



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)

SETTIMA SEDUTA PLENARIA DELL'8 GIUGNO 2012

In Casalgrande, addì 8 giugno 2012 alle ore 10,00 presso la Sala Consiliare del Comune di Casalgrande, Piazza Martiri della Libertà n.1 Casalgrande, si è svolta la settima 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 28 maggio 2012 in atti al n. 7519 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	si
3	Comune di Reggio Emilia	
4	Comune di Castellarano (RE)	si
5	Comune di Scandiano (RE)	
6	Comune di Rubiera (RE)	si
7	Comune di Modena (RE)	
8	Comune di Formigine (MO)	
9	Comune di Sassuolo (MO)	
10	ARPA Agenzia Regionale Prevenzione e Ambiente	si
11	Azienda U.S.L. Servizio Igiene Pubblica Reggio Sud – Distretto di Scandiano	si
12	FER Ferrovie Emilia Romagna	si
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)	
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)	
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	si
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. 9 autorità sulle 41 invitate.

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

- Provincia Reggio Emilia	Arch. Renzo Pavignani
- Comune di Castellarano (RE)	Arch. Mauro Bisi
- Comune di Rubiera (RE)	Ing. Ettore Buccheri
- ARPA Agenzia Regionale per la Prevenzione e l'Ambiente - Distretto Scandiano	Dott. Vanni Bertoldi
- Azienda U.S.L. Servizio Igiene Pubblica Reggio Sud Distretto Scandiano	Dott. Giovanni Rinaldi
- FER Ferrovie Emilia Romagna	Ing. Fabrizio Maccari
- ACT Agenzia Locale per la Mobilità	Arch. Rossana Cornia
- IREN EMILIA SPA	Ing. Barbara Barani
- Terna Rete Elettrica Nazionale S.p.A.	Ing. Angelo Tedaldi

Sono presenti alla seduta in qualità di uditori:

Dott. Claudio Benassi (ARPA-Distretto di Scandiano), Dott. Angelo Malagoli (Presidente dell'ACT Agenzia Locale per la Mobilità), Ing. Luca MONTI, (Studio M2R architettura di Reggio E.), Ing. Lucio Leoni (Studio Alfa di Reggio E.), Dott. Gianpiero Lupatelli (Studio CAIRE) e Ing. Roberto Teneggi (Studio Associato Teneggi/Finelli di Reggio E.).

Presiede alla Conferenza di Pianificazione il Sindaco del Comune di Casalgrande Andrea Rossi.

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 Esposizione delle valutazioni e dei relativi contributi dei partecipanti alla Conferenza di Pianificazione. Consegna in forma scritta dei contributi dei partecipanti alla Conferenza;
- ore 12,00 Conclusioni.

Andrea Rossi - Sindaco

Dopo tre settimane riprendiamo l'attività della Conferenza di Pianificazione, un'attività che, a differenza di quelle che hanno preceduto, ha visto in queste due settimane anche l'organizzazione di due incontri, quindi un'azione che era stata definita nel programma una "sessione parallela" con il sistema dell'associazionismo, dei rappresentanti di categoria, delle forze economiche, delle forze sociali e anche delle varie espressioni degli stakeholders presenti sul nostro territorio, in particolare tutto il sistema di interesse del mondo del volontariato e dell'associazionismo. In virtù anche del programma di lavori che avevamo presentato in apertura della prima Conferenza il 23 marzo scorso, siamo arrivati in pratica alla conclusione della parte che possiamo chiamare auditiva, di presentazione. Oggi abbiamo il compito di aprire il dibattito e iniziare a raccogliere i contributi dei vari enti che hanno partecipato alla Conferenza di Pianificazione, che sono qui stamattina presenti. In base alle diverse tipologie degli argomenti trattati e del possibile dibattito che si può aprire sui diversi contributi, possiamo anche non dare per conclusa questa settima seduta, la si può anche eventualmente aggiornare se vediamo che la discussione riscuote interesse, per arrivare poi al 6 luglio con le valutazioni esposte dal Comune, la sottoscrizione e l'approvazione del verbale di chiusura della

Conferenza. Diciamo quindi che ad oggi noi apriamo questa settima seduta, ma che non obbligatoriamente è da ritenersi conclusa, anche perché, ad esempio, la Regione questa mattina, per gli evidenti ed ovvi motivi che conosciamo, non può essere qui presente, però ha mandato all'amministrazione un contributo scritto, quindi siamo pronti in pratica ad aprire il dibattito ed, eventualmente, anche a rinviare la seduta stessa.

Arch. Renzo Pavignani - Servizio Pianificazione Territoriale e Ambiente della Provincia di Reggio Emilia

Cercherò sommariamente di illustrare i contenuti del contributo che abbiamo predisposto congiuntamente anche al Servizio Infrastrutture. Non potrò lasciarlo oggi, perché formalmente non siamo ancora andati a deliberarlo in Giunta, comunque le cose che dirò sono già state validate e condivise sia dal mio assessore, sia dall'assessore alla pianificazione, e sia anche dall'assessore alle infrastrutture. Il contributo è organizzato per singole componenti e sistemi territoriali e ambientali, per cui seguirò questo ordine.

Premetto solo una considerazione di carattere generale che riguarda il quadro conoscitivo. Nello specifico, è pur vero che questo è un piano strutturale il cui iter è stato avviato anche prima dell'adozione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale PTCP, ma appunto si deve constatare che un piano che formalmente avvia l'elaborazione, avvia il confronto con i vari interlocutori attraverso la conferenza di pianificazione che quindi formalmente viene istruita nel 2012, sia basato su un quadro conoscitivo con riguardo alla componente demografica e socio economica, è fermo al 2006 come dati di aggiornamento; questo è un aspetto che riteniamo debba essere colmato, quindi si debba aggiornare questa elaborazione, soprattutto con riguardo alla componente socio economica e demografica con gli ultimi dati disponibili. Esiste una pluralità di fonti, la stessa Provincia detiene diversi dati, quindi riteniamo, soprattutto alla luce dei rilevanti fenomeni di crisi economica e di ripercussioni sulla componente sociale che sono venuti a partire dalla seconda metà del 2008, debbano essere tenuti in considerazione. È pur vero che nel documento preliminare un po' si accenna a questi aspetti, ma vi sono passaggi nella relazione socio-economica che ancora denotano, si basano su di una fase pre-crisi. Quindi questa è una considerazione di carattere generale che premetto.

Per quanto riguarda il sistema insediativo, in particolare il sistema insediativo residenziale, gli aspetti relativi al dimensionamento, cercherò di andare subito alle

questioni, ai nodi.

Da un lato abbiamo constatato che sulla base delle valutazioni del residuo piano vigente, nonché prevedendo alcune piccole operazioni legate alla necessità di realizzare alcune aree a servizio attraverso perequazione urbanistica, piuttosto che all'incremento degli indici in alcune aree, eccetera, l'offerta insediativa abitativa oggi già in campo è tale da soddisfare appieno, anzi a presentare un certo esubero rispetto al fabbisogno prefigurato per il quindicennio dal piano. Constatato ciò, e constatato anche come è vero che Casalgrande ha avuto una rilevante crescita demografica, soprattutto nel primo quinquennio del nuovo secolo, che si è protratta anche al 2007-2008, ma tale crescita, da nostre elaborazioni, ha evidenziato una progressiva riduzione dell'incremento annuo di abitanti che è arrivato tra il 2009 e il 2010 (gli ultimi sono dati disponibili), a ridursi a circa 150 abitanti all'anno rispetto ai 500 che invece è la media annua che abbiamo constatato essersi verificata tra il 2001 e il 2009. Detto ciò chiediamo all'amministrazione di valutare attentamente, quindi argomentare le previsioni di ulteriore incremento dell'offerta abitativa che richiedono quindi anche l'introduzione di ambiti di nuovo insediamento in aggiunta a quelli confermati del piano vigente, offerta abitativa aggiuntiva che non viene stimata in termini di alloggi, né di superficie territoriale interessata, quindi qui chiediamo che una indicazione preliminare su questa offerta abitativa ci sia, sia fornita, e non riteniamo sufficiente che la giustificazione di tale offerta abitativa sia solamente legata alla necessità di reperire questa quota di edilizia residenziale sociale che viene stimata pari a circa 270 alloggi, e che è prescritta dalla Legge Regionale n.20, perché questa quota è appunto un segmento del dimensionamento abitativo, non è da intendersi aggiuntiva al dimensionamento residenziale, non era intenzione di certo del legislatore regionale, dal momento in cui ha introdotto questa quota di edilizia residenziale sociale, prevedere che fosse funzionale a gonfiare i fabbisogni abitativi. Quindi chiederemmo di argomentare meglio questa scelta di introduzione di ulteriori alloggi.

Chiederemmo anche di verificare che la superficie territoriale di nuovo insediamento che si prevede di mettere in campo per far fronte a questo fabbisogno aggiuntivo sia rispondente alle quote massime di incremento del territorio urbanizzato che il PTCP fissa per tutto l'ambito dell'alta pianura pari al 3%. Si dice nel documento preliminare che sta ampiamente dentro a questa quota, tuttavia il dato che viene fornito di incremento del territorio urbanizzato non ci risulta essere corretto. E qui chiederemmo

appunto una verifica, perché si individua una soglia di circa 14 ha - se non ricordo male - mentre a noi risulta che questa quota sia inferiore. Qui si tratta di capire qual è l'entità del territorio urbanizzato a cui si è fatto riferimento. Il PTCP chiede di fare riferimento al territorio urbanizzato con l'esclusione di tutti i tessuti di tipo produttivo. Nel territorio del Comune di Casalgrande questa quota è significativa, parliamo di circa 5 milioni di metri quadrati, 500 ha di territorio urbanizzato complessivo (chiedo conferma di questo dato) che il Comune in prima battuta si deve dare, perché noi usiamo i nostri strumenti, ma è ovviamente il Comune che in sede di elaborazione del Piano Strutturale deve verificare questo dato, depurato dagli insediamenti produttivi esistenti, sono poco meno di 300 ha di tessuti residenziali misti, quindi il 3% sono circa 9 ha.

Ovviamente condividiamo e apprezziamo la scelta di collocazione di questi eventuali nuovi ambiti in contiguità dei centri edificati principali di Casalgrande e Salvaterra, una scelta assolutamente coerente con le politiche del PTCP riguardanti lo sviluppo del sistema insediativo, perché vanno a collocarsi in centri che sono già dotati di una gamma completa di servizi di base piuttosto che, come il centro edificato di Casalgrande capoluogo, anche raccordati al trasporto pubblico su ferro. Ovviamente non possiamo non condividere la scelta di riqualificazione e di priorità che viene data al recupero e all'utilizzo del patrimonio edilizio esistente; chiediamo coerenza tra questi enunciati e la previsione di ulteriori ambiti di nuova urbanizzazione, in un territorio che è estremamente delicato, perché parliamo di un Comune che già presenta tra i più elevati indici di rapporto tra territorio urbanizzato e superficie comunale, siamo intorno al 15%, che è un valore che è ancor più significativo se togliamo la parte collinare e tutta la Regione del Secchia. Quindi in un territorio che è zona di ricarica degli acquiferi, è un'area di connessione ecologica tra gli ecosistemi collinari e il territorio di pianura, è un'area ovviamente anche il cui territorio agricolo è interessato da significative pre-esistenze storiche, come ad esempio Villa Spalletti.

Dicevo prima della quota di edilizia residenziale sociale. Il Comune di Casalgrande è un Comune classificato dal CIPE come Comune ad alta tensione abitativa, insieme a pochi altri della provincia di Reggio Emilia (ovviamente c'è il Comune capoluogo). Lo stesso PTCP riconosce tutto il distretto ceramico come un ambito problematico per il tema dell'accesso alla casa, e riconosce il distretto ceramico come ambito nel quale promuovere delle politiche al livello sovracomunale di concertazione e definizione di interventi per la risoluzione delle problematiche legate al disagio abitativo; chiediamo al

Comune sia di effettuare quegli approfondimenti in fase di elaborazione del PSC che richiede il PTCP per questi Comuni dove il tema del disagio abitativo è un aspetto significativo; chiediamo anche al Comune di assumere criticamente la quota di edilizia residenziale sociale minima fissata dalla Legge 20. Vi riporto un dato: da alcune nostre valutazioni tale quota di edilizia residenziale sociale può ritenersi anche assolutamente insufficiente a rispondere a fabbisogni derivanti da quote di famiglie in condizioni di disagio abitativo. Da nostre valutazioni fatte nel settembre 2011 ci portano a dire che le famiglie potenzialmente in disagio abitativo, quindi caratterizzate dalla presenza di anziani soli, piuttosto che famiglie giovani, rappresentano ormai il 25% delle famiglie; le famiglie in difficoltà economica a sostenere i costi abitativi rappresentano il 4,5% delle famiglie; le famiglie che vivono in abitazioni caratterizzate da condizioni di sovraffollamento rappresentano il 3,5%, eccetera. Quindi sono numeri che se confrontati con il 20% dell'edilizia residenziale sociale, che è riferito solo al dimensionamento del piano e non all'entità complessiva del patrimonio abitativo, evidenziano una discrepanza importante. Inoltre su questo aspetto poco possono fare gli strumenti urbanistici; ovviamente il tema del disagio abitativo è un tema contingente che richiede delle politiche attive da subito, e invece gli strumenti urbanistici, anche virtuosi, non possono che mettere in campo questa offerta solo dopo un certo numero di anni.

Passerei al tema degli insediamenti produttivi. Il sistema degli insediamenti produttivi è una componente territoriale estremamente rilevante per un Comune come Casalgrande, ovviamente per tutto il distretto ceramico, non solo perché appunto contribuisce in modo significativo alla determinazione del valore aggiunto di questo territorio in termini di prodotto interno lordo, costituisce insomma la base economica, ma anche per gli effetti ambientali legati alla mobilità che ciò comporta. Sostanzialmente chiediamo di rivedere le previsioni che sono state prefigurate nel documento preliminare alla luce dell'assunzione di una scala di lettura dei fenomeni e di pianificazione e programmazione che non può essere solo quella comunale. Da qui, le previsioni di potenziamento e ampliamento del polo produttivo sovracomunale di Villalunga non possono che trovare giustificazione solo se inquadrati in un'ottica sovracomunale, quanto meno dei Comuni che fanno parte del distretto ceramico. Infatti il PTCP, pur individuando l'ambito di Salvaterra-Villalunga come un ambito produttivo sovracomunale, però di tipo consolidato, non esclude la possibilità di ampliamento, ma

richiede che questi eventuali ampliamenti siano definiti nell'ambito di un progetto più complessivo di riordino e razionalizzazione del sistema degli insediamenti produttivi del distretto ceramico, progetto che, gioco forza, richiede che sia già messo in campo, i cui contenuti di base comincino ad essere delineati. Questo ovviamente è stato da voi richiamato nel documento preliminare, ciò poi sia sancito in un accordo territoriale che coinvolga i Comuni, quanto meno i Comuni del distretto ceramico reggiano. Quindi l'indicazione della necessità di prevedere un'ulteriore espansione dell'ambito di Salvaterra-Villalunga, giustificata con alcune considerazioni relative comunque alla necessità di prevedere delle aree per l'insediamento di nuove imprese e anche dalla necessità da alcune considerazioni che riguardano l'aumento della produttività per singolo addetto, quindi l'aumento sostanzialmente della superficie per addetto per le attività produttive e, dall'altro la necessità di non creare disequilibrio tra il numero degli addetti e il numero degli attivi del Comune, perché ciò poi ha ripercussioni sull'offerta dei servizi, sulla necessità di mantenere appunto un determinato livello di offerta dei servizi, chiediamo che queste valutazioni siano comunque poi interfacciate con il complesso dei Comuni del distretto ceramico. Su questo aspetto ovviamente la Provincia deve giocare un ruolo e l'occasione dell'avvio del primo Piano Strutturale dei Comuni del distretto ceramico deve essere la sede nella quale appunto avviare questo ragionamento, questa valutazione sulle prospettive del sistema degli insediamenti produttivi del distretto ceramico.

Abbiamo riscontrato anche alcune previsioni di ampliamento di aree produttive di livello comunale che tuttavia non sono state argomentate nella relazione del documento preliminare, parliamo dell'ampliamento dell'area industriale delle acciaierie di Rubiera e dell'ampliamento dell'area industriale collocata tra Dinazzano e Castellarano capoluogo, ovviamente si tratta di ampliamenti che vanno a ricadere in aree di elevata sensibilità ambientale. Nel primo caso, quella delle acciaierie di Rubiera, ovviamente sta all'interno di una zona di tutela paesistica del PTCP, ex articolo 40, è molto vicina alla zona di ricarica diretta della falda della conoide del Secchia, ovviamente interessa un corridoio ecologico. Chiediamo che tale previsione sia meglio esplicitata, anzi, deve essere esplicitata e se ne devono capire le ragioni. Chiediamo anche che debba poi anche essere verificata la congruità con i criteri che il PTCP definisce per l'ampliamento delle aree produttive di livello comunale. Così anche per l'ampliamento della zona industriale tra Dinazzano e Casalgrande, in particolare c'è un problema di mantenimento

di varchi residui tra il territorio collinare e l'area di pianura che ovviamente non sono solo funzionali alla connettività ecologica, ma rivestono anche una funzione di tipo paesaggistico.

Cercherò di andare in modo più speditivo, tralasciando alcuni aspetti.

Sul tema degli insediamenti commerciali apprezziamo la scelta di intervenire nella riqualificazione e nel rafforzamento della rete di vendita all'interno di un livello di attrattività delle strutture commerciali di tipo comunale. Chiediamo che sia meglio chiarita la distinzione tra PUC, Piano Urbano del Commercio e PSC; ovviamente i due strumenti devono avere funzioni diverse e ciò faciliterebbe anche l'attività istruttoria della Provincia; per intenderci, spetta al PSC la localizzazione delle previsioni, la definizione degli aspetti attinenti al dimensionamento, eccetera; spetta al PUC, che non è strumento codificato per legge, ma riteniamo che sia riconducibile ai Piani Operativi Commerciali prefigurati dalla legislazione regionale, in particolare dalla delibera del Consiglio Regionale n.1253 del 2000, poi i piani di valorizzazione commerciale della Legge Regionale sul commercio, la n.14/1999, che quindi il PUC sia ricondotto a quel tipo di strumento. Ovviamente ricordiamo che qualora gli approfondimenti sul sistema commerciale, che anche qui è fermo nei dati al 2006, mentre invece sono già disponibili i dati dell'osservatorio regionale sul commercio al 2010, eventuali approfondimenti che prefigurassero l'esigenza di introdurre strutture di tipo C, come definite anche dal PTCP, quindi con un livello di attrattività sovracomunale distrettuale, ciò deve essere ovviamente oggetto di concertazione a scala sovracomunale.

Un accenno sul polo funzionale di Dinazzano per poi passare al tema della mobilità. Chiediamo un chiarimento sul passaggio del documento preliminare che dice sostanzialmente che per il Comune di Casalgrande lo Scalo di Dinazzano è da intendersi concluso nel suo assetto urbanistico, contemplando l'ampliamento oggi già sentito e sottoposto a Valutazione di Impatto Ambientale, che è coerente con il PTCP, chiediamo conferma di ciò perchè non è chiarissimo su quale fase dell'ampliamento ci si riferisca. Quindi per il PTCP tutto ciò che è già stato assentito dagli strumenti di programmazione e pianificazione e sottoposto a VIA è da considerarsi ovviamente l'orizzonte di ampliamento di Dinazzano, quindi chiediamo conferma e che ciò ovviamente sia tenuto in considerazione.

Veniamo al tema delle infrastrutture per la mobilità; un accenno sul tema del PUM. Analogamente al PUC chiediamo che ci sia chiarezza sul ruolo diverso dei due

strumenti. Anche qui il PUM non è strumento codificato per legge, l'art. 36 del codice della strada parla del piano urbano del traffico, ma riteniamo che i contenuti siano analoghi, quindi è uno strumento che interviene nelle politiche che riguardano il riassetto della circolazione, le politiche per la sicurezza stradale, potendo anche intervenire a livello di Piano Operativo Comunale con quindi il ruolo che la legge assegna al Piano Operativo Comunale, quindi il PUM può fare variante al POC, ma nell'ambito delle funzioni assegnate al POC, che sono di puntuale localizzazione delle opere per le infrastrutture e per la mobilità, definizione delle modalità attuative, ecc. Quindi chiarezza sui ruoli che spettano al PSC rispetto a quelli del PUM.

Detto ciò, abbiamo rilevato nella relazione del quadro conoscitivo che contiene delle simulazioni sui flussi di traffico, come manchi uno scenario che riguarda la prefigurazione dei flussi di traffico in relazione all'attuazione delle previsioni già in essere negli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica, quindi in particolare lo scenario che dovrebbe contemplare la realizzazione della via Emilia a sud di Rubiera e del completamento della Pedemontana, manca questo scenario. Altresì l'ipotesi di implementazione di questo sistema infrastrutturale stradale con l'introduzione di un nuovo raccordo tra versante reggiano e versante modenese del Secchia, con quindi la previsione di un ulteriore ponte, anche questa debba essere inquadrata nell'ambito di uno scenario che vede già in fase avanzata di realizzazione la variante sud di Rubiera, che fa parte come è noto del pacchetto che è in fase di gara per la realizzazione della bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo, e su questo aspetto ricordiamo come appunto sia stato da poco, sia in fase di sottoscrizione, un protocollo d'intesa tra la Provincia, i Comuni di Castellarano, Casalgrande, Sassuolo e Provincia di Modena per la valutazione di una serie di alternative per rafforzare le connessioni viarie tra distretto ceramico reggiano e distretto ceramico modenese, esprimendo però già qualche perplessità sull'ipotesi di un terzo ponte a nord del ponte della Pedemontana, proprio per la sua vicinanza con il nuovo ponte previsto della via Emilia a sud di Rubiera, che ovviamente prefigurerà una riorganizzazione dei flussi di traffico nella direzione est-ovest, oltre che ovviamente per il suo essere interferente con il previsto parco regionale del fiume Secchia.

Veniamo al tema invece della bretella ferroviaria Dinazzano-Marzaglia, e qui in linea con quello che probabilmente dirà la Regione, anche noi ci siamo confrontati in queste ultime settimane, però non abbiamo ricevuto questa nota che la Regione ha predisposto,

però riteniamo di essere in linea con quanto da loro affermato, ovvero dato che è in atto, e ancora non si è concluso, uno studio su alternative localizzative che prevedono come è noto anche un'alternativa in versante modenese parallela all'autostrada Campogalliano-Sassuolo, studio delle alternative che è stato effettuato secondo una metodologia multicriteri che ha già prodotto alcuni primi esiti, alcune prime considerazioni che portano a dire come dal punto di vista della componente territoriale ambientale e dei criteri ad essa afferenti che sono stati utilizzati, sia preferibile l'alternativa in versante modenese del Secchia. Lo studio però non è concluso, e come sostanzialmente i criteri che giocano a favore dell'alternativa del versante reggiano sono sostanzialmente i minori costi di realizzazione, costi delle opere (non ci riferiamo ad una monetizzazione dei costi ambientali e sociali ovviamente) e i tempi di realizzazione, in quanto l'alternativa in versante modenese necessariamente deve rapportarsi con la realizzazione dell'autostrada Campogalliano-Sassuolo, che da progetto definitivo ha un orizzonte temporale di realizzazione ed entrata in esercizio pari a poco più di cinque anni, quindi occorre aspettare questo lasso di tempo per poi dare avvio all'eventuale realizzazione della bretella ferroviaria. Quindi in attesa della conclusione di questo studio, che ricordo è il PTCP di Reggio Emilia che ha richiesto fin dalla fase della sua adozione trovando condivisione da parte della Regione, che ha ovviamente dato l'intesa tecnica e politica al PTCP per la sua approvazione, e ricordo che non c'è nessun strumento oggi vigente che localizza tale opera (dal punto di vista conformativo neanche il PRIT); ogni tanto si sente dire che il PRIT '98 prevedeva l'opera in versante reggiano, piuttosto (*Interruzione fuori microfono*) in realtà il PRIT prevede la necessità di quest'opera, di raccordo tra i due scali, ne evidenzia la priorità e la strategicità, ma non ne opera una localizzazione; la localizzazione è fatta attraverso il PTCP e gli strumenti urbanistici. Quindi, in attesa di questo studio, chiediamo al Comune di attendere all'individuazione di un tracciato/corridoio di salvaguardia infrastrutturale che eventualmente interessi il proprio territorio, attendere alle conclusioni di questo studio, non fare nulla. E credo che ciò sia in sintesi anche il contenuto della nota della Regione. Per passare sul tema degli aspetti ambientali e paesaggistici, abbiamo rilevato alcune incongruenze su alcune classificazioni delle strutture insediative storiche non urbane, piuttosto ricordiamo la necessità di completare il censimento dei fabbricati esistenti in territorio rurale, non solo quindi riferito agli edifici di interesse storico; il PTCP richiede che vi sia una valutazione complessiva degli edifici esistenti in territorio agricolo; c'è

qualche incongruenza tra il livello di conservazione/interesse storico degli edifici segnalato dalle schede di censimento e attribuzione delle categorie di tutela, aspetti però di minore importanza. Anche qui c'è qualche aspetto da sistemare che riguarda i canali storici. Così anche riguardo al tema dei vincoli paesaggistici chiediamo che sia, ad esempio, individuato in una carta a sé il sistema dei vincoli delle aree soggette a vincolo paesaggistico secondo il codice dei beni culturali. Abbiamo riscontrato alcune discrepanze nell'individuazione del sistema forestale boschivo rispetto all'individuazione del PTCP, quindi ricordiamo che i Comuni possono operare sì delle diverse perimetrazioni, ma che devono essere giustificate e argomentate sulla base di evidenze e quindi asseverate da un tecnico abilitato.

Andrei in chiusura. Ci sono un'altra serie di aspetti, come ad esempio il fatto che è un Comune che è interessato da uno stabilimento a rischio di incidente rilevante, quindi sarà necessario predisporre l'elaborato tecnico RIR secondo quanto previsto dalla normativa vigente, nonché adeguarsi anche rispetto a quanto stabilito dal PTCP che chiede ai Comuni non solo ovviamente di ottemperare ai disposti legislativi nazionali, ma anche di disciplinare la localizzazione di eventuali nuovi insediamenti, quindi andando ad individuare quelle zone industriali che per distanza dai centri abitati e minori interferenze ambientali risultano più idonee di altre alla localizzazione di stabilimenti a rischio di incidente rilevante, ovviando ad esempio l'introduzione di divieti generalizzati per attività di questo tipo, come in alcuni casi alcuni Comuni hanno introdotto, che sono - lo ricordiamo - sanzionabili dal punto di vista della giustizia amministrativa.

Sulla valutazione ambientale-strategica, anche qui rileviamo una serie di aspetti che richiedono una implementazione. Ad esempio, manca un'analisi di coerenza, il completamento dell'analisi di coerenza esterna tra obiettivi di PSC e azioni di PSC con il sistema degli obiettivi specifici del PTCP.

In ultimo, cosa che non ho detto prima, rileviamo alcune discrepanze nella tavola del documento preliminare che individua la ripartizione tra territorio urbanizzato e urbanizzabile rurale, laddove è stata indicata ad esempio Villa Spalletti come territorio urbanizzato; noi riteniamo che ciò sia una scelta non corretta, è una struttura territoriale storica non urbana. Inoltre discrepanze ci sono nella mancata individuazione dell'ampliamento dello Scalo di Dinazzano come territorio urbanizzabile, e infine qualche altra discrepanza che riguarda l'individuazione dei tessuti consolidati, questo

nel documento preliminare, laddove l'ampliamento delle acciaierie di Rubiera e l'ampliamento di quella zona industriale posta tra Dinazzano e Casalgrande capoluogo, è stato inserito come tessuto consolidato, ovviamente riteniamo erroneamente.

Ing. Ettore Buccheri – Responsabile Area Tecnica del Comune di Rubiera

Sono abbastanza sintetici i contributi che darà appunto il Comune di Rubiera. In merito al problema della mobilità sostenibile, tenuto conto anche delle recenti riunioni che abbiamo fatto con i Comuni che rientrano un po' nella valle del Tresinaro, relativamente al nuovo protocollo d'intesa che dovremmo realizzare a breve per il coordinamento delle azioni di pianificazione nella valle medesima, si chiede appunto - e ne avevamo anche parlato al tavolo di lavoro, credo che ci fosse l'architetto Barbieri in quell'occasione - la possibilità di verificare se è possibile fare un collegamento della vostra mobilità sostenibile che arriva fino a Villa Spalletti, anche con il torrente Tresinaro, tenuto conto appunto che Villa Spalletti subito dopo il ponte, prendendo la strada che va verso Via della Chiusa, verso Rubiera, dove c'è la traversa sul torrente Tresinaro, noi abbiamo una ciclabile attraverso la quale è possibile addirittura non solo arrivare fino a Rubiera, ma poi arrivare verso la zona che sarà la futura zona del parco del Secchia. Quindi si chiede appunto di verificare eventualmente se c'è questa possibilità di inserire nella pianificazione questo tipo di mobilità sostenibile che secondo noi risulta molto importante.

Per quanto concerne sempre problemi di mobilità, in relazione al nuovo ponte sul Secchia di cui parlava poco fa la Provincia, ricordiamo che questo è stato un anno importante - il 2012 - per l'effettiva realizzazione dell'agognata tangenziale sud di Rubiera. A gennaio del 2012 è stata pubblicata la deliberazione del 22 luglio 2010 del CIPE che ha approvato il progetto definitivo e ha confermato finalmente il finanziamento previsto da parte dello Stato; mentre proprio l'altro ieri, il 24 aprile del 2012, le aziende che si erano precandidate per la partecipazione alla gara hanno presentato la loro offerta. Tenuto conto che i lavori della Campogalliano-Sassuolo quindi partiranno auspicabilmente quanto prima, che la tangenziale sud di Rubiera sarà un'opera primaria di tutto l'intervento, si chiede al Comune di verificare l'impatto della vostra scelta, cioè di fare appunto questo ponte a sud di Rubiera con la realizzazione della Sassuolo-Campogalliano, quindi con la tangenziale a sud di Rubiera, quindi con questo ponte che verrà realizzato sul Secchia all'altezza di Rubiera.

Per concludere - ma qui non dovrei fare altro che ripetere quello che in un certo senso ha detto la Provincia - per quanto riguarda la connessione ferroviaria Dinazzano-Marzaglia, si condivide la posizione della Provincia, cioè di attendere gli esiti di questo studio tuttora in corso per la realizzazione, per il progetto di questa connessione.

Ing. Angelo Tedaldi - Terna Rete Italia SpA

Per chi non conoscesse Terna Rete Italia è una società all'interno del gruppo Terna che si occupa dell'esercizio, della manutenzione, dello sviluppo e della gestione della rete elettrica nazionale ad alta e altissima tensione. Un mio collega ha partecipato alla prima seduta, poi ho avuto un colloquio telefonico con l'architetto Barbieri, e oggi ho portato il contributo della nostra società, che fa capo all'area operativa trasmissione di Firenze, che ha come ambito territoriale la Toscana e l'Emilia-Romagna.

Il nostro contributo consiste in questo: portiamo un CD con il tracciato aggiornato degli elettrodotti ad alta e altissima tensione ubicati nel Comune di Casalgrande, con riferimento in particolare alla situazione elettrica di Rubiera, che è di nostra proprietà, e alla cabina primaria di Casalgrande che è di Enel. Questi tracciati sono aggiornati al 30 aprile di quest'anno. Questo per l'eventuale aggiornamento dei vostri documenti.

Abbiamo poi inteso fornire il valore della distanza di prima approssimazione, come definita dal Decreto del 29 maggio del 2008, che sostanzialmente ha unificato a livello nazionale le modalità di calcolo delle distanze di rispetto dalle linee elettriche per il fatto dei campi elettromagnetici. E di fatto ha poi superato quella che era la Legge Regionale 30 del 2000. Però in questa sede - e lo abbiamo scritto anche nella lettera con cui accompagniamo i documenti - voglio rimarcare il fatto che il Decreto del 29 maggio 2008 è abbastanza complicato nell'andare ad individuare queste distanze di prima approssimazione, per cui laddove gli elettrodotti non sono rettilinei, quindi si presentano cambi di direzione, incroci, parallelismi, e chi più ne ha più ne metta, questa distanza varia rispetto alla DPA in perturbata, per cui a differenza della legge regionale che stabiliva una distanza ben precisa, non è possibile in questo caso farlo. Per cui noi abbiamo fornito la DPA in perturbata che vale, ripeto, solo ed esclusivamente nei casi di elettrodotti rettilinei; in tutti gli altri casi, se serve, è necessario che ci presentiate una richiesta puntuale per le aree di interesse, per dire se deve sorgere una lottizzazione nuova o quant'altro in vicinanza, ce lo chiedete e noi vi forniamo il valore e gli elaborati precisi che individuano l'area di prima approssimazione.

Oltre a questo, se poi fosse necessario - come prevede il Decreto - anche calcolare la fascia di rispetto, ribadiamo anche in questa sede che queste richieste debbono esserci inoltrate solo ed unicamente dal Comune, mentre invece negli altri casi le distanze di prima approssimazione, anche nei casi complessi, le forniamo anche ai privati e agli studi tecnici che operano per privati, però ne mandiamo comunque copia per conoscenza al Comune.

Per ultimo, abbiamo allegato un CD nel quale sono riportati alcuni interventi di sviluppo della rete, che l'architetto Barbieri mi diceva essere la cosa che più interessava, legati al riassetto della rete elettrica nell'area di Reggio Emilia, che però coinvolgono in parte anche alcune linee in partenza dalla stazione elettrica di Rubiera. Quindi in questo CD troverete questi documenti e questi elaborati.

Noi rimaniamo a disposizione per chiarimenti.

Ing. Barbara Barani – Iren Emilia SpA

Il mio intervento sarà molto sintetico. Noi abbiamo concentrata la nostra attenzione sulla compatibilità degli sviluppi proposti dal piano in merito all'erogazione dei servizi di nostra competenza, quindi gas, acqua, fognature e depurazione. Per quanto riguarda la distribuzione gas e acqua, quindi il servizio più diffuso territorialmente, le reti in Comune di Casalgrande sono ormai storicamente abbastanza consolidate, quindi problemi particolari di carenza, problemi di portata e pressioni in punti particolari della rete ad oggi non ne rileviamo. È ovvio che quando poi si tratterà di entrare nel merito dei singoli interventi di espansione, sia residenziale o produttiva, come facciamo già d'abitudine, vengono verificate di volta in volta le necessità di incremento e potenziamento delle forniture. È ovvio che potrebbe succedere che sia necessario, oltre all'estensione della rete all'interno delle aree di nuovo urbanizzazione, qualche intervento di potenziamento o adeguamento delle reti anche fuori comparto. Immagino al possibile sviluppo dell'APEA tra Villalunga e Salvaterra, potrebbe essere che si rendano necessari dei veri e propri potenziamenti a partire dai punti di approvvigionamento, quindi dalle cabine di primo salto del gas, o dalle centrali acquedottistiche. È chiaro che noi di volta in volta verifichiamo, anche con l'ausilio di strumenti con modelli matematici della rete che abbiamo abitualmente in uso, la necessità di questi potenziamenti, che vengono generalmente imposti a carico dei soggetti privati attuatori, ma comunque condivisi con l'amministrazione comunale, cioè

se dovesse risultare una qualche esigenza particolare, la condividiamo prima con voi. Ad esempio, non sono entrata nel dettaglio delle singole aree di recupero, potrebbe succedere che dove c'era uno stabilimento industriale, magari utente diretto SNAM, può essere che la conversione a residenza porti alla nostra rete puntuali insufficienze che vanno adeguate. Ma come avevo anticipato, vengono verificati di volta in volta.

Per quanto riguarda la rete fognaria, qualche anno fa AGAC a suo tempo aveva condotto uno studio idraulico su tutto il capoluogo perché erano emerse diverse criticità in termini di insufficienza idraulica, quindi scarsa capacità della rete a smaltire le acque a seguito di particolari eventi meteorici; nel corso degli anni sia la pianificazione d'ambito, che il contributo di Iren e del Comune, ha permesso di andare a realizzare una serie di potenziamenti, come l'ultimo che abbiamo realizzato e concluso da poco lungo il tracciato della ex statale, ha permesso di razionalizzare la rete del capoluogo. Quindi direi che la situazione ad oggi, tranne un piccolo tratto di completamento che manca, ma che è da realizzare in concomitanza con una parte che devono realizzare dei privati, quindi si vedrà nei prossimi anni, anche la situazione della rete fognaria sul capoluogo è sistemata. Rimane una criticità su Salvaterra dove si sono avuti episodi di allagamento anche importanti a seguito di eventi meteorici particolari, lì c'è un accordo con il Comune in cui Iren-Enìa sta redigendo la progettazione dell'intervento, che poi sarà realizzato dall'amministrazione comunale.

Per quanto riguarda la depurazione, gran parte del Comune di Casalgrande viene collettato e depurato all'impianto di Salvaterra, che è stato recentemente oggetto di un importante progetto di potenziamento, è stata realizzata una seconda linea, quindi questo ha portato la capacità depurativa ad oggi a 25.000 A.E., che risulta soddisfare anche le esigenze future di piano.

E' in corso da parte della Provincia di Reggio la procedura di screening su un ulteriore progetto di potenziamento a 27.000 che abbiamo presentato, quindi diciamo che anche sulla parte di depurazione siamo allineati a quelle che sono le prospettive di piano.

Detto questo, particolari criticità da parte di Iren non vengono rilevate.

Arch. Rossana Corni – Azienda Consorziale Trasporti ACT di Reggio Emilia

Abbiamo letto tutti i documenti, quello che ci è parso molto opportuno all'interno dell'elaborazione del PSC è stata l'elaborazione contestuale del piano urbano della mobilità, anche se - come dice il collega Pavignani - questo non è uno strumento

codificato, oppure è codificato il PUT che ha leggermente un altro ruolo, il piano urbano della mobilità consente però al PSC di poter individuare scenari utili al governo del territorio e in particolare per tutti i temi della mobilità sia delle persone che delle merci. Riteniamo quindi che questa sia un'occasione - l'elaborazione del PSC - per pensare ai problemi di questo territorio, che sono tanti in termini di mobilità, quindi trovare anche delle soluzioni utili e adeguate e trovare delle prospettive quindi di soluzione di questi problemi. Noi condividiamo sicuramente il tentativo che poi si è fatto di intervenire e di individuare gli interventi per la sicurezza delle infrastrutture, sulla ciclopedità urbana, e anche sul TPL, ma sappiamo che tutti questi interventi puntuali non sono sufficienti a cambiare il modo di muoversi delle persone e delle merci. I dati raccolti, che sono proprio tanti, ci possono dire molte cose, ci dicono com'è la mobilità urbana per effetto del sistema insediativo, ci dicono qual è il ruolo di Casalgrande all'interno del distretto ceramico, ci dicono il valore strategico dello Scalo, e ci dicono soprattutto che la ferrovia può essere una risorsa insostituibile per la politica della mobilità delle persone e delle merci. Tutto questo, soprattutto il ruolo della ferrovia, non ci pare essere stato sviluppato a sufficienza in questa sede, nella sede pianificatoria, quindi nello studio degli scenari; ci sembra che la ferrovia sia vista un po' più come un problema che come una risorsa, un'opportunità. Quello che ci vorrebbe è quella che si dice proprio una vera "cura del ferro", perché è solo la cura del ferro che ci consente di alleggerire la pressione della gomma sugli assi stradali strategici, in particolare sulla Pedemontana e sulla Strada Provinciale 51, ma anche sulle strade più urbane. Questo ci consentirebbe quindi anche di separare il più possibile i flussi di traffico di attraversamento da quelli tipicamente urbani. Non c'è dubbio che Casalgrande ha una sua centralità trasportistica all'interno del distretto, è un nodo viabilistico della Pedemontana, del fondovalle Secchia, della Strada Provinciale 51, ed è il nodo ferroviario della Reggio-Sassuolo, dello Scalo merci e del collegamento Dinazzano-Marzaglia. Tutta questa centralità infrastrutturale secondo noi va a messa a sistema, insieme anche al terzo ponte ipotizzato, garantendo collegamenti diretti tra strade e ferrovie, al fine di proteggere gli abitanti dal traffico di attraversamento e individuando con precisione specifici accessi al sistema del territorio urbano di Casalgrande. Chiaramente, siccome qualsiasi intervento di grossa portata prevede tempi lunghi, è giusto comunque mantenere gli interventi previsti sulla vecchia statale 467 in quanto per ancora un po' di tempo questa manterrà una funzione promiscua. Sulle merci invece, c'è ancora ampio margine per lo

spostamento dalla gomma al ferro. Questo non contrasta con l'ipotesizzato, almeno crediamo, ridimensionamento delle previsioni dello Scalo di Dinazzano, anche noi eravamo indecisi come leggere le carte e il documento preliminare rispetto al perimetro dello Scalo, ci è parso che la scelta fosse quella di perimetrare lo Scalo attuale nella prima fase, sostanzialmente il perimetro della prima fase. Questo di per sé non è un problema, se però questo non lo si vede insieme a tutto il resto. Cioè, il ruolo di Dinazzano è determinato dal rapporto che viene costruito con Marzaglia, la cui attuazione è ormai prossima, quindi solo in questa ottica riusciamo a capire se le previsioni attuali sono sufficienti e sono in grado di rispondere ai bisogni. È chiaro che però il progetto, così come era stato ipotizzato, aveva una sua logica tutto completamente, se lo si riduce in termini di occupazione di spazio, quello che rimane va ripensato sia pure in termini di collegamento con lo Scalo di Marzaglia, ma anche negli usi e nelle scelte che si fanno all'interno dell'area attuale. E mi riferisco in particolare alle ambientazioni che erano prevalentemente previste nella seconda fase; cioè, se si fa un taglio netto così, si rischia che le ambientazioni, che erano quelle che mitigavano l'impatto dello Scalo all'interno del territorio, non vengano in buona parte realizzate con una ricaduta in termini ambientali assai negativa. Quindi bisogna considerare il progetto in sé e non semplicemente tagliarlo realizzando solamente la prima fase, con il rischio appunto di una penalizzazione complessiva della qualità dell'intervento.

Diventa però per noi stringente, proprio in prospettiva a queste scelte sullo Scalo, la definizione del corridoio con cui realizzare la bretella ferroviaria Dinazzano-Marzaglia che, a prescindere dai tracciati che sono in fase di studio, interesserà comunque il territorio di Casalgrande almeno nella fascia alta a ridosso della Pedemontana.

Una cosa che mi preme sottolineare è che comunque, con la realizzazione di questa bretella, ne avrà un grosso beneficio anche la linea ferroviaria attuale, essendo poi con questa bretella dirottato il traffico merci. In questo senso, la linea ferroviaria attuale avrà sempre più un ruolo importante in termini di trasporto passeggeri, consentendo anche di portare a termine nel tempo quelli che sono stati gli interventi che ACT ha fatto sulle linee su gomma a partire dall'anno scolastico scorso, quello di ridurre le corse su gomma in affiancamento al treno, operazione che non si è potuta concludere, quindi non siamo riusciti ad eliminare tutte le corse in affiancamento al treno, perché la capacità di carico della ferrovia attualmente, in termini passeggeri, è abbastanza ridotta, in particolare in alcuni orari. Quindi liberare almeno in quota parte dal traffico merci la

linea ferroviaria attuale, ci consente anche di ripensare al trasporto dei passeggeri e andare sempre più nella direzione che la ferrovia diventa il principale mezzo di trasporto pubblico e la gomma diventa un sistema di adduzione al treno. In questo senso diventa importante pensare anche nell'ambito dello studio del PSC valutare e studiare le singole stazioni, capire come all'interno dei singoli nodi si possa efficacemente fare un interscambio gomma-ferro sia in relazione alle connessioni con le piste ciclabili, sia pensando all'individuazione di parcheggi di automobili in modo da creare sempre di più un sistema dei trasporti connesso. Direi quindi che il tema della valorizzazione delle stazioni ferroviarie, e anche la valorizzazione delle aree in un'ottica di interscambio, è un tema che va forse ulteriormente approfondito.

Ritorniamo a quelli che sono i temi di valore sovracomunale, in particolare quindi il ruolo strategico degli scali di Dinazzano e Marzaglia, lo Scalo di Dinazzano, il collegamento ferroviario fra Dinazzano e Marzaglia.

Il ruolo di Dinazzano è molto bene evidenziato all'interno del quadro conoscitivo, i dati sono innumerevoli e devono anche aiutarci a capire gli scenari futuri.

Io ho estratto tre elementi che mi sono apparsi significativi.

Oggi lo Scalo di Dinazzano movimentata il 21% delle merci, mentre il 79% è su gomma; è vero, ma il 21% per il territorio di Casalgrande è comunque una buona quota. Dall'altro diciamo che lo Scalo di Marzaglia ci dà un'opportunità per accrescere ulteriormente il trasferimento di merci su ferro. Dall'altro ancora si dice che il sistema viabilistico attuale non è più in grado di reggere ad un'ipotesi di aumento di trasporto stradale delle merci. Se ne deduce che al PSC di Casalgrande convenga raccogliere questa sfida e l'opportunità rappresentata dalla realtà di Marzaglia. Marzaglia è infatti un polo di attrazione di primaria grandezza sia per la dimensione che per la forza del gestore, ma per la possibilità concreta che dà di aumentare il numero di convogli in formazione. Oggi ricordiamo che i treni che partono da Dinazzano partono solo se si riesce a costruire un treno a Dinazzano in termini anche di costi, e tutte le merci devono arrivare ad una destinazione sola; con lo Scalo di Dinazzano è possibile pensare anche a quote minori di merci, poterle portare a Dinazzano, quindi anche se non si ha un treno completo, quindi Marzaglia diventa il collettore di merci dai vari distretti. Quindi questo in qualche modo incentiva la possibilità di poter aumentare la quota di merci su ferro con un grosso beneficio anche in termini di passaggi di autocarri sulla viabilità di Casalgrande.

Diciamo perciò che la sinergia tra questi due scali è una sinergia che può aiutare il territorio di Casalgrande a trovare anche delle soluzioni, soprattutto ad alleggerire il traffico su gomma sul proprio territorio. Diciamo inoltre che il collegamento ferroviario tra questi due scali diventa essenziale all'appello del sistema in quanto riduce al massimo il bisogno di trasporto su gomma.

Lo Scalo di Dinazzano: abbiamo già detto che ridurre il perimetro dello Scalo di Dinazzano tout court ha un senso solo se si ripensa a quello che si era ipotizzato a suo tempo. Certo che noi riteniamo che in ogni caso vada salvaguardata la possibilità, anche in un tempo lontano, di riconsiderare la scelta, quindi si chiede di evitare di chiudere lo Scalo con insediamenti di altro genere. Occorre in ogni caso ripensare all'utilizzo degli spazi attuali e anche ripensarlo in termini di destinazioni d'uso e quindi di possibili usi e di volumetrie. Noi pensiamo quindi che all'interno dello Scalo - adesso io non conosco tutti gli usi specifici delle varie fasi - sicuramente si ritiene utile poter pensare di realizzare all'interno dell'area uffici direzionali, attività integrative quali pubblici esercizi, mense e foresterie.

Riguardo al collegamento ferroviario Dinazzano-Marzaglia, è vero che oggi sugli strumenti sovraordinati non ritroviamo un tracciato serio e certo, anche se tutti gli strumenti ribadiscono l'urgenza e la necessità di realizzare questa bretella. Lo studio che la Provincia ha commissionato e che noi abbiamo commissionato a FER - in quanto tra la Provincia e ACT c'è stato un accordo di programma - ha studiato due alternative localizzative, di cui una in territorio reggiano e l'altra in territorio modenese in affiancamento al raccordo autostradale Campogalliano-Sassuolo, quindi in grande parte nel territorio modenese. In ogni caso, in entrambi i tracciati, Dinazzano si raggiunge comunque passando per il territorio di Casalgrande. Anche il tracciato modenese impatta l'area a ridosso della Pedemontana, quindi in ogni caso determina, sia in un caso che nell'altro, un riassetto, un ripensamento di quelli che sono i collegamenti anche viabilistici. In ogni caso si potrebbe cogliere l'opportunità in questo senso di proteggere anche l'abitato di Villalunga realizzando quella bretella che già si era pensato all'epoca dell'ipotesi dello Scalo di Dinazzano come attualmente è negli strumenti urbanistici vigenti.

Il terzo ponte ipotizzato in questo senso potrebbe caricare ulteriormente la strada Provinciale 51 e a maggior ragione questo giustificherebbe un suo collegamento più diretto con la Pedemontana.

Come sono questi due tracciati? Da un lato - come diceva l'arch. Pavignani - il tracciato in sponda reggiana utilizza una parte di sedime ferroviario esistente e non necessita di un nuovo ponte in quanto si utilizza la ferrovia esistente; dall'altro lato attraversa il territorio di Casalgrande per circa 7 km in un'area di elevato interesse ambientale. I costi sono sicuramente più ridotti, noi riteniamo che comunque, in attesa anche della conclusione dello studio, dobbiamo tenere conto di entrambe le possibilità, quindi anche di quella in territorio reggiano, cioè non possiamo escluderla a priori. Teniamo conto che questa, soprattutto rispetto ai tempi di realizzazione, risulta essere una tra le opere in priorità di finanziamento in Regione, quindi occorre anche capire forse l'urgenza di arrivare ad una scelta abbastanza velocemente. L'occasione proprio del PSC, se noi abbiamo in tempi abbastanza veloci l'idea di quella che può essere la strada giusta e da percorrere, consente anche, secondo me, di andare a incidere sulle scelte del PSC, quindi ad individuare degli scenari che non sono secondo noi solo problematici, ma creano anche delle buone opportunità per questo territorio. Quindi noi riteniamo che in questa sede il corridoio debba essere per lo meno considerato; di conseguenza riteniamo anche che a questo punto tutti gli strumenti, chiaramente dal documento preliminare alle valutazioni in seno alla VALSAT, debbano tenere conto della necessità che questa bretella si realizzi.

Ing. Fabrizio Maccari - Ferrovie Emilia Romagna Srl

Approfitto anch'io dell'occasione per identificare il ruolo dell'azienda FER, che dallo scorso febbraio ha subito una trasformazione societaria piuttosto sostanziale, nel senso che abbiamo separato rete e servizi, quindi la nostra rappresentanza riguarda il gestore infrastruttura quale è rimasto FER Srl, mentre la TIPER SpA, la nuova società nata dalla fusione del ramo trasporto FER con ATC Bologna, è ad oggi il soggetto che detiene il contratto di servizio per il trasporto passeggeri. Poi abbiamo gli operatori merci che sono a libero mercato, quindi hanno una pluralità di attuazione.

Quindi il nostro contributo l'abbiamo depositato, oggi riguarda prettamente la rete infrastrutturale della ferrovia. Per quanto riguarda la linea storica, direi che abbiamo consolidato gli interventi già nel tempo, quindi sono in piena fase di attuazione, auspichiamo in via di ultimazione, quindi sono già previsti dai precedenti strumenti, per cui qui non abbiamo nulla da rilevare perché consolidiamo pianificazioni e investimenti già fatti negli anni precedenti.

Il contributo nostro è relativo a due punti già sollevati sia dalla Provincia che da ACT, e riguarda lo Scalo di Dinazzano per il quale anche a noi serviva intanto un chiarimento sull'effettiva perimetrazione dello Scalo e in particolare, per quanto a nostra conoscenza come pianificazione, siamo anche noi legati agli obblighi imposti dalla Valutazione di Impatto Ambientale del 2008 che ha definito una variante al Piano Regolatore con alcune fasi di attuazione ben specifiche, sia come viabilità di accesso, che come ampliamento dell'infrastruttura a sè, quindi noi abbiamo ribadito questo nostro impegno verso il territorio a cui ci lega questa valutazione di impatto ambientale che avrà una durata ventennale dal 2008. Per noi è quello il perimetro attuale, non ritroviamo questa cosa.

Come secondo punto, invece abbiamo anche noi il tema della bretella, che ai fini prettamente trasportistici noi invece proponiamo come tracciato effettivo da individuare in un corridoio in prolungamento del raccordo acciaierie di Rubiera fino al rilevato della Pedemontana in località Villalunga, con l'inserimento dello Scalo di Dinazzano attuale. Quindi è una proposta di tracciato che noi abbiamo elaborato.... (*Interruzione fuori microfono*).

Per quanto ne so non è in contrasto, in quanto è uno dei tracciati proposti; la nostra è una proposta dal punto di vista prettamente trasportistico, qual è il ruolo che può avere un gestore di infrastruttura. È chiaro che sappiamo essere allo studio alternative, però competono più ad altri livelli decisionali che non al nostro di azienda ferroviaria. Il nostro ruolo non è di scelte strategiche di pianificazione territoriale, ma è un ruolo di valutazioni trasportistiche e di attuabilità, secondo il nostro parere. Quindi la nostra proposta è quella, dopodiché è chiaro che siamo soggetti noi, come soggetti attuatori, in ogni caso gestori di infrastruttura, a gestire le infrastrutture che verranno decise a livello territoriale. Questa è la precisazione che volevo fare.

Dott. Vanni Bertoldi – ARPA Sezione Provinciale di Reggio Emilia

Il nostro parere adesso non l'abbiamo, verrà formalizzato entro un paio di giorni e verrà trasmesso perché, come al solito, lo integriamo con quello della AUSL, quindi riteniamo entro un paio di giorni di essere pronti a trasmetterlo. Comunque le osservazioni che il parere conterrà le anticipiamo già adesso, partendo dal quadro conoscitivo, che si ritiene sostanzialmente esaustivo per i temi trattati e le analisi che sono state svolte, anche se per alcuni temi non sempre i dati di riferimento sono riferiti

all'ultimo anno disponibile. Se per alcuni temi questo non pregiudica il risultato finale, il giudizio finale sullo stato, perché riteniamo che non ci siano state variazioni significative, in altre invece un aggiornamento forse può essere opportuno.

Ad esempio, un aspetto che in un qualche modo è legato al quadro conoscitivo, ma sul quale sarà necessario fare appunto un aggiornamento, è il tema della qualità dell'aria che è legato in questo caso alla Valsat, è stato fatto uno stato dell'ambiente per la predisposizione della Valsat. In questo, sul tema della qualità dell'aria, l'aggiornamento non riguarda tanto i dati riportati, in quanto anche quelli rilevati nell'ultimo anno dalla nostra stazione di monitoraggio non evidenziano particolari criticità legate alla componente da traffico; gli inquinanti che monitoriamo anche negli ultimi anni non hanno mostrato valori superiori ad altre postazioni simili dedicate al monitoraggio del traffico. Però c'è stato un cambio di normativa nel frattempo, e secondo noi deve essere tenuto in considerazione nella documentazione, perché questo avrà ripercussioni sulla rete di monitoraggio e anche sulla centralina di Casalgrande che andrà ad esaurirsi, verrà spenta, in quanto la nuova normativa non prevede più l'agglomerato ceramico, così come non prevede più l'agglomerato della città di Reggio come area specifica di monitoraggio, quindi si andrà al suo superamento. Questo può essere sostanziale anche ai fini delle osservazioni e considerazioni espresse poi nella Valsat, e non ci saranno ipotesi disponibili ovviamente per considerazioni ex-post del piano.

Si tratta - come dicevo prima - però di una centralina per il monitoraggio della qualità dell'aria da traffico, e in questo senso però potrebbe assumere maggiore interesse valutare invece il peso del contributo emissivo del settore industriale, non indagato appunto dalla centralina. In sede di VAS, oltre ad una valutazione generale sull'incidenza delle azioni del PSC sulla qualità dell'aria, potrebbe essere opportuno prevedere una valutazione specifica su questo tema.

Un altro aspetto in un qualche modo legato al quadro conoscitivo per il quale forse è opportuna una verifica, è in specifico sulla cartografia, sulla tavola delle reti fognarie. Pur condividendo il quadro generale fatto da Enìa che mi ha preceduto, su alcuni casi particolari - mi riferisco a reti secondarie, a piccoli tronchi fognari secondari - chiediamo una verifica perché in alcuni casi abbiamo visto che il recapito non è la pubblica fognatura, ma sembrerebbe essere invece la destinazione delle acque superficiali. Quindi avere anche qua un quadro conoscitivo puntuale su questi aspetti riteniamo sia in questa fase molto importante.

Relativamente al documento preliminare e alla manovra insediativa, per quanto riguarda il sistema urbano residenziale, il PSC pone attenzione alla strategia di riqualificazione, abbiamo visto, e al recupero dell'esistente, limitando a sole due aree gli ambiti per nuovi insediamenti residenziali. Se per i nuovi ambiti, relativamente sempre parlando per gli scarichi idrici, si tratterà quindi di estendere le reti e separare le acque bianche dalle nere, per gli ambiti soggetti a riqualificazione chiediamo di inserire tra gli obiettivi anche il progressivo miglioramento nella separazione delle reti, soprattutto anche un'attenta verifica sulle eventuali criticità idrauliche del recapito delle acque bianche, in quelle aree che già il quadro conoscitivo individua come critiche. Mi riferisco ai bacini afferenti al Rio Medici e al Rio Fornaci. Sulla capacità depurativa poi di tutto il Comune di Casalgrande concordiamo anche noi su quanto ha detto prima la rappresentante di Iren sul fatto che il depuratore di Salvaterra ci risulta assolutamente idoneo anche per ulteriori carichi in quanto recentemente è stato potenziato.

La manovra invece per il produttivo, che considera il possibile potenziamento dell'area tra Salvaterra e Villalunga in una prospettiva sovralocale di area ecologicamente attrezzata, se questa scelta risulterà percorribile e si andrà in questa direzione, chiediamo che nelle successive fasi di pianificazione vengano dettagliate quelle scelte progettuali e quelle modalità di attuazione dell'area di miglioramento al fine di raggiungere quegli obiettivi previsti dalla normativa regionale vigenti per queste aree. Quindi già fin da subito cominciare a identificare quegli interventi che si rendono necessari in questo senso.

È prevista, sempre per il produttivo, la conferma di destinazione di aree che il PRG prevedeva invece di trasformare verso destinazioni residenziali e terziarie; su queste, pur ritenendo questa scelta sotto certi aspetti condivisibile in un'ottica di contenimento del consumo del suolo, evitando anche - come si diceva nel documento preliminare - forzature verso cambi di destinazione d'uso verso il residenziale, però riteniamo che per queste aree si debba fare molta attenzione, soprattutto sulla parte normativa, affinché le nuove attività che in futuro andranno ad insediarsi eventualmente in sostituzione di quelle cessate o obsolete, non siano in contrasto poi con il progetto di riqualificazione residenziale delle zone limitrofe, e non siano in contrasto nemmeno con il progetto di riqualificazione della statale n.467 che anch'essa sarà soggetta appunto, con la nuova viabilità, ad essere riqualificata.

Un cenno sulla zonizzazione acustica. Tralascio la premessa sull'importanza di redigere

la zonizzazione acustica assieme e in contemporanea al PSC, che oltre ad un obbligo di legge, è particolarmente utile per poter poi valutare la sostenibilità in questo senso delle scelte. La verifica poi della coerenza tra previsioni urbanistiche e classificazione acustica andrà fatta, secondo noi, all'interno della Valsat.

Un esame specifico della zonizzazione acustica da parte nostra, e da parte anche della Usl, verrà poi effettuato all'interno del percorso specifico previsto per l'approvazione di questo documento, però ci preme segnalare fin da ora alcuni punti che secondo noi dovrebbero essere chiariti meglio.

Il primo, in specifico, riguarda la corrispondenza piena che ci deve essere tra le tavole della zonizzazione acustica e le tavole di PSC. Sulla viabilità, ad esempio e soprattutto, in corrispondenza dello Scalo di Dinazzano, abbiamo visto che nella tavola di zonizzazione acustica è già presente una viabilità di collegamento, ad esempio, tra la Strada Provinciale 51 e la Pedemontana che non abbiamo trovato invece come riscontro nella tavola dello schema di assetto del documento preliminare.

Un'altra cosa, sempre riferita alla zonizzazione acustica, è che non abbiamo capito, non ci è chiaro se l'impatto acustico della cosiddetta strada di gronda non è stato valutato, oppure è stato ritenuto equivalente ad una classe seconda, che in seguito agli sviluppi residenziali previsti e che potrebbero ricadere e aumentare il traffico su questa strada, potrebbe supportare flussi che non permetterebbero poi di rispettare questi limiti di classe seconda. In questo senso si potrebbe sfruttare la possibilità lasciata dalla normativa regionale di classificare queste aree non solo in base alla tecnica costruttiva e funzionale stabilita dall'arteria stradale, ma anche dall'utilizzo effettivo della strada, dal flusso di traffico presente effettivamente su questa strada. In questo caso i limiti sarebbero diversi e probabilmente più facilmente controllabili.

Un'altra cosa, sempre riferita alla zonizzazione acustica, è che occorre distinguere, secondo noi, anche cartograficamente in modo preciso tra la classificazione antecedente la trasformazione urbanistica e quella successiva; attualmente sembra che alcune aree soggette a futura trasformazione siano già state indicate come fossero attuate.

Infine, sempre su questo argomento, per le aree già approvate sulla scorta del PRG previgente per queste è opportuno che vengano esplicitati i tempi e le modalità di gestione delle trasformazioni in apposite schede che riportino poi le eventuali prescrizioni per migliorare alla fine il clima acustico, come deve essere l'obiettivo della zonizzazione.

Un cenno alla Valsat, che nell'impostazione generale ci sembra condivisibile. È stata fatta - abbiamo visto - una valutazione di coerenza esterna con il PTCP che andrà, anche secondo noi approfondita, e interna con gli obiettivi declinati nel documento preliminare. In questa fase di Valsat preliminare abbiamo visto che sono state redatte due carte, una è la carta delle criticità, l'altra è la carta dei limiti alle trasformazioni del suolo. Ritenendo quest'ultima - quella delle trasformazioni del suolo - molto importante, abbiamo visto che contiene giustamente, come vincoli, anche la presenza dei siti contaminati, vogliamo solo segnalare che dalle nostre informazioni risulta la necessità forse di integrarla, perché ci risulterebbero un paio di siti non presenti, poi nel parere verranno precisati meglio.

Nella valutazione definitiva ci aspettiamo poi una valutazione più specifica dell'impatto delle azioni previste dal piano, con riferimento all'eventuale necessità delle misure di mitigazione e compensazione per i vari ambiti, soprattutto quelli ovviamente soggetti a trasformazione e soprattutto quegli ambiti che nella stessa mappa dei limiti alle trasformazioni sono già di loro indicati come interessati da vincoli e tutele.

Relativamente al monitoraggio del piano che già viene indicato un po' in bozza, e vengono segnalati alcuni indicatori, ci sembrano condivisibili sia le modalità di verifica, che la necessità periodica di un'attività reportistica; comunque in ogni caso, visto che anche la Valsat avrà un percorso suo di osservazione, ci riserviamo poi di fare ulteriori osservazioni sulla Valsat definitiva nel percorso di attuazione previsto dal Decreto Legislativo 152/2006.

Un ultimissimo cenno sulle varianti parziali al PRG vigente, quelle due varianti indicate portate in conferenza: in questa sede possiamo anticipare che non si evidenziano, a nostro parere, particolari criticità, o perlomeno tali da pregiudicarne secondo noi la realizzazione, dato anche l'aumento limitato del carico insediativo previsto. Ovviamente anche qua ci dovrà essere coerenza con la zonizzazione acustica, richiamando quello che ho detto prima, cioè se eventuali prescrizioni dovranno essere prese in carico fin da subito, e comunque su questo immaginiamo che comunque seguiranno l'iter specifico di approvazione, quindi eventualmente su piccoli dettagli ci riserviamo di esprimerci successivamente.

Dott. Giovanni Rinaldi – AUSL Dipartimento di sanità Pubblica di Reggio E.

Come ha anticipato il collega di Arpa verrà fornito un documento congiunto, per cui

ovviamente tralascio le cose che lui ha già detto e le integro con alcune considerazioni. Intanto in generale, come avevo anche già accennato in qualche incontro, effettivamente c'è una serie di integrazioni che anche la Provincia ha segnalato come necessarie, ci sembra abbastanza importante, perché è vero che stiamo parlando di cose che si stanno trattando da molto tempo, però anche dagli interventi che hanno preceduto, ci sono delle cose da approfondire. Mi riferisco ovviamente alle trasformazioni economico-sociali che ci sono state nel periodo, mi riferisco alle ricadute demografiche che possono seguire nei prossimi anni, legate appunto a questa trasformazione economica, mi riferisco agli elementi ancora non chiari rispetto all'infrastrutturazione ferroviaria relativa al raccordo Dinazzano-Marzaglia, per cui esistono due ipotesi, come è già stato evidenziato. I due scenari presuppongono un corredo di impegno territoriale e di infrastrutture diverso, che possono andare anche ad interessare aree investite da alcune scelte del piano. Mi riferisco anche al fatto che anche sul ruolo di Dinazzano ci sono tanti dati, però l'intervento dell'ACT metteva in rilievo che le sinergie tra Dinazzano e Marzaglia sono ancora da approfondire, quindi da valutare rispetto allo scenario che la geometria dello Scalo rimanga quella attuale o che abbisogni di bretelle o altro. Sono tutte cose che riguardano, che hanno impatti potenziali sui territori investiti. A parte queste cose generali ovviamente che sono già state trattate, ci sono cose che riguardano politiche, manovre che volevamo approfondire e alcune cose un po' più settoriali o puntuali da toccare.

Allora, per quanto riguarda il come potrebbe svilupparsi e avere un'attuazione il piano, ci è sembrato che il peso che assume la parola riqualificazione del piano, quindi la dimensione dei processi di riqualificazione, piuttosto che a processi più tradizionali di ampliamento, richiede che il piano si doti di strumenti in grado di garantire che questi processi, che queste trasformazioni, abbiano nel tempo una qualità omogenea e soprattutto che tutti gli interventi di trasformazione, anche i minori, possano concorrere. E allora ci sembra che, ad esempio, il fare riferimento e utilizzare non solo per questa fase di costruzione del piano una serie di strumenti e di analisi che secondo noi sono di qualità, mi riferisco all'analisi sullo stato dei servizi, mi riferisco alle analisi condotte per la redazione del quadro conoscitivo del PUM, possono costruire anche delle valide guide su metodologie e strumenti che possono rendere espliciti e costanti nella fase di attuazione non solo l'attenzione, ma anche la modalità di applicazione di questa attenzione a tutta la fase anche attuativa. In questo senso, ad esempio, vedrei molto

bene, cogliendo ovviamente la precisazione che ha fatto la Provincia, che tra il PUM che è in realtà lo strumento che regola la tematica della viabilità, e il PSC, deve esserci una distinzione, sarebbe molto interessante comunque vedere un elemento di raccordo abbastanza forte tra le politiche strutturali, le azioni strutturali, le regole strutturali e gli obiettivi di qualità che in qualche modo il PUM cerca di delineare. Allora in questo senso la possibilità di ricontare su delle individuazioni di tipologie, delle soluzioni delle sezioni stradali, delle regole che in qualche modo possano trovare luogo anche all'interno di un pezzo dello strumento urbanistico, penso ad esempio ad una sezione del RUE, che possa contenere delle indicazioni che in qualche modo possano trovare utilità per assicurare nel tempo un'omogenea valorizzazione di qualsiasi intervento in modo che diventa anche trasparente appunto in quanto diventa oggetto di una precisa determinazione dello strumento. Ad esempio, secondo noi, analisi che apprezziamo molto sullo stato dei servizi e il sul quadro conoscitivo possono fungere da elemento da cui delineare anche dei criteri guida da utilizzare nella fase di attuazione, da formalizzare, nel senso non da lasciare semplicemente in strumenti separati, ma anche da integrare nei processi proprio di trasformazione.

Per quanto riguarda la manovra del residenziale, effettivamente l'integrazione che anche la Provincia chiede è indispensabile, perché se ci rifacciamo anche a dati più recenti, ad esempio mi riferisco al rapporto 2010 dell'osservatorio regionale per il sistema abitativo, viene indicato presente a Casalgrande un equivalente di 1000 alloggi non utilizzati, mentre il PSC parla di numeri molto più bassi. Se pensiamo che poi il vicino Scandiano, sempre in base a questo rapporto, ha 1300 - cito numeri a memoria - alloggi inutilizzati, la possibilità di affrontare la tematica del dimensionamento con logiche usuali viene messa un po' in forse. La cosa a noi interessa semplicemente per il fatto che tutto questo problema, se non affrontato bene, pregiudica sicuramente una cosa che è già difficile per sé, che è quella di dare una risposta per l'housing sociale. Sempre dal rapporto ORSA 2010 - quindi penso che il 2011 non abbia migliorato le situazioni - viene messo in rilievo che rispetto alla domanda sociale presente a Casalgrande il Comune ha già fatto tutto quello che poteva, ha dato fondo alle proprie risorse. Quindi il problema si porrà, quindi la necessità non solo di pensare con dati aggiornati agli scenari demografici, ma pensare a come affrontare questi temi che già non sono assolutamente facili da risolvere indipendentemente da queste considerazioni che ho fatto.

Per quanto riguarda il sistema produttivo, ovviamente condividiamo la scelta di dismettere, di abbandonare le previsioni a San Donnino che erano interessate dalla linea elettrica della Terna, poi alla luce di quello che diceva Terna che esisterebbero anche progetti di trasformazione, ovviamente questo a maggior ragione.

Per quanto riguarda la conferma di aree industriali che il vecchio piano pensava di trasformare in residenziale, credo che sarebbe necessario avere una motivazione di questo spostamento, di questo cambiamento di scelta, anche per capire se si tratta di necessità di mantenere aziende esistenti, quindi con impatti noti e con problemi noti, oppure se questo in realtà significa altro, quindi avere un'indicazione in questo senso, una conferma, perché effettivamente la delocalizzazione di queste aziende è assolutamente fuori luogo, quindi ci si attrezza per organizzare una convivenza di quello che c'è, oppure in realtà è un'altra idea. Quindi questo andrebbe secondo noi precisato e motivato.

Per quanto riguarda l'espansione del produttivo a Salvaterra e a Villalunga, noi abbiamo rilevato che dal punto di vista trasportistico la SP51 aveva già dei problemi, vengono segnalati anche nella relazione del quadro conoscitivo, quindi questi potrebbero essere incrementati. Questo ovviamente non pregiudica, ma si tratta di affrontare questo problema, questo nodo, e per affrontarlo significa anche che occorre sicuramente definire qualche cosa di più rispetto alla semplice informazione data adesso rispetto alla quantità e oggetti che si ritiene di localizzare in quel luogo. E questo, considerato che appunto l'area viene proposta come area sovracomunale, non dovrebbe essere particolarmente difficile farlo in questa fase perché comunque, se teniamo presente che il PTCP prevede che durante la formazione del PSC il Comune che organizza il PSC e che ovviamente è titolare del territorio deve in qualche modo definire qual è l'ambito di attrazione, di gravitazione di quest'area, e deve definire - per citare il PTCP alla lettera - il progetto di riqualificazione e di trasformazione degli insediamenti produttivi esistenti, questo lo deve fare nel corso della formazione del piano e per arrivare all'accordo territoriale che deve essere sottoscritto prima dell'adozione del piano, alcuni elementi credo che debbano essere già disponibili in questa fase.

Quindi è vero - come afferma anche il quadro conoscitivo del piano urbano della mobilità - che una valutazione sulla mobilità precisa potrà essere fatta solo ovviamente quando verranno definiti quantità e qualità delle nuove espansioni e che la sostenibilità verrà valutata allora, in realtà però almeno una stima delle azioni sostenibili come

strategia compete a questa fase. Quindi, secondo noi, la conferenza di pianificazione dovrebbe concludersi con alcune informazioni che permettano di concludere che c'è uno spazio per garantire la sostenibilità delle scelte, quindi vorrebbe dire identificare - come dicevo - i contenuti che comunque bisogna arrivare a definire per la definizione dell'accordo territoriale e le soluzioni che possono essere messe in campo.

L'altra cosa poi che rispetto a quest'area ci sentiamo di dire, soprattutto dopo avere sentito gli interventi che mi hanno preceduto, è che rispetto alle incertezze sulle infrastrutturazioni, quindi il corridoio ferroviario di raccordo dove passa, ovviamente non tranquillizza il tracciato che è solo simbolico che c'è sul PRIT adottato, però abbiamo sentito parlare anche di ipotesi di bretelle che si porterebbero dietro. Quindi sono tutte cose che in qualche modo vanno a modificare l'assetto della viabilità, così come è stato studiato dal quadro conoscitivo del PUM, in parte anche rimuovendone le criticità e in parte fornendo anche l'occasione, rispetto alla proposta che aveva fatto il Comune di attraversamento del Secchia in una posizione diversa da quella fin qua ipotizzata, di costruire un quadro di tale ipotesi, più organico, quindi effettivamente se rimane l'idea da parte del Comune di organizzare l'idea attorno a quest'ipotesi, la possibilità di costruirlo in un quadro argomentativo un po' più solido.

Per quanto riguarda la manovra commerciale, non abbiamo ovviamente nulla da dire rispetto alle cose già precisate dalla Provincia, che erano già scritte nei documenti, sul fatto che le strutture medie previste sono di valenza comunale. L'unica cosa che ci sentiamo di dire è che appunto, tenendo presenti sempre gli obiettivi di riqualificazione della vecchia statale, occorre fare molta attenzione a non generare una domanda di traffico che sia in conflitto con gli obiettivi dichiarati, nel senso che sono strutture medie, dipende da quante se ne fanno e come vengono realizzate. Quindi il tema è: non abbiamo nessun problema ovviamente a condividere questa soluzione, però viene indicato che nelle aree di riqualificazione in cui possono essere realizzate queste strutture, vanno contabilizzate le quantità e anche i volumi di traffico indotto con gli obiettivi previsti per la mobilità dolce e urbana che si vuole mettere in campo.

Purtroppo l'area di Veggia non risulta risanabile in questo senso, perché ci sono dei vincoli fisici anche, oltre che probabilmente di quantità di traffico che non possono essere trattati ovviamente dallo strumento comunale. Volevamo dire però, rispetto alla previsione del "masterplan" di coordinamento della riqualificazione, che è un'idea interessante, ma credo che la conferenza debba avere qualche indicazione e che vada

anche precisato quali sono i contenuti e le azioni di questo strumento che non è formalmente previsto dalle normative debba avere, che aggancio debba avere anche con l'apparato normativo successivo.

Per quanto riguarda aspetti più settoriali, c'erano due cose - peccato che Terna sia andato via -, che riguardano il tema dei rispetti dei campi elettromagnetici. Dal punto di vista normativo Terna ha già trattato la questione, le cose non possono sempre essere gestite con una fascia di rispetto definita in modo geometrico, ma occorre in alcune situazioni anche altre valutazioni.

Dal punto di vista di struttura sanitaria è ormai da tempo che noi andiamo a dire in giro che comunque la letteratura scientifica non ha concluso gli approfondimenti sul tema salute e campi elettromagnetici, quindi viene a livello internazionale indicata come un livello, una soglia sicura, certamente non problematica, una soglia molto più bassa di quella che viene indicata dalla normativa, che sono 0,2 microtesla. Fortunatamente non c'è nessuna previsione nuova che viene toccata, quindi il problema è minore, però potrebbe essere utile nel riportare i vincoli, i condizionamenti del territorio, individuare anche una fascia di qualità in cui porre un'attenzione, ovviamente non costruire dei divieti, ma porre un'attenzione per le eventuali realizzazioni, in particolare di strutture che potrebbero essere particolarmente vulnerabili come le strutture scolastiche, come le strutture socio sanitarie. La letteratura riporta il tema..... (*Interruzione fuori microfono*) all'infanzia, quindi è chiaro che le strutture su cui fare più attenzione sarebbero quelle.

L'altra questione è relativa ai campi pozzi. C'è un acquifero che è molto importante, molto importante per la quantità di abitanti serviti, vengono riportate le fasce di rispetto in una delle due carte. Praticamente nella parte delle criticità dei valori vengono riportate le fasce di rispetto, ma non in quella della carta dei condizionamenti, quindi secondo noi dovrebbe esserci omogeneità di trattamento nelle carte, anche perché questi sono vincoli efficaci dal punto di vista normativo. In più vogliamo segnalare come possibile situazione critica, sempre in questo territorio, il fatto che esistono - ovviamente dal punto di vista geologico si tratta di una zona molto vulnerabile, e la risorsa che è lì presente è molto importante perché serve qualcosa come 65.000 abitanti - delle case sparse in cui il collegamento degli scarichi potrebbe essere una cosa da porsi come obiettivo di risanamento, quindi andrebbe questo aggiunto come criticità nella Valsat e, ovviamente, come azione da prevedere nel piano.

Poi, arrivando infine alle due varianti specifiche, abbiamo già detto quando sono state presentate che non abbiamo rilievi particolari, occorre solo porre un po' di attenzione sulle destinazioni d'uso ammesse, in maniera che non siano in contrasto ovviamente con gli obiettivi dichiarati di tutto l'impianto che motivano le varianti. Era già una questione che era stata sollevata credo anche negli incontri precedenti, per cui la ritorniamo a segnalare.

Stefano Giovannini - Vice Sindaco

Se non ci sono altri interventi, direi che possiamo chiudere la seduta di questa mattina. Vi do una comunicazione di precisazione. Considerati gli interventi di questa mattina, quindi la natura delle considerazioni che sono state apportate e soprattutto anche per consentire naturalmente all'ufficio e all'amministrazione l'analisi anche di quelle che saranno poi le considerazioni che questa mattina in modo sommario e succinto ci sono state esposte, quindi al fine di consentire proprio una valutazione nello specifico, direi che la seduta di venerdì 6 luglio sarà oggetto naturalmente di conferma da parte nostra, ovvero anche di posticipazione, proprio in virtù anche del lavoro che dovremo svolgere rispetto all'analisi della documentazione che ci verrà fatta pervenire. Quindi ci riserviamo di darvi una eventuale conferma o un'eventuale posticipazione della seduta fissata per il 6 in funzione naturalmente del lavoro che andremo a svolgere.

Quindi vi ringrazio intanto per l'intervento di questa mattina, le vostre considerazioni e, naturalmente, ci rivedremo alla prossima e definitiva seduta.

La seduta ha termine alle ore 12,05.

Letto, firmato e sottoscritto.

Casalgrande, 8 giugno 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***