali. Questi, ad esempio, sono i parcheggi fondamentali, vedete come prevale sempre la sosta lunga.

La rete ciclopedonale: diciamo che è la questione fondamentale delle tavole di rilievo, avendo monitorato quelle che sono le relazioni in rosso, ci sono gli elementi dei servizi pubblici, scuole, elementi attrattori principali, il sistema della residenza e produttivo, vediamo come la struttura è altamente frammentata tra rami esistenti e rami in corso di realizzazione o progettazione. Quindi uno degli obiettivi è stato quello di mettere a sistema questa rete, anche in collegamento con quelle che sono le linee direttrici della struttura anche sovracomunale. Qua vediamo ad esempio la situazione tra Casalgrande Salvaterra, vediamo come soprattutto nel centro gli elementi di connessione con i punti principali, che possono essere sia la stazione che le scuole, vi sia fondamentalmente l'assenza di un reticolo coordinato.

Strada statale: abbiamo colto proprio anche il ciclista che si è avventurato, questa è una di quelle situazioni che ci rendono conto di quel dato che diceva che la ciclopedonalità è l'elemento basso; ne vediamo delle altre, siamo passati, abbiamo rilevato tutte le situazioni. Qui ad esempio anche la questione del collegamento tra le frazioni; qui siamo nel tratto tra Casalgrande e Dinazzano; oppure anche negli stessi centri dove vi sono condizioni anche di inutilizzabilità. Questa è Via Gramsci che dovrebbe connettere il centro con la stazione, abbiamo alcune situazioni di questo tipo: zone pedonali che si interrompono prima della fine effettivamente della zona che dovrebbe avere una priorità pedonale. Qui vedete Salvaterra dove ad esempio anche in situazioni di strade centrali il

ruolo della ciclopedità è assolutamente marginale rispetto a quello stradale. L'interruzione dei collegamenti lascia Salvaterra alle spalle di Casalgrande. Qui ci sono situazioni anche poco sicure, vedete tutti quegli elementi che devono fare da protezione perché ci sono tutti gli innesti di strade laterali. Questa, ad esempio, è la ciclopedità di Dinazzano che qui proprio muore. Qui ci sono anche situazioni di barriere architettoniche e di accessibilità.

Questa è un'altra carta che invece apre un altro tema, quello della relazione della ciclopedità con anche il sistema ambientale, quindi è della valorizzazione del tema non solo dei collegamenti, quindi casa-lavoro, casa-scuola, ma anche quello che va ad innestarsi nel tema del tempo libero, ma più che altro effettivamente nella scoperta di quelli che sono i temi e i valori ambientali di Casalgrande che, anche a livello in generale di visibilità, è più identificato con il sistema produttivo che non ambientale. In realtà, dall'asta del Secchia, al sistema della pianura con la tenuta Spalletti, a tutta la pedecollina, Casalgrande ha dei valori da sviluppare proprio anche in legame con il tema della ciclopedità.

Qui sono evidenziati tutti gli elementi principali del sistema ambientale. Si è rilevato anche quello che è il sistema del trasporto pubblico su ferro e su gomma, andando a mappare tutto il sistema delle linee e delle fermate. Ci sono alcuni dati legati agli abbonamenti che ci sono stati forniti da ACT e Seta con il 20% degli abbonati che si sposta internamente al Comune e il 66% ancora si sposta verso Reggio, dato che può darci alcune indicazioni. In alcuni punti risulta evidente che le linee hanno una copertura limitata e ristretta alle sole fasce orarie; è stata chiaramente rilevata anche la copertura temporale delle corse. I tracciati hanno una copertura adeguata; quello che probabilmente può essere il punto critico è la qualità delle fermate, perché o sono degradate, o non sono evidenti, per cui il servizio pubblico, non dico per una questione

di estetica, dico per una questione di valore, deve essere migliorato; se le fermate hanno una certa qualità, sono visibili, hanno una certa attrattiva, vengono spesso considerate un elemento da includere nelle proprie abitudini. Voglio fare soltanto un esempio: questa dovrebbe essere la fermata centrale a Casalgrande, questa è la zona pedonale centrale di Via Canale, prima ci sono tutti i parcheggi, la palina è là in fondo molto nascosta. Quindi, ad esempio, una delle proposte è quella di riuscire ad avere una fermata centrale più importante, più visibile, con delle caratteristiche un pochino più moderne. Questa, ad esempio, è la provvisoria dovuta agli interventi sul by-pass della stazione, nell'attuale situazione la stazione è ovviamente molto condizionata anche dai lavori del sottopasso. Quella che vi indico è quella di Sant'Antonino, dall'altro lato c'è la fermata dell'autobus, c'è una panchina normale da giardino e la palina. Questa è quella di Salvaterra, anche questa è assolutamente invisibile. Questa è una situazione sempre su Salvaterra da Via San Lorenzo.

Andiamo anche a vedere velocemente l'elemento dei flussi legati al distretto ceramico che sono una componente importante. Anche questi sono dati 2008 legati a Confindustria Ceramica; quello che mi interessa sottolineare è ovviamente la componente su ferro e su gomma e soprattutto quella che è l'incidenza sul Comune di Casalgrande dove sono stimati generati 200 passaggi/giorno di veicoli merci, e un'importante quota di questi flussi è legata ad operazioni interne al distretto dovute chiaramente anche alla esternalizzazione di diverse attività legate alla ceramica.

Questo, che vedremo dopo dettagliatamente, è uno schema della ripartizione dei flussi delle merci in entrata verso il distretto, in grigio è quello su gomma, in rosso quello su ferro. Questo è lo schema in uscita. Allo stesso tempo qui abbiamo i dati relativi a movimenti interni e la loro quota, la loro pesantezza a livello di spostamenti totali.

Abbiamo anche analizzato quelli che sono i dati relativi allo Scalo con lo stato del 2004

dove avevamo delle quote di un certo tipo per quanto riguarda sia le merci in entrata che in uscita. Poi andando ad analizzare invece tutti i dati regionali aggiornati al 2009, forniti dalla stessa Società FER, abbiamo tutte le percentuali negative legate al trasporto dovute alla situazione contingente economica, dove ad esempio anche la "Dinazzano Po" perde il 35%; sono stati anche riportati i dati di traffico sia in arrivo che in uscita del 2008 e 2009, vedete in entrata i cali dei volumi delle materie prime per la ceramica, e le analisi invece dei vagoni partiti sempre con percentuali significative sui cali, non tanto quanto quelli in entrata.

Vorrei arrivare il prima possibile ai temi e alle strategie. Come avevamo detto, il concetto principale è quello di aprire la mobilità ad un'accessibilità legata alle persone, quindi all'autonomia di movimento per tutte le tipologie di utenti, soprattutto per quelle situazioni molto critiche che abbiamo visto legate alla statale e soprattutto nei centri abitati; massimizzare al contempo, grazie a questa cosa, l'efficienza delle infrastrutture e in questo senso chiaramente lavorare in funzione del miglioramento della sicurezza generale.

Questa è la carta generale che si è poi costruita con tutti i temi e le criticità principali relative ai temi del quadro conoscitivo che abbiamo analizzato. Vedete ad esempio l'individuazione di tutti i tratti pericolosi, le situazioni anche di incrocio non adeguate, i tratti più importanti dell'incidentalità, i temi insomma più rilevanti.

Parlo subito della valutazione del terzo ponte prima di addentrarmi in altri temi, essendo un tema che ha una scala ovviamente sovra comunale.

Questo tracciato è una valutazione tecnica che riguarda un discorso che era stato richiesto dall'Amministrazione soprattutto in funzione degli assetti e delle situazioni che avevamo soprattutto nel 2005 e nel 2006 dove c'erano ancora concentrazioni di traffico importanti. L'intenzione di questo tema è soprattutto quello di cercare di stimolare uno

studio, quindi una concertazione effettiva di carattere interprovinciale su tutto il tema trasportistico che c'è sull'asta del Secchia, soprattutto in funzione delle esigenze e le situazioni di carattere regionale. Il tracciato che noi avevamo individuato è un tracciato che ha alcune caratteristiche ed è fondamentalmente basato sulla valorizzazione e sulla strategicità del collegamento all'altezza della variante di Salvaterra in corrispondenza di quella che è la futura previsione di APEA di Casalgrande, in prossimità dell'unica area di livello sopra comunale, a livello industriale, anche rilevata dal PTCP per Casalgrande. Questo collegamento avrebbe le condizioni più aperte in termini di passaggio, ma soprattutto andrebbe a mettere in connessione quell'elemento dell'APEA con le previsioni dell'altra sponda del polo logistico di Sassuolo che si trova sul lato opposto, che si vede indicato sulla mappa infrastrutturale principale collegando quella di Casalgrande con quella di Sassuolo. Ora è ovvio che alla luce dei rilevamenti e delle condizioni rilevate al 2012, questo è un elemento di cui si chiede di tenere conto come alternativa, come elemento di indagine, in uno studio che però metta al centro le questioni della mobilità tra i due Comuni, soprattutto alla luce anche della nuova bretella autostradale. Qui si vede il collegamento, sovrapponendo la nostra carta con quella del PSC di Sassuolo, vedete in azzurro il polo di Sassuolo. E' ovviamente scontato che queste cose sono collegate, nel senso che è anche il polo logistico stesso che darebbe una possibile legittimità allo studio dell'operazione, perché poi ovviamente c'è bisogno di uno studio molto più approfondito e molto più allargato, di vasta scala, per la questione. È ovvio che i livelli di traffico sono soprattutto anche - ed è giusto affrontare l'argomento - più intensi a monte, quindi come abbiamo visto anche con l'inserimento della nuova Pedemontana, gli ingressi Castellarano, Via Radici, la Strada Provinciale assorbe, quindi tutti e due i ponti vengono fortemente stressati dal traffico soprattutto in arrivo dalla collina, anche perché il traffico stesso della parte Sassuolo

arriva da lì, quindi si somma tutto in quel punto. Vedo che il rappresentante di Sassuolo ha una espressione abbastanza perplessa, però il discorso l'abbiamo messo all'inizio, poi non ne parleremo più, è di stimolare assolutamente la questione, perché penso che anche Castellarano abbia motivi per trattare l'argomento, anche se al momento le condizioni di traffico, ad esempio sul nodo del ponte nuovo, sono accettabili.

Questa è l'APEA che corrisponderebbe al punto di collegamento. Anche perché obiettivamente, come tracciati, a sud rispetto a questo, incontriamo poi diverse condizioni negative dovute alla saturazione del costruito, che costituiscono una barriera ulteriore a questi tipi di ragionamenti.

Vado avanti sugli altri elementi, poi dopo vedremo un po' il tutto.

In sostanza, quello che vi dicevo prima, quindi massimizzare l'efficienza della nuova Pedemontana rispetto alle previsioni del PRG che vedevano anche questo tipo di collegamento rispetto al quale l'attacco della nuova Pedemontana è già predisposto come piano della mobilità in relazione alle trasformazioni che avverranno in questa zona, l'unica previsione che ci si sente di proporre è quella di un collegamento da attuarsi attraverso poi la realizzazione delle zone di trasformazione in questa zona, di un attacco alla nuova Pedemontana dalla direzione Sassuolo, in modo da sfruttare al massimo in questa direzione l'entrata da Scandiano (questa è l'entrata da Sassuolo), per ottimizzare quindi gli utilizzi di mobilità di attraversamento e di uscita dal centro urbano principale del sistema viabilistico.

Il declassamento e la riqualificazione della SP 467 chiaramente anche in linea con le esigenze e le prospettive del PSC, quindi è quello di andare poi ad agire con la riqualificazione e la modifica delle sezioni stradali con attraversamenti in sicurezza; in molte situazioni ci sono anche le condizioni per poter avere una corsia multifunzionale in modo tale da avere sia i passaggi che anche ovviare ai problemi legati agli innesti e

alle intersezioni. La stessa questione su Sant'Antonino, quindi passando da situazioni in cui ci sono sezioni stradali molto importanti e a volte neanche la sezione legata al ciclopedonale, portarsi anche su condizioni ovviamente più permeabili, più legate alla possibilità di una condizione migliore e più urbana delle sezioni. Quindi, situazioni come questa, e soprattutto, la questione importante è che questi tratti, che sono quelli nevralgici, sono proprio quelli che coincidono con le ZT, quindi gli interventi di trasformazione potranno anche essere lo strumento attraverso il quale la pubblica amministrazione realizza questo cambiamento, questo cambio di marcia della mobilità.

Altra situazione sempre da convertire in questa maniera, in modo tale da completare la sezione stradale, di attraversamento in modo corretto, risolvere situazioni di questo tipo.

Ovviamente saranno da introdurre una serie di porte urbane che segnalano, perché al momento non è chiaro il passaggio tra extraurbano e urbano, quindi - come la manualistica insegna - inserire chiaramente gli elementi fondamentali che vanno a definire, quindi chiarificare i vari passaggi a 70, a 50, fino a zona 30, per quelle che sono poi le zone più interne all'edificato. Questa è una delle situazioni classiche, è l'entrata di Casalgrande.

Poi l'individuazione della stessa cosa per Sant'Antonino, per la Veggia, per Salvaterra.

Poi l'inserimento di aree a priorità pedonale (queste io le scorro velocemente), sono quelle zone in verde più ampie dei centri storici, dei nuclei fondamentali, dove va aumentata la permeabilità ciclabile e pedonale e data priorità al pedone; l'abbiamo però chiamata priorità perché diciamo di non voler chiudere completamente al traffico il centro, perché comunque sono centri minori, piccoli, che hanno bisogno di una quota di passaggio, però deve essere un passaggio in cui chiaramente la situazione sia sempre più mista possibile, in modo tale che l'automobile abbia la chiara sensazione di entrare in una situazione in cui è la pedonalità l'elemento principale, sia in termini di sicurezza che

in termini proprio di lavoro per il centro; quindi ampliare da quello che è il sistema pedonale che è stato realizzato, con determinate accorgimenti perché vi sono ancora alcune questioni che non funzionano, però andare ad operare in questo senso anche tramite - come è già stato detto e come c'è già una seduta al riguardo - con il lavoro sull'ambito di riqualificazione centrale, con il progetto del neo urbano, che mira proprio ad un cambiamento in tal senso delle strategie e delle situazioni centrali. Alla stessa maniera per Salvaterra per risolvere questioni di questo tipo, e soprattutto anche per Sant'Antonino con la zona di trasformazione ZT.15, che è l'elemento anche di volano per risolvere questioni. Ad esempio, anche quella in basso a destra è una strada che ha una sezione amplissima e su cui insiste una scuola e spesso si verificano problemi di sicurezza non indifferenti in quel tratto.

Poi la questione della riqualificazione delle stazioni; per Casalgrande si è individuata un'area in corrispondenza della stazione e in collegamento con il sistema di accessibilità alle scuole medie con un perimetro, che è un elemento anche qui su cui operare per raggiungere, per massimizzare gli obiettivi legati all'interscambio e al legame tra la mobilità pubblica e i servizi.

Questa è la carta di progetto del sistema delle ciclopedonali, si vede il completamento con la realizzazione dell'anello proposto anche in termini di PSC, il collegamento tra le varie frazioni e il miglioramento e il completamento dei collegamenti anche interni alle singole frazioni per collegare i vari servizi.

Questa è l'ulteriore carta del sistema delle ciclabili in relazione alle situazioni paesaggistiche, con l'individuazione di alcuni anelli tematici legati alle diverse zone territoriali e quello legato all'asta del Secchia.

Nel sistema del trasporto pubblico, come dicevamo precedentemente, è necessario cercare ovviamente di dare più forza, più dignità almeno alle fermate principali nodali.

E per il sistema della sosta, riuscire chiaramente ad ottenere, parlando più in preciso di Casalgrande, di portare quindi la sosta minima in una fascia tra i 350 ai 200 metri dal centro, andando quindi a razionalizzare e a massimizzare gli effetti con l'esistente, quindi riuscendo a mettere a regime l'effettivo parco parcheggi disponibile su Casalgrande.

Direi di avere finito per quanto riguarda gli elementi della mobilità.

Stefano Giovannini - Vice Sindaco

Ringrazio l'Ing. Monti per l'esposizione. Prima di passare alla successiva analisi del Piano Urbano del Commercio, lascio naturalmente la parola agli intervenuti, quindi a qualche momento di dibattito, se si vuole e necessita naturalmente intervenire.

Dott. Giovanni Rinaldi – AUSL Distretto di Scandiano

Vorrei capire meglio rispetto al ragionamento del terzo ponte, che è stato presentato come una rassegna di argomenti per stimolare un confronto tra le amministrazioni nelle due province dei Comuni rivieraschi. Quindi in quale modo si rapporta il contenuto del PSC a questo tema?

Ing. Luca Monti - Studio M2R di Reggio Emilia

Il PSC raccoglie questo indirizzo, penso però che lo raccolga come un elemento strategico.

Dott. Gianpiero Lupatelli – Studio CAIRE di Reggio Emilia

Il terzo ponte è nato come riflessione dentro il PSC, è nato come riflessione naturalmente centrata su Casalgrande, ma centrata anche alla comprensione del sistema del distretto ceramico in termini più ampi. Non è una proposta del PSC, che naturalmente non ha tutti gli elementi per poterla fare, se non il fatto di sostenere che dal punto di vista del senso del disegno territoriale ci sta, leggendo appunto anche quello che accade al di là del Secchia, ma è evidente che anche per questa sua natura

istituzionale peculiare, il distretto ceramico sconta la fragilità delle previsioni e della disponibilità di strumenti di valutazione adeguati alla complessità e alla portata del suo significato. E in qualche modo rischia di essere un'area relativamente periferica della pianificazione della mobilità delle due province, interessata naturalmente per il rilievo delle questioni che si agitano dentro il distretto da progetti politico-infrastrutturali anche importantissimi, pensiamo a tutti quelli legati alla bretella, collegati ai sistemi degli scali ferroviari ecc., ma che non hanno mai avuto, se non in tempi antichi e sostanzialmente disancorati dalla pianificazione territoriale di oggi, un sistema adeguato di valutazione e di monitoraggio delle condizioni della mobilità. Dunque, il terzo ponte nasce nel PSC come "una provocazione", l'idea di una cosa che ci può stare, ma naturalmente l'idea di una cosa che può essere decisa solo attraverso un elemento di pianificazione concertata tra le due province. Peraltro è necessaria per più di una ragione, visto che le due province disegnano ciascuna nel territorio dell'altra una questione rilevante che è la connessione ferroviaria tra Dinazzano e Marzaglia. Diciamo quindi che il terzo ponte si aggiunge ad un'istanza che il PSC non può che ribadire con molta forza che l'assetto della mobilità di quest'area non possa essere governato soltanto, per quanto positivo e ambizioso, da un Piano della mobilità urbana di Casalgrande, ma da un Piano della mobilità urbana del distretto ceramico, che mi sembra una urgenza evidente agli occhi di tutti. Voglio dire che il discorso dell'evoluzione dei flussi di traffico pesante legati alla crisi, non modifica sostanzialmente, perchè il disassamento tra l'importanza di questo sistema urbano e il livello di organizzazione, più ancora che di dotazione dei sistemi di trasporto e di mobilità dell'area, è un handicap che ci portiamo da stagioni antiche, che credo ci dovrà vedere impegnati per più di un lustro negli anni a venire, per risolvere, per trovare soluzioni che non necessariamente implicano delle opzioni infrastrutturali pesantissime,

che però richiedono sicuramente un'intelligenza cospicua nella gestione del sistema.

Stefano Giovannini - Vice Sindaco

Ringrazio il dott. Lupatelli per il chiarimento.

Propongo di passare a questo punto al Piano Urbano del Commercio per dare spazio all'ulteriore argomento in calendario. Quindi lascio nuovamente la parola all'Ing. Monti per l'illustrazione del relativo elaborato.

Ing. Luca Monti - Studio M2R di Reggio Emilia

Anche per questo quadro conoscitivo per il commercio, strutturato dal punto di vista espositivo come il precedente, vi do velocemente l'indice degli elaborati, dei capitoli che hanno costituito l'indagine, dal quadro normativo ai caratteri strutturali del sistema dell'offerta commerciale, dove è stato inquadrato il sistema commercio in sede fissa su aree pubbliche e la sua classificazione dimensionale dei punti vendita, lo stato di attuazione del PRG, e l'indagine fino alla scala delle frazioni, per avere un monitoraggio, quindi un quadro effettivamente reale di tutte le singole frazioni, anche in funzione dell'elaborazione di futuri progetti di valorizzazione commerciale che tengano conto delle caratteristiche peculiari di entità e di fragilità e di potenzialità delle singole aree. Ovviamente è stato analizzato anche tutto quello che è il sistema degli esercizi pubblici, o comunque di altre attività sinergiche al commercio che chiaramente compongono i sistemi commerciali esistenti. È stata poi monitorata anche quella che è proprio la struttura fisica, dove si collocano le attività, proprio per andare a capire quelle che possono essere effettivamente le strutture commerciali effettive che possono avere uno sviluppo rispetto ad altre più marginali, quindi per vedere anche quelle che sono le caratteristiche anche dei centri urbani più idonei al loro sviluppo. Anche in questo caso, analizzando le varie tematiche, è stata ricomposta una carta generale dei temi delle criticità legata al sistema commercio, e individuate quelle che possono essere le linee

guida di sviluppo futuro.

Come obiettivi principali ci siamo dati quelli della valorizzazione dei centri storici e dei centri consolidati, il miglioramento e l'integrazione dell'offerta commerciale e il contrasto dell'evasione commerciale che in questo Comune ha una certa consistenza legata chiaramente anche alle polarità di carattere superiore, soprattutto di sponda modenese.

Andando ad individuare il quadro normativo ovviamente con il PTCP 2010, configura un sistema di nuova classificazione di tutte le strutture commerciali, andando fino allo specifico, fino alle strutture anche ai 3500 m² legate ad aggregazioni di vicinato, e chiaramente, secondo una struttura tipologica che ricomprende 14 tipologie di strutture commerciali, di cui 4 sono demandate in via prioritaria legata alla programmazione commerciale comunale, e che si riconducono poi alle strutture medio piccole, a quelle medio grandi, o alle aggregazioni di esercizi di vicinato inferiori e ai centri commerciali di vicinato di livello inferiore.

Diciamo che Casalgrande viene anche ulteriormente ricompreso nelle parti di territorio di zona rurale collinare in cui pianificare politiche di contrasto alla desertificazione del servizio delle località montane, dell'articolo 24 del PTCP. Si segnala ovviamente che anche l'ambito territoriale a cui appartiene Casalgrande, che fa capo a Scandiano, ricomprende anche Rubiera e Castellarano, il PTCP nella sua previsione commerciale non attribuisce la possibilità di future superfici per grandi strutture. A Casalgrande, nello stato di attuazione del PRG, nelle normative, vengono identificati con le aree di tipo D4 le zone per attività commerciali, quindi vocate all'insediamento di tali strutture, però d'altra parte i veri motori, gli elementi su cui si è giocato anche il PRG precedente, sono tutte quelle legate alle zone di trasformazione, dove in maniera diversa venivano poi collocate medio-piccole o medio-grandi strutture in funzione anche di una strategia

legata allo stimolo della riconversione delle zone che avevano più carenza sia di questi servizi, sia di spostare funzioni non idonee sul territorio.

Questo è l'elenco della Conferenza di Pianificazione del 2000 con l'elenco delle zone, con le aree di livello sovra comunale destinate agli insediamenti di medie e grandi strutture di vendita. Come vedete, a parte 3 zone D4, tutte le altre sono legate a comparti di intervento ZT, che in parte sono stati attuati, in parte rimangono da attuare, e in buona parte il PSC ne elimina la previsione o ne ridimensiona intorno al 50% le dimensioni di previsione.

Nella carta sempre di struttura territoriale sono identificate in verde queste aree D4, sia di livello sovra comunale che di livello comunale, di cui rimangono inattuate una zona a confine con Castellarano, e un'altra area di minore importanza in corrispondenza dell'innesto su Salvaterra della variante.

Ad esempio, qui possiamo anche vedere alcune delle zone di trasformazione ZT che comprendevano delle previsioni di commerciale, che non sono più ricomprese già come ZT all'interno del PSC. Le ZT che sono state attuate sono la ZT.16 in corso di attuazione; a Salvaterra abbiamo la ZT.1, che però non è stata attuata e viene riconfermata; e su Casalgrande la ZT.3 che invece è attuata con una medio-piccola struttura. Su Casalgrande rimangono attive la ZT.4 e le zone della ZT.8 e ZT.10. È stata poi anche realizzata una mappatura della relazione di tutte queste aree con gli assi principali di traffico e la mobilità su gomma e su ferro. Come dicevamo, le quantità residue previste dal vigente PRG in termini di attività non legate al terziario, vengono ridotte nella previsione del 50%, e il potenziale edificatorio legato ad usi terziari, tra cui anche al commercio, viene lasciato principalmente ad alcune zone di trasformazione. Casalgrande ovviamente si colloca a livello territoriale praticamente in corrispondenza di una struttura che ha sulla sponda modenese gli elementi attrattori principali dal punto

di vista delle grandi strutture e anche da quelle che sono sia le rilevazioni che anche le indagini fatte dalla stessa Provincia sui consumi; ovviamente Casalgrande è uno dei Comuni che soprattutto per il settore non alimentare ha una forte componente legata all'attrattività di situazioni esterne, soprattutto quelle modenesi.

La domanda commerciale deve tenere ovviamente conto di tutta quella che è stata l'evoluzione, soprattutto dell'ultimo decennio, a livello di popolazione di Casalgrande con gli incrementi di cui parlavamo precedentemente e il saldo migratorio legato soprattutto anche alla componente locale, e la concentrazione in determinati ambiti della popolazione. Le previsioni anche di quella che è poi la stima della composizione per età della popolazione, che hanno anche loro la loro influenza a livello commerciale. Una delle questioni più significative è il fatto che la popolazione di Casalgrande mantiene una quota relativa alle fasce di età più giovani o medie più importante rispetto a determinati altri contesti, e questo è un elemento significativo del territorio da considerare. L'immigrazione sta quindi compensando l'invecchiamento della struttura della popolazione di Casalgrande. Si sono considerate quelle che saranno quindi le previsioni anche del numero di famiglie dei tre ambiti di Casalgrande e la loro distribuzione all'interno delle previsioni sugli obiettivi del PSC, quindi anche in questo caso le quote più importanti della nuova offerta anche residenziale si va a concentrare negli ambiti di trasformazione, con particolare evidenza sulla linea di contatto tra Casalgrande Centro e Casalgrande Alto. Quindi allo stesso tempo noi vediamo come la relazione chiaramente tra i residenti e gli elementi del commercio sono in forte legame soprattutto a livello strategico generale, e quindi anche legati ad una politica che in relazione anche alle esigenze o agli indirizzi della Provincia, è quella di cercare chiaramente di non produrre aree commerciali isolate, ma siano sempre integrate con il sistema urbano e soprattutto cerchino di essere fondamentali per lo sviluppo di

determinate situazioni in cui magari gli elementi centrali delle singole frazioni, in questo caso di Casalgrande, hanno bisogno di trasformazioni importanti dal punto di vista qualitativo e di servizi.

Questa è sempre la visione di una carta che abbiamo già visto con l'espansione del sistema residenziale in giallo anche a nord e a sud della Statale, dati appunto sui scenari futuri della composizione per età della popolazione. Anche dal punto di vista delle analisi demografiche legate agli addetti per settore, ovviamente Casalgrande risulta avere come forte componente quella del secondo settore, l'attività industriale, quindi il maggior numero di addetti è legato a questo settore; il terziario è ancora in via di sviluppo. I dati relativi all'evoluzione del terziario comunque evidenziano come Casalgrande abbia una forte componente in termini di addetti legata al commercio, anche rispetto alle situazioni della provincia o dello stesso Comune di Reggio Emilia.

Alcune considerazioni - come dicevamo prima - per il settore alimentare e non alimentare relativo ai fenomeni dell'evasione verso la sponda modenese. Per il settore alimentare diciamo che la situazione è più ridimensionata, e soprattutto - come vedremo poi successivamente - le aree e le strutture in attuazione di carattere alimentare stanno portando, soprattutto a livello di “medio-piccole” e “medio-grandi” strutture, una situazione su Casalgrande con livelli di servizio estremamente elevati, superiori a quelli provinciali, ovviamente in funzione anche della quota di attrazione dei Comuni limitrofi e della posizione di Casalgrande stesso, che va a compensare il fenomeno sul settore alimentare, mentre rimane nel settore non alimentare questo gap, questo scompenso, soprattutto legato ai settori del tecnologico, quindi sui grandi specialisti tecnologico e settore casa, perché è molto forte ad esempio la componente degli autosaloni, quindi legata all'auto.

Sono stati analizzati poi la densità dei punti vendita, delle superfici di vendita e del

rapporto di queste superfici con anche le superfici complessive dei vari esercizi, in modo da avere una mappatura più organica e completa della situazione.

Diciamo che le questioni principali che possono essere affrontate sono quelle, ad esempio, andando anche nel dettaglio delle varie frazioni, per capire la distribuzione sul territorio di questi esercizi. Abbiamo che per il settore alimentare le condizioni di polarità sono su Casalgrande Centro e Veggia, e queste condizioni tenderanno ad aumentare soprattutto a causa anche di spostamenti di strutture, ad esempio, una struttura alimentare che da Dinazzano di 1500 m² si sposta all'interno di una delle ZT di Casalgrande su via Statale, e passa da 1500 a 2500 m²; e su Veggia con la ZT.16, sempre in corso di attuazione, dove anche qui avremo una struttura medio grande, una 2500 mq alimentare.

Le prestazioni peggiori in termini del settore alimentare le abbiamo a Villalunga, chiaramente anche a Sant'Antonino. Nel non alimentare le medie del Comune sono discrete per le singole frazioni (al riguardo vedremo qualche grafico), con esclusione di Casalgrande Alto che rimane fortemente quasi per niente servito sotto questo punto di vista. Qui si vedono le ZT che si sono attuate: a Casalgrande Alto sono state attuate due ZT (se non ricordo male) però addirittura quelle che avevano previsioni di carattere commerciale, queste previsioni sono state praticamente non attuate, non messe in funzione dai soggetti attuatori.

In questo grafico potete vedere il numero degli abitanti per esercizio; Villalunga spicca per la frazione meno servita a livello alimentare, qui invece lo scompenso di Casalgrande Alto rispetto alla media delle altre frazioni nel settore non alimentare. Riguardo ai metri quadrati di vendita per ogni 1000 abitanti: vediamo Casalgrande Centro e Dinazzano, però Dinazzano al momento è così elevata perché quando è stato fatto il rilievo la 1500 di Dinazzano - L'Affare - la struttura era in trasferimento su

Casalgrande, quindi quella quota finirà nel bilancio su Casalgrande Centro, per cui polarizzerà molto a livello alimentare il centro di Casalgrande e la statale in particolar modo.

Nel non alimentare si vede invece come comunque spicchino Casalgrande centro e Veggia; Veggia è soprattutto legato alla quota degli autosaloni che hanno un'incidenza effettiva sulle quantità. Qui ci sono sempre alcuni metri quadrati di vendita, per avere sempre una struttura più chiara di tutte quelle che sono le situazioni delle varie frazioni. I metri quadrati medi di vendita nel settore non alimentare hanno invece una distribuzione molto più omogenea rispetto al settore alimentare, che invece è fortemente più polarizzato.

È stata fatta anche un'analisi per aggregazione e per classe merceologica del settore non alimentare per macro-classi, su casa, persona e per l'automobile, proprio per individuare quella che può essere l'articolazione effettiva dell'offerta, quindi sono state costruite le tabelle adeguate. I livelli di offerta ovviamente che hanno alcune caratteristiche più spiccate, in generale per la classificazione dimensionale nel settore alimentare è consistente la dotazione di strutture sotto i 2500 m², che si attestano sui 215 m² ogni 1000 abitanti, quindi ben oltre la media di 154 che caratterizza i valori provinciali e regionali. Anche la superficie media di 976 m², è del 50% in più rispetto alle provinciali di riferimento. Quindi la polarizzazione nel settore del supermercato diventa una delle caratteristiche fondamentali per i livelli di servizio di Casalgrande. È invece completamente assente la componente riguardante gli ipermercati e nemmeno sono previsti come possibili dagli strumenti sovraordinati, che invece sono chiaramente molto presenti su sponda modenese e ovviamente sono responsabili del fenomeno che abbiamo descritto precedentemente.

Questa è la tabella che riassume un po' i livelli di offerta, con il numero degli esercizi, le

superfici di vendita complessive, quelle medie e i livelli di servizio.

Nel settore non alimentare, il settore delle medie strutture ha un'apparente discreta consistenza in quanto è molto polarizzato dal settore auto, quindi in realtà non ha un ventaglio completo di offerta. Questa offerta risulta anche ulteriormente in deficit comunque se confrontata con i livelli regionali, ed anche con la stessa provincia contermina di Modena.

Per quelli che sono invece gli esercizi oltre i 1500 mq, ovviamente anche qui abbiamo chiaramente l'assenza ed anche l'impossibilità di prevederne sia in termini di strumenti sovraordinati, che di bacini.

Questa è una tabella che riassume queste considerazioni. Come abbiamo detto, oltre alle strutture di vendita nel settore commerciale in termini di strutture di vicinato “medio-piccole”, “medio-grandi” strutture, sono stati monitorati e individuati i livelli di offerta anche per quanto riguarda pubblici esercizi e attività sinergiche al commercio, in particolare l'artigianato di servizio, le farmacie, le autofficine, tutti gli elementi che sono stati considerati sinergici alle attività commerciali. Per ognuna delle frazioni è stata individuata, è stato quindi creato proprio un sistema di tabelle dove vengono individuati per ognuna di queste voci i punti vendita, i metri quadrati delle superfici di vendita e i metri quadrati totali.

Altro tema importante è stato quello di andare ad analizzare il sistema delle aree di mercato, quindi il commercio su aree pubbliche. Al momento sul territorio di Casalgrande esistono due mercati settimanali che sono quelli di Casalgrande e di Salvaterra, di cui abbiamo le caratteristiche sia in termini di metri quadrati, che di numero di posti sia alimentari che non alimentari. In questa carta si vede segnato in viola il perimetro delle aree adibite a mercato e i livelli di accessibilità alle aree con una fascia da 300m a 500 m alle aree; il perimetro in nero invece indica le aree del centro

storico e in azzurro sono i servizi e i parcheggi, per andare a monitorare anche tutti quelli che sono i livelli di accessibilità di questo tipo di sistemi.

Salvaterra è l'altro mercato settimanale presente.

È poi stata fatta questa analisi in funzione anche di progetti di valorizzazione commerciale, è stata fatta questa mappatura di tutti gli esercizi commerciali o sinergici al commercio di esercizi pubblici relativi al territorio, andando anche a individuare quelle che sono, in termini anche di continuità degli affacci, di continuità dei sistemi commerciali, all'interno delle singole situazioni delle frazioni, proprio per andare a verificare dove effettivamente c'erano le condizioni idonee, e dove c'erano invece dei problemi legati non tanto alla possibilità di avere un'offerta, quanto di avere un contesto accessibile e una struttura continua legata alla strada commerciale, alla piazza, o a tutte le situazioni che governano in termini anche di qualità e di contesto urbano le possibilità di sviluppo commerciale. Ad esempio, per Casalgrande - queste sono le tabelle di cui abbiamo parlato principalmente in precedenza relative alla quantità - bisogna fare due discorsi diversi, uno è quello della ex 467 dove nel suo tratto centrale, soprattutto in corrispondenza del nodo di innesto con anche la nuova Pedemontana, noi troviamo la presenza di sei "medio-piccole" strutture, ovviamente tutte di dimensioni tra i 300 e 400 mq, a parte una struttura alimentare di 700 mq (adesso vedremo i dati), che chiaramente vanno a caratterizzare anche il nodo di ingresso, che sarà anche il nodo futuro di ingresso al paese e che ovviamente sono nate grazie anche al commercio di carattere arteriale della statale che ancora chiaramente ha questa funzione. Ritornando anche al collegamento con il piano della mobilità, a maggior ragione, essendoci queste situazioni, è importante che la permeabilità e l'utenza, sia debole che forte, sia in queste situazioni messa a sistema in modo tale da avere una regia migliore delle aree.

Sono state anche monitorate e rilevate situazioni magari anche di degrado dovuto al

fatto che essendoci a volte condizioni viabilistiche troppo sbilanciate sul lato automobilistico, oppure che comprimono le zone di accesso, ci sono diversi tratti in una particolare zona della statale, ma soprattutto vedremo a Salvaterra, dove le attività tendono anche a morire in legame al restringimento e alla difficoltà di accesso fisico all'attività.

Qui c'è da rilevare anche una situazione che dovrà essere appunto analizzata in maniera più approfondita dove in alcune zone classificate come D3, che sono più legate all'artigianale, la possibilità di introdurre esercizi di tipo commerciale, quindi a completamento, in realtà hanno trasformato gran parte di alcuni di questi insediamenti di carattere artigianale in commerciale, con però situazioni di contrasto perché ad esercizi commerciali si sono interposti tra l'uno e l'altro ancora attività di tipo artigianale e anche produttivo, quindi con situazioni anche di contrasto a livello di attività e di commistione di attività non concordi.

Mentre per Casalgrande centro diciamo che la questione principale è legata al fatto che a Casalgrande centro, a parte la zona centrale già pedonalizzata, non ci sono ancora i livelli di offerta, ma soprattutto di strutture anche urbane legate al concetto della piazza o della strada commerciale, idonee a permettere uno sviluppo e una valorizzazione in tal senso. D'altra parte però il progetto del neo urbano e la ZT.2 che è presente come elemento di trasformazione di tutta la fascia centrale di Casalgrande, introducono la possibilità di inserire quote di commercio che al momento sono indicativamente come quote non residenziali intorno ai 2000 mq, in cui potere eventualmente prevedere, attraverso il progetto di riqualificazione, anche strutture ovviamente di livello D all'interno della riqualificazione di questo sistema, in modo tale da poter dare più forza al sistema commerciale centrale. Infatti, ad esempio, una potenzialità che non è stata ancora messa a sistema dal centro di Casalgrande è quella relativa alla presenza di

strutture legate allo spettacolo, o comunque ad eventi che in realtà apparentemente contrastano con alcuni elementi anche dei temi di ascolto del PSC, dove una delle questioni fondamentali su Casalgrande è l'assenza di momenti e di spazi per l'aggregazione. In realtà a Casalgrande non sono adeguatamente sfruttati, o non sono messi adeguatamente sistema, ma c'è una forte potenzialità legata a questo tema, perché vi sono quattro strutture nel giro di 500 metri, e soprattutto questo potrebbe dare un impulso fondamentale a quello che manca effettivamente al centro di Casalgrande, è che avere dei luoghi dove stare, nel senso cioè della frequentazione del luogo come un vero centro, perché come abbiamo visto anche nel Piano della Mobilità, è forte la componente dell'auto, anche perché in un certo senso a Casalgrande il centro storico è da fare. Al riguardo vi do un unico riferimento: fino al PRG prima degli anni 80 a Casalgrande non c'era un perimetro di insediamento storico, perché storicamente il centro attuale di Casalgrande non nasce dove è attualmente, per cui effettivamente necessita, con l'attività di trasformazione già individuata, di riuscire a creare una struttura adeguata a questo elemento.

Questa che vi indico è la mappa, con colori diversi, dei vari esercizi; in verde ci sono quelli del settore alimentare e non alimentare, in rosso sono le attività e gli esercizi pubblici. In sostanza, quello che volevo dire prima, era che la struttura centrale effettiva, dove c'è continuità, dove ci sono affacci, dove c'è un sistema commerciale individuabile, è unicamente quella che vi indico, mentre tutte le strutture che si affacciano in altra zona pedonalizzata soffrono del fatto che comunque è effettivamente ancora la strada a comandare, e sono molto lontane e molto frammentate, e ovviamente c'è tutto il tema di Via Moro e del sistema delle piazze. Qui c'è il teatro di Casalgrande, questo è il cinema di Casalgrande, questa è la sala teatro parrocchiale, e qui c'è l'altra sala per eventi legata alla polisportiva. Quindi effettivamente ci sono elementi di valore

per dare una identità anche che possa avere una qualificazione di un certo tipo a Casalgrande dove ovviamente al momento abbiamo questi tipi di difficoltà. Vediamo ad esempio le caratteristiche di Via Canale, Piazza Costituzione. Questo è l'unico tratto effettivamente di strada commerciale a Casalgrande. Ovviamente l'accessibilità è molto importante, sappiamo dalle analisi della sosta che possiamo sfruttare molto bene tutto quello che è a 100-150mt di distanza, quindi ci sono tutti i presupposti per creare insieme alla ZT.2 un progetto di valorizzazione commerciale che tiri fuori l'identità, probabilmente più legata a frequentare gli spazi pubblici e agli eventi. Tra l'altro questa componente degli eventi e degli spettacoli è un elemento che è anche molto contemporaneo all'interno anche delle nuove abitudini di consumo, legato comunque anche alla creazione di eventi legati al commercio, e soprattutto con la riorganizzazione e sfruttamento delle aree pubbliche si può anche lavorare in sinergia con il sistema dei mercati cercando anche di dare una svolta non solo in termini di quantità, ma anche di qualità dell'organizzazione degli eventi e delle situazioni anche di identità delle strutture commerciali.

Qua si sono monitorate anche tutte quelle che sono le situazioni di degrado magari più importanti. Proprio in quella zona verrà presentata, come variante anticipatoria delle linee del PSC, la riqualificazione del borgo centrale quindi sarà un primo elemento che potrà dare anche sviluppo alla qualificazione commerciale del centro. Qui abbiamo altre condizioni di interruzione della pedonalità sul fronte che potrebbe essere qualificato, ma ha diverse incongruenze. Ci sono elementi di accessibilità compromessa, di degrado, di discontinuità anche dell'aspetto e della visibilità del commercio su Casalgrande, situazioni anche di pericolo. Ad esempio, se vi ricordate, quando prima siamo passati sui sistemi legati all'incidentalità, qui abbiamo una certa densità di incidenti legati a queste situazioni, dove abbiamo ad esempio l'edicola centrale di Casalgrande all'interno

di un sistema di parcheggio principale, quindi disomogeneità, situazioni di degrado. Questo, ad esempio, è Borgo Manzini, questo è uno degli elementi che verrà riconvertito grazie alla variante anticipatoria.

Questa è Salvaterra, anche Salvaterra, che è un altro centro molto importante, si è sviluppato molto anche in termini di abitanti nell'ultimo periodo, per cui era importante analizzare le sue possibilità di valorizzazione. Salvaterra ha però delle caratteristiche che sono molto più legate ad avere soprattutto attività sinergiche al commercio; infatti commercialmente, soprattutto anche a livello alimentare, è molto dipendente da Casalgrande, soprattutto all'apertura della nuova struttura "medio-piccola" che è proprio al confine, è collegata da Via 1° Maggio su Salvaterra, ha polarizzato in tal senso, e probabilmente avrebbe bisogno, e come piano del commercio si fa l'ipotesi di potere avere all'interno di Salvaterra, soprattutto sulla sponda di Via San Lorenzo, delle piccole quote legate a minimarket, anche sotto i 400 mq, per avere anche qui un livello di servizio. La stessa cosa è stata fatta quindi a livello di monitoraggio su Salvaterra. Salvaterra ha delle condizioni di degrado di questo tipo, in ingresso c'è tutta la situazione della piazza centrale che ha diversi problemi legati all'accessibilità, al degrado e alla rifunzionalizzazione degli spazi pubblici. La piazza centrale è comunque ancora un nodo automobilistico, ad esempio si vedono le funzioni che sono estremamente separate dal castello, anche varie situazioni che contribuiscono ovviamente alla desertificazione di carattere commerciale delle frazioni; infatti Salvaterra è una frazione che ha situazioni anche di esercizi chiusi sulla strada centrale più importanti, proprio perché ha delle condizioni, come queste, fortemente penalizzanti, come quelle chiaramente dove c'è un'ostruzione fisica della frazione. Qui vi sono alcuni altri elementi della struttura. Qua ad esempio c'è Via San Lorenzo, vedete anche le condizioni delle zone pedonali. Stesso discorso è stato monitorato per Veggia,

Sant'Antonino e Villalunga. Questa sarebbe la frazione che ha la continuità effettiva più importante dal punto di vista della struttura fisica di strada commerciale, attività prevalentemente di pubblici esercizi non alimentari molto legate ai livelli di traffico e di passaggio, però alto costo in termini di sicurezza. (Adesso io rimbalzo un po' perché comunque il commercio e la mobilità sono un po' a due gambe, ma sono la stessa cosa). Quindi anche qui però, soprattutto in alcune zone, la componente automobilistica ha anche fatto chiudere alcune situazioni che sono poi anche degradate fino alla chiusura, situazioni sempre di pericolo di questo tipo. A S. Antonino generalmente c'è questa situazione, questa che è la questione principale, e la ZT.15 come vedremo, in sostanza, il piano del commercio in accordo con il PSC, mantiene come linee guida, come previsioni commerciali, solamente quelle legate alle ZT di riferimento del centro di Casalgrande, di Sant'Antonino e quelle che sono in attuazione su Veggia e su Casalgrande Via Statale. In sostanza, questa che vi mostro ad esempio è Villalunga che anche lei ha, come avevamo visto, livelli molto bassi di strutture commerciali, però può essere ben collegabile, perché è molto vicina, a Sant'Antonino, una volta che si dia polarità all'intervento sul nodo centrale.

Di conseguenza, volendo riassumere, nell'insieme il settore ha un deficit a livello comunale in particolare sulle strutture moderne di tipo medio e medio grandi non alimentari; l'aumento della domanda - ovviamente legato alla crescita demografica - accentua questa situazione, mentre i livelli di reddito, bassa disoccupazione, basso indice di vecchiaia, è ovviamente tutto da rimonitorare in funzione degli attuali sviluppi. Diciamo che la consistenza attuale quindi dell'offerta alimentare fino a 2500 m² di vendita è buona, anzi ben oltre i 154 m² di media provinciale, e comunque il bacino di utenza è consistente, viste le condizioni che abbiamo esaminato sia in termini di composizione territoriale che di struttura sovra comunale. La risposta a questa domanda

è in corso di attuazione. Sul livello alimentare arriveremo a livelli assolutamente ancora maggiori per quelle che sono le attuazioni; quindi quello che è prevedibile è di potere eventualmente favorire alcune strutture sotto i 400 mq a livello locale su alcune frazioni tipo ad esempio Salvaterra. Le altre zone in attuazione sono la ZT.9 su Casalgrande e la ZT.16 su Veggia all'altezza della provinciale 486. Quindi la ZT.9 con un valore più strategico sulla statale in corrispondenza dell'ipotetico collegamento con la nuova Pedemontana; e la ZT.16 invece sul traffico nord-sud, dalla collina alla pianura. Vediamo che la ZT.9 è in questo punto, all'uscita e in ingresso di Casalgrande da Sassuolo e in collegamento proposto con la Pedemontana, e la ZT.16 invece è nel punto che vi indico.

Quindi, presumibilmente nei prossimi cinque anni abbiamo un aumento di 3500 m² di superficie di vendita complessivi (questi sono i commenti che ho appena fatto). Nel settore non alimentare invece diciamo che il livello è buono ma non è in linea con le potenzialità, è fortemente sbilanciato per il 40% sul settore auto, quindi anche in questo caso le ZT che mantengono le previsioni commerciali si potrebbe cercare assolutamente di favorire magari questa compensazione soprattutto nel settore non alimentare, in special modo ad esempio per la ZT.15 di Sant'Antonino. Ovviamente tutte queste situazioni andranno valutate nel momento in cui saranno sviluppati in ambito di PSC, poi di POC, le reali consistenze delle nuove zone di trasformazione, le nuove Zone R, ovviamente all'interno di strutture di livello D, quindi all'interno della normativa vigente di PTCP sugli interventi ammissibili a livello comunale.

Una questione di carattere tecnico è quella legata ad esempio proprio a Sant'Antonino, perché al momento non è classificato come centro di base, quindi ha bisogno di essere ricompreso insieme a Veggia e a Villalunga, in quanto anche a livello di PSC viene sempre trattata tutta questa struttura delle tre frazioni come un elemento unico a livello

insediativo, e di conseguenza sarebbe opportuno poterlo ricomprendere per poi dare attuazione a questa ZT che diventa un po' nodale a livello locale tra le tre frazioni.

È poi stata realizzata una carta complessiva dove sono state individuate quelle che possono essere le polarità principali esistenti o future legate alla presenza delle varie tipologie di strutture commerciali. Sono state individuate tutte le situazioni che abbiamo visto prima in sede di criticità, che di valorizzazione, e individuate - sempre in arancione - le ZT che nell'ambito delle esistenti sono quelle più idonee al mantenimento e allo sviluppo e alla polarizzazione del commercio esistente; sono state anche individuate le aree legate a progetti di valorizzazione dei centri principali.

Adesso vi faccio vedere un po' più in dettaglio: questo è Casalgrande, quindi le aree da coinvolgere nel sostegno di qualificazione, le connessioni da qualificare per mantenere unite le strutture esistenti, soprattutto ad esempio la medio-piccola struttura che è a confine di Casalgrande e il legame con le strutture più a monte della 467. Qui identifichiamo effettivamente le zone che sono quelle delle ZT, cioè la ZT.2. Questo è il programma generale di tutte le aree ricomprese all'interno del perimetro di progetto del neo urbano, che quindi hanno interesse in termini di prospettiva. Questa è la parte interessata dalla prima variante, che è anche quella più centrale, che affaccia, che ha quindi un doppio valore.

Ad esempio, altro tema fondamentale sarà quello della ZT.4, che è nel punto centrale del tratto di statale che è interessato dalle prossime trasformazioni. Qui abbiamo ancora la concentrazione maggiore di "medio-piccole" strutture; qui sarà importante riuscire a mantenere anche una quota di esercizi di vicinato che completi l'offerta in un sistema che diventa una nuova centralità, centralità lineare, però effettivamente non si potrà considerare a livello commerciale che questa situazione sia riconducibile a quella di Casalgrande centro, in questo senso bisognerà cercare anche di ricondurre la

valorizzazione del centro di Casalgrande non in contrasto o in competizione con le situazioni che abbiamo a monte, dove comunque abbiamo già l'esistenza e la previsione di insediamenti di una certa consistenza, e qui dovranno avere anche una loro capacità di soddisfare i servizi in sede.

Questa è la ZT.4, vedete come coincidono anche con le immagini del Piano della mobilità, proprio perché comunque sarà fondamentale tenere insieme le due questioni; la trasformazione della strada è decisiva anche per la questione commerciale, non solo per la questione di sicurezza. Qui abbiamo la ZT.9 e la ZT.10; la ZT.9 è già aperta.

Lo stesso tema da affrontare è su Salvaterra. Su Salvaterra, a parte la questione di avere una dotazione propria di piccole strutture e di minimarket, è importante forse anche riscoprire un aspetto relativo al commercio che magari non è molto valorizzato, che è quello relativo al tema del florovivaismo, perché Salvaterra praticamente ha quattro attività, tutte concentrate a Salvaterra, che hanno un bacino di utenza molto ampio, di conseguenza la frazione potrebbe essere caratterizzata sia in termini chiaramente anche di marketing urbano, di piano del commercio, con un elemento trainante come quello della florovivaismo che riesca quindi a dare una identità alla frazione, poi ovviamente, in contemporanea con tutti quegli elementi di moderazione e di priorità pedonale centrale che possono aiutare chiaramente sempre la frazione a superare alcune difficoltà, come abbiamo visto, di degrado del centro.

Su Sant'Antonino vale il discorso che abbiamo fatto in precedenza sulla ZT.15, che è l'elemento che costituisce la terza polarità, a parte quella di Veggia e quella di Casalgrande Centro in termini di zone di trasformazione, dove è fondamentale anche qui il legame con le aree pubbliche, perché la ZT.15 è lì nell'angolo, ma dovrà essere integrata con tutte quelle che sono le previsioni di riassetto della riqualificazione del centro, che può diventare effettivamente l'elemento principale, anche per condizionare

sempre anche i livelli di traffico.

Anche per Veggia c'è una questione più che altro legata, a parte la polarità che ha un'attrazione di carattere sovra comunale, che è la ZT.16 in corrispondenza del nodo, del ponte nuovo, ovviamente anche la riqualificazione del centro ha un notevole peso sulla qualità e sui livelli di servizio della frazione.

Un altro tema importante è quello dei mercati pubblici, proprio perché legati a nuovi stili di acquisto, soprattutto agli eventi e al fatto di essere temi organizzabili, che possono organizzare anche eventi in grado di dare più identità e di tirare fuori valori particolari delle singole frazioni, tipo l'esempio che facevamo di Salvaterra, possono essere un elemento sinergico molto importante alla frequentazione, quindi anche alla valorizzazione e al riconoscimento del centro di Casalgrande, piuttosto quello di Salvaterra e probabilmente anche Veggia, una volta riqualificato, all'interno di progetti di valorizzazione commerciale.

Stefano Giovannini - Vice Sindaco

Ringrazio l'Ing. Monti per l'esposizione dell'elaborato relativo al Piano Urbano del Commercio. Lasciamo naturalmente la parola, se ci sono interventi in merito.

Se non ci sono interventi, naturalmente anche per questa mattina possiamo considerare conclusa la seduta e vi diamo appuntamento alla prossima di venerdì 20 aprile.

Ringrazio tutti.

La seduta ha termine alle ore 12,00.

Letto, firmato e sottoscritto.

Casalgrande, 13 Aprile 2012

***Il Segretario della Conferenza
di Pianificazione***

Geom. Riccardo Medici

***Il Presidente della Conferenza
di Pianificazione***

Stefano Giovannini

***Il Responsabile del Settore
Urbanistica ed Edilizia Privata
e Resp. del Procedimento***

Arch. Giuliano Barbieri