



PTCP 2010

PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE



PROVINCIA DI REGGIO EMILIA

LA PRESIDENTE DELLA PROVINCIA

Sonia Masini

IL VICE PRESIDENTE DELLA PROVINCIA

L'ASSESSORE ECONOMIA:

ATTIVITA' PRODUTTIVE, COMMERCIO, TURISMO,

LAVORO e FORMAZIONE

Pierluigi Saccardi

L'ASSESSORE PIANIFICAZIONE:

CULTURA, PAESAGGIO, AMBIENTE

Roberto Ferrari

IL DIRIGENTE SERVIZIO PIANIFICAZIONE

TERRITORIALE, AMBIENTE E POLITICHE CULTURALI

Arch. Anna Campeol

Adottato dal
Consiglio Provinciale
con atto n° 92 del 06.11.2008

Approvato dal
Consiglio Provinciale
con atto n° del.....

IL SEGRETARIO GENERALE
Dott. Enzo E. Di Cagno

RELAZIONE DI CONTRODEDUZIONE

RC

Peraltro occorre evidenziare che si è rafforzata ulteriormente la finalità generale del piano di contrasto alla desertificazione commerciale nei centri storici, nei centri urbani e nelle località minori. A ciò dovrà contribuire l'attuazione delle previsioni inerenti la rete distributiva. Il Piano interpreta infatti la rete commerciale nella sua accezione più vasta di servizio, di settore economico legato anche alla valorizzazione e promozione dei prodotti del territorio reggiano, perseguendo la migliore integrazione con le altre reti economiche, sociali, culturali e ambientali. Tale interpretazione trova la propria applicazione nella zona nord di Reggio Emilia (polo funzionale), interfaccia e porta di accesso al centro storico del capoluogo ed al territorio provinciale, nodo delle eccellenze sociali, culturali, paesaggistiche, economiche rappresentative del percorso identitario del territorio reggiano.

- b. Chiarimenti in ordine alla definizione delle Grandi strutture di vendita di importanza locale e alle relative procedure autorizzatorie. Così come specificatamente richiesto dalla Regione e da alcuni degli osservanti, si è provveduto ad una riformulazione dell'articolo 18 comma 2, attraverso la quale si chiarisce che i Comuni, ai fini della rivitalizzazione commerciale nei centri storici e nelle aree urbane a rischio di desertificazione commerciale, attraverso Progetti di Valorizzazione Commerciale, possono prevedere, nei propri strumenti di pianificazione urbanistica, l'insediamento di "grandi strutture di vendita di importanza locale", nel rispetto dei limiti dimensionali stabiliti proporzionalmente alla consistenza demografica del comune interessato e attraverso la procedura della concertazione d'ambito distrettuale (livello C). Tali strutture non sono pianificate dal P.T.C.P. in termini di localizzazione, anche se quest'ultimo ne disciplina la diffusione e l'attuazione mediante uno specifico Range di variazione riportato all'articolo 25 comma 6, i cui contenuti sono supportati da adeguate analisi di tipo territoriale, socio-economico e ambientale, che ne hanno avvalorato l'ammissibilità nello scenario progettuale del Piano. Resta inteso che le procedure autorizzative di tali strutture sono quelle previste dalla vigente normativa regionale di settore per le grandi strutture di vendita e pertanto non di esclusiva competenza comunale.
- c. Rimodulazione del Range di Variazione. Preso atto delle riserve regionali e delle osservazioni pervenute in merito alla necessità di chiarimenti e ricalibrature del Range di Variazione previsto nel Piano adottato, sono state apportate le conseguenti modifiche, ispirate ai seguenti obiettivi:
- riarticolazione della nuova superficie di vendita prevista per gli insediamenti di livello A e B in riferimento ad un periodo che viene esteso a 15 anni (a sua volta suddiviso in tre differenti fasce temporali), coincidente col periodo di validità del PTCP;
 - riarticolazione della medesima superficie di vendita in riferimento ai sei Ambiti territoriali così come definiti all'articolo 17 delle NA;
 - da quanto esplicitato ai precedenti punti discende la volontà di garantire la gradualità di attuazione delle nuove previsioni di livello provinciale;
 - il monitoraggio dello stato di attuazione delle previsioni di Piano, da operarsi mediante un Osservatorio Provinciale del commercio quale strumento per il controllo dello sviluppo e della diffusione degli insediamenti commerciali sul territorio provinciale; sulla base delle risultanze ottenute, la Provincia potrà stabilire l'eventuale rimodulazione del Range di Variazione nell'ambito delle tre fasce temporali di riferimento o tra gli ambiti distrettuali stessi.

2.6 Sistema delle infrastrutture per la mobilità.

Le osservazioni pervenute relative al sistema delle infrastrutture per la mobilità sono state formulate quasi esclusivamente da enti pubblici territoriali e dalle associazioni ed ordini professionali, fatta eccezione per le richieste di revisione di tre previsioni da parte di cittadini singoli

od associati (bretella "Case Spadoni-Bosco", variante abitato di Fogliano e variante alla S.S. 63 tra Rivalta e la pedemontana).

Le osservazioni riguardano sia richieste di modifica del rango funzionale assegnato dal PTCP (Fabbrico, Montecchio), sia lo stralcio o la revisione di talune previsioni (Rubiera per Asse Orientale; S.S. 63 per Comune di Albinea, Provincia di Modena per bretella ferroviaria Dinazzano-Marzaglia) o il loro rimando a strumenti di settore (relativamente agli assi forti del TPL - comune di Reggio Emilia), sia infine l'aggiunta/integrazione di nuove previsioni (Correggio, Rio Saliceto, San Martino in Rio, Montecchio, Castellarano, Cadelbosco, ecc.).

In quest'ultimo caso, fatta eccezione per i Comuni del correggese, si tratta, relativamente alla rete viaria, di inserimento di previsioni di by-pass di centri abitati implicitamente accolte in quanto possibilità già previste dalle norme di attuazione (art. 29 comma 8).

Negli altri casi (di modifiche strutturali dell'assetto di progetto) le richieste sono state generalmente respinte, sia perché non coerenti con i criteri utilizzati per la gerarchizzazione della maglia infrastrutturale di competenza del PTCP, sia perché non rispondenti alle funzioni assegnate alla maglia viaria di progetto dal PTCP stesso, od ancora perché non previste dai PTCP confinanti (come nel caso del prolungamento dell'asse orientale lungo la linea TAV in territorio modenese).

Nel caso della variante alla S.S. 63 Rivalta - pedemontana (osservata anche da privati associati) viene confermato l'assetto proposto dal PTCP adottato fondato sulla previsione di interventi di by-pass locali, atti a decongestionare in tempi rapidi e a costi contenuti l'attuale 63, e sulla previsione di un tracciato completamente in nuova sede da attuarsi nel medio-lungo termine e con costi di realizzazione più significativi quale soluzione strutturale del sistema complessivo esito di processi decisionali e ricognitivi da tempo consolidati.

Per quanto attiene alle osservazioni di privati surriferite queste, fatta eccezione per la bretella "Casa Spadoni - Bosco" sono state quindi respinte. In quest'ultimo caso si è proceduto alla modifica del rango funzionale del tracciato di cui all'osservazione, riproponendo l'assetto funzionale attuale. Ritenuto tuttavia necessario valutare la definizione di soluzioni per il miglioramento e la messa in sicurezza della SP 467R e delle sue connessioni principali si procederà altresì ad attivare un percorso di approfondimento da svolgersi attraverso al realizzazione di apposito studio di fattibilità, accogliendo le proposte in tal senso riportate nelle osservazioni, che valuterà sia la bretella in oggetto, che alternative di tracciato.

Le osservazioni d'ufficio riguardano, infine, principalmente il sistema portante del trasporto pubblico:

- precisando che l'individuazione degli assi forti di cui alla tav. P3a ha valore ideogrammatico, ovvero indicativo per quanto riguarda il preciso posizionamento dei tracciati e vincolante per quanto riguarda la prestazione /funzione svolta (collegamento tra polarità del sistema insediativo, a servizio di una direttrice specifica, ecc.);
- specificando che nei corridoi di salvaguardia infrastrutturale nonché nella fascia minima a lato della sede stradale di cui al comma 2 art. 30 i Comuni recepiscono le direttive del comma 6 art. 29 (salvaguardia dall'edificazione);
- si corregge un errore materiale nella tav. P3a e P3b relativo alla mancata visualizzazione nella stampa delle tavole di alcuni tratti degli assi forti del TPL (tra Gualtieri e Guastalla e tra Villanova di Reggiolo e Reggiolo);
- aggiungendo una direttiva (nuovo comma 5, art. 30) atta ad introdurre, negli strumenti urbanistici comunali, dispositivi normativi finalizzati a consentire lungo le linee del trasporto pubblico locale su gomma interventi di riqualificazione, nuova costruzione ed equipaggiamento di fermate;
- aggiungendo una disposizione (nuovo comma 6, art. 33) atta a salvaguardare gli ambiti rurali interclusi tra centri urbani e rete viaria di cui alla tav. P3a al fine di evitare inefficienze della rete infrastrutturale ed incompatibilità ambientali.

Tali disposizioni chiariscono meglio le norme adottate.