



# P T C P 2008

PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE

PROVINCIA DI REGGIO EMILIA - VARIANTE GENERALE AL P.T.CP.

**MODULO PER OSSERVAZIONI RELATIVE AL PROCEDIMENTO DI VALUTAZIONE**

**AMBIENTALE** ( art.14, 3° comma, del Dlgs n.152/06) da presentare in duplice copia su carta semplice - scadenza: 18.1.2009

---

Alla Presidente  
della Provincia di Reggio Emilia  
c.so Garibaldi,59  
42100 REGGIO EMILIA

Generalità del presentatore

Ing. Giovanni Davoli

nato a Scandiano (RE) il 10/02/1980

residente in via Romana, 10

42020 ALBINEA (RE)

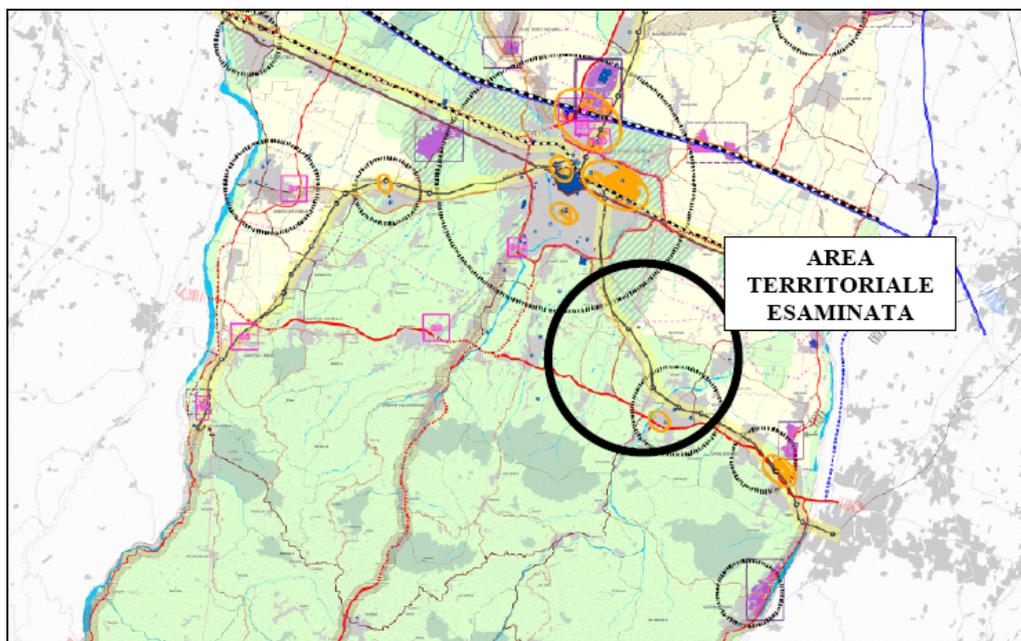
Documenti della Variante presi in considerazione ai fini dell'osservazione:

DOCUMENTO DI RIFERIMENTO I	CAPITOLO / TEMATISMO / CARTA DI RIFERIMENTO
1. Quadro conoscitivo	Relazione Generale / Funzione e contenuto del Quadro Conoscitivo; Relazione Generale / Allegato QC10 – Il sistema insediativo / CAPITOLI: II; Relazione Generale / Allegato QC10 – Il sistema insediativo / TAV1; Relazione Generale / Allegato QC10 – Il sistema insediativo / TAV2; Relazione Generale / Allegato QC10 – Il sistema insediativo / TAV3; Relazione Generale / Allegato QC10 – Il sistema insediativo / TAV4; Relazione Generale / Allegato QC14 – Il sistema della mobilità / CAPITOLI: II, III; Relazione Generale / Allegato QC14 – Il sistema della mobilità / TAV1;

	Relazione Generale / Allegato QC14 – Il sistema della mobilità / TAV2;
2. Relazione generale e relativi allegati	Relazione Generale
3. Norme di attuazione e relativi allegati	NA / TITOLO IV – Il sistema della mobilità;
4. Cartografia di progetto	TAVP3a / TAVP3b
5. Rapporto ambientale ( Valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale)	VALSAT / CAPITOLI: IV
6. Sintesi non tecnica del Rapporto ambientale	

**NOTA:**

Le osservazioni di seguito esposte si riferiscono prevalentemente all'ambito territoriale relativo alla direttrice stradale SP-467 (Reggio Emilia – Scandiano) denominato nell'Allegato 14 Tav 2 “ASSE H”, con particolare riferimento al territorio di Bosco identificabile con l'area prossima al confine amministrativo dei comuni di Reggio Emilia, Albinea e Scandiano; confine rappresentato da via Francesca e da via Romana / via della Noce. La zona di interesse è evidenziata in figura. Le considerazioni e le valutazioni esposte, salvo diversa indicazione, devono pertanto intendersi riferite a tale ambito territoriale.



Inquadramento territoriale dell'ambito delle osservazioni – estratto da TAV P3a

**OSSERVAZIONI****OSSERVAZIONI AL QUADRO CONOSCITIVO**

Premesso che: come riportato nella Relazione Generale del Quadro Conoscitivo al capitolo 0 “Funzione e contenuto del Quadro Conoscitivo” il comma 1 dell'art. 4 della L.R. 20/00 richiede che a fondamento dell'attività di pianificazione sia posta una ricostruzione dello stato di fatto del territorio. A tal fine è stato redatto l'Allegato QC10 – “Il sistema insediativo” con lo scopo di ricostruire lo stato di fatto del territorio.

## OSSERVAZIONE 1

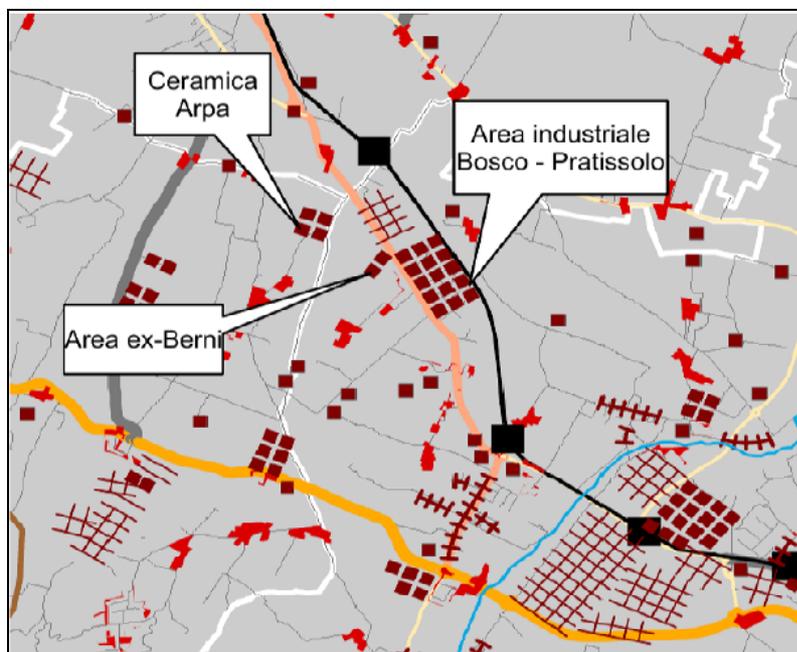
Al capitolo II dell'Allegato QC10 – “Il sistema insediativo” è esplicitato che il quadro descrittivo di tale allegato si basa su una rielaborazione dei dati delle indagini R.E.R. “Uso del Suolo” condotte dalla Regione Emilia Romagna negli anni 1976, 1994 e 2003. I dati forniti da tali indagini non sono stati integrati con dati recenti (risalenti cioè a meno di 5 anni) in grado di cogliere l'ultima evoluzione del territorio provinciale. I dati integrativi utilizzati desunti dalle indagini ISTAT 1991 e 2001 risultano infatti non essere utili all'aggiornamento del quadro conoscitivo. Considerando le forti pressioni demografiche ed urbanistiche a cui è stata sottoposta la provincia di Reggio Emilia nell'ultimo quinquennio, si ritiene che la vetustà dei dati sia tale da pregiudicare lo sviluppo di un quadro descrittivo esauriente così come indicato dalla normativa regionale.

## PROPOSTE

Si propone l'aggiornamento dei dati relativi al sistema insediativo mediante l'utilizzo di dati aggiornati come ad esempio l'incrocio con i dati relativi alle utenze elettriche, gas ed acqua che sarebbero in grado di integrare le informazioni disponibili al fine di realizzare un quadro puntuale ed aggiornato del sistema insediativo.

## OSSERVAZIONE 2

Nell'Allegato QC10–Il sistema insediativo / TAV1 “Morfologia degli insediamenti” l'abitato di Bosco di Scandiano viene localizzato unicamente a Nord della SP-467. Vengono altresì individuate correttamente come aree a prevalente funzione produttiva (da nord a sud) le aree industriali di: Bosco – Pratissolo, l'area della ex-Berni e la Ceramica Arpa come si può vedere dalla figura estratta dalla tavola in questione. Non viene altresì rilevata la presenza del nucleo abitativo a sud della SP-467 e la parte che si estende lungo via Romana / via della Noce (la strada di confine tra Albinea e Scandiano) prima e dopo la Ceramica Arpa.

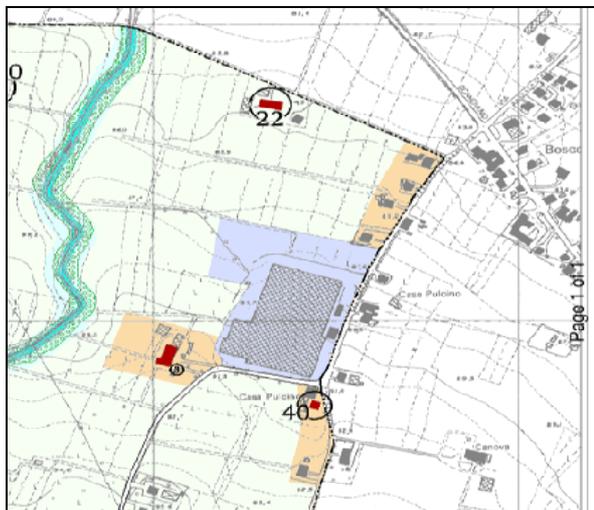


Estratto da: Allegato QC10 – Il sistema insediativo / TAV1

La presenza del nucleo abitativo in espansione a sud della SP-467 può essere verificata dal PRG di Scandiano e dalla documentazione fotografica riportata. La presenza del nucleo abitativo lungo via Romana / via della Noce può essere verificata dalle planimetrie catastali nonché del PRG del comune di Albinea (di cui si riportano gli estratti cartografici) che identifica le aree adiacenti alla Ceramica Arpa come aree a carattere residenziale. Per maggior chiarezza si riporta la documentazione fotografica che attesta l'esistenza e la consistenza della zona residenziale di Bosco che si estende lungo via Romana / via della Noce nelle adiacenze della Ceramica Arpa (vedi foto). Inoltre la TAV1 risulta in contrasto con la TAV2 entrambe dell' Allegato QC10, infatti la TAV2 (di cui si riporta un estratto) identifica le aree in questione correttamente come "Zone a funzione prevalentemente residenziale esistenti e di completamento".



Zona residenziale esistente ed in espansione: Località Bosco a sud della SP-467



Estratto da: PRG Albinea



6

Zona residenziale esistente ed in espansione: Località Bosco via Romana / via della Noce



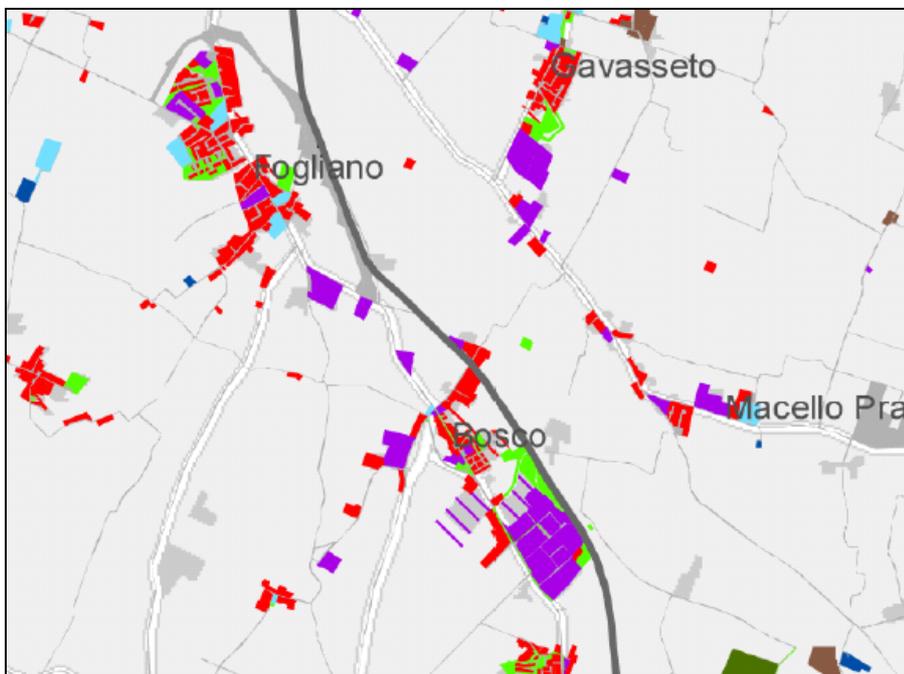
Estratto da: Allegato QC10 – Il sistema insediativo / TAV2

## PROPOSTE

Si propone la correzione della TAV1 dell'Allegato QC10 in modo da renderla coerente con lo stato di fatto.

### **OSSERVAZIONE 3**

Nell'Allegato QC10 – Il sistema insediativo / TAV2 “Sintesi della pianificazione comunale” è riportato il mosaico PRG/PSC si nota che, relativamente al sistema delle infrastrutture viarie, manca una chiara ed univoca distinzione sinottica dello stato di fatto rispetto allo stato di progetto. In particolare la tangenziale di Fogliano (presente nel PRG di Reggio E. ma non realizzata) è riportata in colore grigio mentre la tangenziale di Bosco (analogamente presente nel PRG di Scandiano ma non realizzata) è riportata in colore bianco al pari della viabilità esistente.



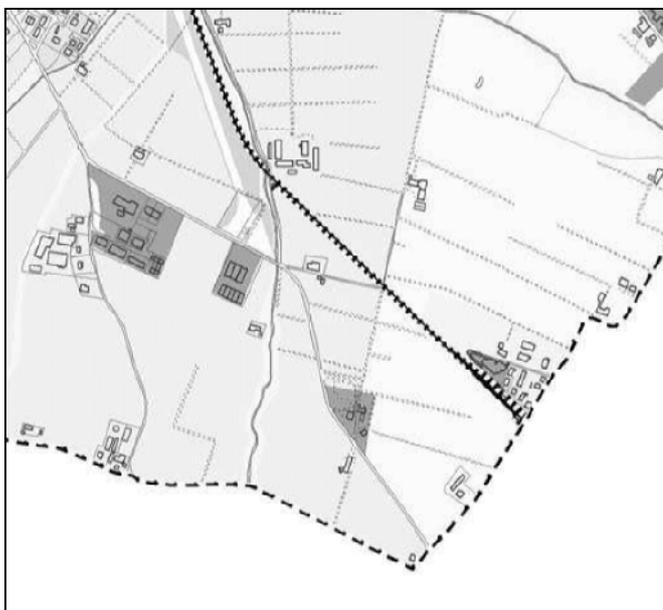
Estratto da: Allegato QC10 – Il sistema insediativo / TAV2

### **PROPOSTE**

Si propone la modifica della TAV2 dell'Allegato QC10 in modo da rendere esplicito ed univoca l'identificazione della viabilità di progetto rispetto a quella esistente.

#### **OSSERVAZIONE 4**

Nell'Allegato QC10 – Il sistema insediativo / TAV2 “Sintesi della pianificazione comunale” è riportato il mosaico PRG/PSC, si nota che la tangenziale di Bosco sia stata riportata benché di tale opera sia presente nel PRG solo per la porzione di competenza del comune di Scandiano e non sia invece presente nel PRG di Reggio E. per la porzione di competenza. L'opera in questione non dovrebbe pertanto essere catalogata tra quelle in progetto, poiché solo in parte risulta adottata dagli strumenti urbanistici dei comuni interessati.



Estratto da: PRG Reggio Emilia



Estratto da: PRG Scandiano

#### **PROPOSTE**

Si propone la modifica della TAV2 dell'Allegato QC10 sia modifica in modo da palesare la parziale approvazione della tangenziale di Bosco dagli strumenti urbanistici comunali. Analoga osservazione per l'Allegato QC10 TAV3 / TAV 4.

## OSSERVAZIONE 5

Nell'Allegato QC10 – Il sistema insediativo / TAV2 “Sintesi della pianificazione comunale” è riportato il mosaico PRG/PSC, si nota che la “bretella” di Bosco, vale a dire il collegamento tra la SP-467 e la Pedemontana sia stata riportata benché (come evidenziato dall'estratto del PRG di Scandiano riportato precedentemente) il tratto terminale (verso l'abitato di Bosco) di tale opera, previsto di nuova costruzione ad est della zona residenziale affacciante su via Romana / via delle Noce, non sia né esistente né presente nel PRG di Scandiano.



Confronto tra: PRG Scandiano ed Allegato QC10 – Il sistema insediativo / TAV2

## PROPOSTE

Trattandosi di un errore cartografico si chiede la modifica della TAV2 dell'Allegato QC10 in modo da eliminare il tratto di “bretella” descritto in quanto non esistente e non previsto dagli strumenti urbanistici vigenti. Analoga osservazione per l'Allegato QC10 TAV3 / TAV 4.

## OSSERVAZIONE 6

Nell'Allegato QC10 – Il sistema insediativo / CAPITOLO II e TAV3 “Carta dei tessuti discontinui” non vi è una definizione chiara ed univoca di cosa si intende per:

- “Tessuto discontinuo prevalentemente residenziale di impianto recente”,
- “Tessuto discontinuo prevalentemente residenziale di impianto storico”,
- “Tessuto esterno al territorio urbanizzato prevalentemente produttivo”,
- “Tessuto continuo urbanizzato”.

Questa indeterminatezza legata alla vetustà dei dati utilizzati (di cui all'OSSERVAZIONE 1) rende il quadro conoscitivo inefficace per la descrizione dello stato di fatto. Ad una verifica puntuale, risulta infatti che edifici residenziali in alcuni casi censiti siano stati catalogati come “di impianto recente” mentre altri di nuova costruzione non siano stati catalogati.

In particolare si riportano tre esempi: edifici residenziali a Bosco lungo via Romana (Albinea)/ via della Noce (Scandiano), edifici residenziali e commerciali a Pratissolo ad est di via delle Scuole ed edifici residenziali in località Ca de Caroli posti a sud della Pedemontana.

Nel primo caso, Bosco, gli edifici sono stati catalogati solo parzialmente e come di “impianto recente” quando dai PRG/PSC risultano invece in parte di impianto storico o comunque di costruzione non successiva al 1970.

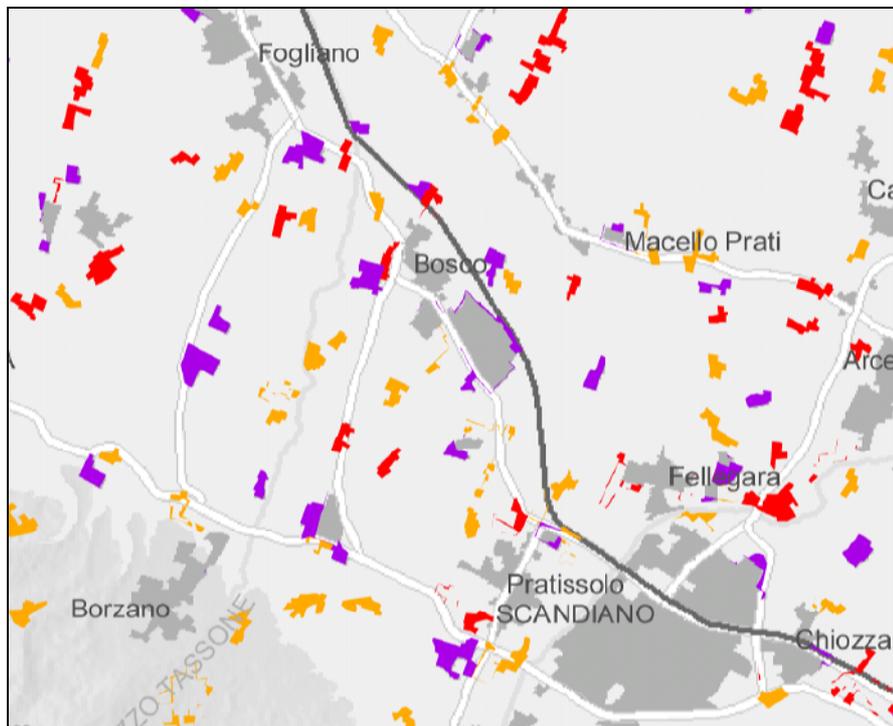
Si riporta l'elenco degli immobili, l'indirizzo e la data di costruzione.

N°	Comune	Indirizzo	Periodo di Costruzione	Note
1	ALBINEA	Via Romana, 12	Ante 1945	
2	ALBINEA	Via Romana, 11	Anni '60	
3	ALBINEA	Via Romana, 10	Ante 1945	
4	ALBINEA	Via Romana, 9	Anni '70	
5	ALBINEA	Via Romana, 6	Edificio storico	“Casa Pulcino” censita col n° 40 nel PRG
6	ALBINEA	Via Romana, 5	Ante 1945	
8	SCANDIANO	Via della Noce,2	Edificio storico	Censito col n° 1915 nel PRG
9	SCANDIANO	Via della Noce,3	Edificio storico	Censito col n° 1915 nel PRG
10	SCANDIANO	Via della Noce,3b	Anni '70	
10	SCANDIANO	Via della Noce,4	Edificio storico	“Case Pulcino” censita col n° 1916 nel PRG
11	SCANDIANO	Via della Noce,5	Anni '60	
14	SCANDIANO	Via della Noce,8	Ante 1945	

Nel secondo caso non vengono catalogati gli edifici di recente costruzione sul lato est di via delle Scuole a Pratissolo tra i quali anche il centro commerciale “Affari”, da non confondere con l'area industriale “Sassi Arredamenti” correttamente riportata.

Nel terzo caso non vengono catalogati gli edifici di recente costruzione sul lato sud del tratto di Pedemontana in località Ca de Caroli (Scandiano).

Gli esempi due e tre sono supportati dalla documentazione fotografica presentata con l'osservazione 7.



Estratto da: Allegato QC10 – Il sistema insediativo / TAV3

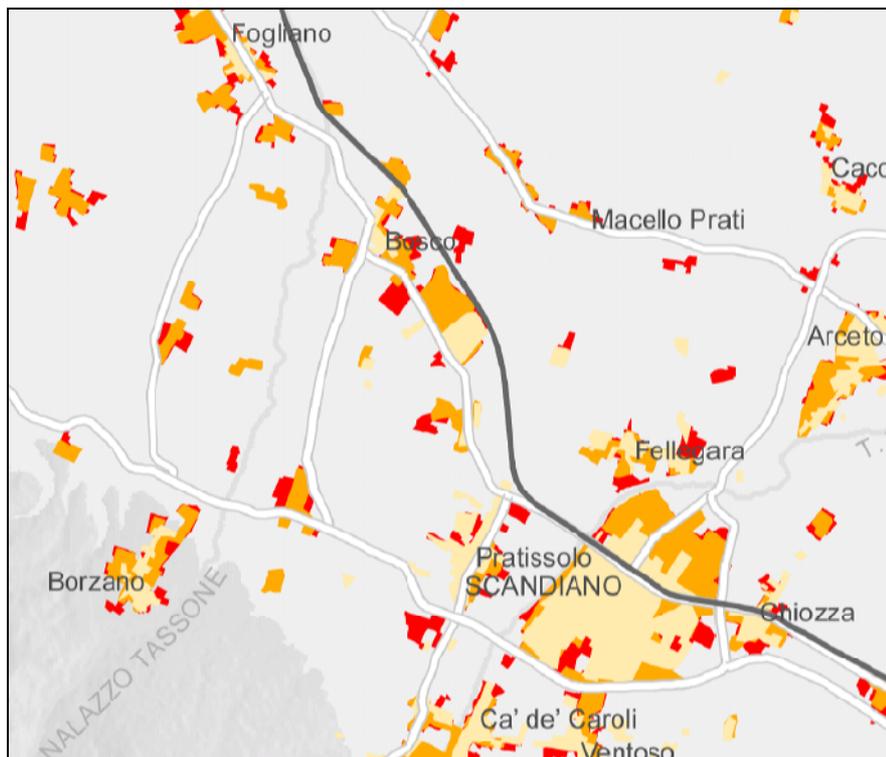
## PROPOSTE

Si propone la modifica del CAPITOLO II e della TAV3 dell'Allegato QC10 in modo da esplicitare le definizioni utilizzate per la catalogazione degli edifici. Si propone inoltre un aggiornamento o una integrazione della base dati utilizzata poiché ad una verifica puntuale il quadro conoscitivo, così come presentato, non rispecchia lo stato di fatto. Si chiede, in attesa di un aggiornamento della carta, la correzione delle non rispondenze evidenziate e l'inserimento degli immobili non presenti.

## OSSERVAZIONE 7

Nell'Allegato QC10 – Il sistema insediativo / TAV4 “Evoluzione del territorio Urbanizzato” l'area residenziale “storica” di Bosco in via Romana (Albinea) / via della Noce (Scandiano) non viene riportata (come da estratto). Non vengono altresì riportate le aree di più recente urbanizzazione.

Puntuali esempi di nuove urbanizzazioni non riportate sono individuabili: a Bosco, nell'area compresa tra la SP-467 e la ferrovia; sempre a Bosco a sud della SP-467 (come evidenziato dalla documentazione fotografica dell'osservazione 2), a Pratissolo ad est di via delle Scuole e in località Ca de' Caroli / Ventoso nel comune di Scandiano a sud della Pedemontana (come dalla documentazione fotografica).



Estratto da: Allegato QC10 – Il sistema insediativo / TAV4



Nuove insediamenti residenziali: Scandiano, Località Pratissolo zona est di via delle Scuole



Nuovi insediamenti residenziali ed industriali: Scandiano, Località Ca de Caroli zona sud della Pedemontana

## **PROPOSTE**

Si propone la modifica della TAV4 dell'Allegato QC10 in modo da correggere ed integrare i dati in modo da renderli conformi allo stato di fatto. Si propone inoltre un aggiornamento o una integrazione della base dati utilizzata poiché ad una verifica puntuale il quadro conoscitivo, così come presentato, non rispecchia lo stato di fatto. Si chiede, in attesa di un aggiornamento della carta, la correzione delle non rispondenze evidenziate e l'integrazione con i dati presentati.

## OSSERVAZIONE 8

Nell'Allegato QC10 – Il sistema insediativo / TAV3 / TAV 4 la viabilità riportata non è né quella esistente né quella di progetto. Come si può vedere dagli estratti di TAV3 e TAV4 riportati precedentemente quella rappresentata non è la viabilità esistente unita a quella di progetto in quanto non viene riportata la tangenziale di Fogliano presente nel PRG di Reggio Emilia (vedi estratto).

Quella rappresentata non è nemmeno la viabilità esistente poiché vengono riportati nelle TAV3 e TAV4:

- la tangenziale di Bosco che risulta non esistente e solo parzialmente recepita nei PRG comunali;
- il tratto terminale della “bretella di Bosco” (collegamento tra Sp-467 e Pedemontana solo parzialmente previsto sul tracciato di via Romana / via della Noce) che risulta non esistente e non previsto da nessuno strumento urbanistico comunale;
- il collegamento in località Chiozza (Scandiano) tra la SP-467 e la tangenziale di Arceto che risulta non esistente ma previsto dal PRG di Scandiano.



Estratto da: PRG Reggio Emilia

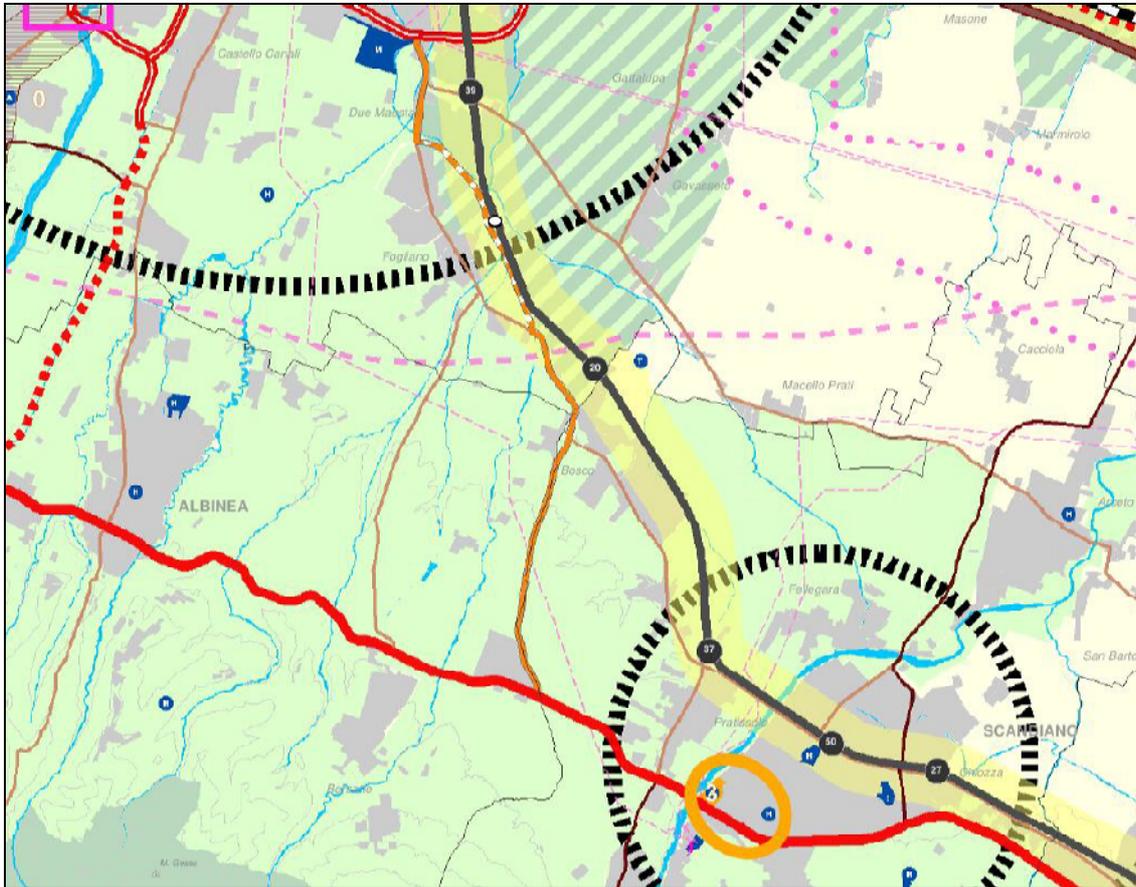
## PROPOSTE

Si propone la modifica delle TAV3 e TAV4 dell'Allegato QC10 in modo che sia riportata unicamente la viabilità esistente coerentemente da quanto riportato nell'Allegato QC14 – “Il sistema della mobilità” / TAV3 “Infrastrutture esistenti”. Le tavole così come sono non sono utili per la definizione di un quadro conoscitivo poiché non rispecchiano lo stato di fatto.

## OSSERVAZIONI AGLI ELABORATI DI PROGETTO

### OSSERVAZIONE 9

Nella tavola di progetto TAV P3a (di cui si riporta un estratto) il tratto della “Bretella Case Spadoni – Bosco” in prossimità dell’abitato di Bosco viene indicato con tratto giallo continuo come “viabilità radiale esistente” tale tratto a est di Via Romana / via della Noce risulta totalmente inesistente allo stato dei fatti in accordo con Allegato QC14 – “Il sistema della mobilità” / TAV3 “Infrastrutture esistenti”.



Estratto da: Elaborati di Progetto TAV P3a

### PROPOSTE

Trattandosi di un errore cartografico si chiede la modifica della TAV P3a degli Elaborati di Progetto in modo da individuare il tratto di “bretella” descritto con tratto giallo discontinuo come “viabilità radiale in progetto” in quanto non esistente e non previsto dagli strumenti urbanistici vigenti.

## **OSSERVAZIONE 10**

Nella tavola di progetto TAV P3a (di cui si richiama l'estratto presentato nell'osservazione 9) la tangenziale di Bosco viene indicata con tratto giallo continuo come "viabilità radiale esistente" tale opera risulta totalmente inesistente allo stato dei fatti in accordo con Allegato QC14 – "Il sistema della mobilità" / TAV3 "Infrastrutture esistenti". L'opera è solo parzialmente recepita dagli strumenti urbanistici comunali essendo presente per la parte di competenza nel PRG di Scandiano, ma non in quello del comune di Reggio E.

## **PROPOSTE**

Trattandosi di un errore cartografico si chiede la modifica della TAV P3a degli Elaborati di Progetto in modo da individuare la tangenziale di Bosco, analogamente a quanto fatto per la tangenziale di Fogliano, con tratto giallo discontinuo come "viabilità radiale in progetto" in quanto non esistente ed inoltre solo parzialmente prevista dagli strumenti urbanistici vigenti.

## **OSSERVAZIONE 11**

Nella tavola di progetto TAV P3a (di cui si richiama l'estratto presentato nell'osservazione 9) la "Bretella Case Spadoni – Bosco" viene individuata in larga parte sul tracciato di Via Romana (Albinea) / via della Noce (Scandiano).

Nella tavole P3a le infrastrutture viarie sono catalogate come segue.

- Limitatamente al tratto insistente sulla viabilità esistente; la "Bretella Case Spadoni – Bosco" viene evidenziata con tratto giallo continuo e catalogata come "viabilità radiale esistente".
- Il tratto della SP-467 da Bosco fino a Scandiano viene catalogato come "Viabilità intercomunale esistente".
- Via delle Scuole a Pratissolo, congiungente la SP-467 con la Pedemontana viene catalogata come "Viabilità intercomunale esistente".

Questa catalogazione è errata poiché non rispondente allo stato di fatto in accordo con Allegato QC14 – "Il sistema della mobilità" / TAV3 "Infrastrutture esistenti".

Inoltre tale catalogazione è in contrasto con quanto asserisce il quadro conoscitivo del PTCP stesso come di seguito dimostrato.

- Nell'Allegato QC14 pag. 28 Fig 21b "Classificazione delle strade per funzione" l'asse della SP-467 viene catalogato come "Sistema radiale di adduzione al capoluogo" che si congiunge, col medesimo rango, alla Pedemontana lungo via delle Scuole a Pratissolo, mentre via Romana / via della Noce è catalogata come via Comunale.
- Nell'Allegato QC14 pag. 32 Fig 25a "Flussi veicolari rilevati, Maggio 2006" via Romana / via della Noce viene indicata come totalmente priva di carico veicolare al pari di via delle Scuole a Pratissolo. Un carico veicolare maggiore è invece mostrato lungo la parallela via Bersane / via Melato nel territorio di Albinea.
- Nell'Allegato QC14 pag. 32 si riporta testualmente: "A livello provinciale si evidenziano criticità soprattutto a causa dai consistenti flussi di traffico lungo...SP Reggio Emilia – Sassuolo."

## **PROPOSTE**

Si tratta di un errore di valutazione dello stato di fatto reale e anche dello stato i fatto che emerge dal Quadro Conoscitivo; si chiede di ricatalogare gli assi viari in questione come segue in modo da rendere conto dello stato di fatto:

- l'asse della SP-467 da Reggio E. fino a Scandiano come "viabilità radiale esistente" in accordo con la classificazione funzionale della strada e le rilevazioni sul carico di traffico transitante;
- via delle Scuole a Pratissolo come "viabilità radiale esistente" in accordo con la classificazione funzionale della strada;
- via Romana/ via della Noce come "Viabilità intercomunale esistente" in accordo con la classificazione funzionale della strada e le rilevazioni sul carico di traffico transitante.

## **OSSERVAZIONE 12**

La tavola di progetto TAV P3a prevede la realizzazione della "Bretella Case Spadoni – Bosco" (individuata in parte lungo il tracciato di via Romana / via della Noce). La realizzazione di tale infrastruttura (come argomentato nell'osservazione 11) non può essere derubricata a semplice potenziamento / messa in sicurezza di una infrastruttura esistente, in quanto si è dimostrato come l'attuale via Romana / via della Noce sia un asse viario locale radicalmente diverso da quello previsto sia per rango funzionale che per flussi di traffico ipotizzabili nella tavola P3a. Trattandosi quindi della realizzazione di una infrastruttura nuova assimilabile per impatto ed importanza alla tangenziale di Fogliano si rileva la mancata comprensione della "bretella" tra le azioni rilevanti incluse nella Valsat. Infatti nella Fig. 7 "Ambiti di potenziale interferenza della azioni di piano con Rete Natura 2000" pag. 418 Capitolo 4.2 della Valsat non viene riportato l'ambito territoriale interessato dalla "bretella" in oggetto, così come non viene riportata nell'elenco delle Azioni.

## **PROPOSTE**

Si propone di includere la "Bretella Case Spadoni – Bosco" tra le azioni di piano con potenziale interferenza con Rete Natura 2000. Si propone anche di includere la "Bretella Case Spadoni – Bosco" tra le azioni di piano da sottoporre a valutazione di impatto ambientale secondo la normativa regionale.

## **OSSERVAZIONE 13**

La tavola di progetto TAV P3a prevede la realizzazione della "Bretella Case Spadoni – Bosco" (individuata lungo il tracciato di via Romana / via delle Scuole). Non risulta chiaro se la realizzazione di tale infrastruttura debba essere intesa come spostamento "a sud" dell'attuale tracciato della SP-467 o come realizzazione di un collegamento funzionale tra SP – 467 e Pedemontana.

## **PROPOSTE**

Si propone di esplicitare in modo univoco la funzione della "Bretella Case Spadoni – Bosco".

#### **OSSERVAZIONE 14**

La tavola di progetto TAV P3b individua l'asse dell'attuale SP-467 come uno degli assi principali per la viabilità. La tavola di progetto TAV P3a prevede lo spostamento a sud del suddetto asse viario, nel tratto di competenza del comune di Scandiano, tramite la realizzazione della "Bretella Case Spadoni – Bosco".

Si contesta lo spostamento della SP-467 a sud dell'attuale tracciato per motivi di opportunità.

Infatti in accordo con quanto emerso dal Quadro Conoscitivo nell'Allegato QC14 pag. 32 Fig 25b "Efficienza del servizio stradale, Maggio 2006" il tratto della SP-467 compreso tra Bosco e Scandiano non presenta criticità per quanto riguarda l'efficienza, specialmente se paragonato con altri tratti della stessa SP-467 come il tratto Casalgrande – Chiozza ed il tratto Due Maestà – Reggio E. Per quanto riguarda la messa in sicurezza, analogamente, dal Quadro Conoscitivo il tratto compreso tra Bosco e Scandiano non è identificabile come tratto a maggior pericolosità ed incidentalità.

#### **PROPOSTE**

Si propone di individuare soluzioni alternative al tracciato "sud" per il potenziamento e la messa in sicurezza del tratto Bosco – Scandiano della SP-467. Si propone inoltre di subordinare il potenziamento e la messa in sicurezza di tale tratto agli interventi sui tratti più congestionati della stessa SP-467 come il tratto Casalgrande – Chiozza ed il tratto Due Maestà – Reggio E.

#### **OSSERVAZIONE 15**

La tavola di progetto TAV P3b individua l'asse dell'attuale SP-467 come uno degli assi principali per la viabilità. La tavola di progetto TAV P3a prevede lo spostamento a sud del suddetto asse viario, nel tratto di competenza del comune di Scandiano, tramite la realizzazione della "Bretella Case Spadoni – Bosco".

Si contesta lo spostamento della SP-467 a sud dell'attuale tracciato per motivi di opportunità, infatti in accordo con quanto emerso dal Quadro Conoscitivo nell'Allegato QC10 TAV2 "Sistema insediativo" lo spostamento, così come proposto, del tratto della SP-467 compreso tra Bosco e Scandiano pregiudicherebbe l'accesso al nuovo asse viario dalla zona industriale di Bosco – Pratissolo localizzata tra l'attuale tracciato della SP-467 e la ferrovia. Questo vanificherebbe in parte l'intento di allontanare il traffico dalla zona urbanizzata a ridosso dell'attuale SP-467.

#### **PROPOSTE**

Si propone di individuare soluzioni alternative al tracciato "sud" per il potenziamento e la messa in sicurezza del tratto Bosco – Scandiano della SP-467. Si propone inoltre di subordinare il potenziamento e la messa in sicurezza di tale tratto all'individuazione di un tracciato direttamente fruibile dalle zone industriali presenti nel territorio.

## **OSSERVAZIONE 16**

La tavola di progetto TAV P3b individua l'asse dell'attuale SP-467 come uno degli assi principali per la viabilità. La tavola di progetto TAV P3a prevede lo spostamento a sud del suddetto asse viario, nel tratto di competenza del comune di Scandiano, tramite la realizzazione della "Bretella Case Spadoni – Bosco".

Si contesta lo spostamento della SP-467 a sud dell'attuale tracciato per motivi ecologici, infatti in accordo con quanto emerso dal Quadro Conoscitivo nell'Allegato QC10 TAV2 "Sistema insediativo" lo spostamento, così come proposto, del tratto della SP-467 compreso tra Bosco e Scandiano pregiudicherebbe l'accesso al nuovo asse viario dalla zona industriale di Bosco – Pratissolo localizzata tra l'attuale tracciato della SP-467 e la ferrovia.

Inoltre il traffico in transito tra Reggio E. e Scandiano risulterebbe deviato lungo un percorso di lunghezza maggiore e con cambi di quota maggiori di quelli previsti dall'attuale tracciato della SP-467.

Per i motivi prima esposti lo spostamento a sud della SP-467 porterebbe ad un allungamento dei percorsi medi e ad un aumento dei dislivelli affrontati dai veicoli con conseguente aumento delle emissioni inquinanti.

## **PROPOSTE**

Si propone di individuare soluzioni alternative al tracciato "sud" per il potenziamento e la messa in sicurezza del tratto Bosco – Scandiano della SP-467. Si propone inoltre di subordinare il potenziamento e la messa in sicurezza di tale tratto all'individuazione di un tracciato tale da garantire prestazioni ecologiche superiori al tracciato attuale.

## **OSSERVAZIONE 17**

La tavola di progetto TAV P3b individua l'asse dell'attuale SP-467 come uno degli assi principali per la viabilità. La tavola di progetto TAV P3a prevede la realizzazione della "Bretella Case Spadoni – Bosco".

Si contesta lo spostamento della SP-467 a sud dell'attuale tracciato per motivi di opportunità, infatti dall'analisi della domanda di mobilità così come si può desumere dal Quadro Conoscitivo nell'Allegato QC14 "Il sistema della mobilità" / CAPITOLO III, il traffico che interessa l'attuale SP-467 è in prevalenza traffico pendolare tra Reggio E. e Scandiano. Tale deduzione è supportata anche dal fatto che il carico veicolare sulla SP – 467 aumenta avvicinandosi progressivamente a Reggio E. come riportato nell'Allegato QC14 pag. 32 Fig 25b "Efficienza del servizio stradale, Maggio 2006".

Lo spostamento a sud del tracciato impedirebbe la fruizione efficiente ed ecologica dell'infrastruttura da parte del traffico pendolare generato lungo l'asse dell'attuale SP-467, per il tratto Bosco - Pratissolo.

## **PROPOSTE**

Si propone di individuare soluzioni alternative allo spostamento "a sud" del tracciato della SP-467. Si propone inoltre di subordinare la progettazione di tale spostamento all'individuazione di un tracciato fruibile dal traffico pendolare che si genera lungo l'asse attuale della SP – 467.

### **OSSERVAZIONE 18**

La tavola di progetto TAV P3b individua l'asse dell'attuale SP-467 come uno degli assi principali per la viabilità. La tavola di progetto TAV P3a prevede la realizzazione di un collegamento tra SP-467 e Pedemontana, tramite la realizzazione della "Bretella Case Spadoni – Bosco".

Si contesta la realizzazione di tale opera per motivi di opportunità, infatti dall'analisi dei flussi di traffico così come riportata nel Quadro Conoscitivo nell'Allegato QC14 pag. 32 Fig 25a "Flussi veicolari rilevati, Maggio 2006" risulta che non vi sia una domanda di mobilità rilevante per un collegamento tra SP-467 e Pedemontana. In accordo con quanto evidenziato dal Quadro Conoscitivo le strade che collegano la SP-467 e la Pedemontana sono attualmente tre (da Est ad Ovest): via delle Scuole, via Romana/via della Noce e via Bersane/via Melato. Tutte e tre queste strade non presentano flussi veicolari rilevanti né sono previste nei vigenti PRG comunali di Albinea e Scandiano espansioni insediative di carattere produttivo o residenziale tali da rendere necessario tale collegamento.

### **PROPOSTE**

Si propone di eliminare la previsione di un collegamento ulteriore tra SP-467 e Pedemontana in quanto inutile. Si propone di potenziare e migliorare la sicurezza di via delle Scuole e via Bersane / via Melato, già oggi strade di rango provinciale in grado di assicurare in modo efficace e sicuro il collegamento tra SP-467 e Pedemontana.

### **OSSERVAZIONE 19**

La tavola di progetto TAV P3b individua l'asse dell'attuale SP-467 come uno degli assi principali per la viabilità. La tavola di progetto TAV P3a prevede la realizzazione della "Bretella Case Spadoni – Bosco".

A prescindere dal ruolo funzionale di tale bretella, spostamento del tracciato della SP-467 piuttosto che collegamento tra SP-467 e Pedemontana, si contesta la realizzazione di tale opera per motivi di fattibilità, infatti dall'analisi dello stato di fatto risulta difficoltoso individuare un corridoio di larghezza pari ad almeno 120 mt entro cui realizzare il collegamento SP-467 – Pedemontana così come proposto.

### **PROPOSTE**

Si propone di individuare soluzioni alternative. Si propone inoltre di subordinare la progettazione di tale collegamento all'individuazione di un corridoio di larghezza pari a 120 mt così come indicato nelle Norme di Attuazione / TITOLO IV / Articolo 29 / Comma 5.

## **OSSERVAZIONE 20**

La tavola di progetto TAV P3b individua l'asse dell'attuale SP-467 come uno degli assi principali per la viabilità. La tavola di progetto TAV P3a prevede la realizzazione della "Bretella Case Spadoni – Bosco".

La funzione di tale opera è lo spostamento del tracciato della SP-467 ed il collegamento con la Pedemontana.

Ci si oppone al tracciato "a sud" proposto dal PTCP ribadendo le argomentazioni di cui alle osservazioni precedenti.

1. motivi di opportunità: "tratto della SP-467 non critico", vedi Osservazione 14;
2. motivi di opportunità: "non serve la zona industriale di Pratissolo – Bosco", vedi Osservazione 15;
3. motivi ecologici: "percorsi medi più lunghi e dislivelli maggiori con aumento delle emissioni inquinanti", vedi Osservazione 16;
4. motivi di opportunità: "non fruibile dal traffico pendolare", vedi Osservazione 17;
5. motivi di opportunità: "irrilevante richiesta di mobilità tra SP-467 e Pedemontana", vedi Osservazione 18;
6. motivi di fattibilità: "difficoltosa individuazione di un appropriato corridoio", vedi Osservazione 19.

Si chiede pertanto di eliminare la "Bretella Case Spadoni – Bosco" e la tangenziale di Bosco dalla TAV P3a. Qualora sia dimostrata l'utilità e l'opportunità di uno spostamento del tracciato della SP-467 si chiede di integrare la tavola P3a con il tracciato proposto di seguito.

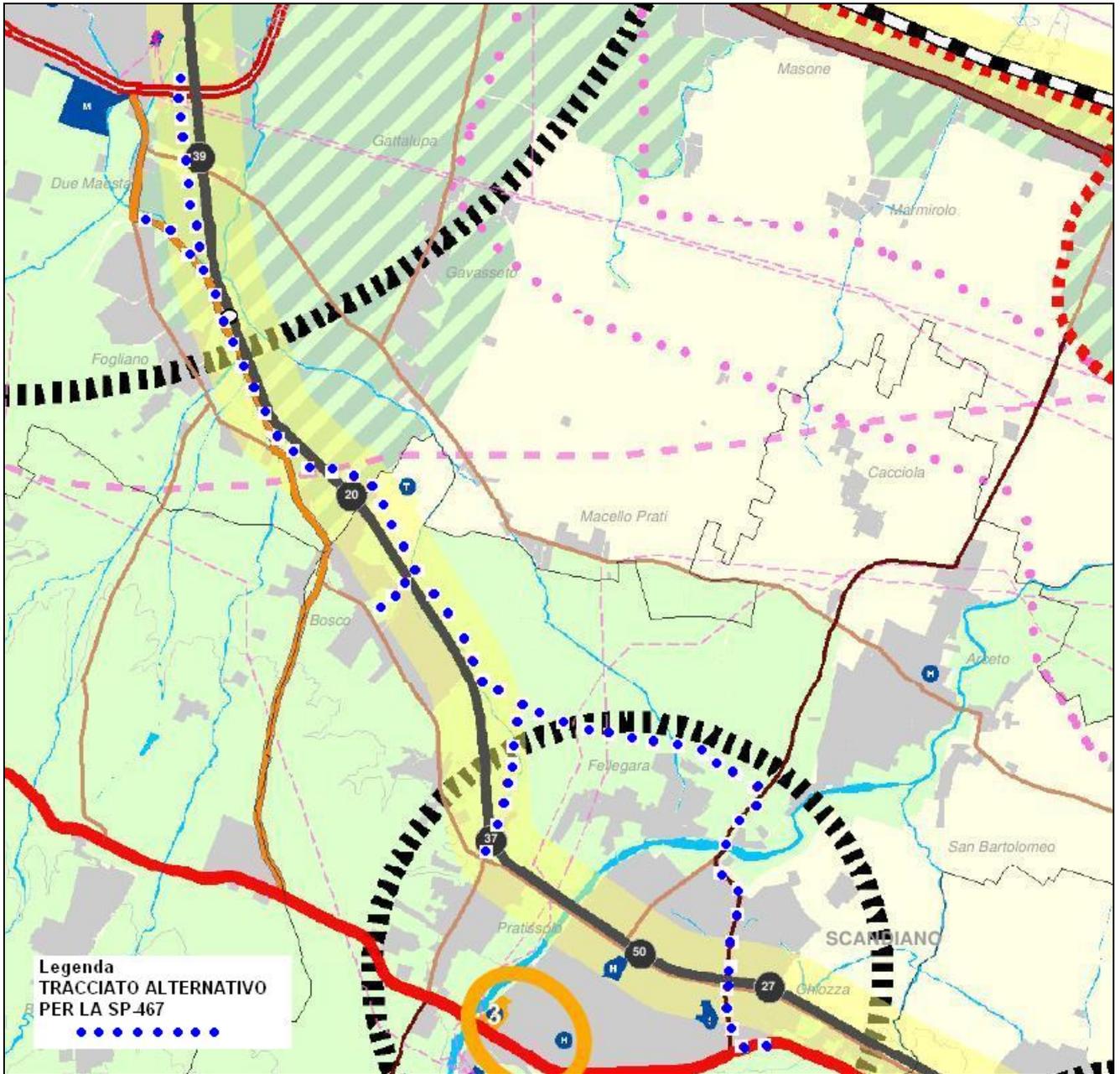
## **PROPOSTE**

Il tracciato proposto consiste in una variante "a nord" della SP-467.

Partendo dalla tangenziale di Reggio Emilia il tracciato prevede di realizzare una variante alla SP-467 correndo lungo il lato sud della ferrovia fino all'altezza di Bosco. In prossimità di Bosco si prevede la realizzazione di un sottopassaggio ferroviario in modo da portare la variante sul lato nord della ferrovia. La variante dopo aver seguito per un tratto la ferrovia si stacca verso nord andando poi a confluire sulla tangenziale di Arceto già esistente.

Il tracciato proposto è articolabile in cinque lotti funzionali:

1. Lotto: "Reggio E. – Fogliano", tale lotto integra la già prevista tangenziale di Fogliano e ne completa lo sviluppo fino alla giunzione con la tangenziale di Reggio E;
2. Lotto: "Fogliano – Bosco", tale lotto serve l'abitato di Bosco e la zona Industriale di Pratissolo – Bosco rendendo inutile la tangenziale di Bosco e la bretella Case Spadoni – Bosco;
3. Lotto: "Bosco – Pratissolo", tale lotto serve l'abitato di Pratissolo;
4. Lotto: "Pratissolo – Arceto", tale lotto serve l'abitato di Fellegara ed il relativo polo industriale andando ad innestarsi sulla tangenziale di Arceto;
5. Lotto: "Arceto – Chiozza", tale lotto, in massima parte già realizzato, completa il collegamento con l'attuale SP-467 mediante la realizzazione della tangenziale di Scandiano a servizio della zona industriale, già prevista nel PRG di Scandiano.



Tracciato alternativo per il potenziamento e la messa in sicurezza della SP-467

L'opera, coerentemente con le criticità emerse dal Quadro Conoscitivo, è da realizzare partendo da Reggio E. verso Scandiano in modo da rispondere alle richieste di mobilità pendolare che crescono approssimandosi al capoluogo.

Il tracciato proposto amplia l'offerta di mobilità in quanto offre un collegamento a zone residenziali ed industriali ad oggi non connesse con la rete viaria principale.

Il tracciato proposto, a differenza di quello proposto nel PTCP, lascia che l'attuale tracciato della SP-467 sia completamente libero dal traffico permettendo così lo sviluppo della rete ciclabile sull'asse Reggio E. – Scandiano con costi contenuti e parimenti permette il potenziamento del trasporto pubblico leggero sul medesimo tracciato. Lo sviluppo del trasporto pubblico risponde all' "Obiettivo Specifico" previsto dalle Norme di Attuazione / TITOLO IV / Articolo 28 / Comma 1. Trasporto pubblico che risulta totalmente insufficiente sull'asse Reggio E. – Scandiano come dimostrato dall' Allegato QC14 / Tabella 30 "Ripartizione modale dei viaggi pendolari per comune" pag. 99 che mostra come solo il 6% dei viaggi pendolari tra il capoluogo ed il secondo comune della provincia per popolazione (Scandiano) avvenga con il trasporto pubblico.

Il costo dei primi due lotti dell'opera è ipotizzabile di entità simile a quello previsto per la realizzazione della tangenziale di Bosco e la relativa bretella Case Spadoni – Bosco, il tracciato risulta infatti più corto e, ad una prima analisi, minori risultano le difficoltà nell'individuare un corridoio opportuno per il passaggio dell'infrastruttura.

Le prestazioni ecologiche dell'infrastruttura si possono ipotizzare superiori sia a quelle della SP-467 esistente sia alla prevista "bretella" in quanto i percorsi medi risultano abbreviati, in particolar modo quelli relativi ai veicoli commerciali in entrata/uscita dalle zone industriali di Pratissolo – Bosco, Fellegara e Scandiano.

La realizzazione della variante con i relativi allacci alla SP-467 esistente consentirebbe la messa in sicurezza dei passaggi a livello attualmente presenti sulla linea ferroviaria in località: Due Maestà, Bosco e Fellegara.

Il reindirizzamento del traffico sulla variante a nord permette di destinare l'intero tracciato dell'attuale SP-467 per lo sviluppo di modalità ecologiche di trasporto con notevole risparmio sui costi di realizzazione e sulla fruibilità delle stesse.

Riassumendo i vantaggi del tracciato "a nord" proposto nella presente osservazione, rispetto alla soluzione attualmente prevista dal PTCP, sono molteplici, di carattere: funzionale, tecnico, ecologico ed economico.

## **OSSERVAZIONE 21**

La tavola di progetto TAV P3b individua l'asse dell'attuale SP-467 come uno degli assi principali per la viabilità. La tavola di progetto TAV P3a prevede la realizzazione della "Bretella Case Spadoni – Bosco".

Come evidenziato il tracciato alternativo proposto nell'osservazione precedente, denominato "variante nord", è preferibile sotto molteplici punti di vista.

Si chiede pertanto di eliminare la "Bretella Case Spadoni – Bosco" e la tangenziale di Bosco dalla TAV P3a e di integrare il tracciato proposto nella stessa TAV P3a.

Si chiede inoltre di prevedere nella stessa TAV P3a il potenziamento e la messa in sicurezza dell'attuale tracciato della Sp-467 e di via delle Scuole a Pratissolo in modo da dare una risposta immediata alle esigenze di mobilità e sicurezza emerse dal Quadro Conoscitivo.

## **PROPOSTE**

Si propone di destinare parte dei fondi previsti per la realizzazione della tangenziale di Bosco e per la realizzazione della "bretella" Case Spadoni – Bosco per la messa in sicurezza del tracciato esistente della SP-467 e di via delle Scuole a Pratissolo.

La messa in sicurezza dell'attuale Sp-467 è tecnicamente possibile installando il guard-rail su tutto il tracciato in modo da proteggere i veicoli da urti con le alberature che costeggiano la Sp-467 ed utilizzando appositi dispositivi per la regolazione del traffico. Per quanto riguarda le alberature si nota che, anche nei tratti oggetto di recenti lavori di risistemazione (Fogliano – Due Maestà), non è stato approntato il guard-rail in modo continuo lasciando parti dell'alberatura privi di adeguata protezione.

Per quanto riguarda via delle Scuole a Pratissolo si tratta invece di una strada provinciale ampia, sovradimensionata in rapporto ai flussi di traffico attuali, dotata di marciapiedi e priva di alberature a ridosso della carreggiata, con pochi edifici presenti nelle immediate vicinanze. Gli eventuali lavori di messa in sicurezza di via delle Scuole potrebbero riguardare solamente l'installazione di barriere antirumore laddove ne venisse manifestata la necessità come evidenziato dalla documentazione fotografica.



Via delle Scuole, Scandiano Loc. Pratissolo

## **OSSERVAZIONE 22**

La tavola di progetto TAV P3b individua l'asse dell'attuale SP-467 come uno degli assi principali per la viabilità. La tavola di progetto TAV P3a prevede la realizzazione della "Bretella Case Spadoni – Bosco".

Si ritiene che la realizzazione di tale opera convogli una parte del traffico della Pedemontana verso la SP-467, andando ad aggravare il nodo già critico di Fogliano - Due Mestà, come evidenziato nell'Allegato QC14 pag. 32 Fig 25b "Efficienza del servizio stradale, Maggio 2006".

Si chiede pertanto di eliminare la "Bretella Case Spadoni – Bosco" dalla TAV P3a.

## **PROPOSTE**

Si propone quantomeno di subordinare la realizzazione della "Bretella Case Spadoni – Bosco" alla verifica che la realizzazione dell'opera non convogli una quota parte di traffico verso la SP-467.

Si propone quantomeno di subordinare la realizzazione della "Bretella Case Spadoni – Bosco" alla realizzazione della tangenziale di Fogliano completa del raccordo con la tangenziale di Reggio E.

## **OSSERVAZIONE 23**

La tavola di progetto TAV P3b individua l'asse dell'attuale SP-467 come uno degli assi principali per la viabilità. La tavola di progetto TAV P3a prevede la realizzazione della "Bretella Case Spadoni – Bosco".

Si ritiene che prima di essere inserita nel PTCP tale opera debba essere messa a confronto con almeno due alternative individuabili come segue:

- Potenziamento e messa in sicurezza dell'attuale tracciato delle SP-467
- Variante "a nord" così come proposto nell'osservazione 20.

Poiché l'oggetto del confronto è una infrastruttura di rango provinciale, il confronto tra le tre opzioni dovrà avvenire in un ambito ampio, tale da comprendere l'intera porzione territoriale interessata. Il confronto si dovrà articolare sui canonici parametri di: opportunità, convenienza, economicità e fattibilità in modo tale da tenere in considerazione gli aspetti di potenzialità di sviluppo dei territori interessati a lunga scadenza con particolare attenzione alle possibilità di sviluppo del trasporto pubblico in questi territori che, ad oggi, risultano serviti solo in modo marginale e comunque insufficiente.

## **PROPOSTE**

Si chiede di eliminare la "Bretella Case Spadoni – Bosco" dal PTCP demandando la scelta di indirizzo della Provincia, per il potenziamento e la messa in sicurezza della SP-467, ai risultati delle valutazioni tecniche comparative proposte.

Luogo e data

Firma

.....

.....