

Tavolo TECNICO PROVINCIALE

NOTE

"Comitato Bosco - Il Pulcino"

Bosco, 31/07/2010

Il Segretario

Sommario

Sommario.....	2
Premessa.....	3
Funzionalità, risorse e proporzionalità.....	4
Analisi del territorio – flussi di traffico.....	5
Definizione dei problemi.....	5
Metodi proposti per la valutazione dei tracciati.....	8
Conclusioni.....	9

Premessa

Il Comitato Bosco - Il Pulcino è portavoce verso le amministrazioni della richiesta da parte dei cittadini di valutare i possibili interventi, infrastrutturali e non solo, in un contesto ampio, ponendo attenzione alla necessità di salvaguardare il territorio, ipotizzandone uno sviluppo diverso da quello seguito fino ad ora, troppo frequentemente incentrato su di una progressiva cementificazione spesso improduttiva ed ingiustificata. Il comitato si è battuto contro l'ultimo di una lunga serie di "interventi preconfezionati" che a posteriori si sono spesso rivelati inefficaci. L'azione del comitato è sempre stata quella di promuovere un'analisi della situazione reale basata su dati oggettivi, il tutto per individuare i problemi e pensare alle soluzioni più efficaci, prescindendo da impressioni personali, timori infondati o condizionamenti politici.

Sulla base di queste premesse il comitato ha aderito al "Tavolo tecnico" allestito dall'amministrazione provinciale, che riteniamo un importante tentativo di cambiare il modo di affrontare la pianificazione del territorio. Questo Tavolo è il risultato più importante fino ad ora conseguito dal comitato stesso. Tant'è che la presenza, nell'ultimo incontro del 09/07/2010, dell'Ass. Gennari e dei sindaci di Scandiano, Mammi, e di Albinea, Incerti, ha di fatto sancito la decadenza dell'Accordo di programma del 28 Luglio 2008, accordo in cui si individuava un tracciato stradale "preconfezionato", bretella Case Spadoni - Bosco, senza aver analizzato la situazione reale e senza aver valutato tutte le ricadute sul territorio.

Il filo logico che i diversi rappresentanti del comitato hanno seguito e seguiranno nell'ambito del "Tavolo tecnico" sarà pertanto il seguente:

1. analisi del territorio;
2. individuazione dei problemi oggettivi;
3. individuazione delle possibili alternative di intervento;
4. definizione degli strumenti per effettuare le scelte progettuali al fine di individuare la soluzione più idonea.

Negli incontri del Tavolo, riteniamo di aver sempre mostrato un atteggiamento d'apertura con tutte le componenti, sia istituzionali che civiche. Dobbiamo però sottolineare come si sia creata una situazione anomala data dal fatto che un comitato, quello di Pratissolo, non solo espone legittimamente un problema e le aspettative di un gruppo di cittadini, ma si spinge ad indicare la soluzione tecnica da adottare. Dato che il problema di Pratissolo è stato pienamente recepito dalle amministrazioni locali, tanto che "la bretella" era già stata deliberata, e che tutt'ora le amministrazioni sostengono la necessità di intervento, non si comprende quale possa essere il contributo positivo al Tavolo di tale comitato che si è sempre posto come unico obiettivo la soluzione di un problema locale, via delle Scuole, e che in questa fase si limita a sostenere l'ipotesi più facilmente realizzabile e più economica per la soluzione di quello specifico problema, non curandosi di trovare la soluzione migliore in un'ottica più ampia di bene comune. D'altro canto altri punti ben più critici della SP-467 non sono stati trattati, finora, con altrettanta attenzione, ad esempio le due rotatorie di Due Maestà, causa di code quotidiane, o le intersezioni con via Bersane e via Casello Veneri a Fogliano. Lo studio secondo noi deve riguardare la SP-467 nel suo complesso

da Reggio E. a Scandiano e non focalizzarsi unicamente sul problema di via delle Scuole. Da parte nostra abbiamo cercato di raccogliere i diversi problemi espressi dalle parti, tanto da elaborare in proprio una soluzione infrastrutturale, la "variante Nord", nell'ipotesi che un'infrastruttura di questo tipo fosse necessaria, ma abbiamo sempre sostenuto che la necessità e l'opportunità di un tale intervento debba essere dimostrata oggettivamente.

Funzionalità, risorse e proporzionalità

Il nostro contributo metodologico all'impostazione del tavolo è orientato a creare le condizioni necessarie affinché lo studio di fattibilità porti ad individuare alternative progettuali funzionali, proporzionate alle effettive necessità e fattibili sia per quanto riguarda le risorse disponibili che i tempi di realizzazione.

Visto che lo studio di fattibilità, nel cui ambito opera il Tavolo tecnico, ha come finalità quella di "proporre soluzioni e misure per il miglioramento e la messa in sicurezza dell'assetto infrastrutturale relativo alla Sp-467 e alle sue connessioni principali", è importante che l'amministrazione provinciale chiarisca esplicitamente i seguenti tre punti:

1. **Individuare chiaramente quale è le finalità degli interventi infrastrutturali che si vogliono valutare sulla SP-467, individuando l'inizio e la fine del tratto potenzialmente oggetto di intervento.** In particolar modo è necessario capire quale sia il tipo di servizio che la SP-467 avrà una volta compiuti gli interventi programmati. Gli interventi oggetto di studio dovranno assolvere a quale o quali funzioni tra queste, ad esempio:
 - rendere la SP-467 una strada di collegamento diretto tra Reggio E. - Scandiano;
 - by-passare le frazioni (Due Maestà, Fogliano, Bosco, Pratissole);
 - creare un collegamento preferenziale tra Sp-467 e Pedemontana;
 - collegare i diversi centri urbani e le zone industriali/artigianali esistenti.
2. **Individuare chiaramente quali sono le risorse oggi disponibili per effettuare gli interventi e quali sono le risorse che potranno essere utilizzate a seconda anche delle diverse funzionalità che si vuole dare alla SP-467 al termine degli interventi.** E' evidente che un intervento di maggior rilievo in grado di promuovere lo sviluppo economico ed industriale del territorio sarà in grado di accedere a risorse diverse, maggiori, di un intervento limitato volto unicamente a by-passare alcuni centri abitati. **Indicare inoltre i tempi entro i quali si ipotizza di completare le opere,** al fine di individuare le alternative progettuali più consone, un tracciato che in larga parte utilizza corridoi infrastrutturali esistenti, come quello ferroviario, di per sé è vantaggioso poiché limita i contenziosi in fase di esproprio, diversamente un tracciato fortemente impattante sul territorio avrà un iter realizzativo molto più lungo.
3. Mettere in evidenza **l'importanza del rispetto del principio di proporzionalità tra spesa e tipo di servizio reso dall'infrastruttura una volta terminati gli interventi.** Una infrastruttura che assolva ad una

funzione importante per un territorio vasto giustifica una spesa di gran lunga superiore ad una serie di interventi specifici volti a risolvere problemi particolari.

La definizione di questi tre punti è, a nostro giudizio, indispensabile al fine del buon esito dei lavori del Tavolo. Non è tecnicamente possibile, infatti, valutare delle ipotesi di tracciato senza aver definito la finalità dell'opera nel suo complesso e le risorse disponibili. La mancata definizione di questi aspetti rende del tutto superflua e futile la discussione sui metodi di valutazione e la comparazione di diversi tracciati.

Analisi del territorio - flussi di traffico

Per quanto riguarda lo sforzo fatto dall'amministrazione per l'analisi del territorio dimostriamo apprezzamento per l'impostazione metodologica data all'analisi dei flussi di traffico. L'intervento di ACT è in larga parte condivisibile nel metodo anche se i valori numerici dei flussi di traffico non appaiono coerenti con la situazione attuale.

Nel modello ACT, ad esempio i passaggi, espressi in TGM, relativi alla SP-467 tra Bosco e Pratissole, vedono un valore pari a circa 20.000 veicoli/giorno rilevati a Marzo 2010, quando invece il dato registrato dalla postazione MTS presente sullo stesso arco, relativo a Novembre 2008, è di circa 16.000 veicoli/giorno (fonte Regione E-R). Sulla base di questa discrepanza e dell'andamento congiunturale in essere abbiamo provveduto ad effettuare alcune rilevazioni empiriche (giugno 2010) che confermano una sovrastima dei passaggi, anche se tali rilievi non sono pienamente significativi in quanto fatti in un periodo differente e secondo procedure non codificate.

Per quanto riguarda la quantificazione dei flussi attuali si propone quindi di:

- verificare ed integrare il modello sulla base dei rilievi effettuati dal comune di Scandiano per la redazione del PUM;
- verificare le modalità di raccolta dati e definirne i limiti dell'affidabilità degli stessi, sia per quanto riguarda i dati ACT rilevati in modo manuale, sia per quelli del PUM di Scandiano, rilevati in modo automatico.

Siamo inoltre disponibili per effettuare rilevazioni puntuali mirate a quantificare con precisione i passaggi in alcuni punti critici del sistema.

Il modello ACT così com'è, è comunque da noi ritenuto utile per effettuare valutazioni comparative relative all'evoluzione dei flussi di traffico in previsione degli interventi infrastrutturali già previsti, apertura Pedemontana e Variante del Macello ed in fase di definizione.

Definizione dei problemi

Viste le diverse componenti che prendono parte al Tavolo si propone che in occasione della prossima riunione dello stesso ogni componente formalizzi i problemi e le aspettative di cui è portatrice.

Il Comitato Bosco è sempre stato contrario alla realizzazione di una nuova strada come quella proposta nell'accordo di programma sulla base di differenti 3 istanze, come dalla petizione (vedi allegato 1) sulla quale sono state raccolte le oltre 500 firme depositate presso le amministrazioni. Il progetto è stato considerato negativo per 3 motivi:

- **Impatto ambientale:** deturpamento di una zona dichiarata di interesse paesaggistico (dagli stessi enti pubblici!); distruzione dello storico Bosco del Fracasso; aumento e diffusione di rumore, traffico ed inquinamento;
- **Degrado sociale ed economico:** sacrato della chiesa invaso da una rotatoria; attività commerciali destinate alla chiusura; riduzione forzata a zona suburbana (di un'area progressivamente urbanizzata a spese dei nuovi e vecchi abitanti); aumento delle zone industriali che circondano l'abitato; danno economico per chi ha deciso di vivere a Bosco;
- **Soluzione "vecchia" che non risolve i problemi:** progetto simile già proposto e bocciato nel '92; assenza di una pianificazione complessiva di lungo periodo; in contrasto col potenziamento di forme di trasporto alternative (possibilità concreta di trasformare la linea ferroviaria in metropolitana di superficie); trasporto stradale su gomma sempre più costoso, cambiamento dello scenario economico per imprese e famiglie.

Prendiamo atto che vi siano contrastanti motivazioni che hanno portato le amministrazioni a perseguire un tale progetto e chiediamo che queste siano dichiarate ora in modo esplicito.

Le istanze del Comitato Pratissolo

Nel merito non è stato ancora possibile definire se le esigenze contrastanti, come riportato dal volantino del Comitato Pratissolo (vedi allegato 2), siano quelle relative a:

1. un eccessivo carico in via delle Scuole già in essere;
2. un problema legato alla sicurezza negli orari di entrata/uscita dalla scuola di Pratissolo;
3. il timore di un aumento del traffico da collegare all'apertura della nuova Pedemontana;

Per quanto riguarda il punto 1) "eccessivo carico in essere" chiediamo ai tecnici incaricati dalla provincia di individuare, sulla base di indicatori tecnici di "normalità", qual è il traffico massimo (espresso in TGM) che l'attuale tracciato di via delle Scuole può sostenere e di stabilire di conseguenza se i valori attuali sono o no compatibili con la fruibilità dell'opera e la sicurezza di tutti gli utenti.

Per quanto riguarda il punto 2) "problema entrata/uscita da scuola" si propone di tenere in considerazione anche soluzioni differenti dalla costruzione di una nuova strada, anche in considerazione del fatto che il problema è concentrato in fasce orarie definite. Ad esempio si possono valutare interventi come l'utilizzo del parcheggio e della viabilità di servizio al centro commerciale di Pratissolo nelle ore di entrata/uscita da scuola, oppure si possono individuare opportuni spazi adiacenti alla scuola per il parcheggio degli autoveicoli e opere di sovra/sotto passo pedonale di collegamento con l'esistente parcheggio presente dal lato opposto alla scuola.

Per quanto riguarda il punto 3) "traffico in aumento causa Nuova Pedemontana" si rileva come dalle prime simulazioni sul traffico i risultati indichino come l'effetto combinato dell'apertura della Nuova Pedemontana e della Variante del Macello sia quello di far rimanere inalterati i flussi attuali. Effetti che dovranno comunque essere verificati una volta aperte le nuove infrastrutture, ma che in questa fase smentiscono i timori relativi ad un peggioramento imminente della situazione.

Le istanze del Comune di Scandiano

Nel corso degli incontri avuti a più riprese con l'amministrazione di Scandiano sono emersi diversi elementi discordanti sull'atteggiamento tenuto dalla stessa. Il Comitato Bosco fa notare come l'eventualità che il tracciato della SP-467 venga deviato nel tratto da Chiozza a via Mazzini/via delle Scuole, convogliando il traffico a sud dell'abitato, appaia ingiustificata. Sarebbe infatti incoerente deviare la Sp-467 spostando il flusso di traffico da una zona di Scandiano che vede da un lato la presenza della ferrovia e dall'altro numerosi negozi ed un centro commerciale lungo un tracciato, quello sud, che attraversa l'abitato avendo da un lato la zona sportiva e i quartieri residenziali delle piscine e dall'altro i quartieri residenziali di recente espansione di Ventoso. Flusso che poi andrebbe comunque riconvogliato sull'attuale tracciato della SP-467 andando a penalizzare le zone attraversate e costituendo, in definitiva, un percorso svantaggioso poiché: più lungo dell'attuale, caratterizzato da variazioni altimetriche più consistenti e più impattante sulle zone residenziali.

Si sottolinea inoltre come, con la ormai imminente realizzazione della Variante del macello e la conseguente chiusura del passaggio a livello ferroviario in centro a Scandiano, il traffico sulla porzione di SP-467 interessata sia destinato a diventare molto più scorrevole con un miglioramento sostanziale per la zona interessata per quanto riguarda: la congestione, l'inquinamento prodotto e la sicurezza. Questo intervento da solo va nella direzione di migliorare la qualità della vita in una zona di Scandiano che vede, oltre alla già citata presenza di esercizi commerciali, anche la presenza di complessi residenziali, comunque in prevalenza localizzati non a ridosso della SP-467, ed interventi residenziali nuovi o di prossima realizzazione, ad esempio nella zona ex-cantina. L'intervento di chiusura del passaggio a livello, così come previsto risulta avere una propria efficacia e non va nella direzione di uno spostamento della SP-467, ma anzi è volto a rendere il tracciato attuale più scorrevole e più sicuro, andando al contempo a migliorare in modo sostanziale la vivibilità delle zone interessate.

Si ricorda anche come l'attuale tracciato della Sp-467 adiacente alla linea ferroviaria risulti tangenziale all'abitato di Scandiano, che ad esclusione del quartiere

"Cappuccini", si sviluppa a sud della stessa. Il quartiere "Cappuccini" risulta separato in primis dalla linea ferroviaria e comunque, con la realizzazione del sottopasso ciclo-pedonale ne verrà migliorato significativamente il collegamento con il resto della città.

Metodi proposti per la valutazione dei tracciati

Prima di adottare un qualsiasi sistema ad indici per valutare i diversi tracciati chiediamo sia applicato un metodo quali/quantitativo per individuare:

1. quale sia il peso del territorio di natura agricola utilizzato;
2. quale sia il livello di stress ambientale complessivo già sopportato dei diversi territori interessati;
3. quale sia l'efficacia trasportistica dei tracciati proposti.

Nello specifico del punto 1) il solo indice relativo al costo di esproprio (pari a 3,47 €/mq) presente nel sistema ad indici proposto, benché utile al fine di valutare il mero costo di realizzazione dell'opera, non racchiude in se il costo complessivo della porzione di territorio utilizzata. Oltre a non rispecchiare il valore di mercato, in un indice di questo tipo non potranno mai entrare le implicazioni delle trasformazioni indotte sul territorio circostante dall'opera stessa, trasformazioni che generano effetti a lunga scadenza condizionando per sempre la vocazione di un territorio.

Nello specifico del punto 2) lo stress ambientale che subisce un territorio e la comunità che lo abita non è di certo riconducibile al solo traffico automobilistico. In particolare in prossimità della frazione di Bosco si sviluppano:

- la linea ferroviaria, utilizzata prevalentemente per trasporto merci;
- l'area industriale di Bosco;
- la ZAI di Borzano;
- il centro logistico ex-Nestlé;
- la Ceramica ARPA;
- il Mulino DENTI.

L'impatto di una eventuale nuova infrastruttura stradale che si andasse ad aggiungere ai fattori di stress prima elencati deve, secondo noi, essere tenuto in considerazione. In particolare per quanto riguarda l'inquinamento acustico e le emissioni di polveri si fa presente come la convivenza della comunità locale con la Ceramica Arpa ed il Mulino Denti non sia facile, ne è testimonianza la prolungata scia di segnalazioni al comune competente ed all'A.R.P.A. (Agenzia Regionale Protezione Ambientale) che sono stati e più riprese chiamati ad intervenire. Sottolineiamo come, in un momento economico come quello attuale, sia importante salvaguardare il tessuto produttivo ed industriale esistente. Il peso che le stesse realtà produttive generano sul territorio deve, a nostro avviso, essere tenuto in debita considerazione prima di fare ipotesi di intervento, anche al fine di preservare un buon grado di coesione sociale ed evitare l'inasprimento dei rapporti tra cittadini e tessuto produttivo. E' evidente come l'eventuale decisione di imporre una determinata opera infrastrutturale, che verrebbe inevitabilmente vissuta come l'ennesimo sacrificio, porterebbe ad un atteggiamento più intransigente volto ad ottenere il pieno rispetto della normativa vigente in materia di emissioni inquinanti. Condotta che non potrebbe di certo essere ignorata dai sindaci dei comuni interessati in quanto primi responsabili della salute dei cittadini. Nello

specifico del punto 2) chiediamo che sia effettuato uno screening preliminare al fine di individuare le zone già sottoposte ad uno stress ambientale eccessivo e pertanto non idonee ad accogliere nuovi interventi infrastrutturali non in linea con la vocazione del territorio interessato.

Nello specifico del punto 3) chiediamo che il modello di simulazione dei flussi di traffico realizzato da ACT sia utilizzato per simulare il comportamento delle ipotesi di tracciato possibili onde escludere fin dall'inizio quelle alternative che risultassero avere una efficacia trasportistica generale troppo bassa, tanto da rendere inopportuna la loro stessa realizzazione. Questo passaggio è, secondo noi, importante al fine di evitare che l'intero processo decisionale porti all'individuazione di una soluzione inefficace.

Per quanto riguarda il metodo ad indici proposto dall'Ing. Paterlini per la valutazione dei tracciati riteniamo sia utile:

1. individuare chiaramente la fonte dalla quale è stato mutuato il sistema proposto, i casi noti in cui questo sistema è stato utilizzato e di verificare anche la validità dello stesso in base ai risultati ottenuti. Dalle informazioni avute si è appreso che si tratta di un sistema utilizzato nel 1998 dallo studio CAIRE di Reggio E. per la valutazione di tracciati alternativi della SS-63, sarebbe, secondo noi, utile per valutare quello studio del 1998 in modo da avere prova della validità del metodo utilizzato;
2. nel caso in cui il metodo sia effettivamente applicato riteniamo corretto fare il minor numero di correzioni rispetto al modello originale, in quanto, trattandosi di un metodo ad indici, l'introduzione o la variazione di un indicatore, per quanto di per sé sensata, deve essere valutata non singolarmente ma nell'intero sistema di indicatori adottati. Pertanto la revisione di uno o più indicatori avrebbe come conseguenza la revisione dell'intera gamma di indicatori considerati;
3. il metodo proposto è uno dei tanti metodi che si possono utilizzare per la scelta tra differenti tracciati viabilistici, pertanto la sua adozione implica come presupposto la necessità di intervenire sul sistema infrastrutturale. Proprio per questo motivo ci sembra prematuro parlare del metodo in se.

In generale quello proposto è, secondo noi, da considerare uno strumento da applicare al fine di individuare l'opzione migliore entro una rosa di tracciati possibili per le quali sia già stato condotto una screening volto ad eliminare le ipotesi ambientalmente non sostenibili e quelle trasportisticamente inefficaci.

Conclusioni

Il Comitato Bosco confida in una partecipazione attiva e serena di tutte le componenti del Tavolo, convinto che l'affrontare i problemi nel merito tecnico delle cose sia l'unica strada per un sviluppo armonico del territorio.

Comitato Pratissolo-Bosco contro il traffico



L'area di Pratissolo e Bosco, due frazioni che in totale contano più di 2000 abitanti, è sottoposta ad **un intenso traffico stradale** lungo la strada provinciale SP 467 e via delle Scuole, con conseguente inquinamento atmosferico e acustico subito in particolare dagli oltre 600 residenti in queste due strade. Questo traffico intenso costituisce anche un notevole problema di sicurezza, particolarmente **in prossimità della scuola elementare di Pratissolo e il centro di aggregazione sociale** situati in via delle Scuole.

La **nuova pedemontana** di imminente apertura sarà un collegamento diretto tra Sassuolo e Scandiano che sposterà a sud di Scandiano, lungo la circonvallazione, il traffico del vecchio tracciato della SP 467. **Per collegare la SP 467 in direzione Reggio Emilia sarà quindi necessario l'attraversamento dell'abitato di Pratissolo, causando un ulteriore incremento del traffico e dell'inquinamento in via delle Scuole.** Considerato il volume di traffico della SP 467, ci si aspetta la paralisi di via delle Scuole, soprattutto nelle ore di punta che coincidono con l'entrata e l'uscita degli alunni dal complesso scolastico.

Chiediamo agli enti locali:

- di progettare e realizzare **un nuovo collegamento tra strada pedemontana e SP 467** che possa liberare i centri abitati di Pratissolo e Bosco dal traffico veicolare.
- che **il progetto sia illustrato e discusso con i cittadini**, fermo restando che spetta all'autorità pubblica operare una scelta rivolta all'interesse comune.

Nell'immediato, chiediamo:

- che siano presi provvedimenti, dopo il confronto con i cittadini, per la **messa in sicurezza di via delle Scuole e SP 467** e la **riduzione della velocità dei veicoli in transito.**
- che sia **favorita concretamente la "mobilità sostenibile" ed ecologica**, sia nei nuovi progetti che valorizzando e rendendo utilizzabili a ciclisti e pedoni i vecchi percorsi alternativi già esistenti.

COMITATO PRATISSOLO-BOSCO CONTRO IL TRAFFICO

Un osservatorio permanente dei cittadini di Pratissolo e Bosco per la sicurezza stradale, ciclo-pedonale e contro l'aumento del traffico stradale.

comitatopratisolobosco@gmail.com

	Nome	Indirizzo	Firma
1			
2			
3			
4			
5			