



# 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)

### 2° SESSIONE PARALLELA PER ASSOCIAZIONI ECONOMICHE, SOCIALI E CULTURALI DEL 23/05/2012

In Casalgrande, addì 23 maggio 2012 alle ore 15,00 presso la Sala Consiliare del Comune di Casalgrande, Piazza Martiri della Libertà n.1 Casalgrande, si è svolta la sessione parallela 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 17 maggio 2012 in atti al n. 6848 di PG.

Le associazioni 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	ASSOCIAZIONE	Presenza alla
1	DIOCESI DI REGGIO EMILIA E GUASTALLA	
2	CORPO DELLE GUARDIE GIURATE ECOLOGICHE VOLONTARIE (GEV) DI REGGIO EMILIA	
3	LEGAMBIENTE (RE)	
4	C.I.A.	si

5	COLDIRETTI	
6	CONFAGRICOLTURA	
7	ASS. PROV. IMPR. DI MECCAN.AGRICOLA (A.P.I.M.A.)	
8	CONFCOMMERCIO di SCANDIANO	si
9	CONFARTIGIANATO di SCANDIANO	si
10	UNIONCOOP (RE)	
11	LEGACOOP (RE)	
12	CONFINDUSTRIA CERAMICA	
13	CONFINDUSTRIA ASSOCIAZIONE INDUSTRIALI di REGGIO EMILIA	
14	CONFAPI ASSOCIAZIONE PICCOLE E MEDIE INDUSTRIA	si
15	CNA (RE)	si
16	CONFESERCENTI (RE)	
17	CONFCOMMERCIO (RE)	si
18	CONFCOMMERCIO CERAMICHE c/o CONFCOMMERCIO di SCANDIANO	
19	CONFARTIGIANATO	si
20	CGIL (RE)	
21	CISL (RE)	
22	UIL (RE)	
23	ARCI (RE)	
24	ACLI	
25	UISP COMITATO PROVINCIALE	
26	CSI (RE)	
27	CIRCOLO ARCI "Red House" COOP.VA SPORTIVA "La Bugnina" DINAZZANO	
28	CIRCOLO FOTOGRAFICO "Il Torrione"	si
29	CIRCOLO RICREATIVO "Liberetà" PARCO SECCHIA	
30	COOP.VA SPORTIVA RICREATIVA "Parco del Lionfante"	
31	PRO LOCO CASALGRANDE	
32	"ALPINI" SEZ. DI CASALGRANDE	
33	"ASTROFILI MONTE DI GUARDIA" CASALGRANDE ALTO	
34	"AUSER"	
35	"AUT AUT"	
36	"CARITAS PARROCCHIALE" CASALGRANDE	
37	"CARITAS PARROCCHIALE" S. ANTONINO	
38	PARROCCHIA di DINAZZANO	
39	PARROCCHIA di DI SALVATERRA	

40	PARROCCHIA di SAN DONNINO	
41	PARROCCHIA di VILLALUNGA	
42	CROCE ROSSA ITALIANA	
43	“E.M.A.” EMILIA AMBULANZE ONLUS	
44	“FARSI PROSSIMO”	
45	“PITTORI ARTE A CASALGRANDE”	
46	“V.O.S. – VOLONTARI SICUREZZA ONLUS”	
47	CORPI VOLONTARI DELLA SICUREZZA	
48	IL CAMPANONE	
49	ACAT SCANDIANO	
50	ASSOCIAZIONE CO.RE.SS	
51	ASSOC. ISLAMICA CULTURALE “EL NOUR”	
52	COOPERATIVA TEATRO	
53	GRUPPO CINOFILO LA RISERVA	
54	LASCIA UN SEGNO	
56	ORTI SUL SECCHIA	
57	SALVATERRA EVENTI	
58	CIRCOLO C.S.I.	si
59	CIRCOLO RICREATIVO	
60	ORDINE DEGLI ARCHITETTI DI RE	si
61	ORDINE DEGLI INGEGNERI DI RE	
62	ORDINE DEI GEOLOGI EMILIA-ROMAGNA	
63	ORDINE DEGLI AGRONOMI E DOTTORI FORESTALI DI REGGIO EMILIA	si
64	ORDINE DEI FARMACISTI DI RE	
65	COLLEGIO DEI PERITI AGRARI E DEI PERITI AGRARI LAUREATI DI RE	si
66	COLLEGIO DEI GEOMETRI E DEI GEOMETRI LAUREATI RE	si

Sono presenti n. 13 associazioni sulle 66 invitate.

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

1. C.I.A. Sig. Giorgio Davoli
  
2. CONFCOMMERCIO di Scandiano Sig. Paolo Bertolani
  
3. CONFARTIGIANATO di Scandiano Sig. Paolo Bertolani

- |   |                           |
|---|---------------------------|
| 4. CONFCOMMERCIO di Reggio Emilia                       | Sig.ra Miriam Massimini   |
| 5. CONFARTIGIANATO Reggio Emilia                        | Sig.ra Miriam Massimini   |
| 6. CONFAPI Associazione Piccole E Medie Industria       | Sig. Alessandro Bettero   |
| 7. CNA (RE)   | Sig. Sandro Sterpini      |
| 8. CIRCOLO FOTOGRAFICO Il Torrione                      | Sig.Luciano Bedeschi      |
| 9. Circolo c.s.i-                                       | Sig.ra Simona Rompianesi  |
| 10. Ordine degli architetti di RE                       | Arch. Luca Ghiaroni       |
| 11. Ordine degli agronomi e Dottori forestali di RE     | Dott. Alberto Bergianti   |
| 12. Collegio dei Periti Agrari e dei p.a. Laureati RE   | Per.agr. Domenico Fontana |
| 13. Collegio dei Geometri e dei Geometri Laureati di RE | Geom. Emanuele Aravecchia |

Sono presenti alla seduta in qualità di uditori e relatori:

Studio Teneggi Dott. Paolo Ferri, Studio M2R Ing. Luca Monti, Studio Alfa Dott. Gianluca Savigni.

Presiede alla Conferenza di Pianificazione il Vice Sindaco del Comune di Casalgrande Stefano Giovannini. Responsabile del procedimento di approvazione del nuovo Piano strutturale comunale è l'arch.Giuliano Barbieri. Svolge le funzioni di segretario verbalizzante il geom. Riccardo Medici.

Alle ore 15.15 constatate le presenze di cui sopra, il Presidente dichiara aperta la seduta.

#### **Stefano Giovannini - Vice Sindaco**

Buongiorno a tutti, sarò il presentatore di questa seconda seduta parallela riguardante sia il quadro conoscitivo che i diversi piani strategici del Piano Strutturale Comunale, e in particolare

il piano urbano della mobilità, il piano urbano del commercio, il piano energetico comunale e, naturalmente, la zonizzazione acustica conseguente. Fatta questa brevissima premessa, anche per essere molto sintetico e celere, lascio la parola immediatamente all'ing. Luca Monti che ci illustrerà il piano urbano della mobilità.

### **Ing. Luca Monti - Studio M2R di Reggio Emilia**

Cercherò di fare un'esposizione abbastanza sintetica del piano, in modo tale da parlare dei punti principali, dei punti più importanti. Dal punto di vista della raccolta dei dati che danno il quadro della mobilità a Casalgrande e gli elementi principali che in un certo senso verranno anche ripresi successivamente nel piano del commercio, perché comunque il sistema della mobilità, quindi il sistema degli spostamenti, di come viene organizzato il traffico non solo quello veicolare, ma delle persone anche a livello di ciclabile e pedonale nelle aree pubbliche, ha una forte relazione con il tema del commercio. Le tre questioni, i tre temi principali del piano della mobilità (parto un po' alla rovescia, da quelli che sono stati gli elementi su cui verrà costruito, prima di parlare di analisi) sono, da una parte, la trasformazione della strada statale nelle sue parti che ovviamente sono inserite all'interno delle parti urbanizzate, dalla vecchia funzione che era una strada extra urbana provinciale, quindi di attraversamento, a una vera e propria strada urbana, quindi va a ricomprendere, a riassorbire la statale all'interno del tessuto urbano, soprattutto ovviamente in corrispondenza dei territori abitati. Questo è un tema decisivo, sia proprio per la permeabilità, per le relazioni con le attività commerciali e soprattutto anche per le questioni della sicurezza. Perché poi, come noterete meglio anche dall'analisi dell'incidentalità, ovviamente la statale, avendo sempre avuto fino adesso una funzione principalmente di attraversamento extraurbano, di traffico pesante, ma fortemente condizionata da tutti gli accessi relativi a un ruolo che era invece urbano, ha generato, ha concentrato tutti i problemi relativi alla sicurezza automobilistica e anche ciclopedonale. L'altro tema importante è proprio quello della rete ciclopedonale, perché Casalgrande, come vedete, ha - rispetto a tutti gli altri Comuni alla media provinciale - un forte deficit per quello che è il trasporto alternativo alla gomma, dovuto principalmente anche al fatto che soprattutto il sistema delle zone abitate erano tutte collegate attraverso principalmente la statale. Come sapete, la statale ha sempre avuto delle caratteristiche fondamentalmente repulsive nei confronti del pedone e della bicicletta, ma anche il sistema delle ciclopedonali attuale è estremamente frammentato e non riesce a mettere bene in relazione i punti principali e i centri attrattori del Comune.

L'altro tema che ci era stato richiesto - questo è un argomento che è più legato al PSC, quindi ad una programmazione e pianificazione più vasta, più complessiva rispetto ad un piano comunale più di settore, più specifico, di interventi più diretti - era l'individuazione di un tracciato per un terzo ponte sul Secchia, che adesso ha una valenza soprattutto di carattere strategico relativo a

quelli che sono gli indirizzi del PSC di Casalgrande con l'individuazione dell'APEA, come l'area produttiva ecologicamente attrezzata più importante sulla SP.51, quindi per il futuro sviluppo anche del settore produttivo, e sull'altra sponda ovviamente gli sviluppi che sono sia il prolungamento dell'asse della Brennero, che l'individuazione da parte di Sassuolo del nuovo centro logistico di smistamento merci, che è esattamente fronteggiante (adesso poi vedremo meglio le slide che lo illustrano). Questi sono i tre temi principali del piano della mobilità.

Questo è l'indice di tutto quello che è stato svolto a livello di indagini, chiesto in generale dagli strumenti di settore, quindi l'analisi della struttura territoriale, la domanda della mobilità che va ad individuare quali sono gli spostamenti principali, i motivi degli spostamenti, gli assetti di traffico, con anche i rilevamenti che sono stati condotti sia attraverso quello che la Provincia ci ha fornito relativi ai rilievi del 2005 e del 2006, sia quelli che sono stati rifatti proprio nel 2012, proprio per comparare anche gli effetti dell'apertura della pedemontana ad una distanza sufficiente di tempo che è necessaria a metabolizzare, a far prendere abitudine agli utenti del nuovo tracciato.

È stata poi analizzata l'offerta infrastrutturale, andando a vedere quelli che sono i punti di forza e le carenze; l'incidentalità, che è sempre uno degli elementi cardine dei piani del traffico, perché spesso anche nelle realtà, soprattutto come quella di Casalgrande che comunque è strutturata su due assi principali provinciali: il pedemontano est-ovest e la SP.51, l'asse del Secchia Nord-sud, hanno dei forti riscontri a livello di mobilità. E poi è stata formata una carta, che è un po' una mappa preliminare di tutti quelli che sono i temi e gli elementi problematici da risolvere, quindi da tradurre poi nel piano complessivo.

Per passare un po' velocemente in rassegna gli elementi del quadro conoscitivo, come abbiamo detto, il territorio di Casalgrande comprende due degli assi principali di distribuzione della maglia portante della provincia di Reggio Emilia, nel suo nodo si trovano i due ponti che uniscono i due territori, e il suo territorio, come vedremo, è proprio anche elemento - come sapete - di transito di importanti flussi che ruotano intorno al bacino industriale e ceramico di Scandiano di Sassuolo. Quindi una delle caratteristiche fondamentali che è emersa dall'analisi - queste sono carte magari molto piccole, però adesso le passo velocemente anche negli zoom, dove in viola ci sono le aree prevalentemente industriali, e in giallo quelle prevalentemente residenziali, giusto per dare una unica informazione - è che Casalgrande nel suo territorio è fortemente caratterizzata da un alternarsi sugli stessi assi di zone residenziali che fronteggiano zone industriali. Queste ovviamente generano conflitti a livello di traffico, sia per sicurezza, sia per flussi di spostamenti, che sono il vero elemento generatore dei problemi da risolvere.

Il vecchio Piano Regolatore aveva come tema fondamentale la trasformazione di alcune di queste aree strategiche da produttive a prevalentemente residenziali, con anche quote di commercio terziario, per riequilibrare queste questioni e per andare a separare meglio e

zonizzare il territorio.

In verde vediamo le aree commerciali, quelle classificate come commerciali dall'attuale Piano Regolatore, e qui vediamo il rilievo della maglia principale dove in blu sono segnati entrambi, il vecchio tracciato della statale e il nuovo della pedemontana.

Due o tre immagini che rappresentano quello che ho detto, cioè sempre il coabitare lungo lo stesso asse, quindi sullo stesso sistema stradale di zone produttive, di magazzino, legate ad attività prevalentemente ceramica e aree residenziali. Qui siamo sulla statale, queste sono alcune delle zone di trasformazione previste dal piano attuale e che sono anche riconfermate come aree di riqualificazione nel nuovo documento preliminare del PSC.

Sant'Antonino rappresenta nella maniera più evidente questa bipolarità, questo essere costruito come se ci fossero assolutamente due territori completamente diversi, uno a fronte l'altro. Vedete che queste zone - poi si vedranno dopo nella mappa degli incidenti - sono quelle che più concentrano la quantità di sinistri. Questo è il centro di Sant'Antonino che è dominato appunto dal nodo automobilistico di connessione tra la vecchia statale e poi il congiungimento con la SP.51 e, ovviamente, anche il territorio di Veggia, dove la questione nodale è tutta nel punto dove sia gli assi ferroviari che automobilistico si incrociano più volte su quote diverse in corrispondenza del ponte vecchio che, come vedremo anche nel rilievo dei flussi di traffico anche attuali, è ancora quello più sotto stress. Mentre la pedemontana per le ovvie ragioni legate alla crisi, quindi alla contrazione della produzione, ha snellito e fluidificato il traffico sul ponte nuovo, comunque sul nodo del ponte nuovo, il ponte vecchio e tutte le aree che gravitano intorno ad esso è ancora fortemente caricato.

Qui ci sono alcune immagini che testimoniano la serie di problematiche legate alla mobilità, all'intersezione di flussi diversi, anche e come sia assolutamente precaria la condizione anche di salvaguardia e di sicurezza per le altre forme di utenza, che vanno anche ad influire molto sulle condizioni del commercio, perché sia qui ed anche a Salvaterra e in altri contesti, noi abbiamo proprio rilevato i singoli affacci, i singoli esercizi. Si nota, dalle mappe ricostruite, che ci sono alcune condizioni di forte criticità legate alla sezione stradale che ha una forte prevalenza per utenza automobilistica che tendono a far sì che alcuni esercizi funzionino male, oppure siano stati chiusi, proprio perché non c'è la possibilità di un reale affaccio su strada.

Qua passo molto velocemente perché secondo me anche la volta scorsa avete visto le dinamiche demografiche di Casalgrande, quindi quelle che sono state le variazioni in positivo, quindi di forti percentuali soprattutto migratorie che fanno di Casalgrande uno dei Comuni che ha più assorbito negli ultimi 10-20 anni le dinamiche legate ai nuovi residenti, che principalmente ruotano intorno ai Comuni del comprensorio, per cui ad esempio questo è il grafico del saldo migratorio rispetto a quello della natalità, dove si vede proprio in azzurro il saldo migratorio che ha determinato questo grande picco di movimenti negli ultimi 20 anni. Il PSC fa una stima delle

famiglie al 2008, in 7000 famiglie circa, e in 8700 quelle al 2025, pronosticando comunque un tasso di crescita ovviamente inferiore a quelli precedenti; questo ovviamente è un elemento importante anche dal punto di vista della domanda di mobilità, dove andando più nello specifico, Casalgrande è un Comune che chiaramente ha un tasso di flussi in entrata che è minore di quello in uscita, cioè si esce di più da Casalgrande in termini di spostamenti di quanto non si entri. Questi movimenti sono così orientati: principalmente è Scandiano che per motivi principalmente legati al lavoro, entra a Casalgrande; in seconda battuta sono Castellarano e Sassuolo. Per dare le proporzioni, Scandiano per il 32%, e per un uguale percentuale, sommandoli, sono Castellarano e Sassuolo con il 14 e il 16; mentre per quella che è l'uscita, ovviamente il polo attrattore principale, come penso che tutti si aspettino, è Sassuolo; ma anche Scandiano e Reggio hanno una buona quota. Infatti Scandiano e Reggio sono più o meno sulle quote dei precedenti in entrata, Sassuolo diventa l'attrattore principale come prima era Scandiano che entrava. Quindi il flusso è proprio da ovest verso est.

Questa è una tabellina per ricordarvi quello che abbiamo detto prima, cioè che se questi sono i valori delle modalità di spostamento tra Casalgrande, la città di Reggio, e la media provinciale, mentre in auto abbiamo l'83% di spostamenti circa, quando Reggio e la totalità della provincia si attestano intorno al 70%, la quota che fa differenza è quella bici o pedone dove la media di Reggio e provincia è intorno al 15-16%, mentre a Casalgrande è al 7%. Il trasporto pubblico è paragonabile, quindi la percentuale che non c'è nella modalità a piedi o in bicicletta, è completamente spostata sul tema dell'automobile. Ovviamente gli spostamenti principali sono quelli per lavoro. Questo è il grafico che fa vedere in entrata la prevalenza di Scandiano e in uscita la prevalenza di Sassuolo. Riguardo all'offerta di mobilità, è stata analizzata quella che è la maglia stradale principale, quindi come tutte le direttrici est-ovest, poi più in dettaglio quelle all'interno dei centri urbani.

Le questioni principali da sollevare sono le opere in corso di attuazione, che modificheranno sensibilmente soprattutto il sistema di accesso, quindi di arrivo anche in centro di Casalgrande, sono tutte le opere soprattutto legate alla realizzazione della chiusura dei sottopassi della linea ferroviaria, per cui il collegamento di via Santa Rizza, quindi la chiusura di via Berlinguer, la strada di gronda, che by-passa Casalgrande verso Salvaterra, questo collegamento, unito all'apertura dello snodo della pedemontana dalla direzione Scandiano, ovviamente fa essere questo l'elemento di ingresso principale, perché qua viene chiusa via Santa Rizza, di conseguenza gli ingressi principali si sposteranno, tramite anche l'utilizzo di un'adeguata realizzazione degli elementi necessari per indirizzare il traffico, a entrare dalla parte nord di Casalgrande, su questo lato. Dall'altra parte abbiamo il sottopasso della stazione, che è in corso di realizzazione, quindi chiuderà Via Aldo Moro in questo punto, e lo riconetterà con questa connessione. Questa è la connessione tra Via 1° Maggio e la SP.51, che è in corso di



realizzazione con la realizzazione della rotatoria e che in un certo modo alleggerirà anche il traffico da Casalgrande in direzione Modena anziché avere il passaggio su Salvaterra.

Questi sono i grafici di congestione dei rami stradali. Per orientarci, questa in giallo è la vecchia statale che arriva sul ponte vecchio e qui c'è il nodo del ponte nuovo, per far individuare come comunque i tratti anche centrali della statale sono rimasti stressati, soprattutto poi in corrispondenza dei due ponti. Al momento era stato tenuto chiuso, nel sistema di elaborazione, il tracciato della pedemontana. Questi sono i flussi di traffico per carreggiata che vanno poi ad individuare quelli che sono i punti principali di stress, soprattutto anche con traffico pesante che aveva una forte componente. Dopo vedremo gli altri grafici dove praticamente vedremo che il traffico pesante si è quasi completamente spostato sul nuovo asse della pedemontana, mentre i traffici leggeri si distribuiscono al 50% tra l'uno e l'altro; quindi il vecchio tracciato della statale è comunque ancora utilizzato soprattutto in entrata da Scandiano. Il dato che viene fuori come principale, è che in pratica sul cordone che separa Casalgrande con Scandiano c'è un 10% di flussi che entra dalla vecchia statale e rientra dalla nuova, perché ancora non c'è un indirizzo chiaro all'altezza di Scandiano, comunque non c'è una negatività, un problema nell'entrare, quindi fare ancora la vecchia statale dal nodo di Chiozza verso il Comune; mentre nel rientro viene già più utilizzata la nuova pedemontana.

Questi erano i primi modelli che erano stati fatti per ipotizzare lo spostamento dei flussi che sono comunque stati riconfermati dalle prove attuali. In sostanza, comunque la statale adesso ha un carico assolutamente sopportabile e ulteriormente indirizzabile verso il nuovo tracciato, perché l'importanza è anche quella di riuscire, o meglio, a sfruttare per quella che è l'intensità dell'utilizzo della nuova pedemontana il più possibile per quello che è soprattutto il traffico pesante di attraversamento.

Questi sono i rilevamenti che sono stati fatti nel 2012 dove principalmente si vede ancora il ponte vecchio, rispetto ai flussi della statale, vedete anche solo a occhio i livelli di traffico nelle varie ore del giorno che incidenza diversa hanno di volume.

È stata fatta la localizzazione per tutte le strade degli incidenti, con e senza feriti, mortali, e anche sulle modalità con cui questi incidenti avvengono, perché queste ti dicono quali sono i problemi effettivi che ha quella strada.

Questa è la mappa generale, dove ci sono questi tratti principali, sono quelli della statale dove si addensano praticamente più del 50% di tutti gli incidenti del Comune di Casalgrande, per cui questo, ad esempio, è il tratto dal confine con Scandiano alla Casalgrande Padana, con in rosso tutti gli incidenti con feriti. Anche in centro a Casalgrande ci sono alcuni problemi che sicuramente possono essere risolti moderando il traffico, non escludendolo. Queste sono alcune foto che danno ragione di tutte le situazioni pericolose legate agli incroci, alle uscite e agli ingressi da zone produttive o residenziali, le condizioni anche di non sicurezza per gli altri tipi

di veicoli, la bicicletta in primo luogo. L'altro tratto è quello di Sant'Antonino, questo è il punto dove c'è la frontalità tra l'abitato e produttivo. La zona centrale in corrispondenza del nodo della rotatoria nella zona dove sono poi condensati tutti i servizi principali di Sant'Antonino; e Veggia con le condizioni che prima vedevamo, che chi conosce il capoluogo e le frazioni conosce bene le situazioni di innesto con anche differenze di quota, mancanza di visibilità, situazioni anche di dimensioni per esempio della ciclabile. Questa è una foto un po' emblematica di dove sta il ciclista, per cui riconosce di stare più sicuro lì anziché qui, perché comunque ci sono diversi ingressi non ben protetti, oppure all'incrocio con un altro che può pervenire da un'altra situazione.

Queste sono le modalità di scontro che rispecchiano i problemi che abbiamo visto prima, quindi tamponamenti e scontro frontale, soprattutto nelle precedenze nei cambi di direzione. Questi mezzi coinvolti, a parte tutto, fanno vedere il problema principale della sicurezza; questa è via statale, guardate la statale rispetto a tutto il grafico di tutti gli incidenti che ci sono sul territorio comunale. Le altre sono poi Via Turati, che poi è legata allo snodo del ponte nuovo.

Un altro tema fondamentale anche per il commercio che è stato affrontato, è quello della sosta. Dal punto di vista generale il rilievo di tutto il Comune dà degli ottimi numeri in termini di quantità, cioè di quanti ce ne sono in tutto il Comune; cioè siamo all'interno di quelli che sono gli standard rispettati regionali dal punto di vista dei parcheggi, quindi di come sono distribuiti. La questione principale era quella del centro di Casalgrande, è stata analizzata, praticamente il centro di Casalgrande è stato diviso in quattro aree (questo è il centro, Piazza Martiri), in quattro zone, sono state individuate tutte le aree di sosta e di stalli, ed è stata rilevata la sosta in un giorno feriale medio, sia nel mattino che nel pomeriggio, per andare a vedere come effettivamente l'utilizzo della sosta viene effettuato Casalgrande. Poi per il centro è stata rilevata anche la sosta a livello di modalità, cioè quanto queste macchine stanno lì durante la giornata, quindi come vengono utilizzati parcheggi. Allora, questi sono i risultati: in blu è la presenza di automobili rispetto al totale; in verde sono gli stalli che sono ancora liberi alla mattina e al pomeriggio. Quindi quello che balza più all'occhio è come nel tratto centrale di Casalgrande, vengono utilizzati questi parcheggi che sono ad una distanza relativa. Questi confini sono circa a 150-200 metri dal punto centrale considerato di Casalgrande, c'è un forte utilizzo, soprattutto alla mattina e non al pomeriggio; mentre le dotazioni a 150-200 metri di distanza, soprattutto nella fascia da Scandiano dove ci sono gli ingressi principali, sono fortemente sotto utilizzati e avrebbero una dotazione, sommandoli, pari a quelli che ci sono in centro. Diciamo però che le condizioni tipiche di quest'area centrale sono sempre, soprattutto la mattina, quelle di una forte saturazione. A 150 metri di distanza, nello stesso orario, se io mi giro dall'altra parte, ho la situazione che vi mostro. Il parcheggio di Via Marx ha proprio questa condizione, cioè sembra che abbiano tirato una riga a 200 metri, che non è una distanza irragionevole, e non c'è l'utilizzo

dei restanti. Quelle che vi mostro sono le tabelle che dicono la situazione del mattino dalle 9 alle 11 e del pomeriggio dalle 15 alle 17, i livelli di occupazione delle aree. Nell'area centrale, se andiamo a vedere come vengono utilizzati quei parcheggi, questi sono quelli maggiormente utilizzati. Prima mi riferivo a questo cerchio, rispetto al centro; questo è il Comune, questa è via Marx, in questo parcheggio questa parte è piena, queste altre due sono praticamente spesso vuote. Abbiamo questo rilievo che ci dice che la quota che vedete retinata è la parte di automobili che permane in sosta più di due ore, quindi una sosta lunga, di chi probabilmente per lavoro arriva e poi riparte a fine mattinata o a fine giornata. Di conseguenza c'è, soprattutto la mattina, una scarsa rotazione che potrebbe a nostro avviso essere riequilibrata, quindi dando molte più possibilità. Poi si potrebbe sperimentare se fissare una sosta oraria ad un'ora o due ore, ma comunque minore di due ore, per dare questo ricambio, cercando ovviamente di far utilizzare a chi viene a lavorare, o comunque fa una sosta lunga, i parcheggi che ci sono 200 metri, che quindi sono assolutamente sottoutilizzati e che non permettono quella rotazione in centro che sarebbe probabilmente un fattore altamente migliorativo sia per la questione del commercio, sia per la sicurezza, perché produrrebbe anche il fattore positivo che chi viene abitualmente per lavoro a Casalgrande, entra e si ferma in una zona anche meno trafficata, o comunque non è uno dei punti centrali dove abbiamo visto che ci sono più anche probabilità di incidente dovuti all'intenso traffico.

Riprodotti in rosso sono tutti i tratti di ciclopedonale, le cose che emergono principalmente è che sono molto frammentari, i punti in rosso sarebbero i punti principali, le funzioni principali dei centri che sono difficilmente connessi con le altre zone, poi c'è ovviamente una frammentarietà che tutti vedete, anche se questa immagine è molto piccola; ci sono queste condizioni che ovviamente sono deleterie, tipo le larghezze delle ciclopedonali, le interruzioni in parti centrali, l'assenza nelle parti più importanti delle frazioni, le interruzioni e i problemi anche relativi alle intersezioni con gli altri accessi (ad esempio qui vedete tutti gli accessi carrabili che vanno a interferire con le varie situazioni), le interruzioni ovviamente di alcuni percorsi, comunque i percorsi che non vanno da un punto a un punto.

Questo è un rapporto delle ciclabili con il sistema non solo produttivo, del lavoro e della residenza, ma anche con il sistema ambientale, perché comunque Casalgrande ha dei temi molto importanti anche da questo punto di vista, lo conoscete: dalla tenuta di Villa Spalletti, quindi a tutta questa zona che comunque è un rilievo di preesistenze storiche interessanti, la pedecollina e naturalmente l'asta del Secchia che ovviamente, e anche adesso, è sempre stata area di estrazione, per cui va anche riconsiderata all'interno di un programma di riusi delle vecchie cave. È stato rilevato il sistema del trasporto pubblico, che è un altro elemento di sinergia con tutti quelli che sono i servizi e la mobilità. La questione principale è che andrebbe almeno rafforzata quella che è la presenza e la visibilità, almeno in centro, degli elementi legati alle

fermate, che al momento sia quello su gomma che a livello ferroviario adesso è in corso il cantiere del sottopasso, però ci siamo preoccupati anche di andare ad individuare un'area che possa in un certo senso servire da elemento scambiatore tra i diversi livelli di accessibilità alla stazione, perché è anche necessario che ci siano delle condizioni adeguate perché anche l'utente sia ovviamente spinto ad utilizzare altri mezzi. Quella che vi mostro è la situazione del centro di Salvaterra.

Qui ci sono un paio di dati anche sui rilievi del traffico merci, soprattutto del comprensorio ceramico che, tanto per farla molto breve, in entrata e in uscita da Scandiano in grigio abbiamo le frecce del trasporto su gomma e in rosso quello su ferro, quindi hanno anche un peso di quello che è sul territorio, l'importanza del traffico pesante. E soprattutto il tema che è stato rilevato è che sono molto importanti la quantità dei trasporti e movimenti interni al comprensorio legati alle fase di trasformazione dei prodotti.

In sostanza, è poi stata riprodotta questa carta, dove ci sono tutti i temi e le criticità che abbiamo passato velocemente in rassegna, ed è stata fatta una mappa degli elementi da risolvere, da mettere in sicurezza.

Qua possiamo vedere quel discorso che dicevamo del tracciato per il nuovo ponte che si andrebbe a configurare all'altezza della variante di Salvaterra. Qua vedete l'unione delle infrastrutture di Casalgrande e di Sassuolo; questo è il tratteggio del nuovo collegamento della Brennero, questo è il punto dove il PSC di Sassuolo prevede il nuovo polo logistico merci e, come vedrete nella successiva slide, in corrispondenza di questo punto, (questo è uno stralcio del documento preliminare del PSC), questa è poi anche la zona principale, strategica, dal punto di vista produttivo prevista dal PSC.

Per quello che riguarda invece tutto il discorso che abbiamo fatto in precedenza sulla trasformazione dell'asse della vecchia statale e in generale del tema della mobilità a Casalgrande, ovviamente le questioni che si ritengono da conservare sono la previsione del PRG che sfrutta l'attacco da Casalgrande Alto, che è una delle frazioni che ha avuto ed avrà con le trasformazioni in atto sulla statale la maggior parte dei nuovi carichi residenziali, e la possibilità di prevedere all'interno delle zone di trasformazione anche un collegamento non solo quindi quello ovest, ma anche est sulla nuova pedemontana all'altezza della rotonda della Casalgrande Padana.

In generale le questioni principali sono la riqualificazione dei tratti centrali e la permeabilità soprattutto ciclopedonale dei tratti centrali della statale, l'organizzazione di zone a priorità pedonale che non escludono il traffico veicolare, ma che comunque riducono le velocità e il controllo quindi di quelle situazioni che abbiamo visto precedentemente generavano problemi di incidentalità all'interno del centro di Casalgrande; la riqualificazione, sempre in tal senso, anche legata alla trasformazione della ZT15 della parte centrale di Sant'Antonino in modo tale da

riqualificare e mettere in sicurezza tutta la zona relativa alla scuola, al campo sportivo e alla chiesa. Quindi una riqualificazione che vada a sostituire situazioni di sezioni stradali di questo tipo dove in molti casi è assente anche la fascia pedonale, in situazioni più legate ad un viale centrale, con anche la possibilità di avere (perché in molte sezioni si può fare) una corsia multifunzionale che aiuta la permeabilità e ad evitare quindi anche situazioni di incidentalità che sono le tipiche che accadono sulla statale e proprio in assenza di configurazioni di questo tipo.

Queste sono le individuazioni dei punti delle porte urbane, cioè i punti dove con opportune segnalazioni e restringimenti di carreggiata si induce l'automobilista a capire il passaggio tra un ambiente extraurbano ed uno urbano, quindi alla riduzione progressiva della velocità. Anche perché in queste condizioni, non essendoci a Casalgrande dei tratti importanti, lunghi, di percorrenza tra un centro abitato e l'altro, non c'è mai una condizione per cui queste situazioni di rallentamento effettivamente influiscono sui tempi di percorrenza, perché sui tempi di percorrenza influiscono solo tratti che si possono percorrere con l'automobile, quindi ridurre effettivamente il tempo di percorrenza con delle velocità elevate; qui abbiamo sempre delle situazioni talmente miste, per cui questi rallentamenti servono solo proprio a rafforzare e a chiudere il problema dell'incidentalità. Ovviamente le questioni principali sono quelle anche relative alla riqualificazione e alla costruzione di situazioni che siano più accessibili chiaramente anche alle altre utenze, perché c'è una forte prevalenza dell'automobile la quale deve comunque continuare a transitare ed arrivare su Casalgrande perché una delle sue caratteristiche principali è una forte capacità di accessibilità al centro, che però deve essere compensata, anche perché la frequenza che si chiede al centro è fortemente in questo momento condizionata dall'automobile.

Anche Salvaterra ha delle condizioni di riordino necessarie. Sant'Antonino ovviamente anche sul punto centrale è la questione principale. Altre situazioni anche di sezioni molto ampie che devono essere sicuramente all'interno di processi di riqualificazione riportate alle condizioni necessarie, senza escludere, anzi aumentando le condizioni di parcheggio, ma diminuendo le sezioni stradali in modo tale da indurre chiaramente gli automobilisti a velocità più moderate.

Il nuovo sistema poi del progetto sulle ciclopedonali, quindi una rete più organizzata rispetto a prima, con connessioni che possono unire le frazioni e soprattutto i punti principali dei centri abitati.

Questo poi è il sistema delle stesse ciclopedonali legate al sistema ambientale, quindi alla fruizione anche legata al territorio per la scoperta anche di qualità del territorio che al momento non sono diffuse.

Sul trasporto pubblico è necessario ovviamente rafforzare la visibilità delle situazioni esistenti e riuscire, con le opportune strategie, con le opportune sperimentazioni, perché devono essere cose che devono essere assorbite in modo graduale e d'estate, a ridare alla zona centrale un

carattere di sosta media o breve e portare la sosta invece di lungo periodo nella fascia dei 200 metri in modo tale, senza voler attingere a nuove risorse di parcheggio, riuscire a potenziare invece la capacità di assorbimento di portualità del paese.

Per quello che riguarda il commercio, che è molto legato anche al tema del piano della mobilità, il piano del commercio in sostanza, il quadro conoscitivo è andato ad indagare la situazione del commercio a Casalgrande dal punto di vista sia delle dotazioni in termini di esercizi alimentari e non alimentari, di vicinato, di medio piccole e medio grandi strutture, nonché è andato anche ad indagare quelle che sono le dotazioni relative ai pubblici esercizi o alle attività che si possono intendere come legate comunque allo sviluppo commerciale di un territorio.

Praticamente qual'è il punto di arrivo prima di vedere la situazione dello stato di fatto? Il punto di arrivo è quello di andare in sostanza a rielezionare e soprattutto a ridurre le previsioni del Piano Regolatore attuale relative principalmente alle medie strutture, cercando di lasciare quelle che sono legate alle situazioni di riqualificazione e alle polarità principali urbane che si vogliono sviluppare. Detto in altri termini, il Piano Regolatore attuale aveva una strategia molto chiara e forte, che era quella di riconvertire e riordinare il territorio attraverso l'utilizzo di queste zone di trasformazione che convertivano aree in genere di carattere produttivo o magazzini, in zone multifunzionali, prevalentemente residenziali, che avevano come molla il fatto di prevedere anche una considerevole quota di commercio soprattutto relativo a medio-piccole o a medio-grandi strutture di vendita alimentari e non alimentari. Nel corso degli ultimi dieci anni, in sostanza il Comune di Casalgrande ha visto la realizzazione e l'attuazione in itinere di una forte quota per quanto riguarda queste strutture dal punto di vista alimentare, mentre non ha visto il decollo di strutture non alimentare, grandi specialisti in questo settore. La dotazione del vecchio Piano Regolatore era molto consistente perchè le ZT erano 17 e quasi tutte prevedevano la possibilità di medio-piccole o medio-grandi strutture di vendita. Quindi quelle che vengono conservate sono quelle che possono fare da molla per lo sviluppo del centro di Casalgrande soprattutto anche in relazione al tema del progetto di concorso che era stato indetto dal Comune, il cosiddetto neourbano per lo sviluppo e il riassetto del centro di Casalgrande, la ZT15, cioè quella del centro di Sant'Antonino, che è l'elemento fondamentale per la possibile riqualificazione e ristrutturazione del punto centrale della frazione, mentre sono confermate in sostanza quelle presenti o in itinere, quindi mi riferisco a quelle non ancora realizzate ma autorizzate, la ZT9 su Via Statale e la ZT16 su Veggia (sto parlando di strutture alimentari). Entrando un attimo nel merito della situazione attuale, noi abbiamo anche rilevato che sostanzialmente Casalgrande ha nel suo complesso una dotazione a livello commerciale che ci dà due aspetti principali: la consistenza sul centro di capoluogo, su Casalgrande, ha delle condizioni che sono in linea, anche se a volte magari inferiori, con le medie provinciali o regionali, mentre risultano molto sbilanciate le condizioni delle altre frazioni che in alcuni casi,

soprattutto come vedremo in alcuni settori alimentari e non alimentari, ovviamente soffrono di un forte deficit, spesso compensato da quello che è l'asse della vecchia statale dove abbiamo l'ulteriore concentrazione rispetto alle frazioni delle attività commerciali.

In sostanza, a fronte ovviamente di un forte aumento della popolazione che quindi ha aumentato, come abbiamo visto prima, il bacino di utenza anche nel commercio, soprattutto legato a fenomeni migratori, quelle che sono le analisi della composizione per età della popolazione di Casalgrande ci danno anche altre indicazioni importanti per quelle che sono le abitudini dei consumi relative al fatto che si tratta di un Comune ancora relativamente giovane rispetto alla media degli altri Comuni, quindi che ha uno sviluppo probabilmente legato soprattutto anche a questi fenomeni migratori di molte famiglie giovani, e che quindi hanno abitudini di consumo che sono spesso anche fortemente attratte da condizioni di forte polarità della provincia di Modena, mi riferisco alle grandi strutture come Grandemilia, Sassuolo, quindi questo ha avuto sicuramente un'influenza soprattutto sul tema del settore non alimentare che in questo decennio ha avuto una contrazione sia per numero di esercizi, che per superfici di vendita complessive.

Ovviamente le trasformazioni principali che avremo anche in futuro, previste nel PSC, sono quelle della conservazione delle zone di trasformazione, soprattutto quelle inerenti al centro di Casalgrande e a Via Statale. Su Via Statale avremo le riconversioni principali, quindi la ulteriore polarizzazione dal punto di vista dei residenti intorno al nucleo principale. Infatti prima avevamo visto delle immagini dove in viola, il produttivo, era alternato; questa sarebbe poi una condizione di trasformazione complessiva a valle della situazione di cui va tenuto conto soprattutto perché le dotazioni commerciali attuali e previste continuano a concentrarsi in questa zona; mi riferisco ad esempio alla ZT9, che è attualmente nella posizione che vi indico; il trasferimento che è in corso di attuazione di una struttura da 900 metri con ampliamento su un nodo di ingresso della pedemontana; mentre sono state eliminate le previsioni che erano invece concentrate su questo altro lato per quanto riguarda le strutture medio-piccole, o medio-grandi, o anche con posizioni relative tipo centri commerciali di vicinato, o a gallerie commerciali, che sono aggregazioni di commercio di vicinato, ma soprattutto dovute al fatto che il nuovo PTCP introduce una classificazione molto più spaccettata, molto più divisa sulle strutture commerciali, e fissa in buona sostanza il limite dei 3500 metri di vendita oltre il quale la previsione di un'area commerciale ha un'influenza sovracomunale, che quindi è necessaria una contrattazione, una validazione più importante a livello provinciale. Quindi in quest'ottica, in sostanza, non sono previste strutture assimilabili a centri commerciali di ordine superiore, quindi superiori a 3500 metri, ma solo rimangono queste previsioni di medio-piccole, medio-grandi strutture, con la possibilità ovviamente che ci possa essere anche una quota di commercio di vicinato, soprattutto per quelle aree di trasformazione che diventeranno il cuore della

trasformazione della statale. Ad esempio, dal punto di vista di un parametro fondamentale, che sono gli abitanti per esercizio, vedete come la distribuzione sia abbastanza disomogenea, praticamente la situazione migliore, ad esempio nel settore alimentare, per Casalgrande centro, in sostanza con 14 abitanti per esercizio, e che è destinata a migliorare ulteriormente perché, ad esempio, Dinazzano che comunque fino al momento ospita una struttura medio-piccola di 1500 m<sup>2</sup>, che è L'Affare, L'Affare è in trasferimento su Casalgrande con ampliamento a 2500 mq, quindi diventerà una medio-grande. Una medio-grande è in attuazione anche su Veggia, che sarebbe la ZT16, e che chiaramente è posizionata in un punto che è destinato a raccogliere dei bacini di utenza esterni, perché è sul tratto della provinciale che percepisce il flusso di entrata e di uscita dalla montagna verso Sassuolo. Per quello che riguarda invece il non alimentare, vediamo che Casalgrande Alto, pur essendo una frazione che ha avuto una forte espansione, ha un forte deficit su questo settore, mentre diciamo che l'attività principale rimane sempre quella di Casalgrande. Anche sui metri quadrati di vendita per abitante le condizioni migliori le abbiamo su Casalgrande centro e, momentaneamente Dinazzano, perché poi questi sono i metri quadrati che sono in trasferimento di cui vi parlavo, per cui c'è questa situazione di forte concentrazione per quello che riguarda l'alimentare e, nella tipologia del supermercato su Casalgrande, poi avremo naturalmente l'impennata di Veggia relativa all'altra struttura della ZT16.

Mentre dal punto di vista dei metri quadrati totali, e del numero degli esercizi totali, prendendo in considerazione sia gli esercizi di vicinato, cioè sotto i 250 m<sup>2</sup>, che sopra i 250 m<sup>2</sup>, la dotazione di Casalgrande è inferiore alle medie sia provinciali che regionali; se invece si vanno a considerare solo le quantità degli esercizi dalle medio-piccole strutture in su, noi abbiamo che invece Casalgrande ha una dotazione che è del 50% superiore alle dotazioni provinciali e regionali per l'alimentare, destinato anche a salire. Ciò vuol dire che, in sostanza, è fortemente polarizzata sugli esercizi di tipo supermercato. Questo è uno degli elementi che, come piano del commercio, si intende sigillare, nel senso di non promuovere l'aumento sia in termini di ampliamenti che facciano salire di categoria o di nuove strutture di tipo medio nel settore alimentare; mentre quello che vuole essere promosso all'interno delle sole aree che vengono mantenute, è quella del settore non alimentare, per riuscire ad avere anche elementi del settore, di specialisti, che in un certo senso possono per una quota di mercato riuscire ad arginare quello che è complessivamente l'esodo, la perdita di mercato relativa all'utilizzo della grande distribuzione, soprattutto oltre confine provinciale.

È stato analizzato ovviamente anche il settore delle aree di mercato su aree pubbliche, Casalgrande e Salvaterra. È stata mappata - questa è una riduzione - tutta la rete sia di esercizi alimentari, non alimentari, pubblici esercizi, le rivendite di ceramiche e anche gli esercizi vuoti o chiusi e anche le attività sinergiche al commercio, cioè banche, edicole, il ricettivo, i circoli,



insomma tutto il sistema che contribuisce al sistema commerciale di Casalgrande. In questo senso sono state create anche delle tabelle che mettono in rapporto i punti vendita, i metri quadrati di vendita, i metri quadrati totali, per ovviamente dare non solo una mappa quantitativa, ma anche qualitativa. Per esempio, Casalgrande ha naturalmente una concentrazione di esercizi commerciali sulla statale, che comunque con il suo traffico arteriale ovviamente, anche e soprattutto le medio-piccole strutture sono sulla statale; è vero che adesso la statale avrà una riconversione futura importante, ma è anche vero che il centro di Casalgrande, ad esempio, soffre di una questione, che non ha una struttura anche storica vera, perché fondamentalmente è un paese nuovo, non è un centro storico importante, di conseguenza non ha nemmeno quelle strutture di continuità, di vetrine e di negozi, o la specializzazione di una tipologia che gli permettano al momento un'attrattività paragonabile ad altri Comuni. In questo senso il progetto del neourbano, la possibilità di poter introdurre anche medio-piccole strutture e di rafforzare gli assi principali con quindi nuove dotazioni commerciali, riqualificando anche il centro, possono in un certo qual modo essere motivo di sviluppo soprattutto anche legato ad un tema. Ad esempio, nell'agenda dei temi di Casalgrande viene richiesto dai cittadini l'inserimento di luoghi di ritrovo, motivi di interesse per rimanere a Casalgrande, perché è la frequentazione anche dei luoghi che è sinergica chiaramente alla vita anche degli esercizi commerciali e pubblici che insistono nel paese. Paradossalmente Casalgrande in realtà ha una dotazione tra il teatro, il cinema, il teatro dell'oratorio, mettendoci anche le sale polivalenti del bocciodromo, molto forte; tra l'altro il teatro sta avendo un notevole successo in termini di frequentazione. Quindi a maggior ragione, probabilmente anche questo è un tema che all'interno di un programma di riqualificazione e di sviluppo nel commerciale, deve essere tenuto fortemente in considerazione per ridare anche una qualità dei luoghi che è necessaria allo sviluppo. Ne è prova quello che è successo intorno a Via Canale e Piazza Martiri della Libertà prima e dopo la riqualificazione. Anche tutto il sistema di edifici che erano da ristrutturare, o comunque anche attività commerciali e di servizio si sono riconcentrate in alcune situazioni proprio relativamente all'avvenuta riqualificazione di questo tratto di centro. Ci sono forti elementi anche di degrado in alcune situazioni centrali che ovviamente disincentivano la struttura ad essere frequentata; ci sono situazioni, quali ad esempio quella che vi mostro, che è stata presentata venerdì come uno degli elementi che partirà nella riqualificazione del centro di Casalgrande come primo stralcio del neourbano (qui siamo nel tratto centrale di via Aldo Moro vicino al Comune).

Salvaterra ha caratteristiche simili, soprattutto legate al sistema dei luoghi pubblici, e anche nella sua parte centrale dove anche qui, senza ovviamente eliminare il tratto veicolare perché su Comuni e su frazioni di questa entità non ha un senso migliorativo in termini commerciali inibire il traffico veicolare, ma è necessario sicuramente procedere ad una riqualificazione delle parti centrali che permetta all'utenza di avere effettivamente una percezione di una centralità che

può essere fruibile, anche perché su Salvaterra abbiamo diverse attività sinergiche al commercio, però soffrono di situazioni quali questa, che è pedonale principale, una situazione di congestione, ed anche di pericolosità che inibiscono ovviamente l'attrattività anche di certe condizioni.

Per quanto riguarda Sant'Antonino e Veggia: Veggia ha una delle condizioni di strada commerciale più effettivamente rispondenti in termini di fabbricati al vero, ovviamente anche in questa situazione ci sarebbe da fare almeno delle riflessioni sul carattere anche di qualità degli arredi e dell'immagine complessiva e coordinata del centro, che adesso è molto fatiscente, molto stressata, soprattutto dal traffico veicolare che è molto importante.

Sant'Antonino e Villalunga, sempre condizioni simili.

Un'altra cosa che abbiamo notato è che addirittura in certe zone di trasformazione dove era prevista, ad esempio, la possibilità di inserimento di medio-strutture, anche su Casalgrande Alto, le aree sono state attuate da parte dei soggetti attuatori con il non utilizzo di queste strutture, di queste possibilità di realizzazione, dovute principalmente al fatto che non c'erano le condizioni soprattutto di accessibilità e di vicinanza con chiaramente le direttrici di traffico e di spostamento principali, non c'era il tessuto necessario a questo tipo di insediamento.

Attualmente la dotazione di medio-piccole, medio-grandi strutture alimentari a Casalgrande è 3800 m<sup>2</sup>; con le nuove strutture avremo un sostanziale raddoppio delle superfici di vendita, quindi di conseguenza l'obiettivo è quello di riuscire a contenere il più possibile l'ingresso di altre strutture di questo tipo, e anzi facilitare la possibilità nelle frazioni dell'inserimento di mini market attorno ai 200-400 m<sup>2</sup> che possono servire anche di presidio per sfruttare ugualmente un'offerta alimentare anche più di quartiere.

Qui è stata fatta, come nel caso della mobilità, una mappa generale di quelle che sono tutte le aree attuali di tipo commerciale; attualmente non vengono previste nuove aree commerciali ad intervento diretto, comunque sganciate dalle zone di trasformazione. Quelle che erano previste dal PRG sono state quasi tutte attuate, tranne un paio, una a ridosso di Via Radici a Veggia a confine con Castellarano, un'altra, molto più piccola, che non prevede medie strutture, su Salvaterra. Ovviamente la questione principale è quella di poter mettere in sinergia i piani di mobilità e commercio in modo tale soprattutto da avere il migliore obiettivo in termini di permeabilità e di frequentazione delle aree centrali.

La ZT2 dove è prevista la dotazione ancora di una media piccola struttura è quella che riguarda il centro e il progetto del neurbano. Questo è il primo stralcio dove verrà riqualficata questa parte centrale; gli altri prevedono la riqualficazione di tutte queste aree che erano quelle ricomprese, a parte alcuni articoli, nella vecchia ZT2.

Sulla statale, in sostanza, viene riconfermata la ZT9 dove è in attuazione la media struttura. Per la ZT4 invece è importante l'utilizzo principalmente di commercio di vicinato, soprattutto anche

in relazione alla trasformazione di carattere urbano di tutto questo tratto centrale della statale, perché quelle in grigio che vi indico, sono tutte aree di trasformazione che quindi non prevederanno più la presenza di attività legate al produttivo, ma a residenza e ad altri usi, di conseguenza sarà fondamentale che anche in equilibrio con il commercio di vicinato sia inserito nelle future previsioni.

A Sant'Antonino, la ZT15 è quella che vi indico, che è il punto nodale dei discorsi che abbiamo fatto prima sul centro. Questa è la ZT16 dove invece viene l'altra medio-grande struttura; questo è il ponte vecchio, questa è la provinciale, questa è la foto dell'area vista dalla provinciale, qui c'è lo snodo del ponte nuovo, questa è quella che viene conservata.

Un ultimo tema, è la questione dei mercati pubblici, questo è un tema che può essere utilizzato all'interno dei programmi di riqualificazione centrali, soprattutto per una organizzazione anche più strutturata e più importante di eventi che possano sicuramente richiamare in maniera più sistematica, in maniera più ordinata, attraverso un'immagine più complessiva, più organizzata, chiaramente la frequentazione dei centri, che probabilmente è uno degli elementi che viene anche più richiesto dalla cittadinanza come questione mancante a Casalgrande.

#### **Stefano Giovannini - Vice Sindaco**

Se c'è la richiesta di qualche intervento, lasciamo la parola ai presenti.

#### **Sig. Bertolani Paolo - Confcommercio Confartigianato**

Riguardo al piano della mobilità, lei dice che il Comune di Casalgrande è ben posizionato a livello di parcheggi, sia a livello provinciale che a livello regionale come quantitativi, come standard. Dipende però da dove sono posizionati i parcheggi, perché se il Comune li ha posizionati in zona residenziale, per forza sono poco utilizzati per le attività produttive o commerciali. Uno dei problemi maggiori che ha Salvaterra è la scarsità di parcheggi; la Veggia è quasi completamente sprovvista di parcheggi, ed è uno dei problemi perché Salvaterra non decolla, quindi non c'è soltanto il problema del traffico. Anche a Casalgrande ci possono essere dei parcheggi a 150-200 metri, ma sono nel circondario. Quindi, o il Comune riesce a convincere con degli appalti o con dei colloqui i dipendenti comunali, i bancari eccetera, a non lasciare la macchina a lunga sosta in centro, allora il problema del parcheggio non c'è più in centro, altrimenti al mattino nel centro, specialmente al giovedì che c'è mercato, ma anche in altri momenti, c'è veramente un problema di scarsità di parcheggi. Spero che le piste ciclopedonali vengano congiunte, perché in effetti questo è un problema che c'è a Casalgrande così come nei Comuni limitrofi, sono stati fatti tanti pezzettini di ciclopedonali, ma non sono collegati l'uno con gli altri. Mi auguro dunque che i famosi due anelli possano portare ad un maggior afflusso di gente anche in bicicletta. È auspicabile continuare a separare l'abitativo dal

produttivo, è fondamentale per creare un'entità a Casalgrande. Solo l'ultimo PRG, dopo tanti anni, ha cercato di creare qualcosa, ma con i PRG precedenti si è costruito a macchia di leopardo, va quindi compiuto un tale uno sforzo che mi rendo conto non è indifferente. Riguardo al trasporto pubblico: per me non è un problema di segnaletica, perché chi vuole andare a Sassuolo, se non prende la macchina è davvero un problema, la stessa cosa per chi deve andare a Scandiano, a Reggio o a Rubiera; se poi si vuole andare a Modena il problema diventa ancora più grosso. Secondo me se non si arriva a fare la famosa metropolitana di superficie che collega Sassuolo a Reggio è inutile continuare a parlare di segnaletica perché in questo modo il trasporto pubblico non verrà mai utilizzato, o poco utilizzato, se non dagli studenti, perché le altre persone devono per forza usare l'automezzo.

Riguardo al commerciale, apprendo con piacere che Casalgrande non prevede medio-grandi strutture commerciali, auspico - come ha detto anche il suo collega mercoledì scorso - che le attività, quando si liberano da una struttura produttiva, rimangano sempre nel produttivo e non si trasformino in centri commerciali. Io sono molto preoccupato perché quando si parla di medie-piccole strutture, si parla sempre di superfici che vanno da 1500 a 2500 metri, e si sta anche parlando di posizionarle in frazioni, non si sta parlando di posizionarle in centri urbani di 20.000-30.000 persone o 100.000 persone, si sta parlando di frazioni che hanno 1000-1500-3000-4000 abitanti, quindi una media struttura di 1500 metri fa morire gli esercizi di vicinato. Faccio l'esempio di Salvaterra: Salvaterra non è sprovvista di generi alimentari, ci sono generi alimentari anche all'avanguardia; prevedere un 1500 metri a Salvaterra sarà la morte di qualche piccolo commerciante del settore alimentare, perché non riesce a fare una specializzazione. *(Interruzione fuori microfono)*. Io ho capito che nell'area vicina all'inserzione del ponte si apre la possibilità di costruire di una struttura medio-piccola. *(Interruzione fuori microfono)*. Dobbiamo vedere cosa succede dopo nel contesto. Vicino al centro storico si sta parlando di una riqualificazione, se parliamo della riqualificazione del centro, chiedo se stiamo parlando di quella centrale o se ve n'è un'altra alternativa? Quel nuovo insediamento che è in previsione e in costruzione a Veggia, lì ci sarà anche del commerciale. Quindi in un asse stradale - parliamo della vecchia statale - che è già sicuramente oberata di traffico come è stato detto, questa va sull'asse Toano-Sassuolo, secondo me non fa altro che scaricare del traffico di clienti o potenziali clienti per il centro, ma poi se si va a parlare con i singoli commercianti non penso che siano contenti di spostare l'asse commerciale in una zona a 400 metri di distanza. Le frazioni di servizio - si parlava di Casalgrande Alto - si sono disservite, perché purtroppo Casalgrande Alto è diventato una zona completamente residenziale, quindi la gente va là a dormire e a vivere, ma si sposta per lavorare. C'era un bar, è stato chiuso, perché la presenza di un circolo ha provocato la chiusura del bar. Però non è quello il concetto, non possiamo proporre e vedere che vi sia un negozio di vicinato a Casalgrande Alto, non regge. Prima si

diceva di sviluppare certi servizi anche nelle frazioni, però bisogna stare attenti a quali tipi di servizi, anche perché a me risulta che strutture commerciali non ve ne sono molte.

### **Ing. Luca Monti - Studio M2R di Reggio Emilia**

Nell'esposizione ho voluto fare notare come le ZT, soprattutto quelle di Casalgrande Alto, avevano rifiutato la quota commerciale.

### **Sig. Bertolani Paolo - Confcommercio Confartigianato**

Però teniamo presente anche questo. Un'altra cosa che vorrei riprendere è il discorso che già avevo fatto mercoledì scorso con il suo collega. Ho visto dalle slide che voi avete mandato che c'è una previsione di aumento di 2028 appartamenti nei 15 anni di validità, in base ad un aumento di popolazione. Il problema è che è stato fatto il calcolo senza tenere in considerazione la situazione reale; prima si dice che la popolazione ha sempre più bisogno di appartamenti per single o al massimo per due persone, perché questo è l'andamento che c'è stato a Casalgrande a seguito dell'aumento della popolazione, quindi famiglie di single o nuclei familiari di due persone, poi si fa una proiezione di 2000 appartamenti da 100 m<sup>2</sup> cadauno, che è in contraddizione con quello che si è detto, perché se faccio degli appartamenti per persone single o per famiglie di due persone, devo costruire alloggi di 65-70 metri; se prevedo di costruirli di 100 mq, vuol dire che anziché 2028 appartamenti ne vado a creare 2800. Questo è un altro aspetto di cui tenere conto.

### **Ing. Luca Monti - Studio M2R di Reggio Emilia**

Voglio rispondere ad alcuni argomenti principali che mi sembrano soprattutto importanti da mettere insieme. Per quanto riguarda i parcheggi a Casalgrande, diciamo che quello che manca effettivamente, e di cui il piano della mobilità si deve fare carico, è di strutturare dei buoni collegamenti, soprattutto di questi parcheggi che sono - sì - in zona residenziale, ma sono nettamente vicini al centro urbano di Casalgrande. Paradossalmente i primi parcheggi non utilizzati di via Marx sono in zona residenziale, ma in realtà sono a 200 m, una distanza veramente molto ridotta. Adesso non so se era questo uno dei problemi. Il problema è che non c'è una percezione del collegamento tra questi e il centro, ovviamente anche dovuto al fatto che giustamente Casalgrande è probabilmente uno dei paesi dove si entra più velocemente e più rapidamente in centro rispetto ad altre situazioni quali Scandiano o Sassuolo, per cui sicuramente uno dei temi principali è collegare bene, visivamente, e rendere questa possibilità maggiore; ma soprattutto il fatto di riuscire a spostare la sosta lunga, perché effettivamente avere il 60% dei parcheggi in centro a Casalgrande occupati in modo permanente, soprattutto per tutto l'arco della mattinata, è controproducente. Questo non vuol dire diminuirli, ma

sicuramente vuol dire riuscire ad ottimizzarne lo sfruttamento. Ho citato via Carlo Marx per fare l'esempio più diretto che è anche dentro al perimetro del neourbano; ma anche quelli che sono appena sopra Via Santa Rizza nei quali obiettivamente si ha la percezione di essere fuori dal centro, in realtà sono alla stessa distanza di quelli di via Marx, per cui ci si mette lo stesso tempo ad attraversare via Santa Rizza per arrivare in centro a Casalgrande, però non vengono utilizzati. Il tema è poi legato alla ciclopedonalità, quindi alla connessione, all'orientamento di tutti quelli che sono i percorsi ciclopedonali.

Riguardo al trasporto pubblico, è un tema che è stato trattato in questa presentazione in maniera apparentemente molto sbrigativa, ma i dati e le analisi fatte sono stati molto approfonditi. La questione è che si tratta di un tema che dal punto di vista del piano comunale può essere una proposizione, una spinta verso SETA, perché è quell'azienda la responsabile del trasporto pubblico; quindi la parte degli interventi che competono al Comune sono quelli di ovviamente stimolare il tema anche della metropolitana di superficie, del potenziamento del sistema di trasporto pubblico; sul Comune le questioni principali da organizzare sono l'intermodalità, nel senso di avere i punti di scambi necessari per potere andare in sicurezza a prendere il treno o l'autobus, perché se non li ho non vado nemmeno. E' anche necessario avere anche la percezione dell'importanza del trasporto pubblico, perché sembra banale, ma se la palina è nascosta, oppure non è in sicurezza perché spesso addirittura è sul ciglio della strada e non c'è neanche un punto dove restare in piedi ad aspettare l'autobus, o se è nascosta in un punto ics, è ovvio che la qualità e l'importanza del trasporto pubblico non viene percepita; se vado in situazioni dove il trasporto pubblico funziona, c'è anche una priorità di questo all'interno. E questo lo può fare, questo è di competenza anche del Comune, senza escludere l'importanza di quello che ho detto, che è sacrosanto. E poi c'è l'altro tema che è fondamentale (è scritto anche nella nostra relazione), quello che diventa adesso sempre di più il peso del trasporto merci su questa linea. Ricordiamoci che per FER è principalmente un trasporto merci, lo sarà probabilmente sempre di più. Quindi va proprio sollevato il tema che in realtà il trasporto pubblico è considerato secondario rispetto a quello merci, tutti gli interventi sono legati al trasporto verso Dinazzano. È vero anche che c'è il tema regionale del collegamento con Marzaglia, però sono temi che non competono direttamente all'Amministrazione come prime scelte, per cui non li ho trattati per questa ragione, però voglio precisare che sono stati considerati, anzi, si vedono gli effetti anche di queste condizioni.

Riguardo alle medio-grandi strutture commerciali, c'è stata ovviamente questa impennata soprattutto a livello alimentare, queste sono strutture già autorizzate che sono state principalmente soggette già da parte della Provincia ad una autorizzazione relativa ai bacini d'utenza dal PTCP, nel senso che soprattutto per le medio-grandi vi sono due previsioni in itinere che prima non esistevano, non c'erano proprio a Casalgrande, e queste due medio-grandi

ovviamente per essere autorizzate sono state oggetto di variante al PRG in Provincia. Non hanno comunque previsioni di altro commercio collegato, è importante dire che sono strutture isolate, e sono anche situazioni - lo posso chiaramente dire - in cui non vi sono le condizioni nel caso di tentativi di espansione, non ci sono le aree sufficienti per garantire gli standard che possono permettere di espandere l'area, perché sono tutte aree incastrate in situazioni chiuse.

Riguardo all'APEA, ribadisco che è una area produttiva, quella vicino al possibile collegamento con l'altra sponda di Sassuolo.

Spero di avere risposto ai quesiti principali, le altre mi sembravano considerazioni di carattere generale, però se ho dimenticato qualcosa sono disponibile ad approfondire gli argomenti. *(Interruzione fuori microfono)*. Anzi, da un certo punto di vista il PTCP nuovo ha comunque arginato fortemente la possibilità di manovra da parte dei Comuni sulle aree commerciali e privilegia, come obiettivo a cui poi il Comune si allinea, quello del possibile utilizzo di queste aree, oltre che di queste quantità, solo nei processi di recupero e di qualificazione commerciale dei centri principali. Tra l'altro, tecnicamente ci sono situazioni tipo Salvaterra in cui non essendo ricompresa tra i cosiddetti centri di base del Comune non è possibile fare medio-grandi strutture, cioè ci sono dei forti limiti in modo tale da orientare e polarizzare molto le strutture mediograndi o centri commerciali. Addirittura adesso ci sono 18 tipologie di strutture commerciali normate dal PTCP.

**Sig. Simona Rompianesi - Circolo C.S.I.**

Io ho un'attività commerciale a Via Santa Rizza. Non so se avete parlato della fine dei lavori. Vedo che nei pressi della ferrovia c'è tutto chiuso, ovviamente per chi ha l'attività commerciale in quella zona quella chiusura ha provocato un blocco. Io gestisco un bar, la gente non riesce più a passare in quella zona, per cui la mia attività è tagliata fuori.

Parlavate inoltre del mercato, non ho capito se si intende spostarlo dal centro. Penso che ampliarlo ed estenderlo nella parte superiore potrebbe essere un'idea.

**Ing. Luca Monti - Studio M2R di Reggio Emilia**

Ampliare ed anche magari diversificare. Il procedimento di qualificazione in termini ciclopedonali del centro, che non esclude ovviamente il traffico veicolare, ha proprio la volontà di ampliarlo sia in termini di offerta, cioè di quantitativi, che anche di numero di eventi che possano essere sinergici al commercio in sede fissa.

**Sig. Simona Rompianesi - Circolo C.S.I.**

Ma rimangono comunque sempre solo posizionati nel centro. Anche la fiera in realtà viene comunque sempre molto compressa nel centro, quando invece essendovi tante vie che vi girano

intorno, vi sarebbe la possibilità di allungarla, girare, farle fare un percorso in modo che la gente possa girare. Io ho fatto l'ambulante per sette anni, perciò ho visto tante fiere e si è sempre cercato di ampliare gli spazi tra un ambulante e l'altro per poter allungare il percorso e così coinvolgere maggiormente le attività fisse, perchè se non si permette che le persone vi passino davanti, ovviamente vengono escluse o comunque rimangono molto marginali. Quella è una via che cerchiamo noi stessi di sfruttare per renderla un po' più viva. Più che altro, ciò che tengo a sapere, è quando si prevede la fine dei lavori. (*Risposta fuori microfono*). Per questa ragione, chiediamo un aiuto in più da parte del Comune, perchè le attività esistenti in quella zona sono fortemente penalizzate e rischiano la chiusura.

### **Dott.ssa Miriam Massimini - Confcommercio Confartigianato**

Visto che degli aspetti commerciali si è già occupato Bertolani, abbiamo capito che il trasporto pubblico sarà una cosa che rimane sempre sacrificata. Peraltro non si sposa neanche molto con la mentalità dei cittadini, perchè non essendo potenziato, non essendoci una spinta sul trasporto pubblico, inevitabilmente il cittadino che ha altre abitudini, si sposta volentieri in macchina perchè in questo modo arriva dove vuole, con i tempi che ogni singolo ha calcolato, per cui il cittadino tenderà a continuare a spostarsi con mezzi propri. Per compensare in piccola parte il deficit di trasporto pubblico, ovviamente voi avete pensato di interconnettere le ciclopedonali, che sembra cosa meritevole. Rispetto a questa possibilità di approccio ecologico, salutista, ecc., chiedo che vengano viste le piste ciclopedonali non solo in un'ottica comunale, ma in un'ottica sovracomunale, perchè noi abbiamo un territorio che è sempre più interconnesso. Poi abbiamo visto che gli spostamenti della cittadinanza tra Scandiano, Casalgrande, Sassuolo ecc. sono importanti, giornalmente hanno degli approcci importanti; potrebbero in parte transitare anche con dei sistemi alternativi, quindi con biciclette o a piedi. Però se non c'è un'interconnessione anche fra i Comuni, anche quella possibilità di mobilità nell'ambito del territorio rimane una chimera. Io uso qualche volta la bicicletta nel tempo libero e vedo un approccio di ciascun Comune completamente autonomo, a parte che le piste ciclopedonali non sono interconnesse, ogni Comune è anche completamente autonomo nel disegnarle. A mio parere dovrebbe esserci uno sforzo per omogeneizzarle anche esteticamente, per come uno le percepisce anche dal punto di vista della fruibilità. Abbiamo visto il ciclista nella diapositiva che lei ha mostrato che non andava sulla ciclopedonale, o su quella specie di ciclopedonale, perchè poi quando la sezione è soltanto di un metro, se si incontrano un pedone e un ciclista, uno dei due deve uscire. Il ciclista ha il problema dell'intersezione continua con abitazioni, strade piccole e grandi, quindi sicuramente è bene che almeno i Comuni del comprensorio si confrontino tra di loro per uniformare l'aspetto estetico, funzionale, dimensionale, ecc. Va privilegiato l'aspetto dimensionale, che non può rimanere di un metro o di un metro e venti, perchè altrimenti le



biciclette continueranno a transitare sulla strada. C'è quindi anche un problema di pericolosità. Inoltre, se si restringono anche le carreggiate, vi sarà anche un conflitto tra ciclisti e macchine. Occorre quindi un'attenzione particolare alle interconnessioni, ad avere un'unica forma, sezione, altezza, tipo di protezione, segnalazione, altrimenti lo sviluppo dell'interconnessione ciclabile non può avvenire e andrà a finire che farete delle belle cose, anche esteticamente piacevoli, ma non pratiche. Io sono una persona che ama tantissimo l'ambiente, quindi chiedo di non sprecare quelle piccole superfici che vi sono nelle nostre strade per fare dei marciapiedi o delle ciclopedonali mettendo grandi siepi, degli ambiti verdi anche se importanti. E' apprezzabile che vi sia la protezione per chi utilizza queste strutture, ma non dovrebbe esserci una dispersione ulteriore di territorio, che oltretutto costa in gestione al Comune, perchè le siepi e le aiuole se non sono tenute in modo dignitoso possono anche costituire delle difficoltà, perchè le ciclopedonali hanno anche il problema della visibilità per chi transita sulla carreggiata di poter sempre vedere chi approccia le ciclopedonali. Se vogliamo favorire un modo di interconnettersi rispettoso dell'ambiente è necessario invogliare le persone ad utilizzare le ciclopedonali e devono esserci sezioni opportune e uniformità tra tutti i Comuni, almeno quelli del comprensorio.

#### **Geom. Emanuele Aravecchia - Collegio Geometri di Reggio Emilia**

Riguardo al decentramento dei parcheggi rispetto ai luoghi di interesse, sposo anch'io l'ipotesi del signore che diceva di avvicinarli il più possibile alle località che devono essere raggiunte. Basti pensare che se uno oggi va al Mc Donald a Sassuolo si rende conto che funziona molto di più il Mc Drive che semplicemente la parte interna del locale. Cioè la gente tende ad arrivare con la macchina vicino ai luoghi di interesse. Quindi a ridosso del centro bisognerebbe cercare di creare questi tipi di infrastrutture.

Mi ha colpito il discorso della maggiore uscita rispetto alle entrate veicolari di Casalgrande in direzione Scandiano, quindi ovest-est, il che vuol dire che molti casalgrandesi escono da Casalgrande e vanno a Sassuolo, perché se tanti ne entrano e molti di più ne escono, vuol dire che Sassuolo è un fortissimo polo di attrazione per Casalgrande, e lo è altrettanto Casalgrande anche per Sassuolo nel ritorno. Mi spiego: riguardo al nuovo anello di viabilità che si ferma in prossimità del Conad, non è secondo voi possibile prevederne il congiungimento, per esempio, dove c'è la rotonda della Casalgrande Padana? Secondo me si dovrebbe creare uno spazio al fine di chiudere il cerchio in modo tale da poter consentire anche a chi proviene da Sassuolo di uscire in direzione Casalgrande e agevolare l'ingresso nei confronti della zona centrale, perché non dobbiamo assolutamente nasconderci che va benissimo valorizzare il centro con il progetto neourbano, sono d'accordo che a Casalgrande non vi sia una tipologia edilizia e strutturale tale da consentire una continuità di vetrine come possono avere altri centri dove c'è un contesto di

centro storico più datato, quindi più adatto per certi tipi di strutture commerciali, però bisogna poi arrivare a condurre la gente, a portarla verso il centro, quindi bisogna creare una serie di infrastrutture, di strutture ricettive che conducano la gente in centro a Casalgrande e che tengano a Casalgrande le famiglie che hanno voglia di muoversi all'interno del centro del loro paese per ricreare poi quel contesto di relazioni sociali che secondo me un po' negli anni è stato smarrito.

**Dott. Sandro Sterpini - CNA**

Molte cose sono già state dette, vorrei ritornare un attimo sulla pista ciclabile, nel senso che l'immagine di prima è emblematica, però quell'immagine non è isolata. Cioè, uno dei grossi problemi delle piste ciclabili che abbiamo (io abito a Reggio, ma non cambia) è quando la pista ciclabile attraversa le strade che si immettono sulla principale. Se la si fa a ridosso della strada che attraversa, chi passa di lì rischia, rischia ancora di più sulla pista ciclabile rispetto a stare sulla strada. Quale sia la soluzione è difficile dirlo, perché forse bisognerebbe mettere dei dossi all'ingresso di ogni cosa, quindi diventa complicato. Bisognerebbe sicuramente educare anche l'automobilista a fermarsi agli incroci, agli stop, alle strisce pedonali eccetera, perché dobbiamo purtroppo riscontrare che sarebbe necessario lavorare di più anche riguardo all'educazione stradale. Una cosa ulteriormente pericolosa - e parlo da ciclista - sono le ultime piste ciclabili che sono state fatte nel Comune di Reggio che hanno i cordoli. Il cordolo per un ciclista, soprattutto in giornata umida o di bagnato è pericoloso, se lo si prende di traverso si rischia di andare per terra. Tra l'altro costa anche di più probabilmente farlo, ma è anche deleterio per la sicurezza del ciclista.

Per quanto riguarda il parcheggio, adesso io non so se il parcheggio principale, quello che viene utilizzato di più è a pagamento o se è prevista una sosta a tempo. Quindi è libero come gli altri. Non voglio parlare di parcheggio a pagamento perché non piace neanche a me, però il disco orario potrebbe diventare la soluzione per poi farlo utilizzare dagli altri automobilisti.

Tornando al discorso del piano urbanistico, credo che ancora prima di ipotizzare la costruzione di nuovi alloggi, sia necessario fare una verifica sull'esistente, capire esattamente quanti sono oggi gli alloggi vuoti o inutilizzati esistenti in Casalgrande e zone limitrofe. E' necessario dare la prevalenza alla ristrutturazione e al recupero edilizio dell'esistente, anche perché oggi è importante recuperare per una riqualificazione dal punto di vista urbanistico, una rigenerazione urbana, una riqualificazione soprattutto dal punto di vista energetico. Oggi abbiamo abitazioni e capannoni che consumano troppo, che emettono CO<sub>2</sub>, ecc. Quindi occorre vedere anche queste cose.

In ultimo - se ne parlava la volta scorsa - oggi ci sono delle statistiche, si parla di famiglie, le famiglie sono sempre più ristrette come numero, già una famiglia di tre persone è un bel nucleo familiare importante, purtroppo le statistiche ci dicono anche che tanti giovani coppie si

sposano, ma altrettante giovani coppie si separano; oggi stiamo andando verso famiglie monopersona. Giustamente, come diceva Paolo prima, prevedere appartamenti troppo grandi non è forse opportuno. Poi c'è un altro problema: la famiglia di una persona sola, nel tempo, man mano che si va avanti con gli anni, con l'età, diventa un problema dal punto di vista sociale. Oggi ci sono tantissime badanti per chi se le può permettere, inoltre chi ha le badanti di fatto ha bisogno di qualcuno, di qualche familiare che presti assistenza. Voglio dire che è necessario, guardando avanti, pensare al futuro; tanti anni fa si creavano, si costruivano le case protette o cose del genere, progetto che poi è stato abbandonato per costi, per mille motivi. Però bisogna pensare anche a cosa succederà nel futuro, perchè ci troveremo probabilmente tra 10-15 anni con tante persone single che non hanno nessun parente e che comunque qualcuno dovrà poi gestire. Quindi anche queste cose, dal punto di vista sociale, vanno affrontate. E' chiaro che non è un problema di Casalgrande e basta, è un problema sociale italiano che comunque esiste.

#### **Dott. Alessandro Bettero - Confapi**

Sono d'accordo innanzitutto con i miei colleghi per quanto riguarda il discorso del social housing, perchè siamo convinti anche noi che si possa fare tranquillamente un piano casa senza andare a costruire nulla. Vorrei solamente fare due spot. Leggendo il piano conoscitivo che ci è stato esposto la volta scorsa, cosa che è stata fatta notare anche poc'anzi, leggevo una cosa che salta all'occhio, mi riferisco ad esempio al servizio delle fognature, leggevo che Casalgrande ha un servizio che copre l'80% della popolazione, chiedo come viene servito l'altro 20%.

Un altro spot sul Parco del Secchia: fondamentalmente il PTCP fa già i confini, abbiamo una legge regionale, quindi fondamentalmente si farà. Chiedo come si pone Casalgrande di fronte a questa importante struttura che si è andata a creare.

#### **Stefano Giovannini - Vice Sindaco**

Premetto che sarò assolutamente breve, ma proprio per dare alcune risposte anche di carattere assolutamente breve. In primis quella che riguarda il problema abitativo che è stato sollevato, ovvero la questione della necessità di una riqualificazione dell'esistente attraverso un piano che preveda proprio nello specifico una riqualificazione, ovvero un riadattamento di quelli che sono i nuovi crismi di carattere energetico, quindi rivolti ad un risparmio energetico. All'interno del nostro piano tutto questo è compreso, tant'è che voglio precisare che tutto ciò che oggi voi vedete in termini di nuove costruzioni - parlo sempre di abitazioni - è tutto ciò che deriva dal PRG vigente, quindi riguarda semplicemente un pregresso che oggi, attraverso questo nuovo Piano Strutturale, andiamo a farci carico. E il nuovo Piano Strutturale nello specifico non prevede crescita ulteriore rispetto a quello che è il pregresso che noi andiamo a riprendere e a riportare all'interno e nel contesto del nuovo Piano Strutturale Comunale. È attraverso questo

meccanismo di rimessa in gioco (scusate se uso questi termini) del pregresso che noi andiamo anche a mettere in moto il progetto di cui si è parlato. Il signor Bettero di Confapi faceva riferimento prima al cosiddetto social housing. È anche attraverso questo che noi andremo a creare quei meccanismi, e naturalmente quel 20% previsto dalla legge regionale ci metterà in condizioni di attivare il progetto e di arrivare alla realizzazione di quel progetto. Questo è il meccanismo. Per quanto riguarda l'ulteriore segnalazione che sempre il collega Alessandro Bettero faceva, il problema delle fognature: anche questo è un problema che è considerato e che naturalmente fa parte dei nostri intendimenti, non è messo in primo piano all'interno del Piano Strutturale perché non è che costituisca una priorità; tuttavia vi sono obiettivi strategici dell'Amministrazione tesi comunque a farsi carico della questione e ad andare verso quello che è l'obiettivo di una realizzazione definitiva al 100% del sistema fognario all'interno dell'intero territorio comunale.

#### **Ing. Luca Monti - Studio M2R di Reggio Emilia**

Sarò molto telegrafico, anche per passare dopo agli altri piani. Voglio solo dire che il sistema delle ciclabili sicuramente è costruito sulla base delle direttrici del piano della mobilità provinciale, per cui quindi quelle che sono le strutture principali di questo Piano Comunale sono agganciate alle previsioni dei piani provinciali di Reggio e di Modena; c'è una carta proprio che li unisce e li fa vedere. Per quanto riguarda la sicurezza, sicuramente sarà necessaria, soprattutto per la situazione di Veggia e quant'altro, adesso la prassi migliore è quella proprio di non avere più sezioni stradali separate soprattutto nei centri abitati, perché questo dà adito ad ogni utente, soprattutto quello su strada, di aumentare la velocità. Invece sono proprio le situazioni miste dove c'è un forte condizionamento della velocità, ma non c'è una forte separazione degli elementi con anche ulteriori spese e quant'altro, che rende il traffico nei centri più sicuro. Sicuramente comunque sono tutti argomenti assolutamente da tenere d'occhio. Riguardo ai parcheggi, non è che esista un decentramento, una volontà di decentrare, di spostare i parcheggi, quanto di regolamentarne la sosta per consentire che vi sia più rotazione, quindi più parcheggio a disco orario da sperimentare nelle dovute maniere al centro, perché c'è una potenzialità di almeno 200 parcheggi inespressa a Casalgrande, su 400 esistenti in centro.

#### **Stefano Giovannini - Vice Sindaco**

Ringrazio l'ing. Monti per l'esposizione dei due piani. Direi di passare a questo punto al piano energetico, anche per restare in tema all'argomento che già si è un attimo anticipato. Attraverso l'esposizione del piano energetico potrete vedere anche quello che è l'obiettivo e quindi ricollegarci al discorso della riqualificazione e della trasformazione anche di quello che è il sistema energetico sul territorio casalgrandese.

**Dott. Paolo Ferri – consulente Studio Associato Finelli-Teneggi di Reggio Emilia**

Io vi farò una breve esposizione di quella che è l'analisi energetica del territorio di Casalgrande. Sarò più breve anche perché il piano energetico ha un ruolo di accompagnamento e va in parallelo con il PSC, ma non necessita del recepimento dal punto di vista normativo all'interno del piano, quindi diciamo dà degli input, dà dei messaggi al Piano Strutturale che poi lo recepisce nella maniera che ritiene più opportuna.

Faccio un po' di considerazioni cercando di mettere in luce gli aspetti più importanti. Uno sicuramente è che quando si vanno ad analizzare i flussi energetici che interessano un territorio - questo è vero per Casalgrande, ma è vero in generale un po' per qualunque posto del mondo sviluppato - in realtà sembra di leggere un grafico del PIL, cioè i consumi di prodotti petroliferi, di idrocarburi, di energia elettrica, di qualunque fonte energetica hanno esattamente lo stesso identico andamento che ha la produzione di ricchezza, che la vediate come PIL, che la vediate come valore aggiunto, però c'è proprio questo tipo di andamento. Guardate per esempio questi grafici, qui abbiamo riportato l'andamento dei consumi che va dal 1990 - anno di riferimento per calcolare le emissioni rispetto al protocollo di Kyoto - al 2009, che era l'ultimo anno per il quale avevamo i dati a disposizione. Si vede sostanzialmente che i consumi partono da 97,3 Kilotep, Kilotep sarebbero le migliaia di tonnellate equivalenti di petrolio, è una unità di misura che dobbiamo utilizzare perché siccome l'energia si misura nei più svariati modi, questa è una unità che ci permette di portare tutto ad un unico numero; consideratala comunque come una unità come potrebbe essere un'altra. Vedete che passiamo da 97, arriviamo a 132 nel 2003, poi è una caduta praticamente continua fino al 2009. Tant'è che dal '90 al 2009 praticamente c'è stato un aumento del 2,7%, cioè sembrerebbe che siamo stati virtuosi, che siamo riusciti a contenere abbondantemente i consumi, cosa che invece non è vera; se invece di guardare il profilo grigio che dà un po' l'andamento complessivo, guardo le singole torte relative ad ogni anno, vedo per esempio un dato fondamentale: qui vedete i consumi divisi per settore socio economico di riferimento, quindi industria, agricoltura, settore civile e settore trasporti. Vediamo per esempio che nel '90 l'industria rappresentava l'80%, mentre nel 2009 rappresenta il 64% dei consumi totali. Quindi, oltre al fatto che la torta può essere più grande o più piccola, e questo è l'andamento che vi ho appena descritto, c'è proprio una variazione nella composizione delle fette che ci fa capire come la congiuntura economica influenzi pesantemente l'andamento dei consumi stessi. Voi trovate due grafici, e troverete sempre questo approccio nel piano, perché sopra, nel grafico in alto, c'è l'andamento temporale dei consumi, e sotto quelle delle emissioni correlate. Cioè, io posso voler sapere quanto ha consumato l'industria, ma anche di che percentuale di emissioni è stata responsabile. Sulle emissioni ci viene in aiuto l'evoluzione tecnologica che è avvenuta nel corso di vent'anni almeno, anche a livello nazionale; cioè in

vent'anni il sistema paese Italia è diventato ogni anno un po' più bravo nel produrre, per esempio, l'elettricità di cui ha bisogno. Non parliamo di miglioramenti stratosferici, però se nel '90 per ogni kilowattora prodotto si emettevano in atmosfera quasi 600 gr di CO<sub>2</sub>, adesso siamo attorno 400. Questo per dire che a fronte dei consumi che vi ho appena fatto vedere, aumentati fino al più il 35% nel 2003, poi calati praticamente a livello del 90 nel 2009, nelle emissioni, o addirittura questo fattore che mi aiuta, quindi le emissioni che erano 339.000 tonnellate di CO<sub>2</sub> nel 1990, sono diventate 311 mila. Ripeto: sembrerebbe che abbiamo intrapreso il giusto cammino: la direzione di Kyoto di riduzione di CO<sub>2</sub>. In realtà questo è un fatto secondario legato proprio alla crisi industriale. Quindi vi segnalo questo elemento che non è che si risolverà a Casalgrande, ma è il punto interrogativo di tutte le società sviluppate, cioè come disaccoppiare la produzione di ricchezza dall'utilizzo di combustibili di energia. Questa è una delle domande a cui si possono peraltro dare risposte ancorché parziali. Quindi per riassumere questa slide, nel corso dei 19 anni considerati, l'industria cala del 17%; l'agricoltura cala molto, ma l'agricoltura è una fetta verde quasi invisibile perché nel panorama di Casalgrande ha un impatto molto basso, e poi l'agricoltura è anche molto legata a variazioni stagionali, per cui questo dato lo possiamo lasciare un attimo in secondo piano. Quello che invece non si ferma mai sono i consumi nel settore civile (lo vedremo anche fra un attimo più in dettaglio) e i consumi dei trasporti. Se quello di prima voleva essere un film del 1990 ad oggi, questo vuole rappresentare un po' la foto di come il territorio di Casalgrande si nutre di energia. Voi vedete in basso quello che entra a Casalgrande in termini di energia: prodotti petroliferi, gas metano ed energia elettrica. Questo sostanzialmente è quello che si utilizza. Come vengono impiegati? Vengono impiegati nei trasporti, vengono impiegati nell'industria, nel settore civile e nell'agricoltura. E qui vedete una ripartizione. Ora non stiamo a leggere tutte le percentuali, però per esempio cosa salta all'occhio? Che energia elettrica per esempio nei trasporti sostanzialmente non ne va, quindi il trasporto elettrico è a zero; i prodotti petroliferi vanno praticamente tutti nei trasporti, qui parlo di benzina, parlo di gasolio per autotrazione, di gasolio per uso agricolo, c'è un po' di gasolio per riscaldamento e il gasolio anche utilizzato in agricoltura. Dunque, ogni ramo che porta energia al territorio è stato disegnato più o meno nelle dimensioni proporzionali alla quantità di energia che viene poi utilizzata.

Questo è lo stesso grafico di prima, cioè cosa consuma il territorio; ma mentre prima abbiamo visto chi consumava, cioè l'industria, il civile, i trasporti e l'agricoltura; qui vediamo che cosa si consuma, quindi gas metano, prodotti petroliferi ed energia elettrica. Qui faccio notare semplicemente una cosa: se voi confrontate le fette viola che rappresentano l'energia elettrica, e le guardate sempre in verticale, cioè i consumi e le emissioni, voi vedete che la fetta viola quando si passa alle emissioni aumenta sempre in proporzione, questo perché l'energia elettrica non esiste in natura, produrre energia elettrica è una forma di energia particolarmente comoda

perché si trasporta bene, perché si possono fare moltissime cose, perché è facilmente convertibile, questo viene fatto con rendimento non pari a uno, quindi da un lato utilizzare energia elettrica c'è una certa quantità di energia elettrica che determina più emissioni che se si utilizzasse la stessa quantità di energia ma di un'altra fonte, allo stesso tempo ridurre i consumi elettrici ha un impatto sulla riduzione delle emissioni maggiore di quello che si avrebbe riducendo altri tipi di consumi.

Entrando nel dettaglio di ogni singolo settore, qui vedete ancora più chiaramente quello che dicevo un attimo fa. Qui siamo sull'industria, qui vedete un salto un po' ripido, ma semplicemente perché passiamo dal '90 al '99 (giusto per non avere troppi grafici, perché fossero leggibili); quindi vedete che raggiungiamo un picco attorno al 2002-2003, poi è proprio una caduta costante con addirittura un accentuamento di questa caduta nel 2009. Vedete come invece il rapporto tra il giallo e il blu, quindi energia elettrica e gas naturale, rimane pressoché costante. Questo evidenzia che il settore industriale, un po' perché è standardizzato su di un certo tipo di produzione, un po' forse perché l'innovazione non è stata estremamente spinta, ha mantenuto nel corso di 20 anni esattamente lo stesso mix energetico, cioè gli serviva il 20% di energia elettrica e l'80% di gas naturale, ha continuato a fare così per 20 anni.

Il settore terziario invece tutto sommato ha avuto una continua crescita, e questo è attribuibile anche all'introduzione sempre più massiccia della climatizzazione; chiaramente raffreddare costa in termini energetici di più di quanto non costi riscaldare, e ovviamente d'altra parte l'introduzione dell'aria condizionata negli uffici è un servizio a cui nessun ufficio ormai più rinuncia, di conseguenza c'è stato un aumento dei consumi che, tra l'altro, si traduce soprattutto in un aumento dell'energia elettrica, perché dal 2006 in poi il consumo di gas metano è sostanzialmente fisso attorno alle 1500 t equivalenti di petrolio, mentre l'energia elettrica è quella che produce un aumento, lo vedete anche qui: energia elettrica più 224% su tutto il periodo, gas metano più 9. Non sto tutte le volte a fare il rapporto con le emissioni, però anche qui vedete che se questi sono i consumi e queste sono le emissioni, nel rapporto l'energia elettrica pesa sempre di più.

Prima dicevo dei consigli che il piano energetico dà al PSC o al RUE, cioè già da un grafico di questo tipo noi capiamo che interventi passivi di schermatura, utilizzo di piantumazione che possa essere a foglia caduca, quindi permettere il riscaldamento d'inverno e il raffrescamento d'estate, possono dare dei risultati notevoli, a costi contenuti, senza andare ad alterare più di tanto la struttura edilizia e senza necessariamente dover mettere mano all'involucro edilizio.

Sull'agricoltura passo oltre, perché come dicevo, dal punto di vista numerico è tutto sommato poco interessante.

Altro settore invece dove l'aumento dei consumi è costante, è il settore domestico, quindi il residenziale, perché si passa da poco più di 6000 t equivalenti di petrolio, a 16.000 nel 2009. Tra

l'altro, qui il dato significativo è che si sposa con la riduzione degli abitanti all'interno della famiglia, quindi c'è sempre meno gente, le case diminuiscono di dimensione, ma i metri quadrati a disposizione per ogni singolo abitante in realtà aumentano, perché è vero, una volta si stava in una casa di 120 m<sup>2</sup>, ma ci si era probabilmente in sei o in otto, adesso si sta in casa da 45 m<sup>2</sup>, però uno è da solo. Vedete che tra l'altro questa tendenza è in contrasto, o meglio, tende a vanificare l'operazione di riqualificazione energetica, di riduzione dei consumi dell'involucro, perché comunque se io sto da solo in 45 m<sup>2</sup> devo comunque scaldare quei 45 m<sup>2</sup> per me. Infatti qui il dato significativo non è tanto e solo l'aumento dei consumi tout court, ma è l'aumento dei consumi pro capite, cioè non solo si consuma di più, ma si consuma di più a testa. Questo me lo sono segnato qui perché non ho fatto in tempo a metterlo, nel 1990 si consumavano 0,49 t equivalenti di petrolio a testa, adesso se ne consumano 0,65. Quindi chiaramente questo fa parte anche dell'aumento del benessere, di una serie di comodità che abbiamo nelle nostre case, però è un fatto da segnalare.

Riguardo ai trasporti, anche questi sono in aumento, un po' legati all'industria, ma legati anche all'aumento della popolazione, di conseguenza la maggior necessità di mobilità, con un andamento che tende ad appiattirsi, ma questo perché ormai Reggio Emilia ha un tasso di motorizzazione dello 0,88, cioè ogni 100 abitanti ci sono 88 macchine, ma considerando per abitanti non tutta la popolazione, ma solo quelli che possono guidare, quindi dai 16 anni in su, siamo a livello di 1,04, cioè c'è più di una macchina a testa, quindi giocoforza adesso il tasso di motorizzazione non aumenta più, aumenta semplicemente il numero degli abitanti.

Quindi, essendo questo il quadro in maniera molto sintetico, e ricapitolando i punti, in che contesto ci muoviamo? Quello che vi dicevo da subito: c'è una forte dipendenza del consumo di risorse energetiche dalla produzione di ricchezza. Questi sono due aspetti estremamente legati che se vogliamo svincolarli dovremmo cercare, dovremmo capire come ripensare anche alle politiche industriali nel lungo termine. Questo non è un compito ovviamente che si può dare un singolo Comune, però siccome poi siamo immersi in problemi che sono più grandi del singolo Comune, è giusto sottolinearli.

Un'altra cosa che forse non c'è stato il tempo di vedere nel dettaglio, ma che è molto interessante, è una elettrificazione dei consumi, questo un po' per il discorso dell'utilizzo sempre più diffuso di elettrodomestici, condizionatori, e anche per la grande versatilità che ha l'energia elettrica che adesso entrerà sempre di più nei sistemi di riscaldamento e di raffrescamento, ma che per esempio con il discorso dei trasporti elettrici, quindi dell'auto elettrica, può rappresentare un punto di svolta. Questo mi preme dirlo perché i trasporti sono un settore soprattutto dal punto di vista locale di un Comune difficile da trattare (parlo a livello di consumi, non a livello di mobilità, della relazione che è stata fatta prima), proprio la riduzione delle emissioni data dai trasporti è una cosa che è veramente difficile da trattare. Invece il



passaggio ancorché graduale, ma sul quale come piano energetico insisteremo perché si spinga, è quello del veicolo elettrico. Il veicolo elettrico, oltre ad una serie di vantaggi che adesso non sto a ripetere, offre una grande opportunità, cioè quella di fare da polmone per tutto il mondo delle rinnovabili che si sta allargando moltissimo, su alcune fonti sta arrivando alla green parity, quindi tra poco non avrà più bisogno di incentivi, penso per esempio al fotovoltaico che nel giro di 12-24 mesi almeno su impianti di una certa taglia non dovrebbe più aver bisogno di incentivi, quindi anche in Italia, ma per esempio in paesi come la Danimarca e la Germania questo problema c'è già, ma da noi arriverà tra poco, l'inserimento sulla rete elettrica di una grossa quantità di energia non programmabile come sono le rinnovabili determina dei problemi, perché le reti sono concepite in una certa maniera, eccetera. E' importante avere un parco batterie posizionato sulle macchine che possano caricarsi di notte, perché normalmente funziona così, io ho la massima richiesta da parte del settore industriale, da parte dei settori civili di energia di giorno, quando ho produzione notturna a volte mi capita di non sapere dove metterla. È proprio una notizia di quest'inverno che la Spagna, che ha parecchia potenza eolica, si è trovata, un po' con la crisi, un po' perché era notte, un po' perché era inverno, che in una giornata in particolare produzione di energia da fonte eolica ha superato per alcune ore il fabbisogno nazionale, non c'è stato maniera di annullarla perché su grosse potenze non si sa ancora come fare, quindi semplicemente per quelle ore sono state messe fuori servizio alcune pale. Ecco perché ho parlato della migrazione dei consumi verso la parte elettrica e dell'integrazione dei trasporti ancorché elettrici con questo sistema, perché appunto il trasporto può arrivare a rappresentare un'integrazione, quindi un contributo alla soluzione del problema e non più un aggravio del problema stesso.

L'altro aspetto, che ho dovuto mettere in blu per chiudere il quadro, è la definizione sempre più puntuale del quadro incentivante, ma qui ogni volta che rifacciamo la presentazione in realtà c'è una legge nuova, quindi purtroppo c'è il punto interrogativo. Però, come dicevo prima, io credo che il mondo delle rinnovabili, soprattutto su alcuni fronti, sia giunto ad un livello di maturità tale per cui nel giro di poco tempo non ci sarà più bisogno di incentivi, quindi si avranno due effetti positivi: da un lato non ci sarà più la speculazione, non ci sarà più la crescita esponenziale che non fa bene al settore; dall'altro ci sarà convenienza ad installare un impianto anche senza incentivi, e questo garantirà uno sviluppo lineare, una crescita lineare del settore che è un dato positivo all'interno del quadro di riferimento.

Chiudo brevemente indicando un po' gli obiettivi che si potrebbe dare il piano energetico. Avremmo potuto parlare di cifre, di tep o di tonnellate di CO<sub>2</sub> ridotte, abbiamo però invece preferito tradurle in qualcosa di visibile e di concreto dicendo: proviamo a vedere se è fattibile raggiungere per il Comune di Casalgrande l'autosufficienza elettrica, cioè essere in grado di produrre tutta l'energia elettrica da fonti rinnovabili per il settore residenziale. Quindi non

stiamo parlando nè di autosufficienza di tutto il Comune, ma neanche di autosufficienza per il settore residenziale completo, solo la parte elettrica. Questo cosa vorrebbe dire? Proviamo a visualizzarlo, perché è una delle cose che forse viene a tutti più facile visualizzare, proviamo a visualizzarlo in termini di impianti fotovoltaici, poi chiaramente la strategia sarà un mix di risparmio energetico, di produzione da fotovoltaico o da altre fonti. Se fosse fotovoltaico, noi dovremmo realizzare circa 20 MW di impianti, 20 MW di impianti perché questi sarebbero in grado di produrre i 21 GWh che servono a soddisfare i fabbisogni elettrici dei 18.000 e rotti cittadini. Questo significa un consumo pro capite di 1178 KWh per abitante. 20 MW con 20.000 cittadini, vuol dire un kW a testa, ovvero 7 mq di moduli a testa. Quindi se 20 MW sembrano molti, e sicuramente sono molti, in realtà visto come obiettivo pro-capite e considerando tutte le superfici industriali anche di grandi dimensioni che ci sono, l'obiettivo non solo è raggiungibile ma potrebbe anche essere raggiunto prima del 2020, prima della data target di riferimento. Ovviamente la strategia sarà basata su di un mix di fattori, quindi ci sarà un discorso di produzione di energia, ci saranno gli interventi su edifici esistenti e ovviamente una particolare attenzione a quelli che potrebbero essere i nuovi edifici.

Come dicevo, la produzione di energia non potrà essere l'unica strategia, e bisognerà fare particolarmente attenzione, porre particolarmente cura al discorso della riqualificazione energetica. Ovviamente sulla riqualificazione energetica cosa può fare un'amministrazione? Può sicuramente essere quello che la Comunità Europea e le norme nazionali chiamano "l'esempio di eccellenza", quindi mettendo mano ai propri edifici, riducendone i consumi, dotandoli di impianti a fonti rinnovabili e diffondendo e comunicando i risultati di queste operazioni, oltre al fatto che questo tipo di interventi riduce anche la bolletta energetica per il Comune, quindi rappresenta un beneficio in termini economici. Poi ovviamente sul settore privato è chiaro che incentivi di tipo nazionale, come quelli del 55%, sono sicuramente l'aspetto trainante, si può però fare molto dal punto di vista della comunicazione, perché l'abbiamo visto per esempio in vari casi nazionali, ma anche qua a Reggio con il progetto Ecoabita nel piccolo, quando l'abitazione a basso consumo inizia a diventare un elemento di prestigio, così come la posizione prestigiosa o le finiture di alto livello, ecco allora che si innesca un meccanismo per cui riqualificare o costruire a basso consumo è anche un argomento di vendita. Quindi, quello che si può fare a livello comunale è innescare questo meccanismo per avere appunto un mercato edilizio preparato sia dal punto di vista dell'offerta, sia dal punto di vista della domanda.

Chiudo brevemente sul discorso dei trasporti. Come dicevo prima, è il settore che più sfugge alla capacità di programmazione (e parlo del trasporto privato), che più sfugge alla capacità di programmazione di un ente locale come un Comune; vuole però visto, a nostro avviso, come un'opportunità, perché il veicolo elettrico arriverà, arriverà molto presto, e soprattutto in una terra come la nostra, quindi penso all'Emilia-Romagna in generale, che è terra di bielle e pistoni,

quando si smetterà di fare bielle e pistoni, perché tutto finisce, ecco allora che essere pronti per questo cambiamento, e avere quindi innescato anche solo la curiosità sul territorio, può dare alle imprese quel vantaggio competitivo che poi è anche quello che serve per rispondere alla domanda iniziale, cioè come disaccoppio la produzione di ricchezza, che tutti vogliamo, dal consumo di energia. Per fare questo le azioni che si metteranno in piedi saranno da un lato cercare di coinvolgere le imprese per quanto riguarda l'ultimo miglio elettrico, quindi la consegna nel centro urbano dal punto di vista elettrico, unendolo ad un lavoro di sensibilizzazione sui cittadini, che in parte è già stato fatto, ma che verrà aggiornato con le nuove tecnologie, quindi Apple per smartphone e siti web, per aumentare l'utilizzo del car-pooling, quindi la condivisione del veicolo in tutti quei percorsi ripetitivi, per esempio casa lavoro, oppure casa scuola lavoro, in cui appunto, soprattutto in zone come queste di imprese di almeno media dimensione, può risultare particolarmente efficace e può permettere di ridurre il carico di traffico sui percorsi cittadini.

Chiudo con il discorso della comunicazione, cioè l'ente locale soprattutto in condizioni di risorse economiche calanti, quello che può fare non è tanto agire direttamente, quanto piuttosto innescare, attraverso la comunicazione e la diffusione dei progetti realizzati, un effetto di traino nei confronti della cittadinanza.

**Stefano Giovannini - Vice Sindaco**

Ringrazio l'Ingegnere Ferri e lascio la parola ad eventuali interventi di chiarimento.

**Sig. Bertolani Paolo - Confcommercio Confartigianato**

Vorrei solo puntualizzare il discorso che è stato fatto prima di allargamento dell'area mercatale, via Santa Rizza e altre zone del Comune di Casalgrande. Bisogna stare molto attenti, perché il problema di Casalgrande non è ampliare il numero dei banchi, ma guardare alla qualità dei banchi del mercato per fare attrazione. Si possono mettere anche 50 banchi in più, ma se sono di bassa lega non portano gente a Casalgrande.

**Dott.ssa Miriam Massimini - Confcommercio Confartigianato**

Con riferimento solamente all'ultimo piano presentato sulle strategie, uno dei tre punti è quello di costruire nuovi edifici con determinate tipologie di consumo. È bello, nel senso che è una teoria molto buona, però mette in crisi tutto quello che è il nuovo, l'invenduto, nel senso che abbiamo molti edifici nuovi che però sono già vecchi per quanto riguarda il consumo energetico intrinseco. Quindi è giusto pensare che la tipologia degli edifici sia parte dominante del risparmio energetico, però attuarla adesso forse scatenerebbe un secondo problema. Poi sono d'accordo con l'ultima diapositiva, molto importante, che le rinnovabili con gli incentivi

sicuramente non hanno aiutato a fare della cultura, hanno solamente dato delle opportunità economiche, ma una cultura veramente energetica secondo me è anche all'interno di questi piani comunali che si va a diffondere tra la popolazione.

**Sig. Bertolani Paolo - Confcommercio Confartigianato**

Ho dimenticato un aspetto fondamentale che è anche nello spirito del PTCP, che è il discorso turistico, che secondo me nella nostra zona va valorizzato sia per le bellezze storico-artistiche, sia per le bellezze naturalistiche e anche per il discorso del lavoro. È chiaro che non lo possiamo fare come singolo Comune, dobbiamo lavorare in sinergia con i Comuni a noi limitrofi, del comprensorio come minimo. E secondo me possiamo avere un buon risultato come scommessa per il futuro.

**Stefano Giovannini - Vice Sindaco**

Colgo l'occasione per accogliere naturalmente con estremo favore la proposta e anche per sottolineare il fatto che è già stata comunque presa in considerazione sia dall'Amministrazione, ma anche dagli obiettivi del piano questo tipo di strategia. Ed è proprio nell'obiettivo dell'Amministrazione, in particolare, come avete già letto nelle linee fondamentali che vi sono state rappresentate la volta precedente nei diversi assi territoriali che poi sono stati naturalmente portati alla vostra conoscenza, il fatto anche del patrimonio artistico, e in particolare del patrimonio anche rurale che era presentato da San Donnino nello specifico, così come l'area pedecollinare, rappresentano elementi di forte attenzione e sono fortemente ricompresi e sottolineati anche nel documento preliminare licenziato dall'Amministrazione. Questo è uno degli obiettivi sul quale naturalmente punteremo, e punteremo naturalmente lavorando per i prossimi anni, perché avrete avuto modo di notare che questo PRG ricomprende un arco temporale che non è più ormai quello ordinario dei 10 anni, ma si allunga sui 15 anni. Visto e considerato che faccio questa puntualizzazione, voglio approfittare anche per rispondere a Paolo Bertolani rispetto anche al discorso che facevamo poc'anzi relativamente al fatto che si diceva: sì al social housing, sì all'applicazione di quello che la legge regionale ci impone in termini di percentuale del 20%, che non sto calcolare, non sto nemmeno a riconsiderare, sì purché sia però un social housing che vada ad essere rappresentato da specifiche convenzioni e non vada a realizzare dei "ghetti" di borgata o di paese, ma che sia inserito proprio nel contesto di urbanizzazione nel quale un'eventuale o potenziale intervento, ovvero anche attraverso la riconversione di esistente si possa mettere in gioco questo tipo di ragionamento, questo tipo di politica abitativa che non deve sicuramente tendere alla ghattizzazione ma deve tendere comunque invece alla aggregazione e all'integrazione sociale nello specifico, perché questo è l'obiettivo. Quindi, fatte queste precisazioni, lascio nuovamente la parola all'ing. Ferri per

fornire eventuali ulteriori delucidazioni.

**Dott. Paolo Ferri – consulente Studio Associato Finelli-Teneggi di Reggio Emilia**

Rispondo sul discorso delle abitazioni e del consumo. Il discorso del nuovo non era tanto pensato al nuovo che costruiremo, ma se si costruirà del nuovo, allora inevitabilmente, ma anche perché la legge regionale lo richiede, bisognerà progettare a basso consumo. Sulle rinnovabili, secondo me, sono veri entrambi i fenomeni; cioè c'è stata della speculazione, e c'è stata anche un po' di cultura diffusa, perché io adesso quando giro per strada, sarà perché ho la deformazione professionale, guardo sempre sui tetti, però non è che si vedano campi sterminati pieni di pannelli, se ne vedono alcuni, ma si vedono anche tante casette con sopra il loro dell'impianto da 4-5-10 kW. (*Interruzione fuori microfono*). Però l'incentivo c'è; ma quello che ha creato la speculazione è stato il grande impianto a terra; l'incentivo sull'impianto piccolo non lo so, nel momento in cui io propongo a un cittadino che non si è mai avvicinato alla tecnologia perché mai se n'è parlato prima, perché non c'è cultura, gli chiedo di fare un investimento che all'inizio era sui 5-6000 euro al kilowatt, se non gli propongo di rientrare in 10 anni e avere per i successivi 10 un po' di beneficio economico.... (*Interruzione fuori microfono*). Quelli sono stati necessari e utili.

**Dott.ssa Miriam Massimini - Confcommercio Confartigianato**

Rispetto a questi piani complessivi che state facendo, quello che ravviso, e parlo anche di me direttamente, è che ci sono dei deficit formativi. Come fa una persona ad approcciare alle energie rinnovabili, alla capacità di capire fino a che punto ha delle convenienze economiche qualora poi ci fosse uno stop agli incentivi; come fa uno ad utilizzare lo smartphone (io senza smartphon non vivo, e ne vedo tanti in giro), ma so anche che molti non li sanno utilizzare, perché sono belli, sono carini, principalmente servono per telefonare, ma tutte queste altre funzionalità, applicazioni per I-phone o altro, richiedono una certa cultura. Quindi il Comune ha nell'ambito di tutti questi progetti un approccio anche culturale rispetto al cittadino di favorire, quindi di colmare il cosiddetto gap informatico o cose di questo genere? Poi ovviamente, ho visto che nella sua slide si parlava di uno sportello energia. Le Smart elettriche le insedierete davvero o sono solo un completamento o qualcosa di equipollente?

**Dott. Paolo Ferri – consulente Studio Associato Finelli-Teneggi di Reggio Emilia**

Parto dall'ultima, dalle Smart elettriche. Ovviamente stiamo parlando di macchine ed elettricità. Cioè ci sono in ballo due operatori privati: Mercedes per le Smart, ed Enel che fornisce energia elettrica. Tra l'altro forse sapete che Smart ed Enel hanno firmato un accordo su tutto il territorio nazionale proprio per impiantare colonnine e avviare questa cosa. Sull'auto elettrica

bisognerebbe fare un discorso un po' complesso, perché comunque è un settore che è necessariamente industria di massa, ma allo stesso tempo ha bisogno di un innesco, perché adesso il problema, come sapete tutti, è quello dell'autonomia, e allora chi produce batterie dice: io le farei anche che durano di più, ma se non ne vendo.... E chi deve comprare dice: io la comprerei l'auto, ma ... C'è quindi questa cosa che si risolverà entro poco. Ciò che voglio sottolineare è: per esempio l'auto elettrica sarà molto probabilmente venduta come un servizio, mentre adesso per la mobilità noi compriamo tre prodotti, che sono l'auto, la benzina e la manutenzione; l'auto elettrica, se voi adesso andate a cercare di comprare una Nissan Leaf, che insieme a Renault sono i due più avanti, la Nissan Leaf non si può comprare, si può solo prendere in affitto. Di conseguenza l'auto si avvicina a un discorso tipo quello dei telefoni, dove la SIM non è mia, ma in realtà è di proprietà del gestore, quindi l'auto è quasi un oggetto che mi viene dato perché poi io possa pagare continuamente. Quindi da questo punto di vista c'è una necessità di preparare il territorio perché possa cogliere questa opportunità. E per come la vedo io, ma poi sarà ovviamente il Comune a decidere, forse è proprio lì che le risorse limitate che può avere sarebbero meglio spese, perché cosa può fare in termini di riduzione dei consumi dello stock immobiliare del Comune di Casalgrande l'Amministrazione comunale? Molto poco con le risorse che ha a disposizione. Se invece le dedica a creare una cultura che guarda appunto all'efficienza energetica degli edifici, all'auto elettrica eccetera, allora forse queste risorse possono innescare, non subito, ma possono innescare un cambio a lungo termine. (*Intervento fuori microfono non comprensibile*).

#### **Stefano Giovannini - Vice Sindaco**

Se non ci sono altre domande, passiamo all'ultima relazione, che è quella relativa alla classificazione acustica del territorio.

#### **Dott. Gianluca Savigni – Studio Alfa di Reggio Emilia**

Cercherò di essere breve, visto che ormai abbiamo avuto una serie di interventi che si sono susseguiti. Il piano di classificazione acustica è uno degli strumenti a livello urbanistico che accompagna la parte pianificatoria del PSC, quindi a tutti gli effetti segue anche tutto quello che è l'iter di adozione, ed è uno strumento che serve per governare il profilo acustico, soprattutto di disturbo, presente nell'ambito territoriale. Ovviamente nasce un po' come una forzatura, se vogliamo dettata anche dalle disposizioni nazionali e regionali, perché parte un po' da una legge-quadro, che è la legge di riferimento sotto il profilo acustico, ha cominciato a dare i primi elementi di riferimento sotto il profilo dei limiti acustici di giorno e di notte e per le classi di destinazione d'uso, per poi scendere a livelli di dettaglio più operativi su come deve essere suddiviso il territorio comunale, per appunto la classificazione acustica in base ad una delibera

di Giunta regionale, che è la 2053, che discrimina appunto una metodologia operativa su cui ci si deve attenere per la redazione del piano stesso. Poi ovviamente abbiamo in questa slide indicato anche alcuni elementi ulteriori di riferimento che sono delle normative che vanno ad intrecciarsi con il piano di classificazione acustica, in base ad un elenco di normative che sono uscite successivamente dal '95 fino ad oggi, che in qualche modo vanno a decretare delle informazioni ben precise sugli assi ferroviari, sugli assi stradali, sulle manifestazioni anche di carattere temporaneo, sul discorso dei cantieri.

Detto questo, vi voglio presentare un po' quella che è la parte di riferimento, le sei classi definite inizialmente dalle leggi quadro che definiscono degli ambiti di maggior tutela, i primi, che hanno dei limiti più bassi: 50 dB di giorno e 40 dB di notte, dato atto che l'ambito diurno ha una fascia che va dalle sei del mattino fino alle 10 di sera, e l'ambito notturno ovviamente dalle 10 di sera alle sei del mattino. Nelle aree particolarmente protette vengono inserite le strutture di maggior tutela. Poi ci sono gli ambiti residenziali o gli ambiti misti; gli ambiti residenziali hanno quasi esclusivamente una presenza di ambienti abitativi a tutti gli effetti, mentre gli ambiti misti, oltre agli ambienti abitativi cominciano a vedere una presenza anche più continuativa di attività magari anche commerciali e qualche cosa di piccolo a livello artigianale. Man mano ovviamente si procede verso la classe VI, cominciamo invece ad andare verso situazioni di tipo artigianale, quindi soprattutto nell'ambito delle classi IV e nell'ambito delle classi V e VI siamo in un ambito proprio di tipo industriale, con una discriminazione dovuta al fatto che le aree di classe VI sono quelle che hanno limiti uguali di giorno e di notte, perché comunque vengono ritenute come aree in cui la quiete è la condizione meno essenziale sotto un certo punto di vista, perché lì si sviluppa l'attività lavorativa pesante, quindi hanno cicli anche continuativi, quindi hanno limiti che appunto vengono equiparati di giorno e di notte.

In questa logica, dunque, come ho appena detto, noi abbiamo iniziato il nostro percorso di delineazione di quello che è lo strumento di piano, andando da subito a definire quelle che erano strutture di massima tutela, quindi gli asili, le scuole elementari, le scuole dell'infanzia, le scuole primarie, e definendo in questo ambito anche alcune situazioni di tipo sanitario e una situazione ben particolare che è anche quella relativa a Villa Spalletti che comunque è un ambito di particolare tutela da un punto di vista paesaggistico e da un punto di vista ambientale, e anch'essa fa parte dei beni di maggior tutela che appunto hanno limiti di 50 dB di giorno e 40 dB di notte.

Con la stessa metodologia si è poi affrontata una riflessione su quelli che sono gli ambiti industriali, quindi partendo dalla definizione delle classi VI in cui nell'ambito territoriale è stato individuato soltanto un ambito ben preciso, che è la zona delle acciaierie, che ha un'attività ben particolare, con funzionamenti continuativi, in maniera pesante di giorno e notturni, e con l'assegnazione invece di tutte le altre aree industriali praticamente in una classe V, visto anche

comunque situazioni dettate anche dalle autorizzazioni ambientali integrate che le hanno sottoposte a vincoli anche di carattere differenziale, questo ha fatto sì che fosse fatto questo ambito già di discriminazione tra classe VI e classe V. Per poi avere delle aree invece più a vocazione commerciale, come alcune aree classificate in classe IV. Il territorio agricolo in quanto tale, che costituisce comunque buona parte della superficie territoriale del Comune di Casalgrande, anch'esso assume una classificazione di tipo diretto e non parametrico, quindi va a finire in classe III, quindi laddove si fanno attività agricole con l'uso di mezzi meccanici che servono appunto per la lavorazione dei campi; in più vengono anche definite delle aree che in qualche modo sono state un po' battezzate all'interno del territorio comunale, per aree più dedite anche a determinati tipi di manifestazioni, perché in quell'ambito vuol dire che in determinate condizioni possono essere previsti dei livelli di rumorosità anche un po' più alti per effetto delle manifestazioni che si possano sviluppare, livelli che vengono poi regolamentati sia in termini di afflusso di persone che possono essere presenti all'interno di quelle aree e in termini di livelli sonori in quell'ambito, in uno specifico allegato alle norme al RUE, che poi a sua volta fa riferimento alle norme tecniche di attuazione e alla disciplina dell'attività rumorose in modo particolare per quanto riguarda appunto le manifestazioni di carattere temporaneo.

Un riferimento di puntualizzazione va fatto anche all'area ovviamente identificata a Villalunga, dove vengono sviluppate manifestazioni nel periodo estivo, che viene classificata appunto in classe IV, proprio perché anche questa è un'area di riferimento. Mentre tutto il restante ambito territoriale assume una classificazione più di carattere parametrico in base a quello che vi dicevo prima, quindi si tiene conto della densità di popolazione, della densità di attività commerciali, e della densità delle attività produttive. E il mix, una formulina di riferimento, porta ovviamente a definire all'interno di un punteggio, che vedete riportato in questa tabella, le classi acustiche del nostro territorio degli ambiti più urbanizzati. Quindi vediamo che le varie UTO, Unità Territoriali Omogenee, dalla 1 alla 25, vanno ad assumere praticamente delle classificazioni di tipo II quando sono in ambito residenziale, e di tipo III, e in alcuni casi anche di tipo IV. E questo ovviamente comporta quello che è l'organigramma del piano di classificazione acustica, che però ha bisogno poi anche di una piccola fase di restyling perché si vengono a creare anche delle situazioni di potenziale conflitto, di aree che sono vicine tra di loro con limiti acustici particolarmente elevati, quindi si cerca anche di creare un connubio di situazioni che siano più realmente sostenibili anche da questo punto di vista. Vi dicevo che entrano in gioco anche gli aspetti legati alle strade, e comunque le strade essendo una forte fonte di inquinamento e avendo creato sempre nel tempo la maggior parte di disturbo a livello cittadino da questo punto di vista, ma non solo, anche le arterie ferroviarie (dopo vedremo anche queste in dettaglio), sono state in qualche modo agevolate dai decreti ministeriali, perché di fatto si è definito che per una fascia marginale di tipo A e di tipo B a bordo stradale di circa 100-150 metri possono essere presenti



dei livelli leggermente più alti, tranne quando si è nell'ambito cittadino, perchè questi 100-150 metri della fascia A e della fascia B diventano uno solo e sono ricomprensivi solo del primo fronte edificato, quindi in quell'ambito vengono garantiti dei limiti di classe IV, quindi una prima fascia, una seconda fascia di classe III. Stesso ragionamento anche per l'ambito ferroviario; anche qui vedrete nelle cartografie che ci sono delle righe tratteggiate, definiscono una prima fascia e una seconda fascia; questo ovviamente vi porta a pensare che questo è stato fatto perché altrimenti gli interventi di mitigazione acustica a livello stradale e a livello ferroviario sarebbero stati deleteri e la situazione ovviamente economica delle ferrovie dello Stato e dei proprietari delle strade ovviamente sarebbe diventata una situazione critica per governare il rispetto dei livelli acustici.

Questo per darvi solo un inquadramento di come si presenta un po' la cartografia di riferimento, che dopo però vedremo in due o tre slide di riferimento e dove vedete appunto le campiture, cosiddette anche "piene" di queste tipologie, che costituiscono e rappresentano un po' quello che è lo scenario di fatto, quindi quello che il territorio già consolidato è già presente, e anche delle campiture che rappresentano invece lo stato di progetto sul territorio, che invece da un certo punto di vista hanno una campitura rigata.

Per esempio ribadiamo l'arteria di collegamento al margine dello scalo di Dinazzano con la strada che va verso Rubiera, è un ambito di futura realizzazione oggi non ancora di fatto completato. Qui c'è un'altra immagine di riferimento di carattere generale, per poi entrare in uno specifico. Il piano di classificazione acustica non vive da solo, quindi non è solo lo strumento cartografico da un certo punto di vista, e nemmeno soltanto un documento di relazione tecnica che discrimina questa modalità di suddivisione del territorio, ma è accompagnato da una norma tecnica di riferimento, e questa norma tecnica ha vari punti. Tra i vari punti ovviamente ci sono alcuni elementi di carattere fondamentale in cui le aree in potenziale conflitto dovranno essere oggetto di specifici monitoraggi, e in più, nel momento in cui noi andremo ad adottare e successivamente ad approvare il piano di classificazione acustica, andremo a creare di fatto dei vincoli da un punto di vista territoriale a cui i soggetti che in qualche modo possono produrre rumore verso l'esterno dovranno in qualche modo adeguarsi rispetto al piano presentato, cioè le attività aziendali, le attività commerciali potranno fare una verifica, in relazione ai limiti che sono stati predisposti per la loro area, affinché venga verificato appunto il rispetto dei limiti stessi. Con la logica che se ci fosse una situazione di superamento, loro sono comunque tenuti in un arco di tempo di due anni, quindi sei mesi per fare la verifica, dopo le approvazioni e i due anni di tempo successivi per poi attuare gli interventi di mitigazione al fine di allinearsi all'ambito normativo. Ora questo non è un obbligo, perché comunque le aziende, le attività commerciali possono comunque muoversi in autonomia senza dire: "non faccio questa verifica perché mi ritengo a posto da questo punto di vista", quindi non è un obbligo, ma va da sé che in

caso di controllo da parte di un ente, a fronte magari di una lamentela del vicinato, a fronte di problematiche che si possono innescare, se c'è una condizione di superamento, a questo punto i vantaggi che vengono forniti dal piano di classificazione acustica e dell'iter che ne segue, vanno a scemare, cioè, a quel punto se io non ho fatto la valutazione, non ho previsto di attuare un piano di bonifica nei due anni, non ho fatto nulla, praticamente è come se avessi fatto una autodichiarazione dicendo che sono a posto, se vengo trovato fuori, a quel punto scattano i classici 60 giorni di tempo per fare un piano di risanamento, e i classici 60-90 giorni per rientrare all'interno dei limiti con la possibilità anche di incorrere in una sanzione. Quindi questo è un po' uno degli aspetti che ovviamente vanno messi in evidenza.

Teniamo presente che esistono degli ambiti di tutela cosiddetti diversi. Noi oggi con il piano di classificazione acustica andiamo a definire quelli che sono i limiti di immissione, cioè mi pongo nell'area di classe 5 o di classe 6, faccio la verifica rispetto al limite proposto di giorno e al limite proposto di notte, e accerto se c'è la condizione di rispetto oppure no. Va anche detto che laddove io posso avere situazioni di ambienti residenziali prossimi a queste aree, devo anche accertare il criterio differenziale, cioè vado a verificare che tra il livello residuo, cioè il livello in assenza della sorgente disturbante, e il livello con la sorgente disturbante, si mantenga all'interno di certi range di tolleranza, che sono appunto i 5 dB di giorno e i 3 dB di notte. Allora, in questo caso ovviamente, se anche c'è una condizione di rispetto di limite assoluto, ma c'è una condizione di superamento del limite differenziale, devo adeguarmi per non creare una situazione di disturbo potenziale comunque all'ambiente abitativo.

Cerco di riassumere ancora, nel senso che nascono in maniera più forte ancora altri due aspetti, che sono l'obbligo della previsione di impatto acustico e l'obbligo della valutazione di clima acustico nel momento in cui io vado a costruire una realtà operativa, produttiva, commerciale che può determinare livelli di rumore verso l'esterno, che quindi crea in un qualche modo disturbo, quindi a livello preventivo io vado a misurare nelle aree intorno al sito di futura realizzazione quello che è il livello di rumore presente e con dei modelli previsionali vado a valutare quello che sarà il livello preventivo, affinché l'ente - che in questo caso è l'Amministrazione comunale coadiuvata anche dall'ente di controllo che è l'Arpa - possa esprimere un parere dando già delle prescrizioni, quindi in modo tale da non creare disturbo verso chi abita in quell'ambito. Al tempo stesso, se io invece vado a costruire un ambiente abitativo in prossimità di una strada, in prossimità di una ferrovia, in prossimità di un'azienda, vado a valutare quali sono gli interventi che devo in qualche modo attuare a livello preventivo, barriere o quant'altro, per evitare che quando vado ad insediarmi o quando vanno ad insediarsi i condomini all'interno di un condominio, poi non inizino a lamentarsi nei confronti di un'azienda o di una strada che sta nell'ambito limitrofo, e quindi anche da questo punto di vista ho preventivato una possibilità di disturbo.

Non ultimo, la parte importante che è in vigore in maniera un po' altalenante, ma ormai anche già da diversi anni, da gennaio '98, che riguarda l'acustica passiva degli edifici. Cioè nel momento in cui io vado a costruire un edificio devo accertare che quell'edificio rispetti determinati requisiti sotto il profilo dell'acustica passiva, cioè soprattutto se lavoro in un ambito di un condominio, che l'isolamento tra le due partizioni, quella verticale dove posso avere un appartamento di fianco, quello orizzontale dove posso avere un appartamento sottostante, non creino problemi di isolamento, né tanto meno aereo, né tanto meno di calpestio, che gli sciacquoni dei bagni non creino problemi comunque con gli altri ambienti che sono presenti all'interno della stessa struttura, e contestualmente anche l'isolamento di facciata, quindi quello che sta all'esterno che si compone di una parte muraria e di una parte vetrata, sia consono a garantire una condizione di comfort interna per chi va ad insediarsi. Ovviamente questo è un po' più complicato per chi fa situazioni condominiali, perché ha diversi parametri da rispettare, è più semplice per chi fa una villetta di tipo singolo perché comunque ha meno vincoli, nel senso che ha un isolamento di facciata e basta, perché poi essendo l'unico soggetto che vive all'interno di quell'ambito, ovviamente non arreca disturbo ad altre persone. E questo ovviamente nasce da una logica di preservare eventuali situazioni di disturbo e di contenzioso che sono classici ormai all'interno degli appartamenti per effetto anche di costruzioni che spesso non ravvisano quindi questi livelli di isolamento necessari a garantire una condizione ottimale di buon vicinato.

In queste due o tre slide che vi presento c'è un po' la parte globale del territorio, l'ho diviso in due o tre parti perché se no diventava illeggibile. Quindi vediamo questa parte dove c'è Villa Spalletti praticamente con le aree industriali che insistono; questa è un'azienda che lavora il vino, con l'ambito delle acciaierie in questa zona, e tutta la parte dell'asse stradale principale che collega Rubiera con Casalgrande. Questa è tutta la parte legata alle attività più di tipo estrattivo che sono poste in prossimità del fiume alla quale oggi abbiamo assegnato una situazione di classe V, parimenti agli ambiti industriali, perché comunque hanno attività estrattive con macchinari e mezzi di lavorazione particolarmente rumorosi, ma nel momento in cui vanno a cessare le attività, queste assumeranno praticamente lo stesso limite della classe III che vedete nell'ambito attorno. Mentre l'ambito fluviale, che comunque è un ambito di tutela, per quello che è l'ambito fluviale stesso, quindi la parte più interna è una fascia di 50 metri successiva, rientri in una classe I<sup>^</sup>, perché su quello si cerca di mantenere comunque un ambito di un certo tipo per preservare la tutela stessa.

Questa è la parte di Salvaterra dove c'è una parte un po' più residenziale in quest'ambito; poi vediamo che man mano ci si avvicina al nucleo centrale del Comune abbiamo le due grandi zone industriali dove ci sono alcuni stabilimenti ceramici importanti. Poi abbiamo tutto quest'ambito che è la parte del nucleo del Comune e, come vedete, c'è il grosso nucleo dello scalo di Dinazzano che è inserito in una classe quarta e che tra l'altro è stato oggetto, come

anche tutto il tratto ferroviario che collega Reggio Emilia fino allo scalo, di uno studio di impatto ambientale autorizzato dalla Provincia di Reggio Emilia e sulla quale sono previste una serie di opere di adeguamento dettate sia in termini di barriere acustiche nei confronti degli ambienti abitativi, sia in termini di modifica della viabilità che vanno a sanare anche determinate situazioni presenti nell'ambito comunale.

Questa è la parte alta, dove c'è ancora una zona industriale, dove si vede un po' la fascia fluviale ancora e la zona appunto dove ci sono queste attività di carattere più di festività. Detto questo, ovviamente il Comune ha cominciato non solo ad affrontare un ragionamento di suddivisione del territorio, ma si è anche adoperato nel capire qual'era la situazione acustica presente nel proprio ambito territoriale, quindi ha affrontato attraverso prima una campagna di monitoraggio, e successivamente una identificazione delle aree sopra esposte, quelle che poi sono le cause dei superamenti presenti nell'ambito territoriale.

A questo punto noi abbiamo definito un punteggio per andare a decretare quali sono anche gli ambiti dove dovrà essere necessario affrontare la bonifica acustica prima rispetto ad altri; e questo è determinato appunto sia con una metodologia nata a punteggi che tiene presente dell'entità dei superamenti in determinate zone e del numero degli abitanti e della tipologia del quartiere residenziale, in modo tale da identificare quelle che sono le criticità. Le misure sono state fatte sia con rilievi di lunga durata, sia con rilievi più a spot. I rilievi di lunga durata vuol dire che sono sia di giorno che di notte in corrispondenza dei principali assi stradali ed anche ferroviari; ma anche con misure spot da questo punto di vista, e queste hanno permesso di illustrare un quadro complessivo della situazione acustica a livello territoriale. Le situazioni in rosso che vedete qua a margine, costituiscono un po' le situazioni di superamento che abbiamo rispetto ai limiti di zona, in alcuni casi sono più contenuti perché siamo in una logica di 3, 4, 5 decibel dal massimo, quindi situazioni che possono essere governate anche attraverso interventi più modesti a livello territoriale, quindi se ragioniamo in ambito di centro città con una riduzione delle velocità di esercizio dei vicoli; se ragioniamo in prossimità di strade di alta percorrenza, possiamo ragionare in termini di asfalti drenanti e fonoassorbenti. Altre situazioni dell'ordine di 10-15 decibel, per forza di cose hanno bisogno di interventi massicci, quindi a quel punto si valutano anche gli inserimenti di barriere che possano in un qualche modo garantire un'interruzione tra quello che è il percorso di propagazione tra la sorgente sonora e l'ambiente abitativo.

Questi sono ulteriori dati che vengono propagati anche alla facciata dell'edificio, quindi nel momento in cui io li propago all'indietro ovviamente hanno un ulteriore abbattimento, però indipendentemente da questo si possono ottenere dei livelli anche un po' più bassi in facciata.

Abbiamo poi fatto una valutazione più organica, una volta individuate le entità dei superamenti e le tipologie degli ambienti dove era il superamento, abbiamo fatto un punteggio per definire

quali erano appunto gli ambiti su cui occorreva intervenire con priorità rispetto agli altri. Ad esempio la scuola primaria, in virtù dei livelli acustici che ci sono, posti in Via Statale a Sant'Antonino, è uno degli ambiti su cui occorrerà intervenire per primi rispetto all'area del centro abitato nella SP51. Quindi questo definisce anche una scala cronologica per l'amministrazione comunale e per i soggetti che entrano in causa nell'opera di risanamento, perché non solo l'amministrazione comunale si farà carico di fare le opere di risanamento per le strade di competenza, ma anche l'Amministrazione provinciale lo stesso ragionamento per gli ambiti di competenza, FER per lo stesso ragionamento in relazione a quelle che sono le strutture di tipo ferroviario.

L'elemento che stiamo cercando di affrontare in questo momento, ancora in una fase di perfezionamento dello studio, è anche cercare di coniugare situazioni dal punto di vista acustico con situazioni dal punto di vista energetico. Ci sono oggi delle opportunità interessanti con barriere che coniugano aspetti acustici con aspetti energetici, quindi con l'inserimento anche di pannelli fotovoltaici, che sono barriere che si ripagano nel tempo. E allora fino ad oggi abbiamo avuto una barriera che per l'ente è sempre stata un costo soltanto; una barriera che si ripaga nel tempo quanto meno può essere una opportunità anche per far sì che gli interventi possano essere realizzati con una certa progressione; e anche a fronte di situazioni di crisi come attualmente stiamo vivendo in qualche modo permettono uno scenario di prosieguo nel tempo. Dato atto che comunque i soggetti interventori nei confronti delle proposte di bonifica hanno tempo 15 anni massimo per fare dei completamenti di opere di bonifica a livello stradale e ferroviario; in questo caso ferroviario no, perché FER invece aveva dei tempi ben più delineati dalla Provincia nell'ambito dello studio di impatto ambientale.

Per delineare al meglio anche le tipologie degli interventi, adesso ve ne presento un paio, abbiamo fatto anche delle schede di dettaglio. Ad esempio, in questo caso, siamo nell'ambito dell'intervento 9 centro abitato di Veggia, siamo in un ambito di mancato rispetto dei limiti di una classe II, dettato da una strada extra urbana, quindi è prevista la realizzazione di una barriera con conseguente abbattimento acustico, che è a carico dell'Amministrazione provinciale. Quindi abbiamo definito ogni intervento, a chi è a carico e cosa si intende fare, in modo tale che nell'ambito del complessivo comunale ovviamente quando ci sono questi determinati scenari, si rispetti il limite e vengano identificati anche ulteriori tabelle di questo genere.

Altro intervento è ad esempio quello della zona del centro di cui vi parlavo e in cui è prevista una zona a "traffico trenta", in modo tale che riducendo la velocità di rotolamento del pneumatico, quindi lo schiacciamento delle microbolle d'aria sull'asfalto e anche dei gas di scarico delle auto, si va a garantire una riduzione sufficiente dei livelli acustici per rientrare. Qui vedete la tipologia dell'intervento.

Altro intervento ovviamente è dettato dalla pedemontana che ha portato già un beneficio importante da un punto di vista acustico e della nuova strada di collegamento prevista sulla SP.51, che anche questa contribuirà a nostro avviso a sgravare nei processi di Villalunga soprattutto una componente del traffico che oggi sta dettando particolari problemi. Questo per darvi una indicazione di carattere generale.

Ultima cosa: questo ragionamento non è attuabile solo per ciò che è esistente, ma anche per ciò che nasce come nuovo, quindi all'interno del RUE sono state proprie strutturate delle schede secondo le quali laddove si pensa di andare a costruire si dice: attenzione, se vuoi rispettare il limite con le condizioni attuali di livello acustico potrai costruire a 15 metri dal ciglio stradale. Questa è un'informazione che nasce già come attitudine per il soggetto privato che vuole andare ad attuare l'intervento, se invece vuole costruire più vicino - e lo può fare, perchè le norme glielo consentono - studierà a proprie spese degli interventi di mitigazione.

Rimango a disposizione per rispondere ad eventuali domande.

#### **Stefano Giovannini - Vice Sindaco**

Ineccepibile davvero sui tempi e anche molto essenziale nell'esposizione. Quindi lascio la parola se ci sono interventi per il dott. Savigni.

#### **Sig. Bertolani Paolo - Confcommercio Confartigianato**

Non è tanto un intervento sull'esposizione del relatore che è perfetta, si fa fatica oggi a fare delle considerazioni senza avere in mano delle cose specifiche. Ho piacere però sentire che si parla già di pannelli fonoassorbenti ed anche di asfalto fonoassorbente che finalmente possano mitigare la rumorosità.

Rivolgo una domanda invece al Vice Sindaco: abbiamo una problematica in centro, che è la chiusura di via Aldo Moro, di quei 150 metri, con una pavimentazione che non regge neanche il pedonale, quindi il rumore lo si produce anche andando in bicicletta. Io auspico quindi la "zona 30", ritengo giusto che vi sia, ma con un senso unico. Non ha senso tagliare il paese in due, perché noi abbiamo un paese sviluppato su questo asse e il restante paese sviluppato sull'altro asse, e manca proprio il collegamento con il centro. Auspicherei un intervento da parte dell'Amministrazione in tal senso.

#### **Stefano Giovannini - Vice Sindaco**

A nome dell'Amministrazione recepiamo queste indicazioni e naturalmente prometto che verranno fatte le debite valutazioni e anche le considerazioni specifiche del caso.

Poichè mi pare che non vi siano ulteriori domande, perché siamo arrivati un po' esausti, non per il dottor Savigni che è stato davvero ineccepibile, ma perché dopo tre ore abbondanti di

relazioni, penso che forse il più sfortunato sia stato il Dottor Savigni che è arrivato per ultimo, ma forse siamo davvero un po' esausti.

Ringrazio nuovamente il dott. Savigni per l'esposizione, ringrazio voi naturalmente a nome dell'Amministrazione per la disponibilità e anche per i vostri suggerimenti.

La seduta ha termine alle ore 18.00

Letto, firmato e sottoscritto.

Casalgrande, 23 maggio 2012

*Il Segretario della Conferenza  
di Pianificazione*

*Geom. Riccardo Medici*

*Per Il Presidente della Conferenza  
di Pianificazione*

*Stefano Giovannini*

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

*Arch. Giuliano Barbieri*