

## QUADRO CONOSCITIVO

Relazione illustrativa

dicembre 2012

# INDICE

<b>Sommario</b>	4
<b>capitolo 1 _ “struttura territoriale”</b>	5
1.1 _ “inquadramento generale”	5
1.2 _ “caratteristiche e dinamiche demografiche”	11
1.3 _ “caratteristiche e dinamiche occupazionali”	17
1.4 _ “localizzazione servizi e poli d’attrazione”	19
1.4.1 _ “servizi educativi”	21
1.4.2 _ “servizi sportivi e ricreativi”	22
1.4.3 _ “attrezzature di interesse collettivo”	24
<b>capitolo 2 _ “domanda di mobilità”</b>	26
2.1 _ “parco veicolare per categoria di veicolo”	27
2.2 _ “spostamenti giornalieri”	29
2.3 _ “ripartizione modale degli spostamenti”	38
2.4 _ “motivo degli spostamenti”	40
2.5 _ “domanda di mobilità per le merci”	44
2.5.1 _ “analisi dei flussi nel territorio provinciale”	45
2.5.2 _ “analisi dei flussi del distretto ceramico”	48
2.6 _ “assetti del traffico”	53
2.6.1 _ “scenario base”	56
2.6.2 _ “scenario zero”	64
2.6.3 _ “rilievi di traffico 2012”	71
2.6.4 _ “considerazioni sulle variazioni del modello territoriale”	78
<b>capitolo 3 _ “offerta infrastrutturale”</b>	83
3.1 _ “quadro evolutivo”	84
3.2 _ “sosta”	85
3.2.1 _ “indagine sulla sosta”	86
3.2.2 _ “tipologia di occupazione delle aree di sosta”	92
3.2.3 _ “sintesi riepilogativa di offerta e occupazione delle aree di sosta”	99
3.2.3.1 _ “sintesi offerta e occupazione zona 1”	100
3.2.3.2 _ “sintesi offerta e occupazione zona 2”	109
3.2.3.3 _ “sintesi offerta e occupazione zona 3”	115
3.2.3.4 _ “sintesi offerta e occupazione zona 4”	119

3.3 _ “percorsi ciclopedonali”	122
3.4 _ “rete dei servizi di trasporto pubblico”	122
3.4.1 _ “servizio di trasporto ferroviario”	123
3.4.2 _ “servizio di trasporto pubblico automobilistico”	125
3.4.3 _ “offerta logistica”	133
<b>capitolo 4 _ “incidentalità”</b>	<b>141</b>
4.1 _ “localizzazione degli incidenti stradali”	143
4.2 _ “riepilogo dati incidentalità”	148
<b>capitolo 5 _ “caratteristiche e criticità del contesto locale”</b>	<b>151</b>
5.1 _ “le relazioni di accesso e di attraversamento delle aree urbane”	151
5.2 _ “la riqualificazione ambientale e la protezione dal traffico”	153
5.3 _ “la ciclopedonalità”	154
5.4 _ “i parcheggi e la disciplina della sosta”	155
5.5 _ “l’offerta di trasporto pubblico”	156
5.6 _ “la sicurezza stradale”	157
5.7 _ “l’inquinamento atmosferico ed acustico”	159

## INDICE DELLE TAVOLE

1. Rete stradale sovralocale
2. Rete stradale comunale
3. Localizzazione delle aree di sosta
4. Rete del trasporto pubblico
5. Struttura urbana
6. Localizzazione dei servizi e dei poli d'attrazione
7. Riclassificazione funzionale della rete stradale
8. Accessibilità
9. Itinerari ciclopedonali sovra comunali
10. Carta dei percorsi ciclopedonali (relazione con la struttura urbana)
11. Carta dei percorsi ciclopedonali (relazione con risorse ambientali e storico-culturali)
12. Localizzazione degli incidenti
13. Documento preliminare dei temi e delle criticità (rete del trasporto pubblico e individuale)
14. Documento preliminare dei temi e delle criticità : mobilità ciclopedonale e trasporto pubblico (connessioni ciclopedonali, percorsi casa-lavoro-servizi)
15. Documento preliminare dei temi e delle criticità : mobilità ciclopedonale e trasporto pubblico (itinerari ciclopedonali, itinerari del tempo libero)

## SOMMARIO

Il quadro conoscitivo è articolato in 5 capitoli e in 15 tavole.

Nel dettaglio, il capitolo 1\_“struttura territoriale” restituisce una lettura della struttura territoriale dal punto di vista demografico, economico e della localizzazione dei servizi e dei poli di attrazione (tavole 5 e 6).

Lo scenario territoriale è stato ricostruito sulla base degli strumenti di pianificazione territoriale (PRG, Documento Preliminare del PSC).

Il capitolo 2\_“domanda di mobilità” descrive la domanda di mobilità quantificata e individuata nelle sue caratteristiche (origini e destinazione degli spostamenti, ripartizione modale, motivi dello spostamento) acquisite tramite la messa a sistema di dati sugli spostamenti e parco veicoli censiti dall'ISTAT e le rilevazioni sul traffico acquisite ed elaborate in sinergia con uffici tecnici della Provincia di Reggio Emilia.

L'offerta di servizi e infrastrutture di trasporto è descritta nel capitolo 3\_“offerta infrastrutturale”.

La rete stradale (tavole 1, 2, 7), il sistema dei parcheggi (tavole 3 e 8), i percorsi ciclopeditoni (tavole 9, 10 e 11), il trasporto pubblico ferroviario e su gomma (tavola 4) sono restituiti considerando l'assetto attuale e l'evoluzione di breve periodo.

L'incidentalità stradale generata dalle attività di trasporto è affrontata nel capitolo 4\_“incidentalità” (tavola 12).

Il capitolo 5\_“caratteristiche e criticità del contesto locale” contiene l'individuazione della principale criticità e temi rilevanti elaborata sulla base dell'analisi ragionata dello stato di fatto del rapporto fra la domanda e l'offerta di trasporto.

## 1. STRUTTURA TERRITORIALE

-

### 1.1 INQUADRAMENTO GENERALE

Il capitolo presenta una descrizione sintetica della struttura insediativa del comune di Casalgrande.

L'analisi si fonda sulle informazioni messe a disposizione dall'Amministrazione Comunale ed ha lo scopo di descrivere le interazioni tra la struttura territoriale ed il sistema della mobilità.

Per la descrizione della struttura territoriale a scala comunale sono stati analizzati in particolare le seguenti fonti:

- il Piano Regolatore Generale vigente, e le sue successive varianti approvate;
- il Quadro Conoscitivo del futuro PSC del Comune di Casalgrande;
- i Censimenti ISTAT della Popolazione e dell'Industria e Servizi.

Le informazioni acquisite permettono una rappresentazione della struttura insediativa, demografica e occupazionale. Inoltre, tenuto conto della natura dello strumento di pianificazione, sono analizzate e restituite nella Tavola 5 la dimensione spaziale e quindi la localizzazione sul territorio delle residenze, delle attività produttive e di servizio.

#### **Descrizione sintetica della struttura insediativa del comune di Casalgrande**

Il Comune di Casalgrande è situato al confine Sud Est della Provincia di Reggio Emilia, lungo il fiume Secchia, ed è compreso tra i territori di Rubiera, Formigine, Sassuolo, Castellarano, Scandiano, Reggio Emilia.

La forte vocazione produttiva (distretto ceramico) e la non consolidata matrice urbana storica dell'abitato (più marcata nei vicini centri di Sassuolo e Scandiano) ha generato sul territorio comunale una struttura urbana continua sugli assi stradali principali (ss 467 e sp 51), caratterizzata da un alternarsi continuo di porzioni residenziali e



produttive.

La centralità economica e contemporanea del distretto ceramico ha determinato il consolidarsi di una struttura urbana lineare comprendente i comuni di Scandiano, Casalgrande, Castellarano, Sassuolo, Fiorano e Maranello, che totalizza una popolazione di circa 134 mila abitanti che si innesta per struttura e competitività nella gerarchia territoriale al pari delle città di Reggio Emilia (circa 168 mila) e Modena (circa 185 mila) tanto da poter parlare di “città Pedemontana” lineare.

Casalgrande risulta suddiviso in 8 frazioni:

**CASALGRANDE CENTRO (Boglioni)**

**CASALGRANDE ALTO**

**DINAZZANO**

**SALVATERRA**

**SAN ANTONINO**

**SAN DONNINO DI LIGURIA**

**VEGGIA**

**VILLALUNGA**

## **CASALGRANDE CENTRO (Boglioni)**

### Notizie storiche

L'origine del nucleo di Boglioni risale al XVI secolo. L'impianto urbano si è sviluppato probabilmente attorno ad un mulino edificato nel 1474 lungo il Canale di Reggio ed oggi non più esistente. Tale opera idraulica, realizzata per condurre le acque del fiume Secchia verso la città di Reggio, risale all'epoca romana. Nel 1633 è tra le ville dipendenti di Casalgrande, di cui seguì le sorti (fonte: QC del PSC di Casalgrande).

### Struttura contemporanea

Il centro storico si sviluppa intorno alle vie Canale e A. Moro. L'assetto di Casalgrande è fortemente condizionato dalla presenza della linea ferroviaria Reggio E. – Sassuolo che condiziona sempre più l'area urbana a monte e a valle della suddetta linea.

Viale Gramsci è il viale della stazione lungo il quale si attestano i principali servizi scolastici: il ruolo di tale asse sta diminuendo a favore di via Cavour.

Dalle vie A. Moro e Gramsci si diramano via Canale e via Garibaldi che costituiscono le direttrici di sviluppo est e ovest dell'abitato caratterizzati

dalla presenza e concentrazione di impianti sportivi (ovest) e parco pubblico (est) in un tessuto prevalentemente residenziale.

Tra la linea ferroviaria e la statale 467r si individua una fascia caratterizzata in tre ambiti: a ovest prevale la funzione artigianale-commerciale, al centro residenziale, a est produttivo in trasformazione (cfr. tavola 5).

## **CASALGRANDE ALTO**

### Notizie storiche

Il nucleo di Casalgrande Alto venne edificato lungo la strada Statutaria; tale percorso pedecollinare ha origini pre-romane e rivestì un ruolo strategico in età medievale a difesa degli accessi alle valli appenniniche. Lungo il suo tracciato furono edificati, infatti, numerosi castelli, specialmente sotto il dominio dei Canossa, tra cui vengono menzionati, all'interno del territorio comunale, quelli di Casalgrande e di Dinazzano.

Tra il XVI ed il XVIII secolo si viene a formare gran parte del patrimonio edilizio oggi visibile. Oltre agli edifici unifamiliari e ai complessi edilizi nelle tipologie a corte, è soprattutto l'articolato sistema delle ville che fiorisce nella fascia pedecollinare a connotare i caratteri salienti di questo paesaggio (fonte: QC del PSC di Casalgrande).

### Struttura contemporanea

Casalgrande Alto, diviso da Casalgrande Centro dalla statale 467r, si struttura su due direttrici principali: quella storica di via Statutaria dove troviamo le costruzioni più antiche; quella moderna di via Liberazione, prosecuzione di via A. Moro, caratterizzata dall'alternanza di strutture residenziali a est e insediamenti produttivi in dismissione e trasformazione a ovest (cfr. tavola 5).

## **DINAZZANO**

### Notizie storiche

Dinazzano fu in passato centro di una certa importanza, ma con il passare degli anni e con il cambiamento dell'economia ha mutato la propria fisionomia, perdendo il carattere di paese dedito quasi esclusivamente all'agricoltura.

Dinazzano rimase costituito come Comune fino alla Restaurazione Estense, quando fu aggregato a Scandiano. Nel 1860 entrò a far parte del ricostituito Comune di Casalgrande (fonte: QC del PSC di Casalgrande).



### Struttura contemporanea

Attualmente la frazione di Dinazzano si struttura secondo due parti nettamente opposte per forma del territorio, densità urbana e funzioni insediate. L'elemento che fa da confine tra questi due sistemi è la SS467 che con il suo tracciato delimita innanzitutto a sud la pregiata zona di prima collina, con bassa densità degli insediamenti, dove si trovano tutte le presenze storiche di Dinazzano, tra cui spicca il complesso della chiesa di S. Maria del Piano e la torre del castello del XII Sec.

A nord della SS467 abbiamo invece, in unica soluzione di densa continuità costruttiva, la successione di insediamento residenziale, insediamento artigianale e produttivo, e non da ultimo l'infrastruttura logistica più importante del comune, lo scalo ferroviario.

La frazione, così nettamente divisa, non possiede spazi pubblici organizzati secondo una centralità di identità appropriata (cfr. tavola 5).

## **SALVATERRA**

### Notizie storiche

Il nucleo di Salvaterra venne edificato lungo la Strada Maestra che da Arceto, parallelamente a via Statuaria, proseguiva oltre il fiume Secchia al centro di Magreta nel Modenese. Lungo questo percorso detto "il Carrozzo" sorsero diversi Castelli quali quelli di Arceto e Salvaterra. All'altezza del nucleo di Salvaterra il collegamento trasversale descritto si innestava con una direttrice longitudinale che lo metteva in comunicazione con la fascia collinare.

Nel XII secolo è ascrivibile l'edificazione del Castello che inizialmente appartenne al Comune di Reggio; questo caposaldo venne realizzato a difesa dei principali centri della pianura così come, tra gli altri, i castelli di Scandiano, Rubiera, ed Arceto. Dal 1712 restò unita a Scandiano fino al 1860 quando entrò a far parte del Comune di Casalgrande (fonte: QC del PSC di Casalgrande).

### Struttura contemporanea

L'attuale struttura urbana di Salvaterra si struttura attorno a tre assi principali: Via Reverberi, Via Primo Maggio, Via S. Lorenzo.

Il primo contraddistingue la parte di insediamento più antico, il nucleo storico dove si attestano elementi primari quali la chiesa e il castello.

Il secondo costituisce il bordo su cui si è sviluppata la parte moderna di Salvaterra e dove si trovano tutte le strutture sportive e scolastiche, attuale vera centralità di tutto l'abitato.

Terzo asse, Via S. Lorenzo, viale di dimensioni importanti, un tempo percorso di attraversamento Nord-Sud, ora declassato a viale urbano, è stato protagonista dell'importante sviluppo edilizio della frazione negli

ultimi dieci anni. Ad esso, inoltre, fa capo l'insediamento produttivo e artigianale più importante e baricentrico di tutta l'area comunale (cfr. tavola 5).

## **S. ANTONINO**

### Notizie storiche

Il piccolo nucleo di San Antonino venne edificato lungo la direttrice pedemontana; originariamente era spostato più a ridosso dei rilievi collinari rispetto alla posizione che assume oggi. Nel 1860 fu annesso al Comune di Casalgrande (fonte: QC del PSC di Casalgrande).

### Struttura contemporanea

S. Antonino è la frazione, insieme a Veggia, con la struttura urbana più complicata dell'intero territorio comunale. Essa si caratterizza per due condizioni di complessità: una infrastrutturale, trovandosi nel suo centro contemporaneo lo snodo tra le due direttrici stradali della storia recente, la SS467 e l'innesto della SP51 con il collegamento a ponte vecchio; la seconda di tipo funzionale, in quanto questa "X" infrastrutturale divide il territorio urbanizzato in spicchi contrapposti anche per destinazione prevalente, facendo fronteggiare residenza e produttivo su ogni direzione, generando così una commistione di flussi pesanti e leggeri molto problematica (cfr. tavola 5).

## **S. DONNINO**

### Notizie storiche

Il territorio di San Donnino rimase fino al XII secolo distinto in due Comuni: San Donnino e Longoria, finché nel XIV secolo non venne riunificato appearing sotto un'unica denominazione.

Il territorio di San Donnino fu dipendente da Rubiera fino al 1660 quando fu infeudato al conte Francesco Fontana. Estintasi la casata, le tenute tornarono nel 1776 alla "Camera Ducale". Infine subentrarono agli inizi del XIX secolo gli Spalletti. Nel 1860 passò a far parte del Comune di Casalgrande (fonte: QC del PSC di Casalgrande).

### Struttura contemporanea

Il territorio di S. Donnino si caratterizza su tre elementi direttivi. I primi due stradali che sono Via Case Secchia e Via Franceschini, facenti capo alla tenuta Spalletti, vero centro paesaggistico della frazione; terzo elemento direttore è la struttura naturale costituita dal territorio agrario di pianura, dalla tenuta e dal bordo naturale del torrente Tresinaro.

Non da ultimo va segnalata la forte e contrastante presenza di una forte

concentrazione di reti infrastrutturali (elettriche, gasdotti) (cfr. tavola 5).

## **VEGGIA**

### Notizie storiche

Non si sono reperite significative notizie storiche su tale insediamento (fonte: QC del PSC di Casalgrande).

### Struttura contemporanea

Le condizioni urbanistiche di Veggia sono tra le più complesse, insieme a quelle di S. Antonino, poiché anche qui la confluenza di infrastrutture (SS467, SP51, SP486, linea ferroviaria) si complica a causa della presenza del “ponte vecchio” e delle condizioni orografiche dell’alveo che condizionano fortemente gli spazi della frazione, con salti di quota importanti.

Da tutto ciò nascono condizioni urbane di forte congestione, separazione fisica in molti frammenti urbani difficilmente collegabili, sovrapposizioni delle infrastrutture in corrispondenza del ponte, e flussi stradali che rendono molto critica la vivibilità degli spazi pubblici e la loro sicurezza (cfr. tavola 5).

## **VILLALUNGA**

### Notizie storiche

Il nucleo di Villalunga era originariamente raccolto in un’ansa della Strada di Scandiano per la montagna. Nel 1373 il nucleo dipende da Dinazzano e così fino al 1633. Il Comune venne istituito nel 1820 e nel 1860 venne annesso a Casalgrande (fonte: QC del PSC di Casalgrande).

### Struttura contemporanea

La struttura urbana attuale di Villalunga è ben definita e organizzata da tre elementi fondamentali.

Il primo è la SP51 (Via Volta) che costituisce il bordo ovest di tutto il suo edificato.

Il secondo è Via Canale storicamente la spina dorsale di tutto il nucleo residenziale.

Terzo e non ultimo il parco fluviale del Secchia, vero elemento direttore del territorio di Villalunga e grande potenzialità di valorizzazione ambientale della frazione.

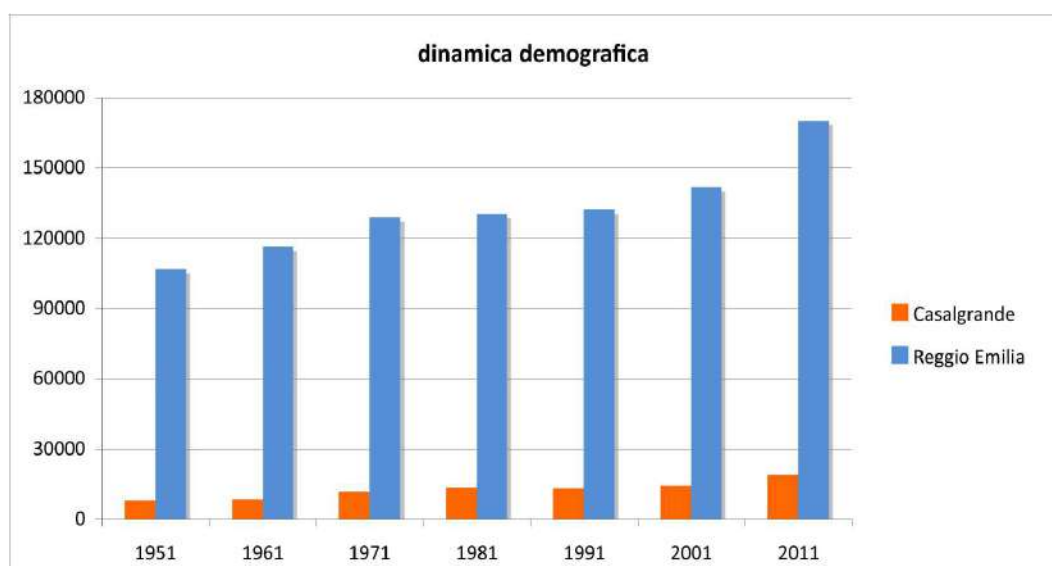
Non va dimenticata la singolarità a sud del nodo viabilistico più importante del Comune che struttura l’innesto verso Sassuolo sul “ponte nuovo” (cfr. tavola 5).

## 1.2. CARATTERISTICHE E DINAMICHE DEMOGRAFICHE

La tabella e il grafico seguenti descrivono l'andamento della popolazione residente a Casalgrande e ne confrontano le variazioni intercensuarie con quelle di Reggio Emilia e l'intera Provincia.

Tab. 2.1 Dinamica demografica di Casalgrande e confronto delle variazioni con Reggio Emilia e la Provincia (DATI 2011)

	1951	1961	var %	1971	var %	1981	var %	1991	var %	2001	var %	2011	var %
Casalgrande	8148	8339	3,08%	11551	38,51%	13382	15,85%	13269	-0,84%	14226	7,21%	18785	32,05%
Reggio Emilia	106726	116445	9,11%	128789	10,60%	130376	1,23%	132030	1,27%	141877	7,46%	170086	19,88%
Totale provincia	390131	379688	-2,68%	392696	3,43%	413396	5,27%	420431	1,70%	453892	7,96%	530343	16,84%



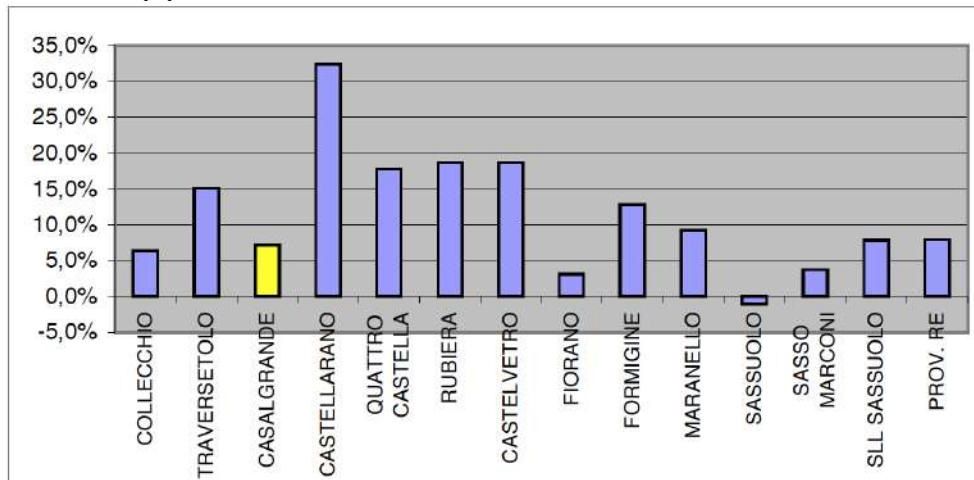
Fonte: ISTAT

L'analisi del processo di sviluppo socio-economico di una realtà territoriale come quella di Casalgrande può trarre importanti elementi di valutazione dal confronto con aree dalle caratteristiche similari:

- Quello più interessante da valutare in tal senso è il Sistema Locale del lavoro di Sassuolo in cui il Comune è inserito da qualche tempo. E' inoltre significativo il confronto con altri Comuni della fascia pedemontana. Osservando la dinamica della popolazione nel

decennio 1991-2001 Casalgrande è in media con i valori di crescita del Sistema Locale del lavoro e della Provincia di Reggio, mentre all'interno del distretto ceramico ha una crescita, non imponente come quelle vissute da Castellarano, Formigine e Rubiera, ma neppure una situazione stagnante come Fiorano e Sassuolo (cfr. relazione socio economica del Quadro Conoscitivo del PSC);

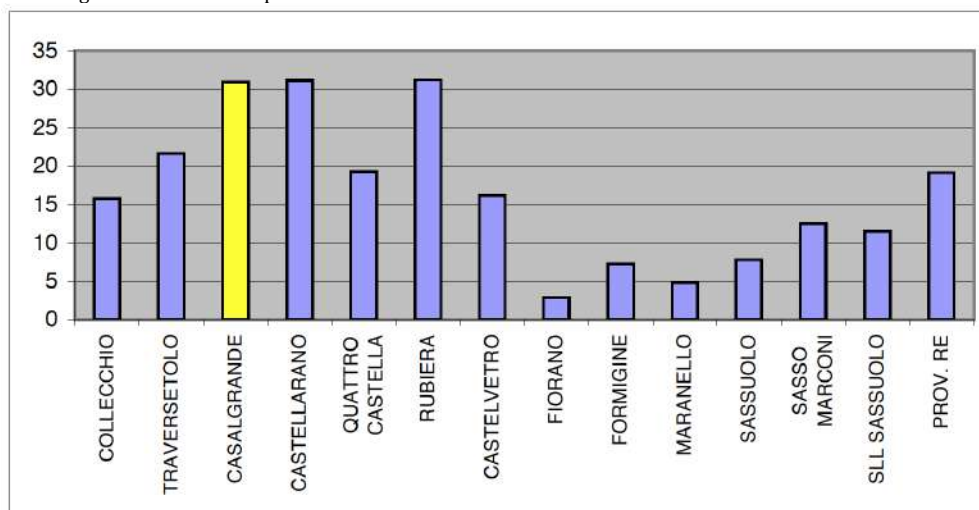
Dinamica della popolazione 1991-2001



Fonte: QC del PSC di Casalgrande (aggiornato a giugno 2012)

- Il saldo migratorio conferma un paese in forte espansione; Castellarano e Rubiera hanno lo stesso livello di immigrazione, per il resto Casalgrande è molto superiore alla media del distretto ceramico. Il distretto ceramico nel quadriennio considerato non ha avuto un'immigrazione intensa come nel periodo precedente, tanto che il dato provinciale di Reggio è maggiore, e questo è spiegabile osservando i saldi migratori dei comuni modenesi del comprensorio, i quali dopo le grandi ondate migratorie di fine ventesimo secolo hanno raggiunto uno stato di saturazione;

Saldo migratorio 2002-2006 per mille residenti



Fonte: QC del PSC di Casalgrande (aggiornato a giugno 2012)

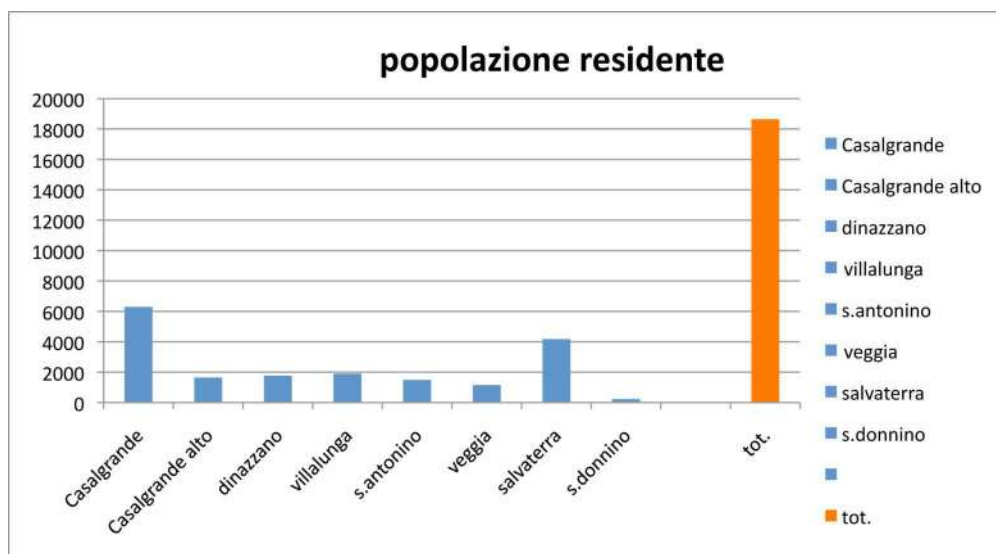
- Dopo il boom insediativo degli anni '60, la popolazione residente nel corso dei decenni successivi ha seguito un costante trend di aumento fatta eccezione per gli anni '80 dove la popolazione si è mantenuta pressoché costante. Tale andamento è di gran lunga più marcato rispetto al Comune di Reggio Emilia, ma soprattutto a livello provinciale, segnalando la forte attrattività e lo sviluppo del territorio del distretto ceramico.

Al 31 dicembre 2009 la popolazione residente nell'area comunale di Casalgrande ammontava a 18.639 abitanti distribuiti nelle 8 frazioni in cui è suddiviso il Comune (tabella 2.2).

TABELLA 2.2 Popolazione residente nel Comune di Casalgrande, per frazione al 31 dicembre 2009

	totale	val. %
Casalgrande	6291	33,8
Casalgrande alto	1643	8,8
dinazzano	1768	9,5
villalunga	1900	10,2
s.antonino	1490	8
veggia	1150	6,2
salvaterra	4172	22,4
s.donnino	225	1,2
<b>tot.</b>	<b>18639</b>	<b>100</b>





Fonte: ISTAT

1. Il processo di continuo aumento della popolazione residente dovrebbe essere contenuto dalle politiche future del PSC che non prevedono incrementi insediativi significativi, se non quelli già compresi nel vigente PRG;
2. Le maggiori quantità sono legate alle trasformazioni del tessuto esistente attraverso la redazione di piani attuativi di "zone di trasformazione" (ZT) rappresentate nella tavola n. 5;
3. Da rimarcare è la dinamica demografica del Comune nell'ultimo decennio dove, ad un confronto con l'andamento provinciale, si può notare come il Comune di Casalgrande sia passato da tassi di crescita sotto la media provinciale a tassi due volte più grandi (vedi tab. 2.3);

TABELLA 2.3 Popolazione negli anni 90-95-00-05-10 e relativi tassi di incremento

	31-12-1990	variaz % 95-90	31-12-1995	variaz % 00-95	31-12-2000	variaz % 05-00	31-12-2005	variaz % 10-05	31-12-2010
Casalgrande	13318	0,05%	13325	4,91%	13979	18,21%	16524	13,68%	18785
Reggio Emilia	131880	2,67%	135406	7,89%	146092	7,73%	157388	8,07%	170086
Tot. Provincia	420234	2,32%	429966	6,06%	456003	8,38%	494203	7,32%	530388

Fonte: ISTAT

- La capacità insediativa teorica stimata dalla nuova manovra del Documento Preliminare di PSC considera un fabbisogno abitativo al 2025 per 1.676 nuove famiglie residenti, a cui l'offerta del piano farà fronte con 2.010 abitazioni provenienti per la maggior parte dalle previsioni esistenti di PRG e dai residui alloggi non occupati;

**TABELLA 2.4 Previsioni insediative PRG e manovra insediativa di PSC**  
(aggiornato a giugno 2012)

		Famiglie 2008	Offerta residua <b>PRG</b>	Previsioni in itinere	Offerta implicita nel patrimonio edilizio esistente	Famiglie 2025
ambito1	Casalgrande centro	3636	834	203	326	4504
	Casalgrande alto					
	Dinazzano					
ambito2	Salvaterra	1643	55	5	43	2035
	S. Donnino					
ambito3	Sant'Antonino	1745	209	156	179	2161
	Veggia					
	Villalunga					
<b>TOTALE</b>		<b>7024</b>	<b>1098</b>	<b>364</b>	<b>548</b>	<b>8700</b>

Fonte: Documento Preliminare del PSC di Casalgrande (aggiornato a giugno 2012)

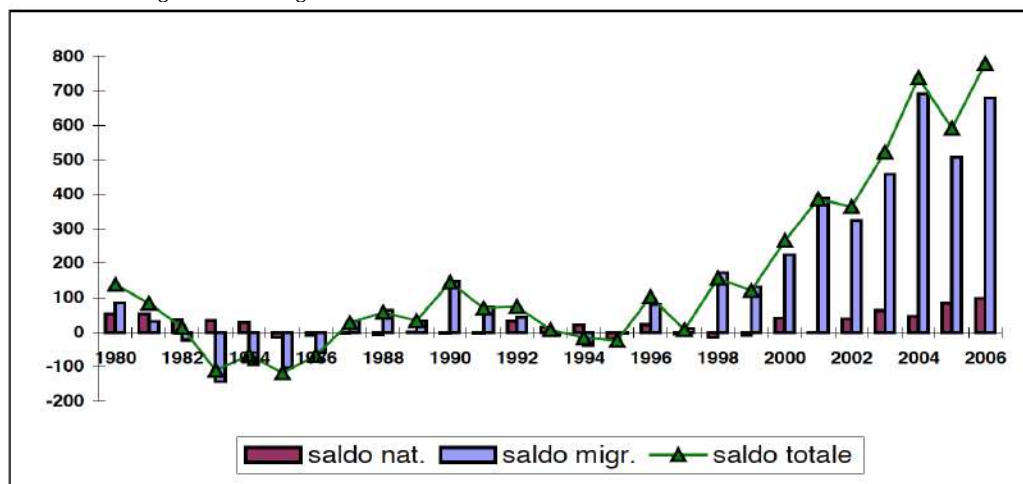
- E' evidente come, grazie alla distribuzione di tale offerta, le frazioni appartenenti agli ambiti 1 e 3 (categorie individuate dal PSC) conosceranno un incremento di residenti significativo mentre l'ambito 2, in special modo Salvaterra, sarà caratterizzato da una sostanziale stabilità demografica;
- le quote più importanti di nuova offerta sono concentrate negli ambiti di trasformazione, con particolare evidenza sulla linea di contatto tra Casalgrande Centro e Casalgrande Alto.

Grazie ai dati e alle elaborazioni generate dal quadro conoscitivo del PSC, si possono estrarre alcune considerazioni sulla dinamica della popolazione nell'ultimo decennio, significative utili al piano generale del traffico:

- dal punto di vista del saldo naturale, Casalgrande ha risentito del calo della natalità tipico dello sviluppo culturale dell'Italia Settentrionale, tanto da destare preoccupazioni negli anni '90 circa la sostenibilità futura del ricambio generazionale. La crescita della

popolazione, come evidenziato nella tabella 2.1, è imputabile principalmente al fenomeno migratorio, che costituisce la quota più rilevante dell'incremento totale;

Movimento anagrafico di Casalgrande. Periodo 1980-2006



Fonte: QC del PSC si Casalgrande (aggiornato a giugno 2012)

- l'analisi della popolazione sotto il profilo della composizione per età ci segnala come il Comune sia giovane se paragonato all'ambiente provinciale. A supporto di tale affermazione si segnala il valore dell'indice di vecchiaia che risulta pari a 105 nel 2006 mentre la media provinciale si attesta a 139. Tale fenomeno evidenzia la singolare situazione demografica del Comune in cui l'immigrazione sta compensando l'invecchiamento della popolazione già ivi residente;
- la quota di stranieri è sotto la media provinciale e regionale: pur tenendo conto che la Provincia di Reggio Emilia, con il 7,8 % di popolazione residente straniera, si attesti tra le percentuali più alte in Regione, il Comune di Casalgrande registra una presenza straniera inferiore al 5,5 %, di gran lunga inferiore anche al valore regionale del 6,2 %;
- dai punti precedenti si trae la conclusione significativa per il Comune di Casalgrande che i suoi saldi migratori sono dovuti in larga parte a immigrazioni interne, ossia di spostamenti da un Comune all'altro.

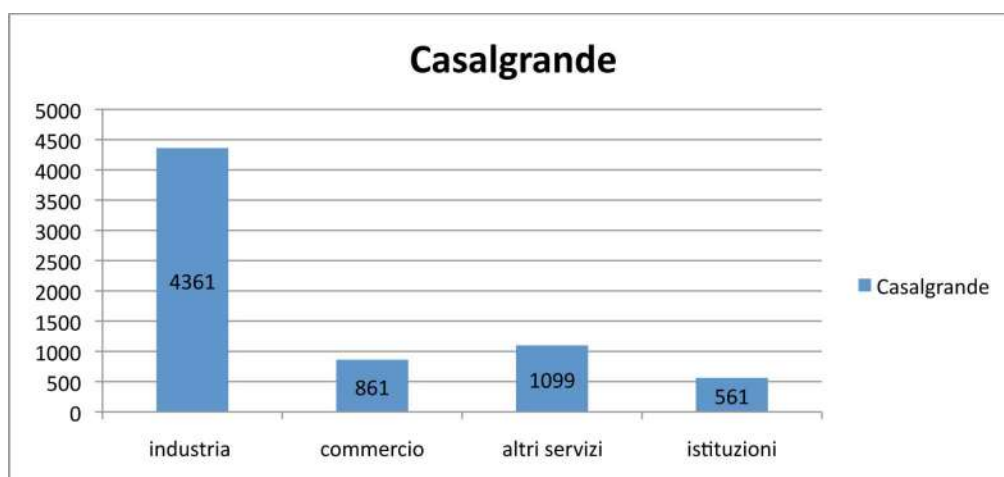
## 1.3 CARATTERISTICHE E DINAMICHE OCCUPAZIONALI

Le caratteristiche e le dinamiche occupazionali sono state analizzate prendendo in considerazione l'andamento degli addetti per settore di attività e il tasso di disoccupazione rilevati dai censimenti ISTAT 2001 e dal quadro conoscitivo del PSC (relazione socio economica, dati disponibili aggiornati a giugno 2012).

Il confronto tra il Comune di Casalgrande, il comune capoluogo di Provincia e l'intera Provincia, ci fornisce il confronto dei dati riportati in tabella 3.1

TABELLA 3.1 addetti per settore di attività economica e comune- Censimento 2001

	industria	commercio	altri servizi	istituzioni
Casalgrande	4361	861	1099	561
Reggio Emilia	22636	12126	19865	12060
Provincia tot	94161	29606	47788	25774



settori	%	addetti
attività industriale	63,37%	4361
attività di servizio	12,51%	861
altre attività di servizio	15,97%	1099
attività amministrative	8,15%	561



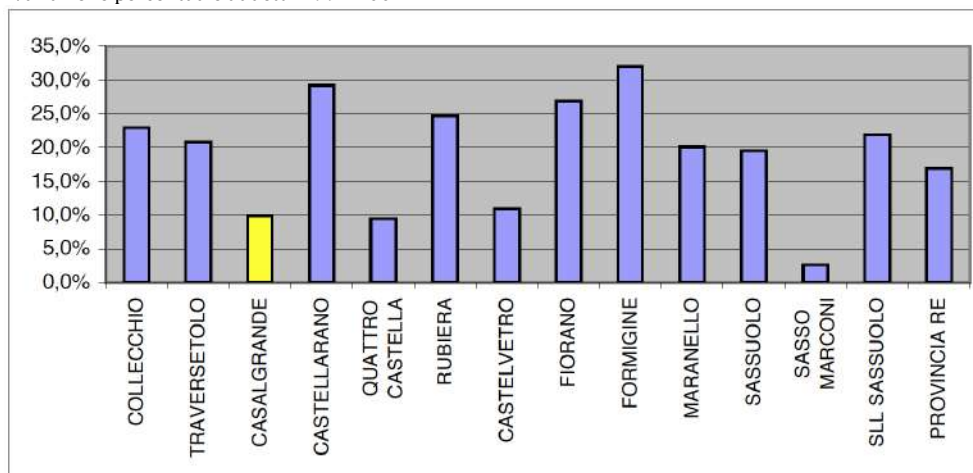
Fonte: ISTAT

I dati confermano come il Comune di Casalgrande sia tuttora caratterizzato da una forte componente di occupati nell'industria con una percentuale che raggiunge il 63%, di gran lunga superiore al 41% di Reggio Emilia e al 47% della Provincia. E' da tenere tuttavia ben presente che il settore industriale era ben più forte nel 1981 con 5.849 addetti e che nel decennio successivo ha subito una flessione del 19%.

Risultano altresì deboli i settori del commercio e servizi, con percentuali rispetto al totale pari al 12 e 16%.

Il Comune di Casalgrande assorbe poco più di 6.800 addetti (2001). Attraverso il confronto con i Comuni del distretto ceramico si hanno alcuni riscontri positivi.

Variazione percentuale addetti 1991-2001



Fonte: QC del PSC si Casalgrande (aggiornato a giugno 2012)

L'area osservata, infatti, presenta un tasso di disoccupazione pari al 2,9%. I Comuni appartenenti al distretto presentano tutti piena occupazione con le eccezioni di Sassuolo e Fiorano al 4%. La variazione degli addetti nel periodo 1991-2001 indica che la crescita nel Comune di Casalgrande non è stata molto forte rispetto agli altri Comuni, infatti Casalgrande si attesta ad un + 10% contro una media del 20%.

L'economia di Casalgrande è basata sul settore secondario con percentuali di popolazione impiegata nel terziario ancora molto inferiori alla media provinciale. Il settore ceramico assorbe più della metà degli addetti del settore manifatturiero. Seguono la fabbricazione meccanica e la lavorazione dei metalli.

## 1.4 LOCALIZZAZIONE SERVIZI E POLI D'ATTRAZIONE

Il paragrafo presenta la localizzazione delle attività di servizio rivolte alla popolazione.

Tali informazioni permettono di riconoscere i poli d'attrazione degli spostamenti la cui accessibilità deve essere tenuta in debita considerazione dal Piano generale del traffico.

Sono state considerate le seguenti categorie di servizi:



- servizi educativi (assistenza all'infanzia, istruzione primaria e secondaria)
- servizi sportivi e ricreativi (verde pubblico, gioco e sport)
- attrezzature d'interesse pubblico (servizi socio assistenziali, uffici comunali, biblioteche, ecc.)

L'evoluzione prevista nella localizzazione dei servizi è stata valutata sulla base delle indicazioni contenute nel PPA 2008 e del Piano Strategico dei Servizi del Documento Preliminare del PSC.

Al fine di rendere evidente la localizzazione qualitativa e quantitativa dei servizi nelle singole frazioni, le informazioni di seguito commentate sono restituite in forma grafica nella tavola n. 6.

Il bilancio attuativo delle aree a servizi previsto dal PRG vigente rileva la realizzazione di quanto a suo tempo programmato:

- istruzione: 66.268 mq attuati (100%)
- attrezzature di interesse comune: 71.409 mq attuati (92%)
- verde e sport: 325.193 mq attuati (71%)
- parcheggi residenziali: 79.583 mq attuati (88%)

A confermare l'ottima attuazione delle aree destinate a servizi è la quantità per abitante rapportata allo standard regionale:

- istruzione: 66.268 mq attuati, pari a 3,7 mq/ab
- attrezzature di interesse comune: 71.409 mq attuati, pari a 4,0 mq/ab
- verde e sport: 325.193 mq attuati, pari a 18,1 mq/ab
- parcheggi residenziali: 79.583 mq attuati, pari a 4,4 mq/ab
- totale aree standard: 542.453 mq attuati, pari a 30,2 mq/ab

In conclusione, si evidenziano gli indirizzi del Documento Preliminare al PSC che, a corredo delle dotazioni sopra citate, segnala l'opportunità di implementarle attraverso:

- realizzazione di un nuovo polo scolastico secondario dotato di attrezzature sportive;
- un nido subordinato alla realizzazione di nuova scuola dell'infanzia a Salvaterra;
- ampliamento della scuola primaria di S. Antonino o suo trasferimento.

Tra le progettualità in corso: realizzazione di una casa protetta per anziani a Casalgrande Alto (64 posti letto).

### 1.4.1. SERVIZI EDUCATIVI

Per l'anno scolastico 2008-2009 (fonte Ufficio Scuole comunale), nel Comune di Casalgrande sono attivi tre asili nido per un totale di 151 iscritti, sei scuole dell'infanzia per 639 iscritti, cinque scuole elementari per un totale di 990 iscritti, e due scuole medie inferiori per 551 studenti.

L'offerta è consistente e ben distribuita:

Tabella 4.1 Localizzazione dei servizi educativi

frazione	Scuola/Localizzazione	Tipologia	Ambito di riferimento
Casalgrande centro	via piccinini via pasolini via pasolini via gramsci via gramsci via garibaldi	nido d'infanzia "Rosina Cremaschi" scuola d'infanzia "Umberto Farri" scuola d'infanzia statale GA2 scuola primaria statale GA3 scuola secondaria di I grado "L. Spallanzani" scuola dell'infanzia statale ZNI.6	Casalgrande - Dinazzano Casalgrande - Dinazzano Casalgrande - Dinazzano Casalgrande - Dinazzano Casalgrande - Dinazzano Casalgrande - Dinazzano
Casalgrande Alto	via castello	Istituto "Santa Dorotea" GA2/GA3	Casalgrande - Dinazzano
Salvaterra	via I maggio via I maggio	Scuola dell'infanzia statale "Enzo Debbi" GA3 scuola d'infanzia "Maria Valentini" GA2	Salvaterra Salvaterra
Villalunga	via marconi via spallanzani	nido d'infanzia "Gianni Rodari" scuola d'infanzia "Colori" GA2	Villalunga-Veggia-S. Antonino Villalunga-Veggia-S. Antonino
Sant'Antonino	via statale via canale	scuola primaria statale GA3 Istituto "Vladimiri Spallanzani" B1	Villalunga-Veggia-S. Antonino Villalunga-Veggia-S. Antonino

Per la scuola dell'infanzia si constata una sufficiente funzionalità attuale. Tuttavia si presume la futura necessità di aumento delle dotazioni a fronte degli incrementi della popolazione.

Le strutture primarie soddisfano parte della domanda dei Comuni contermini, quindi hanno un ruolo territoriale anche nell'aspetto della mobilità.

Si rileva la criticità della "Vladimiro Spallanzani " di S. Antonino per l'accessibilità insufficiente su di una strada ad alto scorrimento.

Le scuole medie sono in buone condizioni, salvo la criticità a Boglioni dove è necessaria la riorganizzazione dell'accessibilità a causa delle modifiche viabilistiche conseguenti alla realizzazione del sottopasso di via Aldo Moro. Anche la media inferiore "Vladimiro Spallanzani" soffre delle condizioni analoghe citate per l'omonima scuola primaria.

Come già segnalato in merito ai servizi educativi, il PSC suggerisce l'opportunità di un nuovo polo scolastico secondario che risulterebbe di importanza rilevante nelle valutazioni di polarità urbane per la mobilità di quartiere.

#### 1.4.2. SERVIZI SPORTIVI E RICREATIVI

A Casalgrande operano diverse società sportive che hanno a disposizione un'ampia dotazione di attrezzature. Dal Bilancio Attuativo del PRG risulta infatti una dotazione di 18,1 mq pro capite di verde attrezzato.

Nella tabella che segue vengono elencati gli impianti sportivi presenti nelle frazioni:

Tabella 4.2 Localizzazione dei servizi sportivi

frazione	Localizzazione	Tipologia	Ambito di riferimento
Casalgrande centro	via santa Rizza via santa Rizza via aosta via gramsci	centro sportivo Palestra comunale di Casalgrande Palazzetto dello sport (Palakeope) Palestra scuola secondaria di I grado	Casalgrande - Dinazzano Casalgrande - Dinazzano Casalgrande - Dinazzano Casalgrande - Dinazzano
Salvaterra	via ligabue via smonto brugnola piazza giolitti	centro sportivo Area sportiva "Parco Secchia" Palestra scuola primaria	Salvaterra Salvaterra Salvaterra
Dinazzano	via falcone	Cooperativa sportiva-ricreativa "La Bugnina"	Casalgrande - Dinazzano
Villalunga	via smonto brugnola	Circolo arcieri "Orione"	Villalunga-Veggia-S. Antonino
Sant'Antonino	strada statale 467 via statale	Palestra scuola primaria Campo sportivo "A. Giacopini"	Villalunga-Veggia-S. Antonino Villalunga-Veggia-S. Antonino
		Campo per tiro con l'arco dell'associazione "Orione"	Casalgrande - Dinazzano

Nel complesso le dotazioni sportive risultano avere condizioni di accessibilità soddisfacenti ad esclusione delle frazioni di S. Antonino, Villalunga e Veggia dove gli impianti sportivi si trovano a fronteggiare condizioni di accessibilità critiche a causa delle strade di scorrimento immediatamente adiacenti.

Anche le dotazioni di parchi e giardini sono ben distribuiti e consistenti.

Tabella 4.3 Localizzazione parchi urbani e spazi per il gioco

frazione	Localizzazione	Denominazione	Superficie mq.	Ambito di riferimento
Casalgrande centro	via Rossellini-ferrovia	Parco "Amarcord"	58.258	Casalgrande - Dinazzano
	via Europa-Berlinguer	Parco "Immagine"	14.707	Casalgrande - Dinazzano
	via Mazzolari	Parco "Snoopy"	1.086	Casalgrande - Dinazzano
Salvaterra	via Giorgione	"Parco di via Giorgione"	1.925	Salvaterra
Dinazzano	via Bellavista	"Parco di via Bellavista"	4.590	Casalgrande - Dinazzano
Veggia	via magellano	Parco "Gorgo"	13.338	Villalunga-Veggia-S. Antonino
Villalunga	via smonto prugnola	Parco "Secchia"	10.817	Villalunga-Veggia-S. Antonino
Sant'Antonino	via Morelli	Parco "Noce"	3.568	Villalunga-Veggia-S. Antonino
	via Battisti	"Parco di via Battisti"	5.301	Villalunga-Veggia-S. Antonino

Una caratteristica importante è la qualità distributiva di questi spazi ed attrezzature che costituiscono identità precise in ogni frazione (cfr. tav. 6):

- Boglioni: si distinguono due concentrazioni diverse: nei quartieri ovest si trovano tutte le attrezzature sportive (calcio, palazzetto dello sport, circolo tennis, bocciodromo, palestra comunale); nei quartieri ad est troviamo invece il parco Amarcord, vera polarità urbana verde del Comune;
- Casalgrande Alto: al di là delle scarse dotazioni in capo alla frazione, è opportuno segnalare la presenza del Parco Naturale di tutela naturalistica facente capo alla struttura del Quagliodromo che adeguatamente attrezzato dal punto di vista dell'accessibilità andrebbe a valorizzare la vocazione ambientale degli spazi verdi della frazione;
- Salvaterra: la struttura sportiva e il parco a ridosso della scuola sono il vero spazio pubblico centrale della parte moderna dell'insediamento della frazione;
- Villalunga, Veggia: il parco Secchia è il tema sportivo ambientale che caratterizza e identifica le dotazioni e le specificità degli spazi attrezzati di queste due frazioni;

### 1.4.3. ATTREZZATURE DI INTERESSE COLLETTIVO

La dotazione di attrezzature di interesse collettivo di Casalgrande comprendono:

- un teatro auditorium
- due cinema
- una sala espositiva
- sei centri associativi
- un centro comunale
- una biblioteca comunale
- il castello di Casalgrande
- due case protette
- due centri diurni per anziani
- due centri riabilitativi
- due presidi sanitari

Tabella 4.4. Localizzazione delle dotazioni di interesse collettivo

frazione	Localizzazione	Tipologia	Ambito di riferimento
Casalgrande centro	piazza ruffilli via santa rizza via canale via mazzini via Cavour via C. Marx	Centro Culturale Polivalente Centro polivalente comunale Cinema "Nuovo Roma" Centro di riciclaggio creativo "Babilonia" Consultorio familiare Consultorio pediatrico e poliambulatorio	Casalgrande - Dinazzano Casalgrande - Dinazzano Casalgrande - Dinazzano Casalgrande - Dinazzano Casalgrande - Dinazzano Casalgrande - Dinazzano
Casalgrande Alto	via castello via liberazione via statutaria via castello via statutaria via castello	Sale comunali del Castello Università del tempo libero "Casa famiglia Mattioli-Garavini" Centro polifunzionale anziani "Monte Hermon" Centro residenziale "Querce di Mambre" Centro diurno "L'isola felice"	Casalgrande - Dinazzano Casalgrande - Dinazzano Casalgrande - Dinazzano Casalgrande - Dinazzano Casalgrande - Dinazzano Casalgrande - Dinazzano
Salvaterra	via ligabue via I Maggio	Centro civico Centro diurno "L'isola felice"	Salvaterra Salvaterra
Dinazzano	via falcone	Circolo musicale "Red House"	Casalgrande - Dinazzano
Sant'Antonino	via del bosco	Associazione Ricreativa e Parco Pubblico	Villalunga-Veggia-S. Antonino
Veggia	piazza matteotti	Cinema "Perla"	Villalunga-Veggia-S. Antonino

La distribuzione spaziale di queste attrezzature è fortemente polarizzata nel capoluogo per quanto riguarda i servizi socio-culturali. Più distribuito è il sistema delle strutture socio-sanitarie.

Attualmente sono in corso di definizione le progettazioni per:

- la nuova caserma dei Carabinieri all'incrocio tra via Berlinguer e via Botte a Casalgrande Centro;
- il centro socio-sanitario di valore comprensoriale su via Marx;
- la trasformazione in centro civico della scuola elementare di Villalunga.

In conclusione si rileva sotto l'aspetto della mobilità una forte polarizzazione dei centri di Boglioni e Salvaterra rispetto alle frazioni di Casalgrande Alto, Dinazzano, S. Antonino, Villalunga e Veggia per concentrazione di servizi.

D'altro canto si riscontrano diffuse criticità di accessibilità ciclopedonale alle varie attrezzature sia su percorsi interni all'abitato che esterni, con il caso più eclatante della frazione di S. Antonino, dove le strutture di servizio si trovano separate l'una dall'altra da direttrici ad alto traffico veicolare.



## **2. DOMANDA DI MOBILITA'**

La domanda di mobilità attratta e generata dal Comune di Casalgrande è stimata sulla base delle informazioni acquisite tramite la messa a sistema di dati sugli spostamenti e parco veicoli censiti dall'ISTAT (dati disponibili aggiornati a giugno 2012) e le rilevazioni sul traffico acquisite dal Centro di Elaborazione sul traffico di competenza della Provincia di Reggio Emilia e dai dati rilevati mediante uno studio dei flussi effettuato nel marzo del 2012.

I paragrafi che seguono mettono a sistema tali dati per ottenere una valutazione qualitativa e quantitativa delle condizioni attuali della domanda di mobilità a Casalgrande.

## 2.1. PARCO VEICOLARE PER CATEGORIA DI VEICOLO

All'anno 2007 (dati ACI disponibili a giugno 2012) il censimento del parco veicolare della Provincia di Reggio Emilia classifica il Comune di Casalgrande con un parco di 14.995 veicoli totali di cui 11.157 autovetture, 1.482 autocarri, 1.701 motocicli, 320 altri veicoli e 335 rimorchi e semirimorchi (cfr. tabella 5.0)

Tabella 5.0 parco veicolare anno 2007

Comune	Anno 2007					Totale
	Autovetture	Autocarri	Motocicli e motoveicoli	Altri veicoli	Rimorchi e semirimorchi	
Albinea	5.307	613	974	145	116	7.155
Bagnolo In Piano	5.373	578	698	174	185	7.008
Baiso	2.221	325	271	63	73	2.953
Bibbiano	5.854	843	936	188	190	8.011
Boretto	3.034	386	353	78	114	3.965
Brescello	3.742	518	489	87	202	5.038
Busana	735	141	114	33	12	1.035
Cadelbosco Di Sopra	5.915	862	811	169	130	7.887
Campagnola	3.169	447	376	96	93	4.181
Emilia	2.965	322	353	75	50	3.765
Campegine	2.853	474	403	71	56	3.857
Carpineti	11.157	1.482	1.701	320	335	14.995
Casalgrande	2.813	409	428	64	27	3.741
Casina	8.929	1.285	1.420	216	327	12.177
Castellarano	5.124	801	594	152	137	6.808
Castelnovo Di Sotto	6.672	1.089	941	227	178	9.107
Castelnovo	5.892	1.386	901	258	144	8.581
Ne' Monti	2.312	397	385	52	46	3.192
Cavriago	512	144	93	35	23	807
Canossa	14.438	1.788	2.050	391	497	19.164
Collagna	3.384	366	544	76	128	4.498
Correggio	3.714	553	487	78	70	4.902
Fabbrico	4.098	667	411	140	189	5.505
Gattatico	8.848	990	1.025	164	308	11.335
Gualtieri	543	120	86	17	4	770
Guastalla	5.147	672	610	146	233	6.808
Ligonchio	6.078	820	914	188	184	8.184
Luzzara	8.180	1.000	962	217	260	10.619
Montecchio	4.413	657	480	166	115	5.831
Emilia	7.822	1.003	1.437	155	176	10.593
Novellara	804	179	129	35	55	1.202
Poviglio	5.440	738	595	157	169	7.099
Quattro Castella	104.119	14.774	16.138	2.847	2.641	140.519
Ramiseto	3.424	600	482	123	170	4.799
Reggio	2.129	281	267	43	46	2.766
nell'Emilia	8.396	1.038	1.121	238	180	10.973
Rio Saliceto	4.350	593	644	85	119	5.791
Rolo	3.513	556	626	112	90	4.897
Rubiera	6.423	797	836	322	969	9.347
San Martino In Rio	15.140	2.067	2.160	409	437	20.213
San Polo D'Enza	2.822	540	338	93	109	3.902
Sant'Ilario	1.258	231	175	39	31	1.734
D'Enza	2.429	429	467	41	78	3.444
Scandiano	2.187	325	340	34	56	2.942
Toano	2.336	432	274	94	55	3.191
Vetto	50	27	4	3	7	91
Vezzano Sul Crosto	316.064	44.745	45.843	8.916	9.814	425.382
Castello						
Viano						
Villa Minozzo						
Non definito RE						
TOTALE						

Il confronto tra Casalgrande, il Comune capoluogo e l'intera Provincia ci dice che:

- da una prima analisi risulta che il parco veicolare del Comune di Casalgrande è per il 70% circa di autovetture, per il 10% di autocarri e per l'11% di motoveicoli;
- tale parco risulta in linea con i dati percentuali sia del Comune capoluogo che della totalità provinciale, infatti a Reggio Emilia il 74% dei veicoli sono autovetture, il 10% autocarri e l'11% motoveicoli. Per quanto riguarda la Provincia, le autovetture sono il 75%, gli autocarri l'11% così come i motoveicoli;
- di fatto il Comune possiede come l'ambito provinciale un elevato parco veicolare in termini di numero totale. La densità di veicoli rapportata al numero di abitanti risulta altrettanto consistente e per la precisione pari a, nel caso di Casalgrande, 0,83 veicoli per abitante, pari a 0,87 nel caso del Comune di Reggio Emilia e infine pari a 0,82 nel caso dell'intera Provincia;
- una prima questione che probabilmente favorisce lo sviluppo dei dati sopracitati è quella relativa alla accessibilità generale del territorio in questione, infatti (cfr. capitolo 3) la Provincia di Reggio Emilia ma in special modo l'area pedemontana insistente attorno al Comune di Casalgrande è dotata di una infrastrutturazione viaria di alto livello spinta dalla crescente domanda legata allo sviluppo industriale di questi territori;
- questo importante sviluppo economico, a partire dagli anni '60, ha generato una progressiva cultura dell'uso dell'automobile favorita dal continuo miglioramento del tenore di vita supportato da un crescente tasso di occupazione che tutt'oggi si attesta al minimo frizionale.

Queste condizioni di partenza unite ad una sostanziale equivalenza dei dati sugli altri Comuni limitrofi mettono in condizione di poter avere sul territorio una forte componente di mobilità individuale come condizione di partenza dell'elaborazione del Piano Generale del Traffico Urbano.

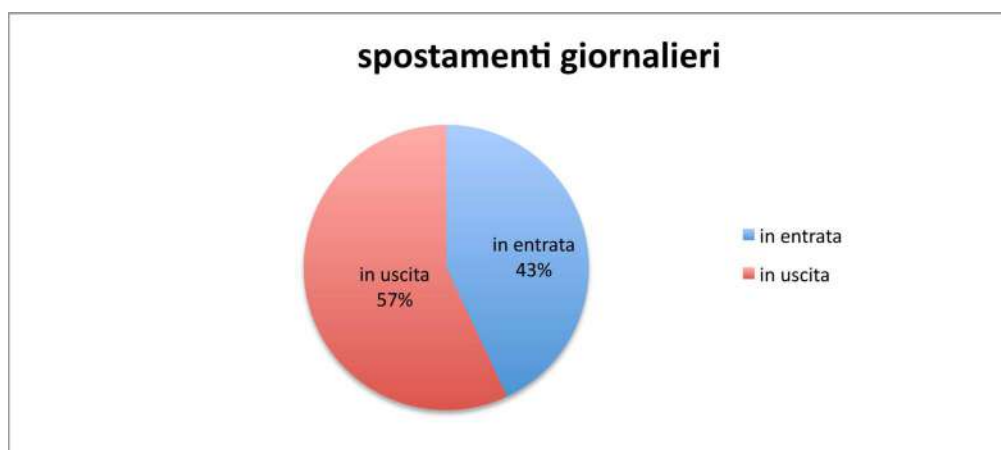
## 2.2 SPOSTAMENTI GIORNALIERI

Nel giorno feriale medio a Casalgrande hanno luogo all'incirca 3.000 spostamenti in entrata e 4.000 in uscita che raffrontati al totale dei movimenti entrata-uscita ci segnalano che il Comune ha un saldo negativo ovvero che ha una bassa capacità attrattiva rispetto ai Comuni contermini verso cui gli spostamenti in uscita sono indirizzati (cfr. tabella 5.1):

Tabella 5.1 Spostamenti giornalieri in entrata e in uscita

Spostamenti			%	
interni (interno/interno)				
in entrata		3067	43%	
in uscita		4026	57%	
<b>Totale</b>		<b>7093</b>	<b>100%</b>	

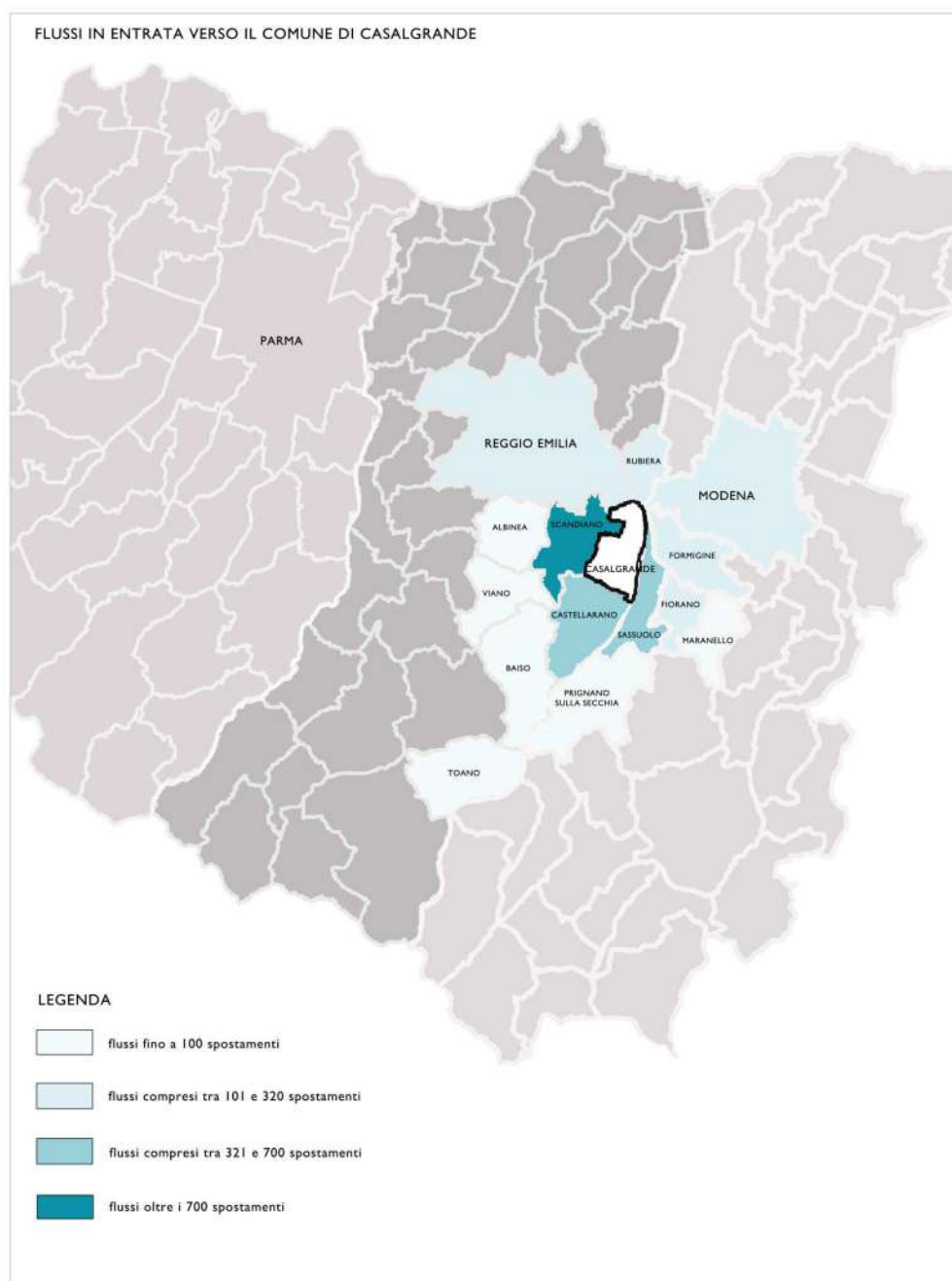
Fonte: ISTAT



Da un'analisi disaggregata dei dati sugli spostamenti si individuano alcuni elementi di interesse:

- tra gli spostamenti attratti vanno segnalati quelli dai Comuni di Castellarano (446), Scandiano (983) e Sassuolo (497) come principali Comuni interessati: emerge come sia la fascia territoriale che corona a sud il Comune di Casalgrande quella maggiormente attratta con punta massima del Comune di Scandiano (cfr. seguente figura flussi in entrata);

Figura flussi in entrata



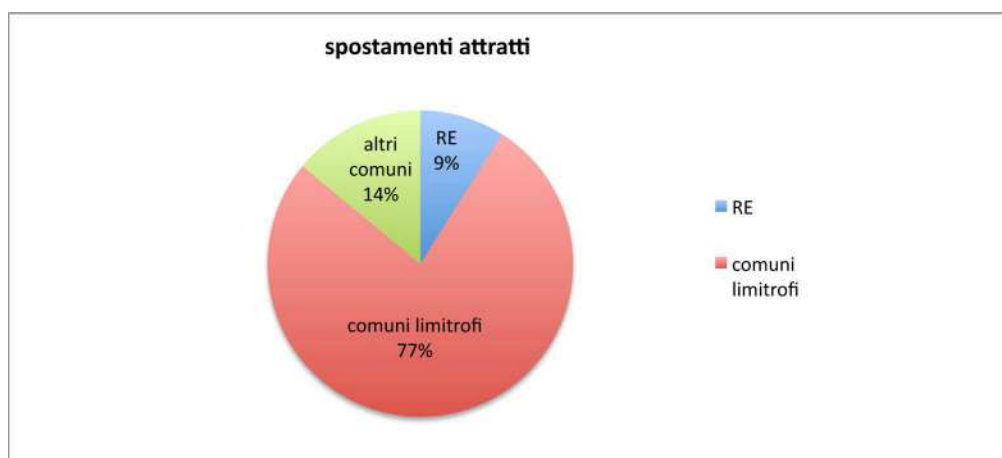
- una seconda fascia di attrazione è costituita dai Comuni a nord di Casalgrande, in particolare Reggio Emilia, Rubiera, Modena, Formigine, Fiorano, che sono interessati da percentuali intermedie

sul totale degli spostamenti generati (cfr. tabella 5.2 e figura flussi in entrata);

Tabella 5.2

Comuni di origine	spostamenti/giorno	%
albinea	57	2%
baiso	55	2%
castellarano	446	14%
RE	271	9%
rubiera	194	6%
scandiano	983	32%
toano	49	2%
viano	49	2%
fiorano	138	4%
formigine	113	4%
maranello	49	2%
MO	133	4%
prignano sulla secchia	33	1%
sassuolo	497	16%
<b>TOTALE</b>	<b>3067</b>	<b>100%</b>

Fonte: ISTAT



- un terzo raggruppamento costituito dai Comuni di Albinea, Viano, Baiso, Prignano, Maranello e Toano, che si può identificare con la fascia montana dell'Appennino a sud di Castellarano, è interessata solo marginalmente dall'attrattività del Comune di Casalgrande con spostamenti dell'ordine di 50 unità;

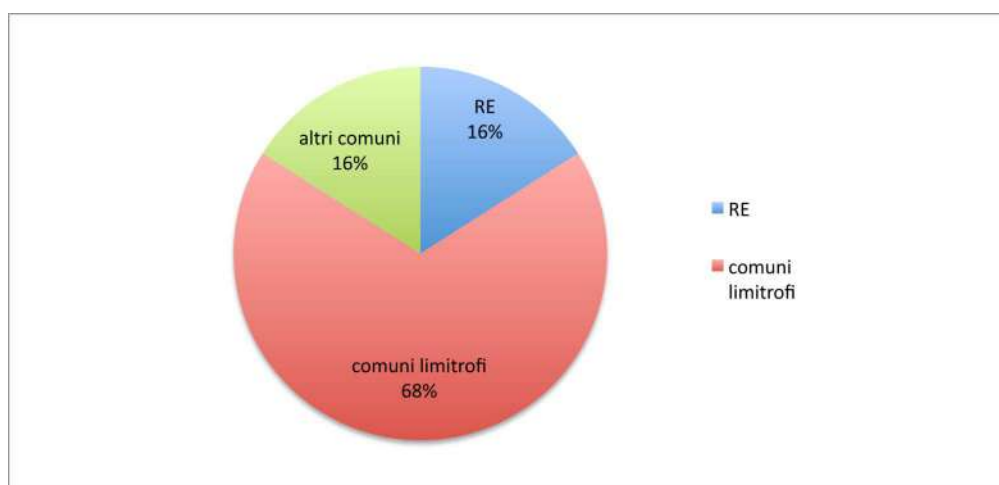


- per quanto riguarda gli spostamenti generati dal Comune di Casalgrande spicca fra tutti il Comune di Sassuolo con 1.158 spostamenti pari al 30% del totale (vedi tabella 5.3);

Tabella 5.3

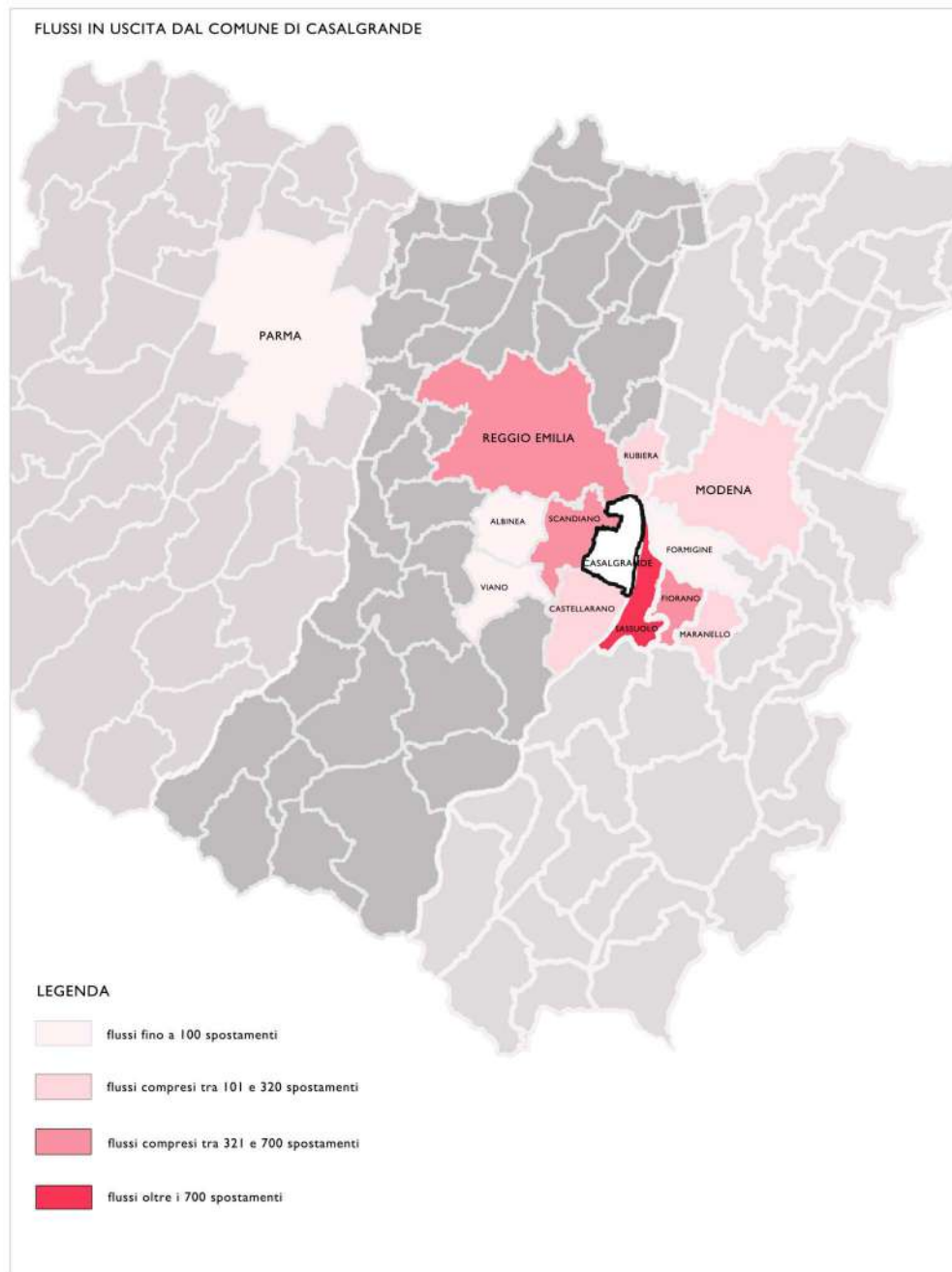
Comuni di origine	spostamenti/giorno	%
PR	36	1%
albinea	27	1%
castellarano	274	7%
RE	638	16%
rubiera	317	8%
scandiano	661	16%
viano	31	1%
fiorano	431	11%
formigine	96	2%
maranello	106	2%
MO	251	6%
sassuolo	1158	29%
<b>TOTALE</b>	<b>4026</b>	<b>100%</b>

Fonte: ISTAT



- insieme a Sassuolo i Comuni maggiormente interessati dagli spostamenti generati dal Comune di Casalgrande sono Scandiano (661), Fiorano (431) e Reggio Emilia (638). E' evidente come, con l'esclusione di Reggio Emilia, sia preponderante l'attrazione dei Comuni del distretto ceramico nei confronti di Casalgrande (cfr. seguente figura flussi in uscita);

Figura flussi in uscita



- un secondo raggruppamento di Comuni attrattori è costituito da Rubiera, Maranello, Castellarano e Modena mentre risultano marginali i Comuni di Albinea, Viano, Formigine, Parma. Quest'ultima, d'altro canto, non compare tra i Comuni interessati da

spostamenti verso Casalgrande, come è evidenziato nell'indagine per gli spostamenti attratti;

Le indagini sul trasporto pubblico in termini di matrice origine-destinazione (cfr. capitolo 3.4.2), comparate con i dati degli spostamenti generati nell'attuale capitolo, ci confermano sia in entrata che in uscita una sostanziale aderenza al comportamento generale degli utenti:

- risulta più marcata la relazione tra Casalgrande e Reggio Emilia, mentre da Casalgrande il trasporto pubblico ha una sua attrattività anche per gli spostamenti brevi su Scandiano e Sassuolo, confermando la stretta relazione dei Comuni di distretto .

Una riflessione va fatta anche sugli scambi con i singoli Comuni interessati dalla matrice di origine/destinazione (cfr. tabella 5.2 e tabella 5.3). Considerando il totale degli spostamenti in origine e in destinazione si evidenzia che:

- Scandiano: è origine del 32% degli spostamenti in entrata a Casalgrande, mentre è destinazione da Casalgrande per solo il 16% dei complessivi. Si rileva quindi un forte sbilanciamento verso Casalgrande quantificabile in una percentuale doppia rispetto al flusso contrario;
- Castellarano: lo stesso comportamento del Comune di Scandiano lo si può trovare anche per Castellarano, dove gli spostamenti che traggono origine da quest'ultimo (14%) sono il doppio di quelli aventi a lui destinazione (7%);
- Rubiera: per questo Comune la percentuale di spostamenti in entrata e in uscita verso e da Casalgrande è sostanzialmente equivalente. Considerando inoltre che risulta bassa la quantità assoluta degli spostamenti, il rapporto tra i due territori si assesta come non significativo nei bilanci complessivi;
- Sassuolo: comportamento diametralmente opposto ai Comuni sopracitati è quello di Sassuolo, che sostanzialmente ribalta il rapporto tra le percentuali degli spostamenti. In particolare risulta destinazione del 29% di tutti gli spostamenti da Casalgrande, mentre risulta origine del solo 16% di tutti gli spostamenti con destinazione Casalgrande;

- Fiorano: dello stesso tenore è il comportamento da e verso Fiorano, infatti è origine del 4% degli spostamenti verso Casalgrande, mentre è destinazione per una percentuale doppia (11%) degli spostamenti da Casalgrande;
- Reggio Emilia: anche il Comune capoluogo di Provincia assume un ruolo paragonabile in percentuale a quelli di Fiorano e Sassuolo. Infatti, pur non essendo Comune del comprensorio ceramico, sistema di maggiore influenza sugli spostamenti di Casalgrande, è in grado di attrarre una percentuale pari al 16% del totale in provenienza da Casalgrande e di generare al contempo una percentuale dimezzata (9%) sul totale degli spostamenti verso Casalgrande.

Ritornando con l'attenzione sugli aggregati dei dati sugli spostamenti attratti e generati da Casalgrande vanno ulteriormente segnalati i seguenti punti:

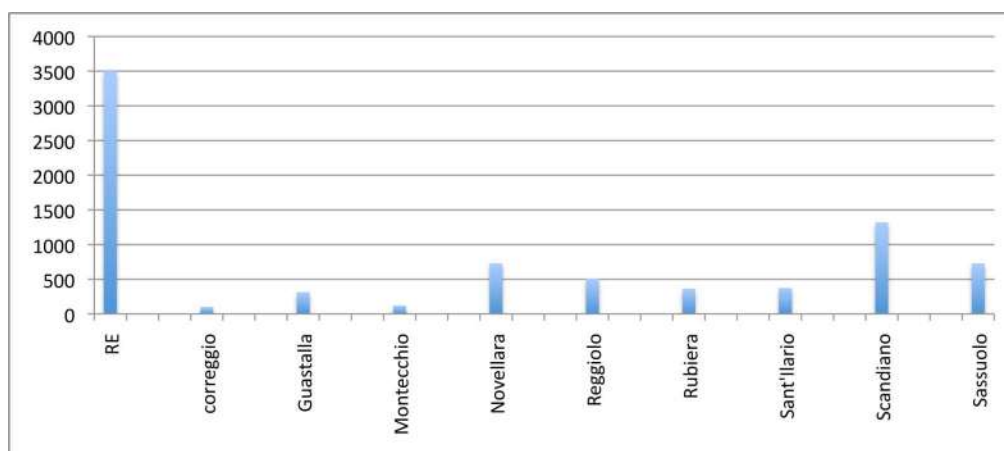
- sommando tutti gli spostamenti attratti da Casalgrande nell'ambito dei soli Comuni ad esso limitrofi si ottiene il 77% sul totale;
- Sommando tutti gli spostamenti generati da Casalgrande nell'ambito dei soli Comuni ad esso limitrofi si ottiene il 68% sul totale;
- Risulta quindi evidente come il distretto ceramico sia fortemente aggregato e denso di interscambi. Fa eccezione il Comune di Reggio Emilia che per il suo peso provinciale e per la sua vicinanza ha un ruolo sugli scambi con Casalgrande equivalente a tutti gli scambi con altri Comuni al di fuori di quelli limitrofi (cfr. tabella 5.2 e tabella 5.3).

In ultima analisi si studiano i rapporti reciproci tra i Comuni più importanti della Provincia di Reggio Emilia in termini di spostamenti in entrata e in uscita.

Questa indagine è volta ad individuare le polarità principali ed ulteriormente precisare le caratteristiche dei flussi in entrata, uscita ed attraversamento sul territorio comunale di Casalgrande.

Tabella 6.0.1 Spostamenti in entrata dei comuni più importanti della Provincia di Reggio Emilia

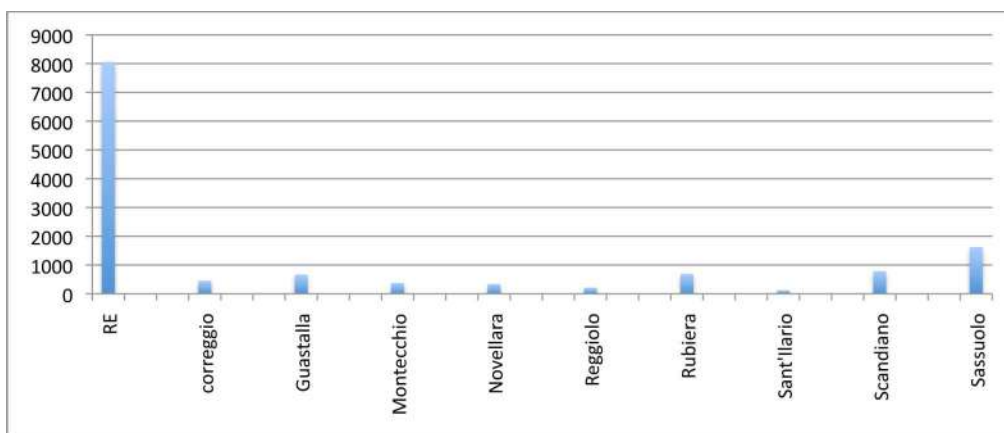
In uscita da	verso										TOTALE
	Casalgrande	Castelnovo	Correggio	Guastalla	Montecchio	Novellara	Reggiolo	Rubiera	Sant'Ilario	Scandiano	
In uscita da <b>RE</b>	271	62	500	78	391	119	32	859	347	841	<b>3500</b>
In uscita da <b>correggio</b>						67		34			<b>101</b>
In uscita da <b>Guastalla</b>			34			152	129				<b>315</b>
In uscita da <b>Montecchio</b>									120		<b>120</b>
In uscita da <b>Novellara</b>			291	354			83				<b>728</b>
In uscita da <b>Reggiolo</b>			80	313		119					<b>512</b>
In uscita da <b>Rubiera</b>			194	49						122	<b>365</b>
In uscita da <b>Sant'Ilario</b>					374						<b>374</b>
In uscita da <b>Scandiano</b>		983						339			<b>1322</b>
In uscita da <b>Sassuolo</b>	497		45					106		80	<b>728</b>



I due poli attrattori degli spostamenti in Provincia di Reggio Emilia rimangono il capoluogo, Sassuolo e a seguire Scandiano.

Tabella 6.0.2 Spostamenti in uscita dai comuni più importanti della Provincia di Reggio Emilia

In entrata a	da	Casalgrande	Castelnovo	Correggio	Guastalla	Montecchio	Novellara	Reggiolo	Rubiera	Sant'Illario	Scandiano	TOTALE
In entrata a <b>RE</b>		638	387	1000	388	671	721	168	1088	756	2240	<b>8057</b>
In entrata a <b>correggio</b>					34		291	80	49			<b>454</b>
In entrata a <b>Guastalla</b>							354	313				<b>667</b>
In entrata a <b>Montecchio</b>										374		<b>374</b>
In entrata a <b>Novellara</b>				67	152			119				<b>338</b>
In entrata a <b>Reggiolo</b>					129		83					<b>212</b>
In entrata a <b>Rubiera</b>			317	34							339	<b>690</b>
In entrata a <b>Sant'Illario</b>						120						<b>120</b>
In entrata a <b>Scandiano</b>			661						122			<b>783</b>
In entrata a <b>Sassuolo</b>				1158					145		317	<b>1620</b>



Le quantità in uscita pongono Sassuolo e Scandiano subito dietro il Comune di Reggio Emilia.

In particolare si può notare che:

- Scandiano è responsabile di spostamenti verso Casalgrande, Rubiera e Sassuolo, e origina così spostamenti in transito sul territorio di Casalgrande sia in direzione est-ovest che nord-sud;

- anche Sassuolo è responsabile di spostamenti inversi ai precedenti su Casalgrande, Rubiera e Scandiano. Questi spostamenti, sommati ai precedenti di Scandiano e a quelli di origine Casalgrande, contribuiscono a confermare la compattezza e densità degli spostamenti del distretto ceramico, in particolar modo sul confine provinciale attestato sull'alveo del Secchia.

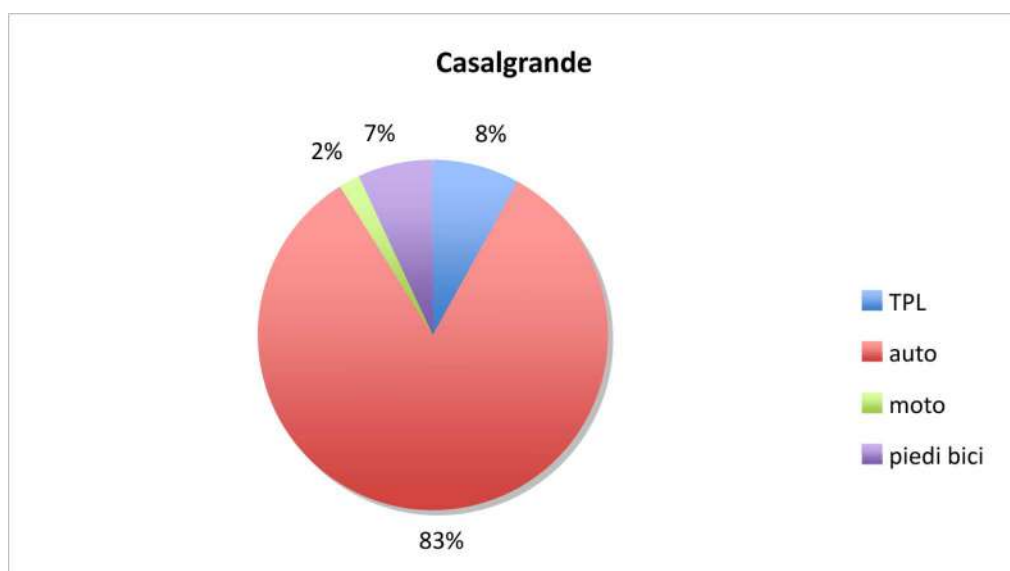
## 2.3 RIPARTIZIONE MODALE DEGLI SPOSTAMENTI

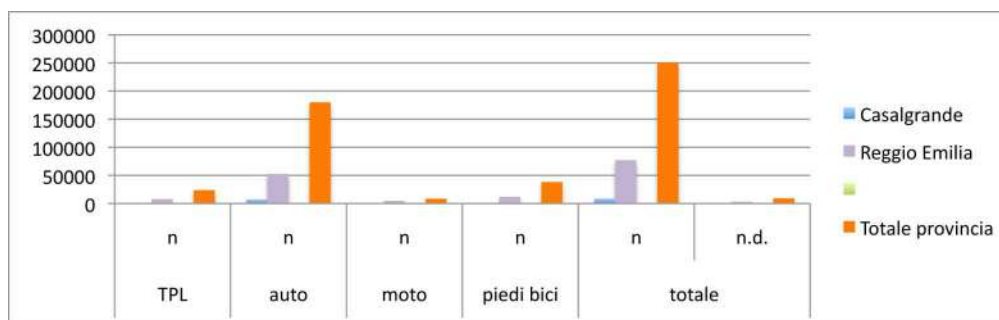
Nel presente paragrafo sarà analizzata la ripartizione modale degli spostamenti ossia con quali mezzi gli utenti si spostano dall'origine alla destinazione.

Nella tabella 6.1 sono riportati i dati relativi a tale indagine riferiti ai Comuni di Casalgrande e Reggio Emilia, nonché il dato sul totale della Provincia di Reggio Emilia.

Tabella 6.1

	TPL		auto		moto		piedi bici		totale		n.d.
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%	
Casalgrande	699	8%	7413	83%	213	2%	656	7%	8981	100%	287
Reggio Emilia	7925	10%	52610	68%	4583	6%	12015	16%	77133	100%	3069
Totale provincia	23698	9%	179891	72%	8558	3%	38287	15%	250434	100%	9305





Fonte: ISTAT

Tale ripartizione mostra immediatamente il ruolo preponderante del mezzo privato (auto e moto):

- innanzitutto si riporta che a Casalgrande l'83% dei viaggi è svolto con l'automobile, una percentuale che supera di gran lunga quella di Reggio Emilia, col 68%, e quella provinciale col 72%;
- sull'altro versante, quello degli spostamenti a piedi o in bicicletta, Casalgrande si attesta al 7%, percentuale pari alla metà dei corrispondenti dati di Reggio Emilia (16%) e della Provincia (15%). Questo dato deve necessariamente essere correlato non solo all'indagine sul parco veicolare sopra svolta, ma anche alle tavole del presente quadro conoscitivo (tavole 4, 7 e 10) che trattano la rete del trasporto pubblico, la rete stradale comunale e la rete ciclopedonale. Da tale confronto emerge chiaramente quanto l'offerta su gomma superi di gran lunga per quantità e qualità di connessioni quella del servizio pubblico e dei percorsi ciclabili o pedonali, i quali ultimi risultano oltremodo frammentati e privi di un sistema di reciproche connessioni sia fra di loro che in rapporto alle linee di trasporto pubblico;
- l'utilizzo del trasporto pubblico risulta pari all'8% del totale, mentre Reggio Emilia si posiziona al 10%, di poco sopra al 9% del dato provinciale;
- osservando questi ultimi dati si deduce chiaramente che il maggior utilizzo dell'automobile nel Comune di Casalgrande è andato a detrimento della modalità a piedi o in bicicletta piuttosto che della modalità con mezzo pubblico.



## 2.4 MOTIVO DEGLI SPOSTAMENTI

La distribuzione degli spostamenti per motivo è riportata nella tabella 6.2 per quanto riguarda il volume degli spostamenti su Casalgrande ripartiti secondo i motivi di lavoro e studio.

Tabella 6.2

Casalgrande	in uscita		in entrata	
	4200		3300	
	lavoro	studio	lavoro	studio
	3350	850	3050	250

IN USCITA	destinazione Sassuolo		destinazione Fiorano		dest. Scandiano		destinazione Reggio E	
per lavoro	912	44%	400	19%	400	19%	385	18%
IN ENTRATA	da Scandiano		da Sassuolo		da Castellarano		da Reggio E	
per lavoro	891	41%	450	20%	388	18%	256	12%
							200	9%

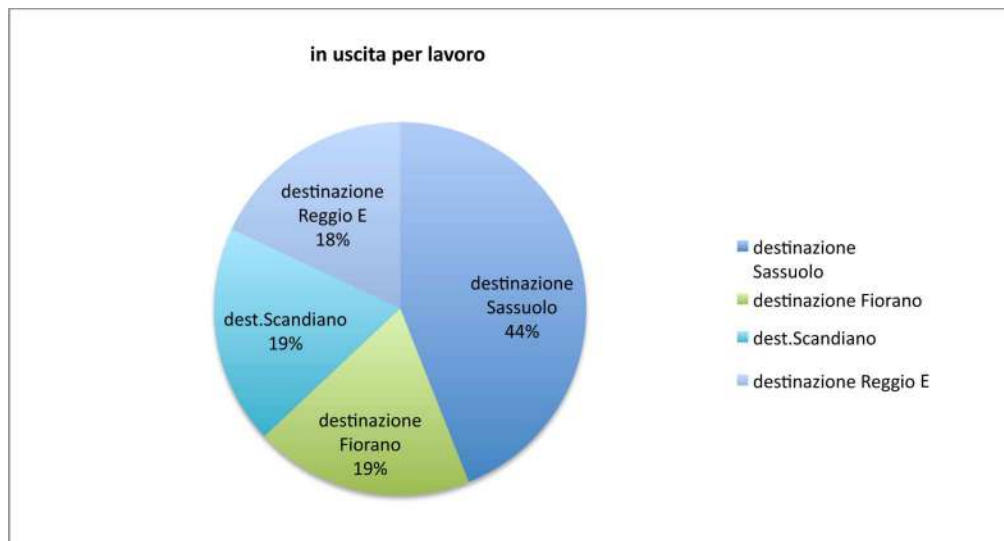
Emergono i seguenti aspetti:

- gli spostamenti in uscita da Casalgrande vengono effettuati prevalentemente per lavoro e sono pari all'80% del totale;
- gli spostamenti in entrata a Casalgrande sono ancor più spiccatamente caratterizzati dalla componente lavoro che si attesta al 92% del totale;
- gli spostamenti per motivi di studio sono poco significativi per i flussi in entrata nel Comune di Casalgrande (8%);
- quelli in uscita per motivi di studio raggiungono la quota del 20%.

Si analizzano in seguito i Comuni che sono maggiormente coinvolti negli spostamenti per motivi di lavoro con il Comune di Casalgrande.

Innanzitutto si osservano i dati relativi ai Comuni di Sassuolo, Fiorano, Scandiano e Reggio Emilia come destinazioni degli spostamenti da Casalgrande (cfr. tabella 6.3).

Tabella 6.3

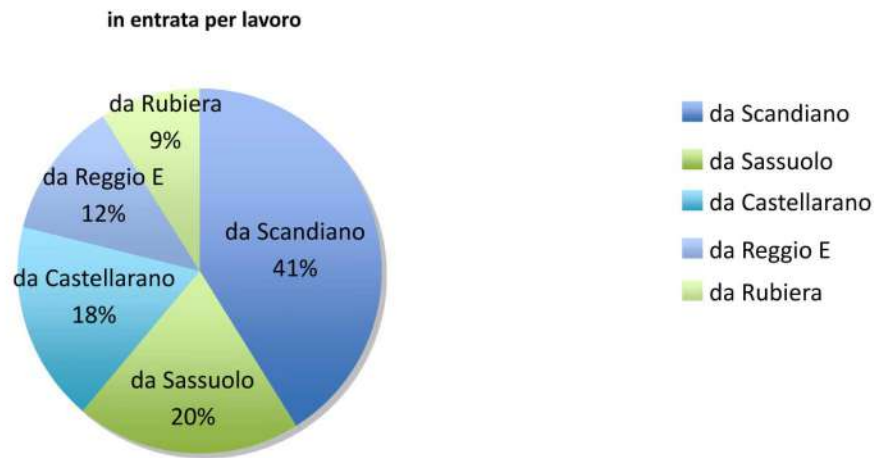


Emergono i seguenti aspetti:

- anche il dato sugli spostamenti per motivi di lavoro conferma l'attrattività prevalente del Comune di Sassuolo, con il 44% sul totale, attrattività che è già emersa e sottolineata nei paragrafi precedenti concernenti altri aspetti;
- i Comuni di Reggio Emilia, Scandiano e Fiorano si attestano su una percentuale di circa il 20% ciascuno sul totale degli spostamenti;
- le destinazioni relative al comprensorio ceramico si attestano così all'82% aggregando i dati di Sassuolo, Fiorano e Scandiano. E' confermata, con questo dato, la sostanziale compattezza degli spostamenti nel distretto.

In secondo luogo si osservano i dati relativi ai Comuni di Rubiera, Reggio Emilia, Castellarano, Sassuolo e Scandiano come origini degli spostamenti verso Casalgrande (cfr. tabella 6.4).

Tabella 6.4



Emergono i seguenti aspetti:

- il Comune di Scandiano è quello da cui originano più spostamenti verso Casalgrande, con una percentuale del 41% sul totale;
- al secondo posto si attesta Sassuolo con il 20% degli spostamenti;
- confrontando questo dato con il suo corrispondente per gli spostamenti verso Sassuolo, si nota come Casalgrande sia subordinato a Sassuolo sotto l'aspetto delle opportunità di lavoro;
- la stessa osservazione, ma con esito contrario, la si può fare sul rapporto tra Scandiano e Casalgrande. Infatti, in questo caso, è il Comune di Scandiano ad essere subordinato a Casalgrande;
- il Comune di Castellarano genera una quantità di spostamenti in entrata per lavoro pari a quella di Sassuolo, mentre non risulta significativo per gli spostamenti in uscita verso Casalgrande per gli stessi motivi di lavoro. La sua condizione si avvicina quindi a quella di Scandiano;
- i Comuni di Reggio Emilia e Rubiera si attestano intorno a percentuali del 10% in entrata su Casalgrande. E' da segnalare come il saldo tra entranti e uscenti da Reggio Emilia risulti sbilanciato verso la direzione del Comune capoluogo di provincia.

Si analizzano ora brevemente i dati relativi gli spostamenti per motivi di studio (vedi tabella 6.5).

Tabella 6.5

IN USCITA per studio	totale	su Reggio E.	su Scandiano	su Sassuolo
	850	253	162	246

Il dato fondamentale da analizzare è quello degli spostamenti in uscita, in quanto quello in entrata si attesta su quantità poco significative.

Dal Comune di Casalgrande abbiamo per motivi di studio 850 spostamenti, che si distribuiscono prevalentemente verso Reggio Emilia, Scandiano e Sassuolo.

In particolare Reggio Emilia e Sassuolo attraggono rispettivamente circa 250 spostamenti ciascuna, mentre Scandiano ne attrae 162.

E' significativo constatare il peso in questi dati di Sassuolo che riesce ad essere equivalente, in termini di attrattività, al capoluogo di Provincia.

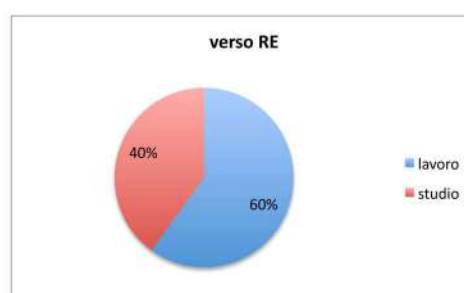
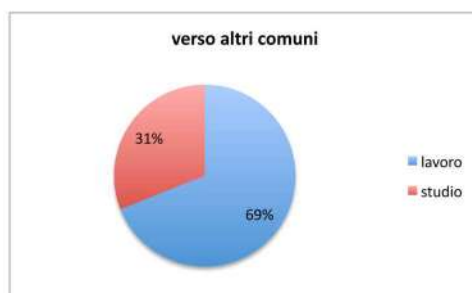
Si confrontano ora in termini percentuali gli spostamenti per motivo (cfr. tabella 6.6).

Tabella 6.6

motivo degli spostamenti	spostamenti interni	spostamenti generati		spostamenti attratti	
		verso RE	verso altri comuni	origine RE	origine altri comuni
lavoro	.....	60%	69%	94%	97%
studio	.....	40%	31%	6%	3%
TOTALE	100%	100%	100%	100%	100%

Fonte: ISTAT

GENERATI



#### ATTRATTI



In particolare questa tabella vuole indagare il rapporto del Comune di Casalgrande con il Comune capoluogo di provincia.

Questo tipo di indagine risulta significativa per constatare come Reggio Emilia sia per motivi di studio più attrattiva rispetto ad altri Comuni. Infatti la percentuale degli spostamenti per studio verso Reggio Emilia è del 40% mentre lo stesso dato relativo agli altri Comuni si attesta solo al 31%.

Sul fronte degli spostamenti attratti dal Comune di Casalgrande si segnala che la componente per motivi di lavoro è prevalente per tutte le origini (95% circa) come chiaramente evidenziato nella tabella 6.6.

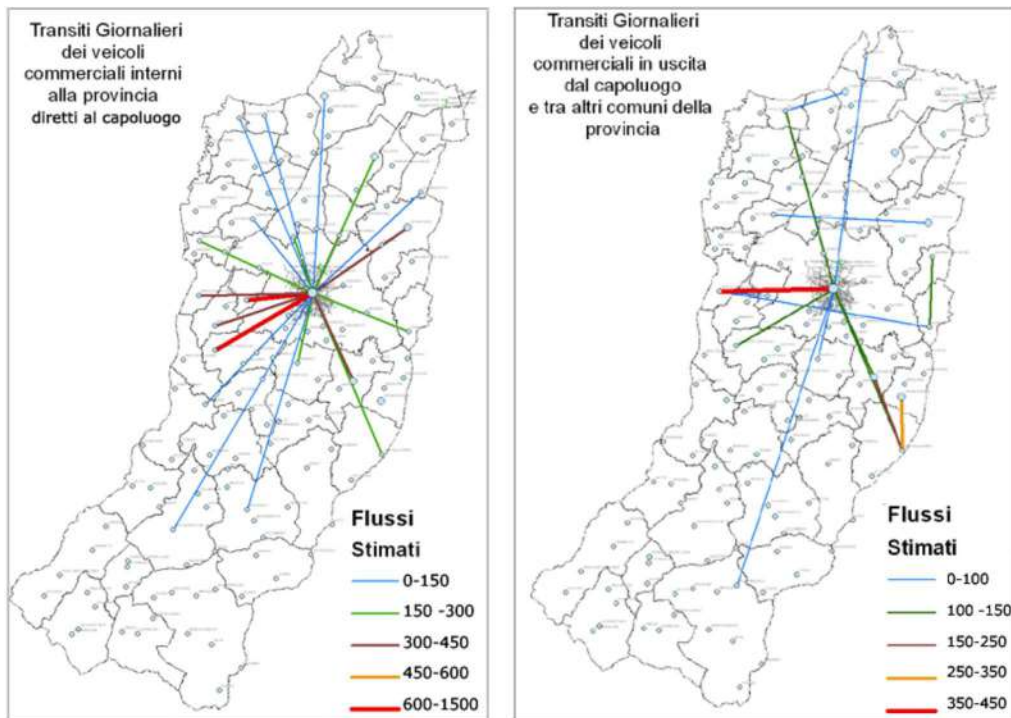
## 2.5 DOMANDA DI MOBILITA' PER LE MERCI

In questo paragrafo si analizzano le caratteristiche recenti del movimento merci osservando con particolare attenzione il territorio del distretto ceramico (sulla base dei dati e indagini fornite dalla Provincia di Reggio Emilia).

Nelle mappe seguenti sono riportate le stime dei flussi di tipo origine-destinazione così suddivisi:

- con destinazione Reggio Emilia;
- con origine il capoluogo più gli spostamenti fra gli altri Comuni della Provincia.

## Flussi giornalieri veicoli commerciali



Fonte QC del PTCP 2010, Provincia di Reggio Emilia

L'analisi del dato globale evidenzia la centralità delle aree produttive del capoluogo provinciale ma anche quella del distretto delle ceramiche, mentre risultano marginali gli scambi tra le altre zone della Provincia.

### 2.5.1 ANALISI DEI FLUSSI NEL TERRITORIO PROVINCIALE

Le indagini condotte dalla Provincia di Reggio Emilia con rilevamenti sul suo territorio hanno evidenziato come il territorio di Casalgrande e quello limitrofo di Rubiera siano contraddistinti per il maggior numero di passaggi giornalieri di mezzi commerciali.

Infatti nelle sezioni di rilevamento sulla SP467r e sulla SS9 si registrano all'incirca 2.000 transiti in entrambe le direzioni, contro una media degli altri Comuni attestata a circa 1.000 transiti.

Si noti oltretutto come i rilevamenti su Casalgrande raggiungano la quota di traffico della via Emilia, arteria di valore regionale.

Sotto il profilo della tipologia dei mezzi si evidenziano le seguenti caratteristiche percentuali:

- autocarro a 2 assi: 38%;
- furgone: 20%;
- autocarro a 3 assi: 18%;
- autoarticolato: 18%;

E' importante quindi sottolineare un'evidente diversificazione nella tipologia dei mezzi.

Inoltre è netto il predominio dei mezzi piccoli ovvero furgoni ed autocarri (64%), mentre gli autotreni sono solo il 5%.

Fattori di importanza significativa per il regime dei trasporti sono la presenza e le caratteristiche dei magazzini.

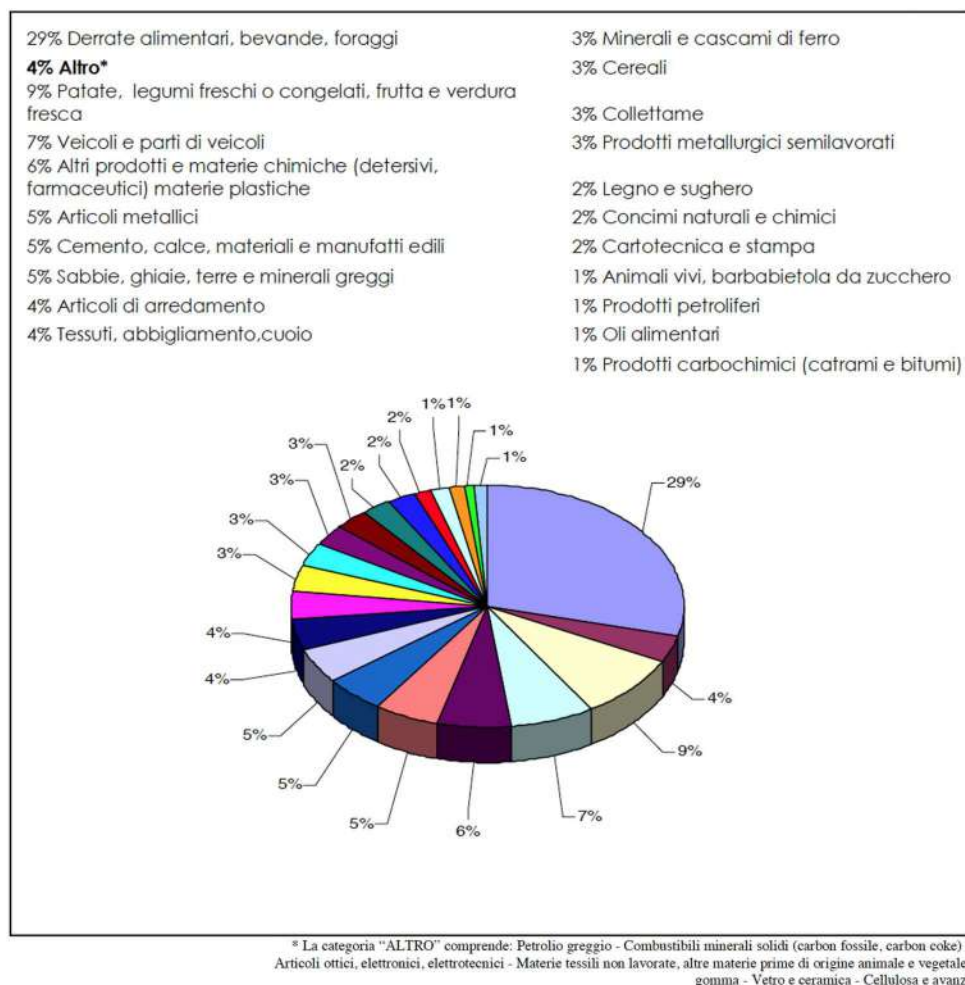
L'utilizzo del magazzino avviene per tre scopi principali:

- stoccaggio materie prime;
- stoccaggio semilavorati;
- stoccaggio prodotti finiti.

L'80% delle aziende (sottoposte all'indagine della Provincia) destina parte del magazzino alla materia prima mentre solo la metà delle aziende destina parte dei magazzini allo stoccaggio dei prodotti finiti.

Per quanto riguarda la merce trasportata si identificano le seguenti categorie e percentuali sul totale (dati di sintesi sull'intero territorio provinciale – fonte Provincia di Reggio Emilia) come rappresentate in figura :

## Indagine merci trasportate in provincia di Reggio Emilia



Fonte QC del PTCP 2010, Provincia di Reggio Emilia

- la percentuale maggiore di merce trasportata è identificata negli alimentari (34% del volume complessivo);
- i prodotti quali cemento, sabbie e ghiaie raggiungono il 10%;
- i veicoli e parti di veicoli raggiungono il 7%.



## 2.5.2 ANALISI DEI FLUSSI DEL DISTRETTO CERAMICO

Concentrando l'attenzione su Casalgrande e le sue specificità è necessario analizzare il sistema della domanda per le merci legata al distretto della ceramica.

Quanto segue è frutto di una rielaborazione dei dati forniti da Confindustria Ceramica e relativi al rapporto sullo stato della logistica del distretto (anno 2008).

### Flussi di rifornimento e distribuzione

In questo paragrafo si descrivono i flussi di trasporto nel distretto di Scandiano e Sassuolo:

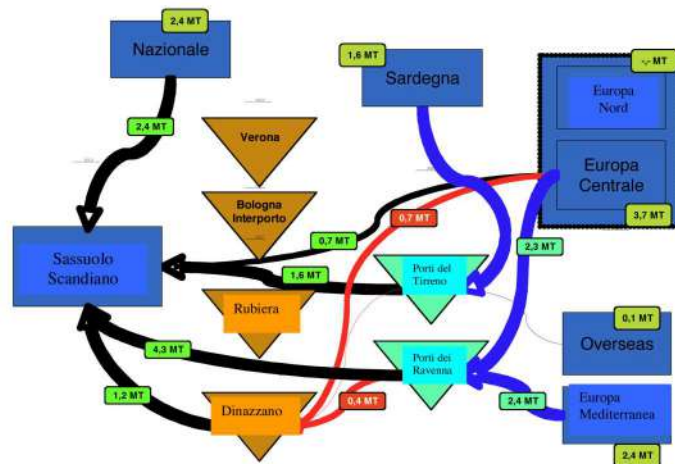
- i flussi generati dalla produzione locale e i flussi provenienti dagli altri distretti italiani ed esteri generano un output pari a 11,00 milioni di tonnellate;
- i rifornimenti di materia prima ammontano a circa 10,00 milioni di tonnellate che, sommati ai flussi di distribuzione, portano il totale dei flussi di “lungo raggio” a circa 22,00 milioni di tonnellate;
- La stima dei flussi di “corto raggio” per la movimentazione di semilavorati e prodotti finiti tra stabilimenti e fornitori all'interno nel comprensorio di Sassuolo e Scandiano, e di Regioni limitrofe, è di circa 8 milioni di tonnellate.

Il totale di flussi movimentati nel distretto supera i 30,00 milioni di tonnellate, pari a una movimentazione di circa 4500 TIR/giorno.

Il totale di materia prima fornita nel distretto è di circa 10.000.000 di tonnellate/anno corrispondenti ad un flusso di 1.500 tir/giorno.

Lo schema seguente ricostruisce i flussi di materie prime che alimentano il distretto provenienti da diverse sorgenti nazionali ed estere.

Schema flussi di materie prime nel distretto (fonte libro bianco CONFINDUSTRIA-CERAMICA)



Nello schema sono indicate le piattaforme logistiche di supporto al distretto e i principali porti; le diverse colorazioni delle frecce indicano la tipologia di trasporto ossia il gomma (nero), ferroviario (rosso) e navale (blu).

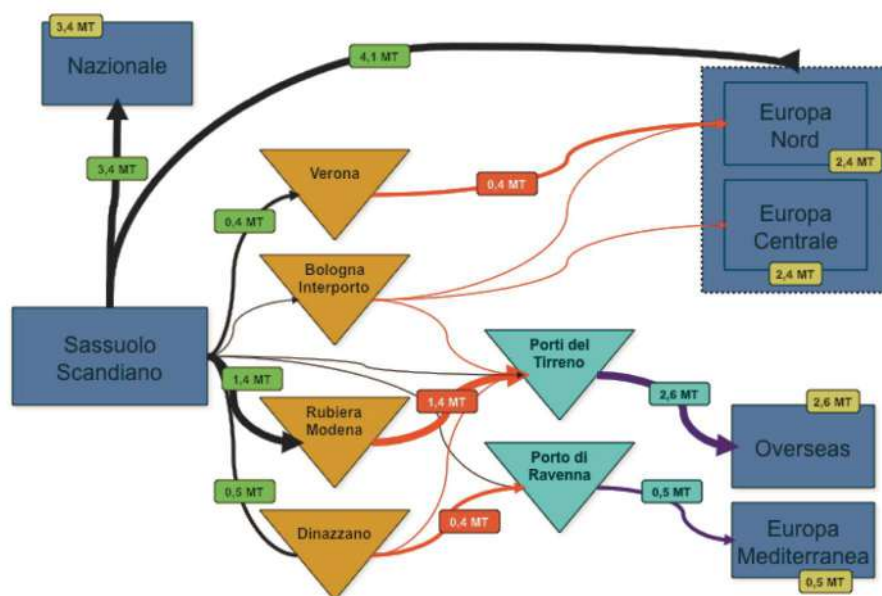
Dallo schema sono evidenti la funzione di Dinazzano come piattaforma intermodale della materia prima, e l'importanza del porto di Ravenna, dove sono movimentati oltre 4,7 milioni di tonnellate per il distretto, alimentato solo in minima parte dal trasporto ferroviario.

E' altresì evidente il peso del trasporto su gomma sia direttamente dai porti di partenza che dagli scali rispetto al trasporto ferroviario. Infatti il comprensorio di Sassuolo e Scandiano risulta largamente collegato in modo diretto ai porti di Ravenna, del Tirreno e all'Europa.

La materia prima ha provenienza prevalente da siti nazionali (Sardegna, Emilia Romagna, ...) e da fonti estere, in particolare Ucraina, Turchia, e Germania.

Per quanto riguarda la distribuzione, i flussi con origine dal distretto di Sassuolo e Scandiano, alla cui produzione si sommano le provenienze da altri distretti, sono di 11,3 milioni di tonnellate (1500 TIR/giorno). Nello schema seguente sono indicate le piattaforme logistiche di supporto al distretto e i principali porti; le diverse colorazioni delle frecce indicano la tipologia di trasporto ossia il gomma (nero), ferroviario (rosso) e navale (blu).

Schema flussi di distribuzione (fonte libro bianco CONFINDUSTRIA-CERAMICA)



E' evidente la funzione della piattaforma inter-modale di Rubiera, la sua importanza rispetto ai porti Tirrenici, e il ridotto sfruttamento dello scalo di Dinazzano rispetto anche al trasporto su gomma.

E' importante segnalare anche la componente dei flussi indotti dalle operazioni interne al distretto. Infatti le aziende ceramiche rispondono alle crescenti esigenze di complessità e flessibilità attraverso l'utilizzo di risorse esterne alla fabbrica.

Ciò determina un progressivo cambiamento e complicazione del sistema logistico, che è sempre più parcellizzato, con la crescita continua dei flussi di relazione tra gli stabilimenti e i centri di produzione e ri-lavorazione.

Nel distretto di Scandiano e Sassuolo i flussi di collegamento tra le manifatture e l'indotto sono stimati di oltre 10,00 milioni di tonnellate anno (1500 TIR/giorno).

#### Rapporto tra flussi e le infrastrutture ferro-gomma

Il peso del trasporto ferroviario è attualmente il seguente: i flussi movimentati via ferro nel distretto di Sassuolo e Scandiano sono di circa 4,5 milioni di tonnellate/anno, con un'incidenza del 21% rispetto al totale dei flussi di "lungo raggio" (21 milioni di tonnellate).

Disaggregando i dati del trasporto su ferro e gomma abbiamo le seguenti cifre:

- sul totale di 21.000.000 di tonnellate/anno di lungo raggio solo il 21% viene movimentato su ferro, mentre il restante 79% transita su gomma;
- La quota di ferroviario per i trasporti di rifornimento è ancora modesta, se si considerano le potenzialità legate al rifornimento della materia prima in transito sul porto di Ravenna stimata in oltre 4,5 milioni, e che prosegue con destinazione distretto, prevalentemente via gomma.

Lo sviluppo della piattaforma intermodale di Dinazzano e la realizzazione del nuovo scalo di Marzaglia offre la possibilità per il distretto di accrescere ulteriormente la quota ferro, crescita tuttavia condizionata dai vincoli strutturali ed economici posti dai porti (in particolare il porto di Ravenna), dalla rete ferroviaria, nonché dal materiale rotabile.

L'ottimizzazione del trasporto dipende da più fattori: un aspetto fondamentale è legato alla possibilità di bilanciare i flussi di rifornimento con la distribuzione del prodotto finito.

La natura delle unità movimentate (prodotto "sfuso" in entrata e prodotto "pallettizzato" in uscita) e le diverse caratteristiche delle unità di trasporto, nonché le diverse localizzazioni di sorgenti e destinazioni, determinano il potenziale di bilanciamento.

Le opportunità di bilanciamento possono derivare dall'integrazione con flussi di altri business non ceramico, che scambiano materiali tra le medesime regioni, e che abbiamo le stesse necessità di trasporto.

Il sistema di viabilità nel distretto ha già raggiunto la saturazione e non regge alla continua crescita del trasporto stradale, che supera i 30,00 milioni di tonnellate tra rifornimenti di materia prima, distribuzione, e relazioni con l'indotto.

I passaggi sono stimati di 4500 TIR/giorno; il numero reale è sicuramente più alto se si considera l'instaurazione dei mezzi e l'uso di veicoli di medio/piccolo cabotaggio per i trasferimenti di materiale tra le ceramiche e l'indotto.

La tabella illustra i risultati di un'indagine presentata dalla regione Emilia Romagna nel 2004, relativa ai flussi di trasporto nei Comuni di Casalgrande, Fiorano, Sassuolo e Scandiano.

Il totale è di oltre 16.000 passaggi/giorno, con più di 11.000 di traffico “pesante” (mezzi con portata superiore alle 11 tonnellate), e 5.000 di traffico “leggero” (mezzi con portata inferiore alle 11 tonnellate).

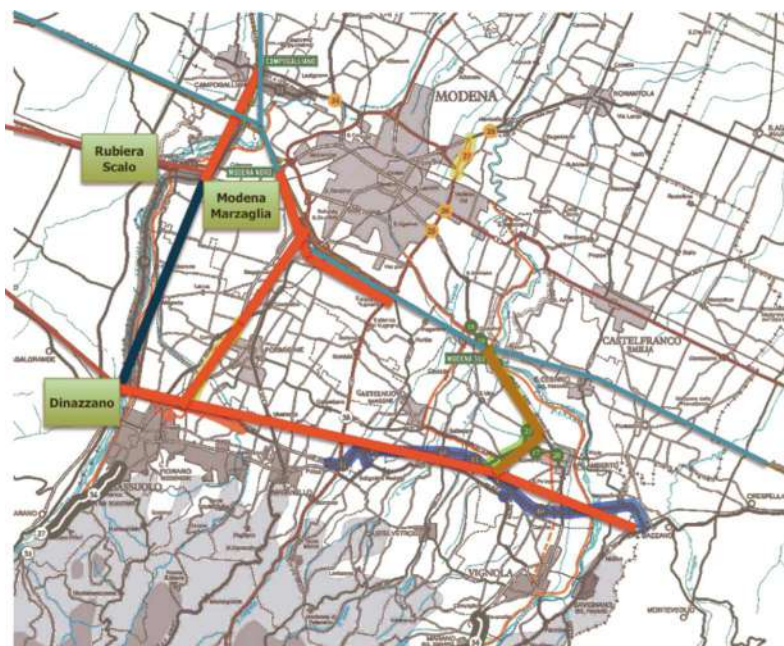
#### Flussi trasporto nei comuni del distretto

Veicoli stradali per traffico merci (ER - 2006)			
	< 11 Ton	> 11 Ton	Totale
Casalgrande	755	1456	2211
Fiorano	1658	3964	5622
Sassuolo	2227	5548	7825
Scandiano	500	208	708
Totale	5190	11176	16366

La saturazione del sistema stradale determina code e inefficienze su tutta la filiera con sprechi di risorse nelle operazioni di trasporto e nelle attività logistiche interne agli stabilimenti ceramici.

Gli effetti del mancato servizio incidono in modo non trascurabile sui costi logistici, determinando necessità di maggiori superfici, minore produttività nella movimentazione interna, maggiore impatto ambientale. Segue lo schema delle priorità tra i collegamenti necessari per l’ottimizzazione dell’intermodalità logistica del distretto.

Schema priorità collegamenti logistici (fonte libro bianco CONFINDUSTRIA-CERAMICA)



## 2.6 ASSETTI DEL TRAFFICO

Nei seguenti paragrafi si illustrano i modelli dell'assetto del traffico nell'ora di punta del mattino (7,30-8,30) riferiti ai rilevamenti 2009 messi a disposizione dagli Uffici competenti della Provincia di Reggio Emilia.

Al fine di ottenere riscontro dei modelli simulati si è proceduto, nel marzo 2012, ad un nuovo rilievo di traffico dei flussi delle sezioni significative. I risultati ottenuti e le considerazioni sugli effetti dell'entrata "a regime" della Nuova Pedemontana sul sistema viabilistico comunale sono riportate nel paragrafo 2.6.3.

Al momento della redazione del presente quadro conoscitivo non vi sono a disposizione i dati dello studio di scala sovracomunale necessari per costruire uno scenario di progetto che tenga conto degli sviluppi della pianificazione di scala provinciale/regionale vigente. D'altro canto è in corso di definizione un protocollo d'intesa tra i Comuni influenzati dal sistema infrastrutturale del comprensorio ceramico.

Il PGTU si occuperà specificatamente del quadro delle opere puntuali da realizzare all'interno dei centri abitati per migliorare le singole e diverse criticità. Per questo motivo si ritiene che le questioni principali, aventi una possibile ricaduta sul traffico locale dei centri abitati del Comune, siano al momento sufficientemente esplicitate dalle simulazioni e dagli aggiornamenti dati nel presente capitolo.

Questa considerazione di merito tiene inoltre conto delle modeste dimensioni dei centri abitati oggetto di studio. Infatti Casalgrande si caratterizza per la frammentazione in strutture urbane di 7.000-9.000 abitanti, nelle quali non esistono sistemi viabilistici influenzati così direttamente e in maniera apprezzabile dai cambiamenti di scala territoriale, che sono principalmente influenti sulla viabilità extraurbana, esclusa dai contenuti del PGTU.

Ciò nonostante, una volta disponibili le simulazioni e i dati dello studio intercomunale, si valuteranno le ricadute puntuali sul traffico dei centri locali.

Le suddette considerazioni sono altrettanto valide per lo studio delle modifiche alla maglia viaria proposte dal PSC, infatti:

- la valutazione di un terzo ponte rientra nel sistema delle opere da ricomprendere nel tavolo di lavoro intercomunale;
- i rami di nuova viabilità proposti riguardano situazioni puntuali extraurbane: l'ampliamento dello scalo, il miglioramento dei collegamenti alla nuova pedemontana.

Questi nuovi rami sono funzionali ad una gerarchia complessiva migliore, ma non modificano le priorità d'intervento del PGTU che è chiamato ad operare su criticità puntuali urbane(vedi Tav.13). Problemi già ben delineati dai dati e dagli scenari qui di seguito rappresentati.

Si ribadisce pertanto anche in questo secondo caso di non procedere ad ulteriori simulazioni in ragione delle modeste dimensioni della maglia viaria e dei nuclei abitati, ben al di sotto di soglie minime quali 30.000-50.000 abitanti, necessarie affinché le simulazioni producano valutazioni di traffico significative.

Nell'affrontare la lettura dei dati e l'impostazione delle conseguenti simulazioni si è tenuto conto in particolar modo della recente apertura del nuovo tratto di pedemontana che si sviluppa da Scandiano a Villalunga. In conseguenza di tale importante variazione, i paragrafi che seguono descrivono 2 assetti di traffico così definiti:

- SCENARIO BASE: simulazione della rete infrastrutturale priva del collegamento con la nuova pedemontana;
- SCENARIO ZERO: simulazione della rete infrastrutturale completata con il nuovo tratto di pedemontana.

Sotto tali premesse, i grafici che verranno illustrati sono realizzati sulla base di due indicatori tecnici fondamentali per la comprensione del livello di utilizzo e congestione della rete stradale:

- il grado di saturazione dei singoli rami stradali: questo indice misura il rapporto tra il flusso di veicoli equivalenti e la capacità stimata per quel determinato arco stradale;
- il flusso di veicoli equivalenti: questo dato ci fornisce, in ogni singolo ramo stradale della rete, la quantità di veicoli che in ogni direzione attraversano quel tratto nell'arco dei 60 minuti dell'ora di punta.

Questi sono i due elementi fondamentali che ci permettono di avere una visione chiara del bilancio complessivo e l'individuazione delle criticità della rete stradale comunale.

Tali indicatori sono stati inseriti sulla base di un sistema semplificato della rete stradale comunale comprendente i suoi rami fondamentali classificati



secondo le categorie funzionali individuate nella tavola 7 e, precisamente:

- strade extra-urbane secondarie;
- strade urbane secondarie;
- strade urbane locali;
- strade extra-urbane locali.

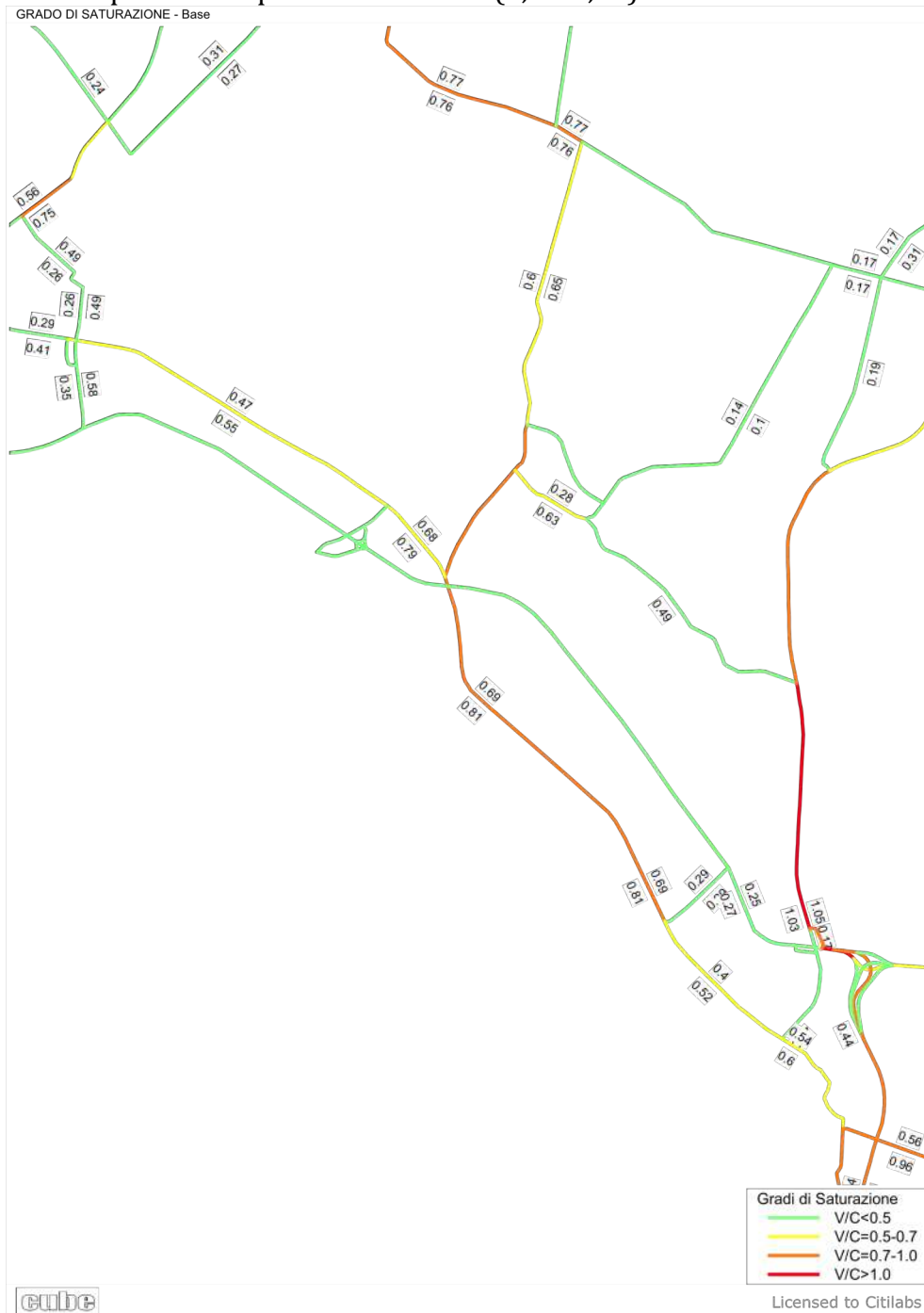
I modelli considerati (scenario base e scenario zero) contabilizzano gli indicatori per il seguente sistema di strade:

- tutta la rete principale facente capo alle SP467r (via Statale), nuova pedemontana, SP486r (via Turati), SP51 (via Volta, via S. Lorenzo, via Colombara, via 25 Aprile), via Reverberi, via Canaletto, via Radici, via Canale, via I° Maggio;
- i rami significativi della rete secondaria ovvero quelli di via A. Moro, via Canale, via Reverberi, via S. Lorenzo, via 25 Aprile.



## 2.6.1 SCENARIO BASE

Nella figura seguente è riportata la struttura fondamentale della rete portante del Comune di Casalgrande e il suo attuale livello di congestione, stimato per l'ora di punta del mattino (7,30-8,30).



I colori indicano i livelli di saturazione a seconda del rapporto tra flusso di veicoli (V) e capacità della strada (C).

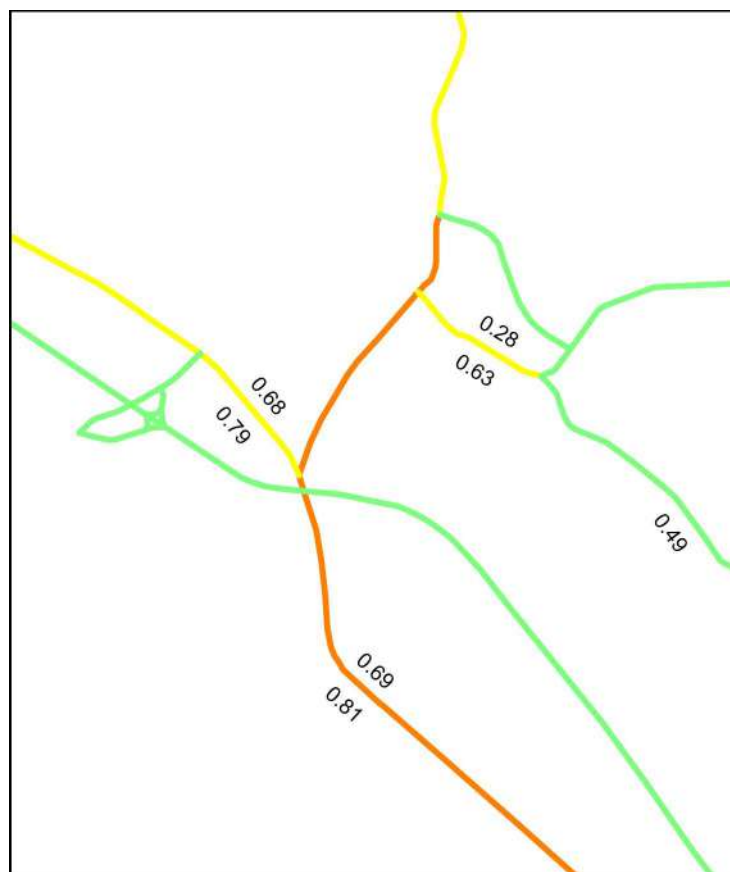
- I rami in verde sono quelli caratterizzati da livelli di saturazione inferiori al 50% e per questo assolutamente adeguati al traffico considerato. Si tenga debitamente conto del fatto che il tratto di pedemontana considerato nello scenario successivo è stato qui rappresentato per coerenza ma non caricato dei flussi corrispondenti, ovvero ad esso corrisponde un grado di saturazione pari a 0.
- I rami in giallo sono quei tratti stradali che lavorano ad un regime di saturazione del tutto sostenibile (inferiore al 70%) e che sono altresì in grado di accettare livelli di traffico anche superiori.
- I rami in arancione sono quelli che lavorano per un traffico che è al limite delle sue caratteristiche di capacità (tra il 70 e il 100%).
- I rami in rosso contraddistinguono i tratti stradali caratterizzati da condizioni di traffico superiori alle proprie capacità di flusso.

Risulta evidente dal grafico che il disegno delle saturazioni è sbilanciato verso est, in special modo su tutto l'asse nord-sud, con massima congestione nel reticolo stradale in prossimità dei due ponti sul Secchia.

Se osserviamo il grafico nel dettaglio, le principali situazioni di congestione riguardano:

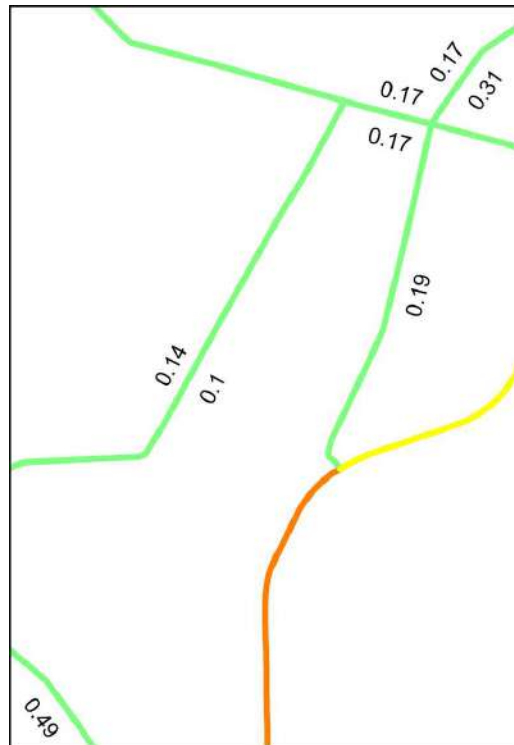
- per l'ambito di Casalgrande e Dinazzano, il tratto di via Statale dall'incrocio con via A. Moro sino all'innesto su via Turati; via A. Moro e via Canaletto per il tratto sino alla strada di "gronda". Ciò evidenzia il carico della direttrice est-ovest e quello della direttrice nord-sud del centro di Boglioni. La realizzazione del sottopasso di Via A.Moro costituisce una possibile situazione di congestione in ora di punta;

### Dettaglio del grado di saturazione Casalgrande e Dinazzano



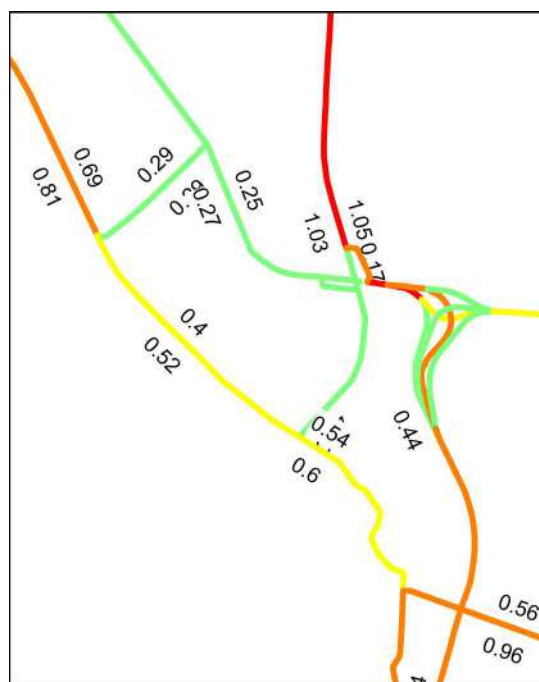
- per l'ambito di Salvaterra, il tratto maggiormente critico è quello della SP51 tra via Colombara e l'intersezione con via Canale, dove la principale struttura produttiva del comprensorio carica l'infrastruttura insieme al traffico di attraversamento che aumenta le condizioni critiche per l'ambito di Villalunga, Veggia, S. Antonino;

### Dettaglio del grado di saturazione Salvaterra



- per l'ambito di Villalunga, Veggia, S. Antonino, le condizioni sono oltre il limite di sopportazione dell'infrastruttura per i tratti di via Volta, via Turati, via Radici e via Statale.

Dettaglio del grado di saturazione Villalunga, Veggia, S. Antonino



Al fine di comprendere meglio gli effetti del traffico localizzato nei singoli rami, si illustra l'immagine seguente che rappresenta i flussi di veicoli equivalenti insistenti su ogni direzione di percorrenza.

Figura veicoli equivalenti dello scenario base

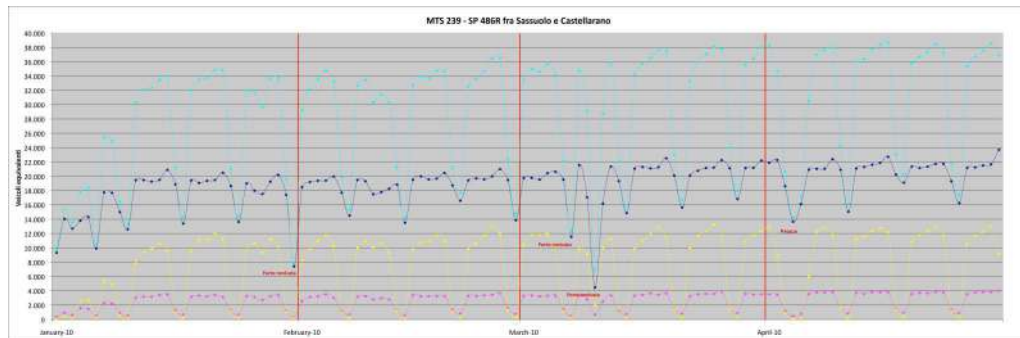


In questa rappresentazione emerge che:

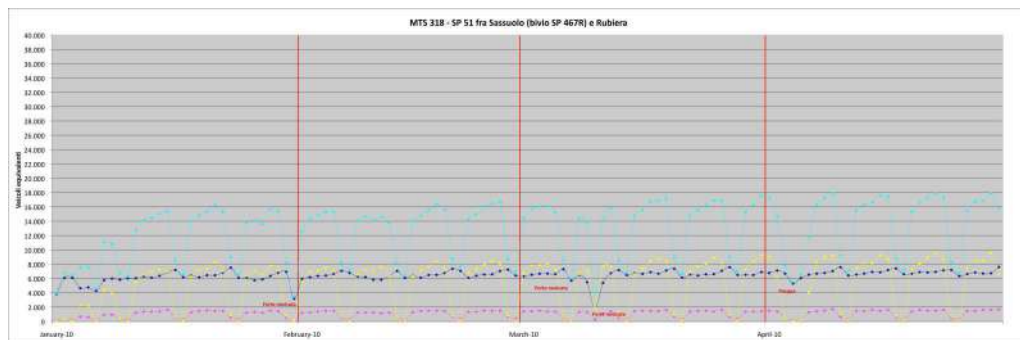
- la SP467r (strada Statale) è principalmente trafficata nel suo tratto tra via A. Moro e via Turati, specialmente in direzione Sassuolo. Stessa condizione vale per il suo ultimo tratto tra la Veggia e il Ponte sul Secchia;
- via Turati risulta altresì avere forti flussi in direzione da Castellarano verso Sassuolo-Rubiera, mentre la direzione Sassuolo-Castellarano risulta influenzata da flussi intorno alla metà dei sopracitati;
- la SP51 è generalmente caricata in modo equivalente su entrambe le direzioni da Villalunga a Salvaterra. Sicuramente il tratto di via Volta è quello più congestionato con le inevitabili criticità ai nodi di intersezione con via Canale e via Turati. Quest'ultimo aggravato dalla soluzione di innesto a livelli sfalsati;
- per Salvaterra risulta evidente come la realizzazione della nuova bretella tangenziale al centro abitato riesca a lavorare perfettamente sui flussi di traffico in essa incidenti, infatti è l'unico tratto di tale asse nord-sud a non presentare condizioni rilevanti di saturazione;
- via Radici è un altro ramo stradale che, nel suo sviluppo che va dal centro di Veggia al Ponte Vecchio sul Secchia, trova condizioni di importante criticità dovuta al fatto che la saturazione della SP486 in direzione Sassuolo spinge i flussi in discesa da Castellarano a transitare attraverso Veggia per entrare in Sassuolo più rapidamente.

Le seguenti tabelle illustrano il peso del traffico pesante sui flussi interessanti gli archi stradali intorno al nodo del ponte nuovo, e più precisamente sulla SP 486r e sulla SP 51. In entrambi i casi la linea gialla, che rappresenta il traffico pesante, raggiunge quote che vanno dal 30 al 50 per cento del Traffico Medio Giornaliero(gennaio-aprile 2010).

## TGM SP 486r



## TGM SP 51



In sintesi, sembra di poter concludere che:

- la struttura degli spostamenti tende a caricare maggiormente le direttrici che portano verso Scandiano e verso Sassuolo. Non è da trascurare anche la componente che “diagonalmente” si sposta da Reggio Emilia verso Sassuolo;
- il nodo infrastrutturale intorno a Veggia e Villalunga legato ai due ponti sul Secchia subisce un sovraccarico dovuto sia alla componente di traffico che scende dagli insediamenti di montagna di entrambe le Province di Reggio Emilia e Modena, che alla componente del Comune di Casalgrande che si sposta verso Sassuolo. Va sottolineato che il centro di Veggia è sottoposto a forti problematiche di traffico perché gli utenti provenienti da Castellarano utilizzano la centrale via Radici come alternativa al percorso sul Ponte Nuovo;



- dalle considerazioni del punto precedente deriva un altro comportamento che sovraccarica il nodo di Veggia. Infatti gli utenti che convergono sull'asse della Statale e raggiungono il Ponte Vecchio si trovano in condizioni critiche di svolta a sinistra in corrispondenza della rotatoria di Veggia. Qui trovano il flusso sopra citato proveniente da Castellarano in direzione Sassuolo che inibisce l'utilizzo della rotatoria in svolta a sinistra per chi proviene da Reggio Emilia;
- condizioni critiche si ritrovano anche sullo snodo di Villalunga realizzato a livelli sfalsati soprattutto in direzione Rubiera. Questa caratteristica oggettiva dell'infrastruttura è una delle maggiori cause della crisi dell'intero snodo viabilistico che gestisce il traffico sul Ponte Nuovo.

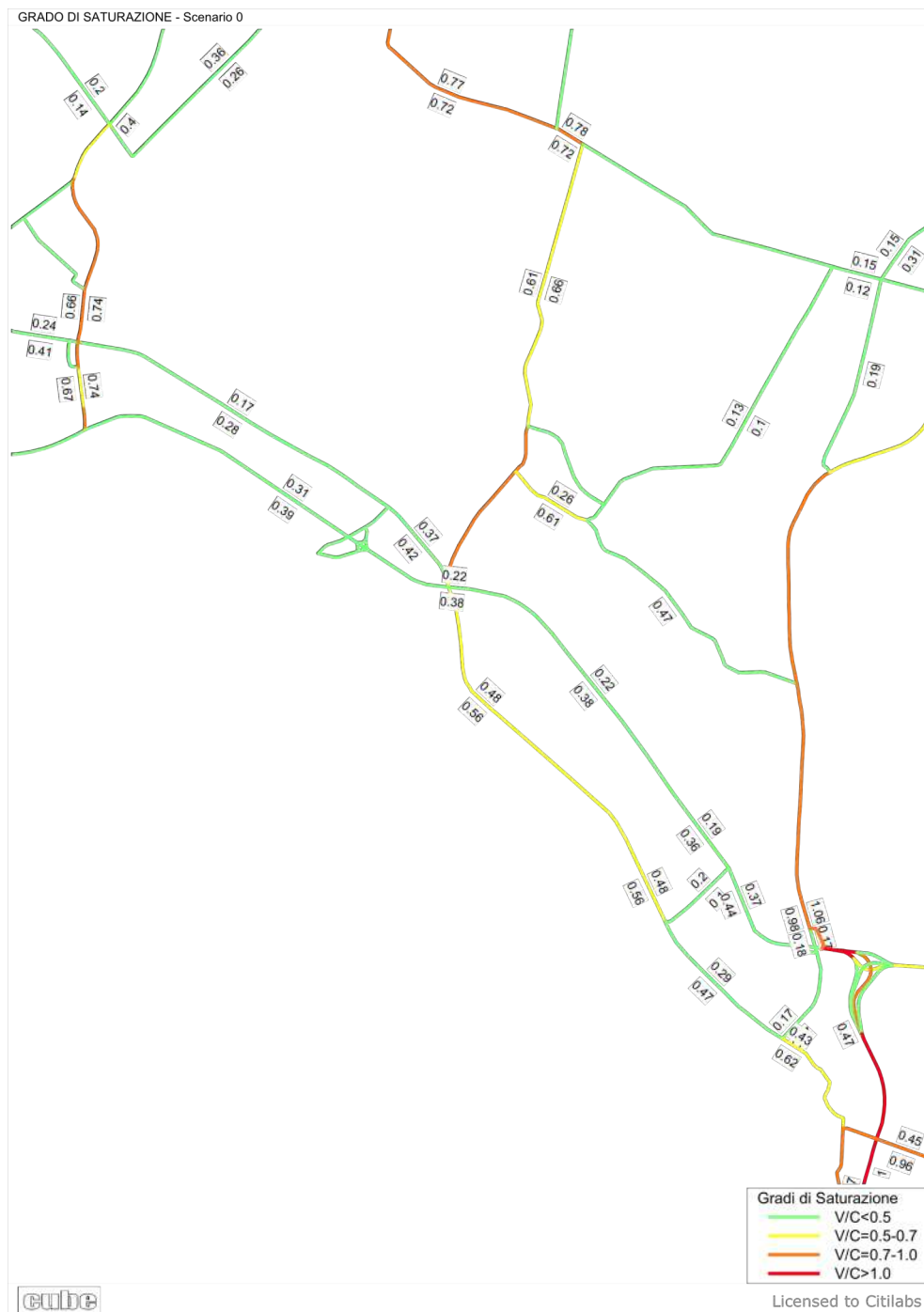
## 2.6.2 SCENARIO ZERO

Nella figura seguente è riportata la struttura fondamentale della rete portante del Comune di Casalgrande e il suo attuale livello di congestione, stimato per l'ora di punta del mattino (7,30-8,30), simulando l'apertura della nuova pedemontana.

In tale ipotesi si è voluto considerare che gli attuali regimi di traffico insistenti sulla SP467r si spostino solo parzialmente sul nuovo tratto stradale, poiché esistono numerose attività e numerosi insediamenti residenziali sul vecchio tracciato che presumibilmente continueranno a gestire un traffico interno.

E' invece da considerare completamente spostata la componente di traffico di puro attraversamento che dai territori di Modena deve raggiungere destinazioni oltre il Comune di Casalgrande.

### Modello del grado di saturazione scenario zero

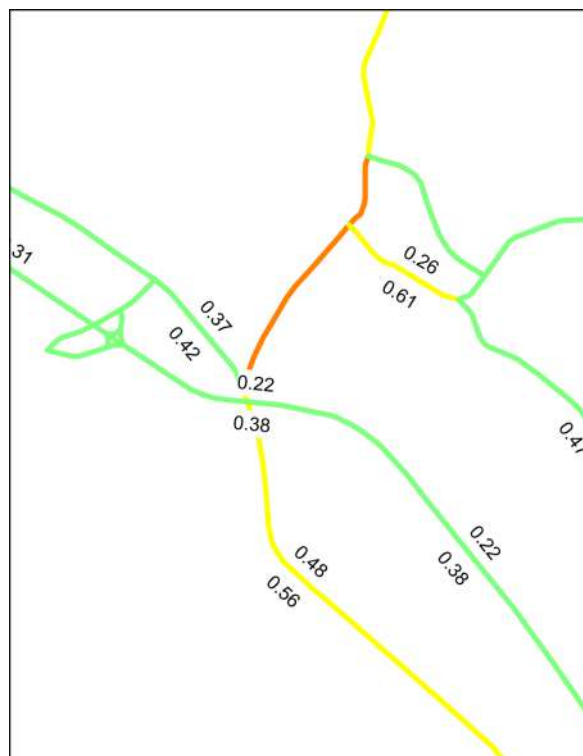


Risulta evidente dal grafico che il disegno delle saturazioni guadagna quote di decongestione sui rami principali del traffico extra-urbano, in special modo sui tratti prima descritti come critici nello scenario base.

Se osserviamo il grafico nel dettaglio, le principali situazioni di variazione riguardano:

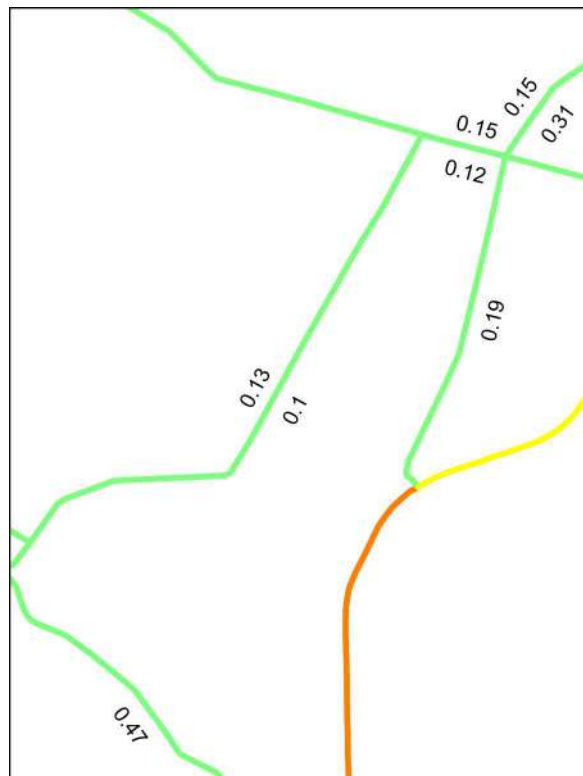
- per l'ambito di Casalgrande e Dinazzano, il tratto di via Statale dall'incrocio con via A. Moro sino all'innesto su via Turati raggiunge regimi di traffico molto più sostenibili, e questo va in direzione ottimale per il raggiungimento degli obiettivi del PSC della trasformazione di via Statale in viale urbano Boulevard;

Dettaglio del grado di saturazione Casalgrande e Dinazzano



- per l'ambito di Salvaterra, il tratto maggiormente critico rimane quello della SP51 tra via Colombara e l'intersezione con via Canale. Qui le condizioni di traffico generate dagli insediamenti industriali, dallo snodo su via Canale e dal mancato collegamento con la pedemontana a monte dell'attuale innesto a livelli sfalsati di via Turati, non consentono alla nuova pedemontana di apportare condizioni di miglioramento del traffico;

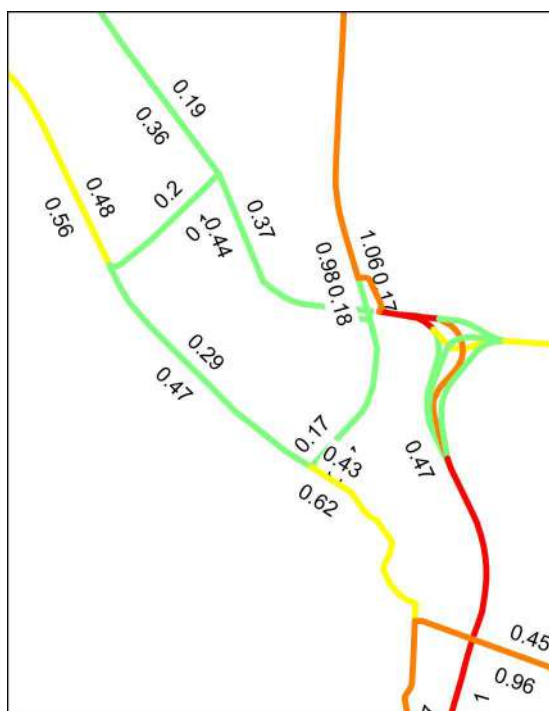
#### Dettaglio del grado di saturazione Salvaterra



- per l'ambito di Villalunga, Veggia, S. Antonino, otteniamo le variazioni più consistenti. Infatti i rami maggiormente congestionati di via Volta, via Turati, via Radici e via Statale godono di un alleggerimento del carico che pur non risolvendo completamente le criticità le rende in diversi casi tollerabili. In particolare, via Statale è la strada che maggiormente gode delle nuove condizioni, soprattutto nel tratto di S. Antonino. Al contrario

il centro di Veggia non beneficia degli effetti della pedemontana. E' infine da osservare l'effetto sulla direttrice nord-sud di via Turati-via Volta, dove il grado di saturazione trova condizioni invertite di criticità, ovvero la SP486r risulta oltre il suo livello di capacità, mentre il tratto di via Volta rientra all'interno delle sue potenzialità di carico.

Dettaglio del grado di saturazione Villalunga, Veggia, S. Antonino



Al fine di comprendere meglio gli effetti sul traffico localizzato ottenuti dalla messa in regime della nuova pedemontana, si illustra l'immagine seguente che rappresenta i nuovi flussi di veicoli equivalenti insistenti su ogni direzione di percorrenza.

Modello dei flussi in veicoli equivalenti (scenario Zero)



In questa rappresentazione emerge che:

- sulla SP467r (strada Statale) abbiamo i migliori effetti sui flussi. Infatti nei tratti prima citati come maggiormente caricati, ora troviamo flussi inferiori del 50%. Si sottolinea, su tale argomento, che la simulazione ha considerato i benefici della nuova pedemontana in senso prudenziale, ovvero sottostimando le sue potenzialità di attrazione di flussi circostanti. Tutto il tratto di Statale, ad esclusione del nodo critico di Veggia, risulta ora favorevolmente disposto ad una declassazione funzionale a viale urbano, come da indirizzi del PSC;
- via Radici non gode di sensibili effetti positivi poiché i suoi problemi sono principalmente dovuti ad un traffico proveniente dalla montagna che ha come destinazione Sassuolo;
- in particolar modo si segnala il beneficio sul traffico nella frazione di S. Antonino che prelude alla necessità di migliorare le condizioni viabilistiche di uno dei tratti più critici dell'intero sistema stradale.

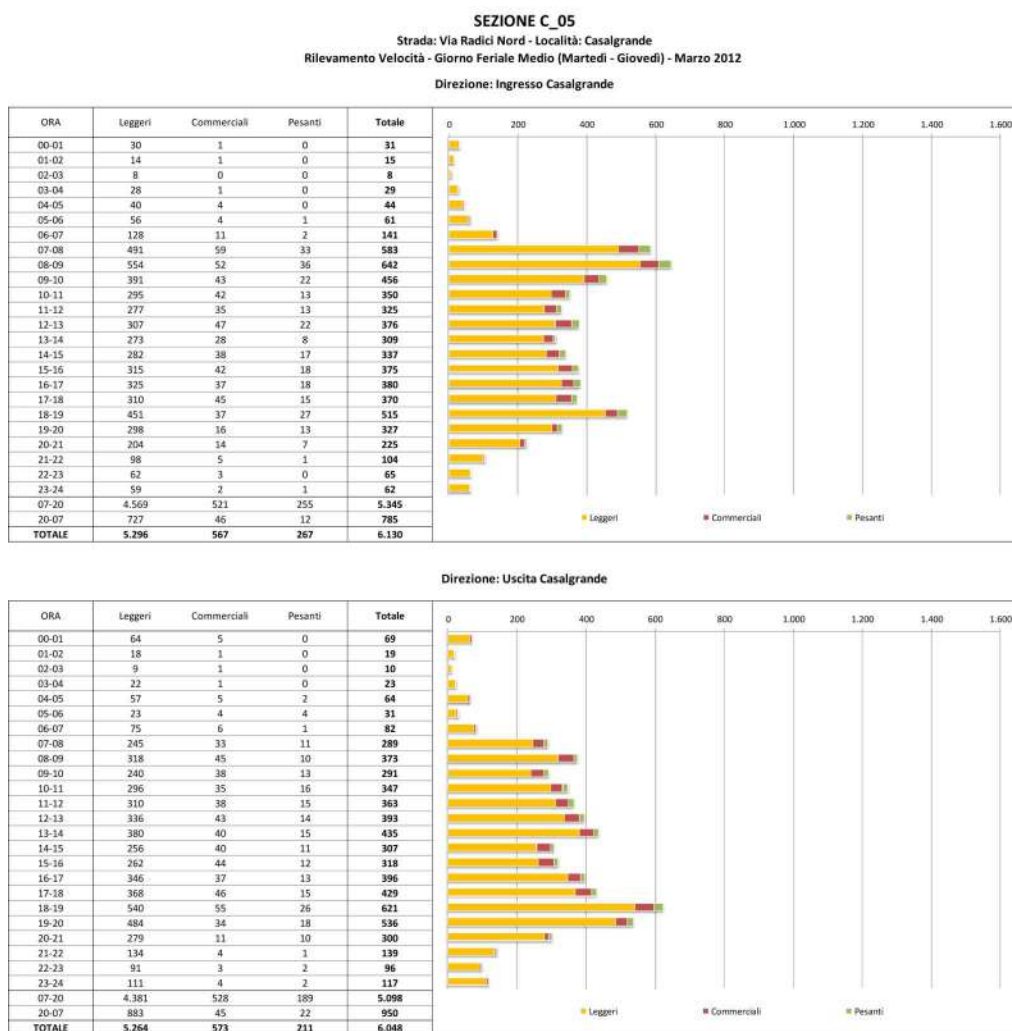
In sintesi, sembra di poter concludere che:

- l'apertura della nuova pedemontana apre alla possibilità di riqualificare l'intero asse della Statale a favore degli insediamenti esistenti e delle nuove aree di trasformazione;
- le problematiche legate alla frazione di Veggia sono invece da trattare attraverso strategie più puntuali;
- le condizioni migliorerebbero ulteriormente se il traffico con provenienza da Scandiano fosse portato sulla nuova pedemontana già in corrispondenza dello snodo tra la Statale e la circonvallazione di Scandiano.

## 2.6.3 RILIEVI DI TRAFFICO 2012

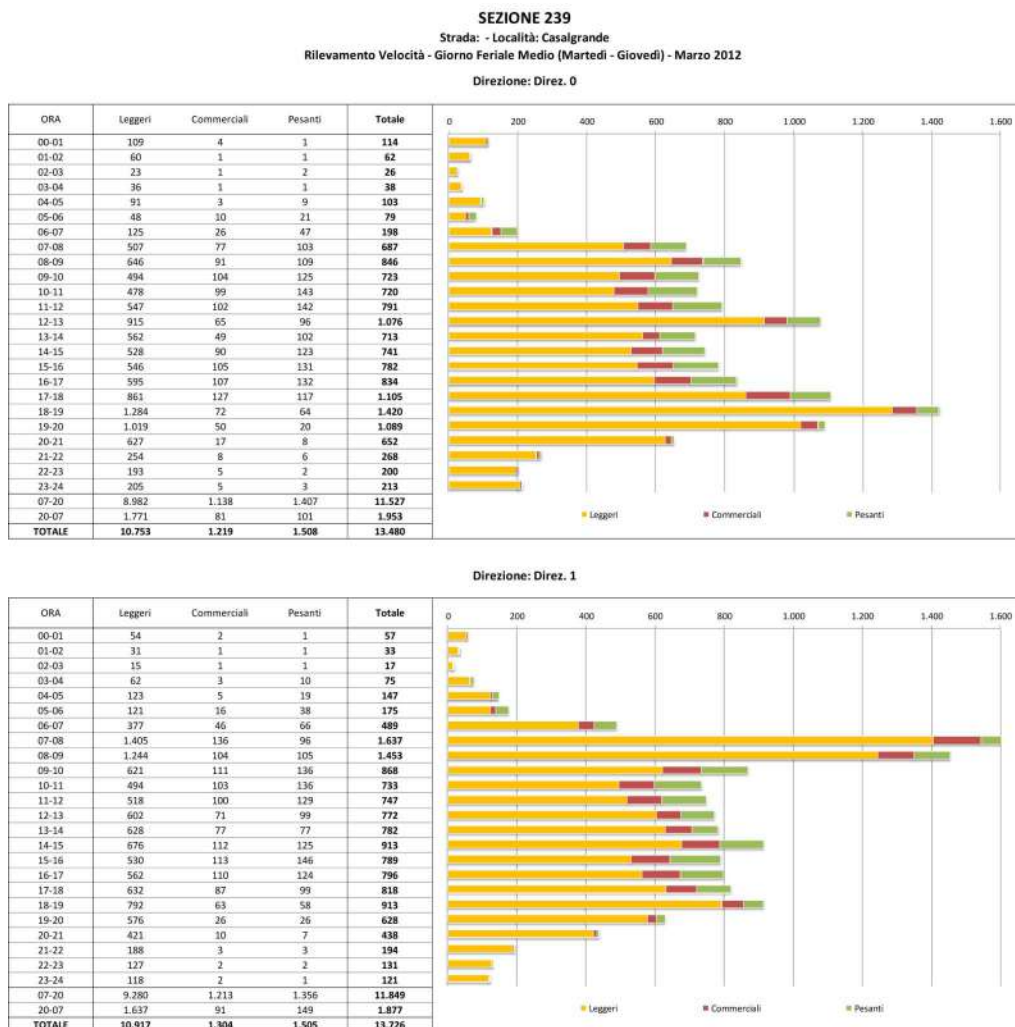
Le considerazioni principali che emergono dai dati rilevati nel marzo 2012 sono:

- Via Radici conferma il suo utilizzo come alternativa alla SP 486 con forti carichi attraverso l'abitato di veggia, con prevalenza di veicoli leggeri verso il ponte vecchio. Circa 6000 passaggi giorno in entrata e in uscita (sono circa gli stessi passaggi che abbiamo sulla nuova Pedemontana sul confine con Scandiano)

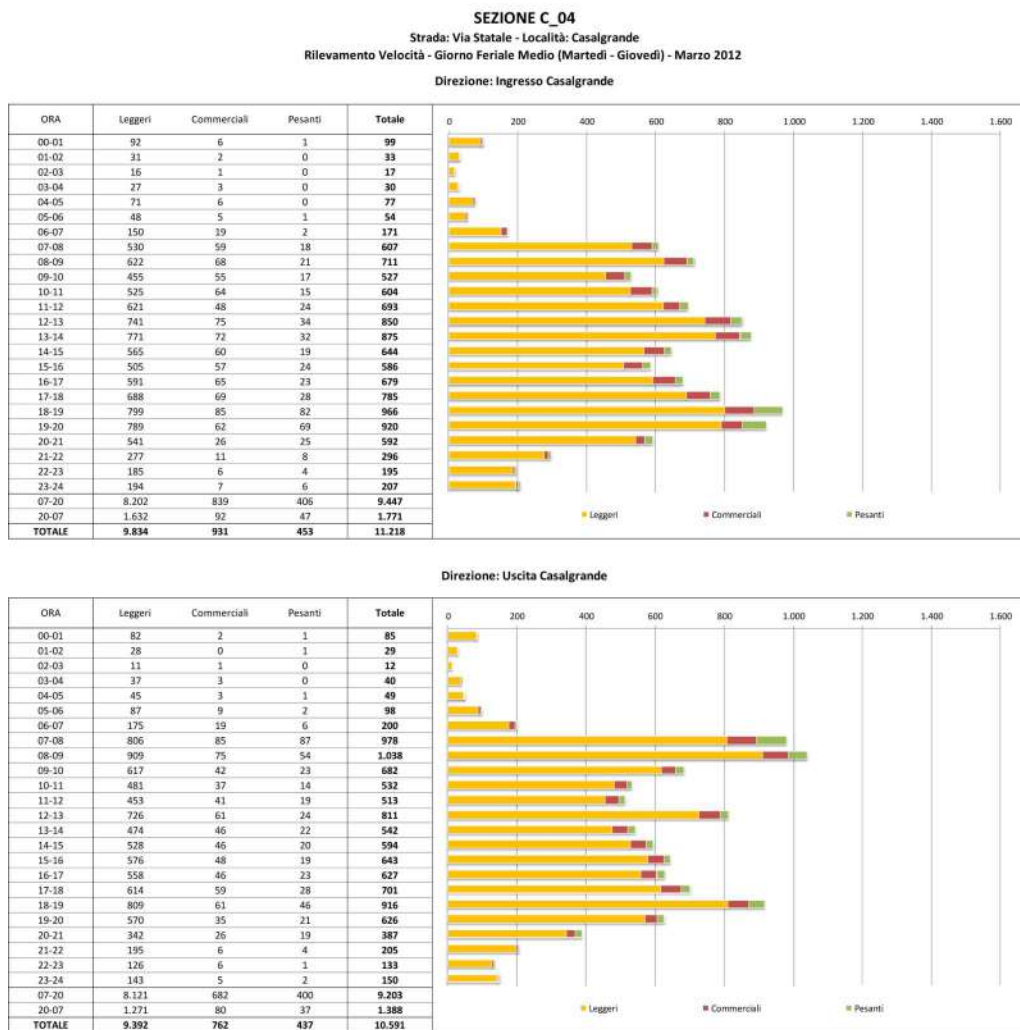




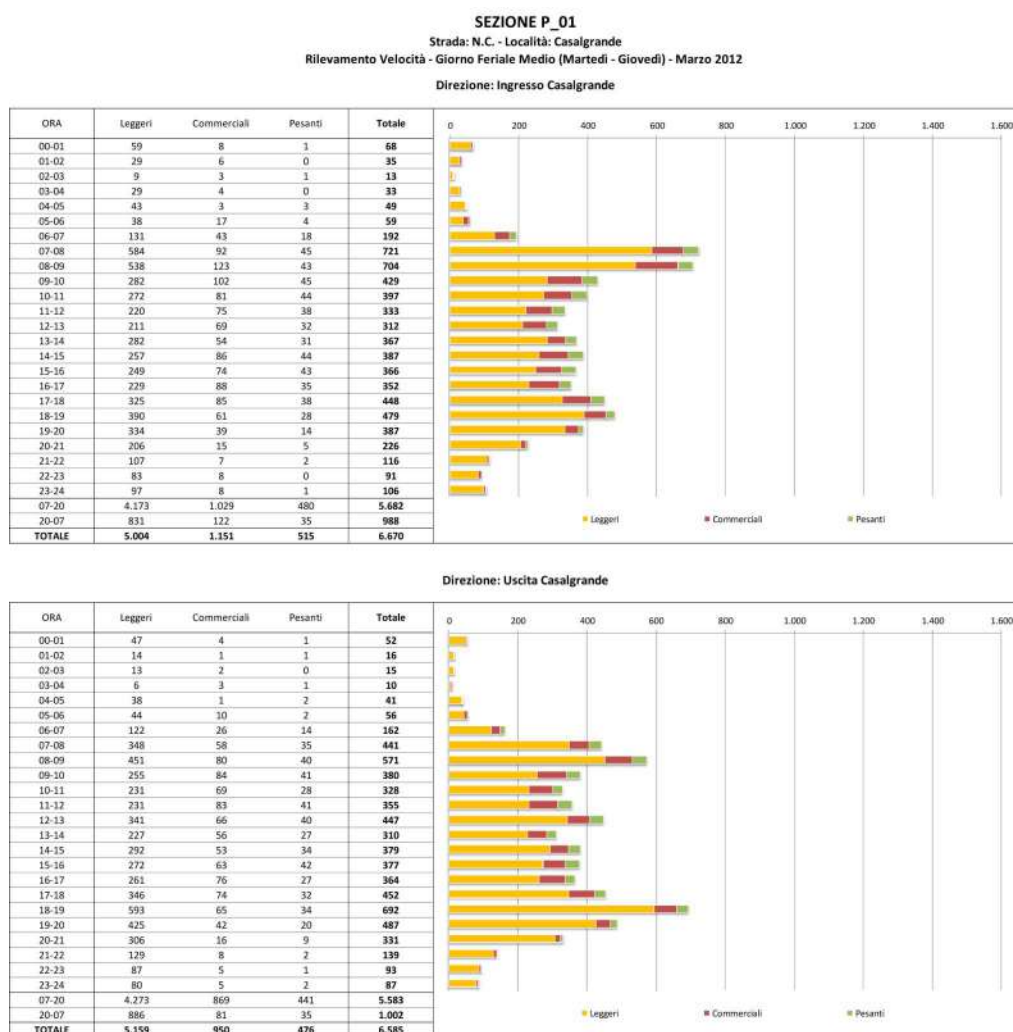
- La SP 486 conferma forte traffico in discesa dall'appennino, forti percentuali di mezzi pesanti e picco di flusso sia al mattino (ore 7-8) e alla sera (ore 18-19) fino a 1400/ora per direzione, che ne confermano un' alto grado di saturazione;



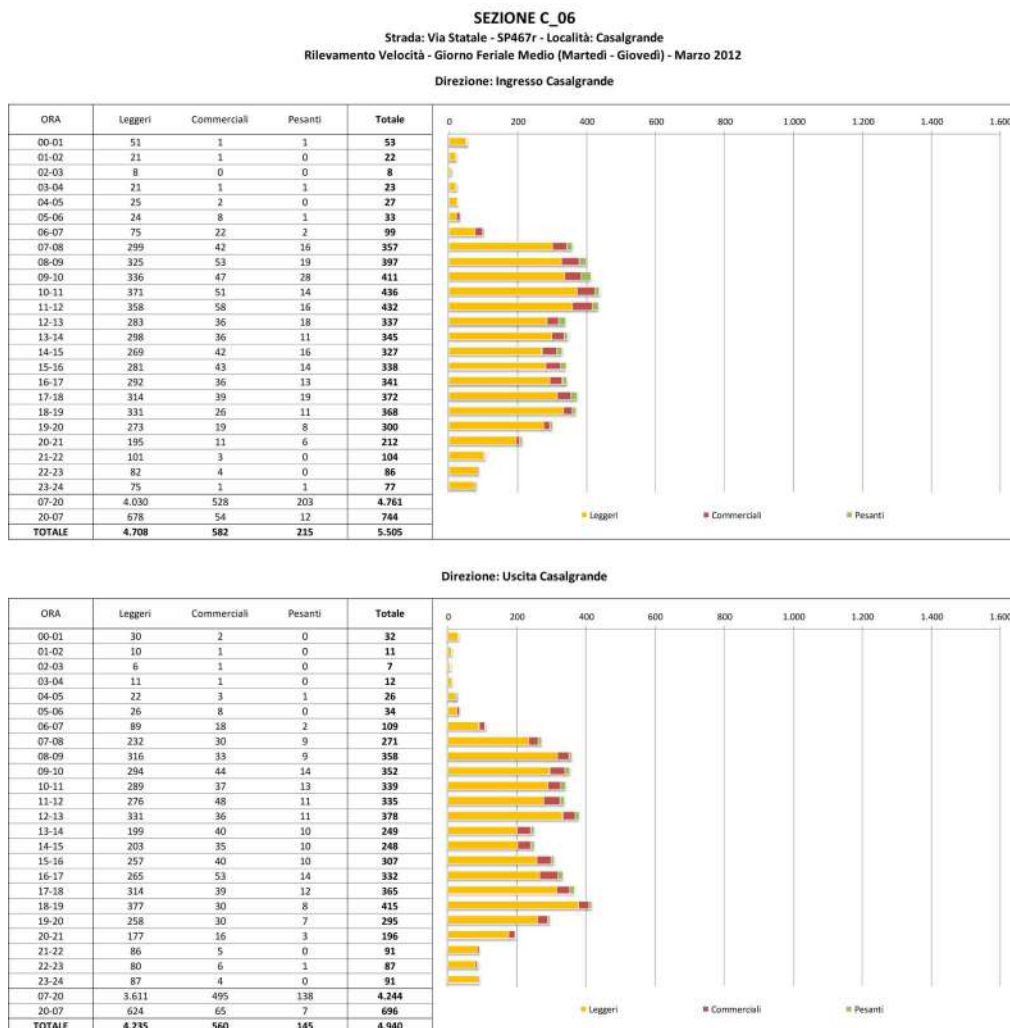
- Sul ponte vecchio si confermano flussi elevati per 10-11 mila veicoli giornalieri in direzione Sassuolo e congestione del relativo nodo viabilistico di Veggia, non solo negli orari di punta.



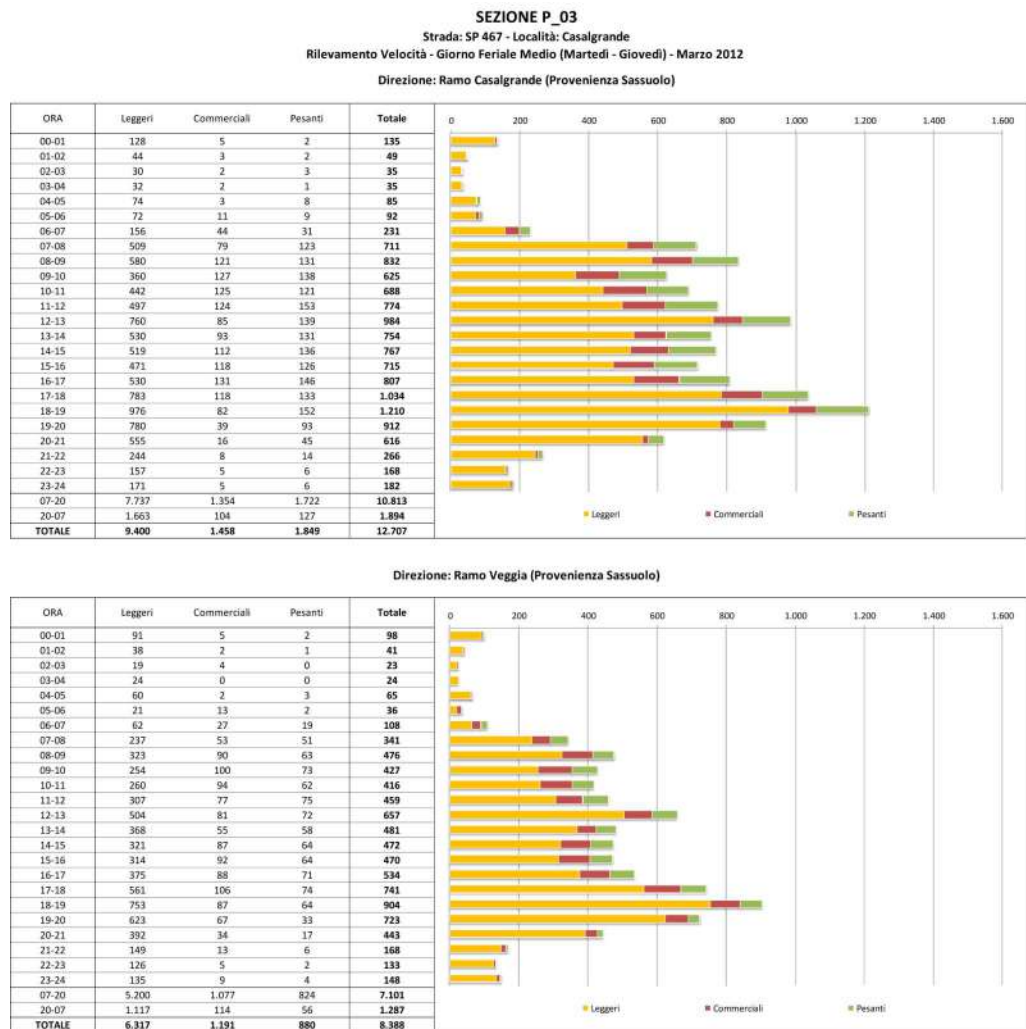
- I rilevamenti sulla nuova pedemontana indicano una conferma delle previsioni del modello relativo allo scenario zero. Infatti circa il 50% dei volumi di traffico sulla ex Statale si è riversato sulla Nuova Pedemontana, con la quasi totalità della componente pesante. I gradi di saturazione della ex Statale si sono ridotti ad eccezione del tratto di Veggia.



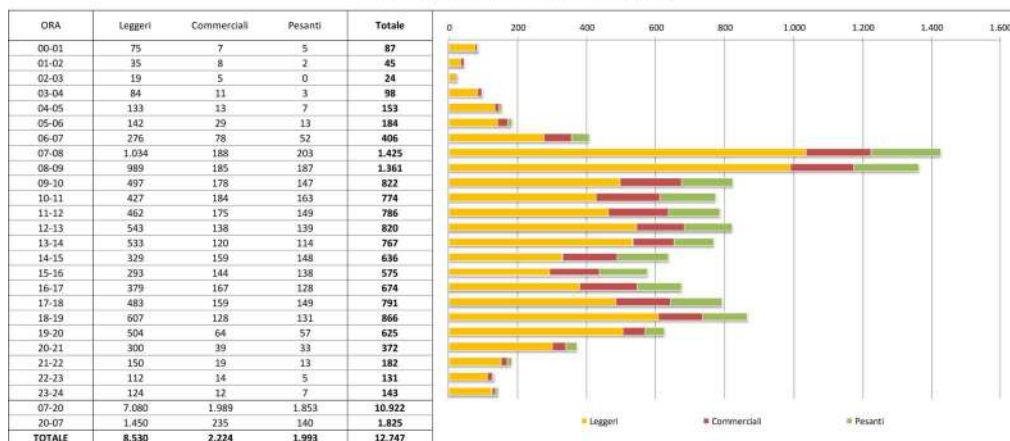
- Per il vecchio tracciato della Statale, ex 467 si segnala ancora il passaggio di una modesta quota di mezzi commerciali e pesanti (5% circa), ma soprattutto la superiorità di oltre il 10% dei mezzi in entrata, rispetto a quelli in uscita, da ricondurre al maggior utilizzo della pedemontana o di Via Statutaria, anche se tali somme rimangono parzialmente scoperte. E' comunque chiaro che vi sia un comportamento non omogeneo in direzione di ritorno da Sassuolo a Scandiano.



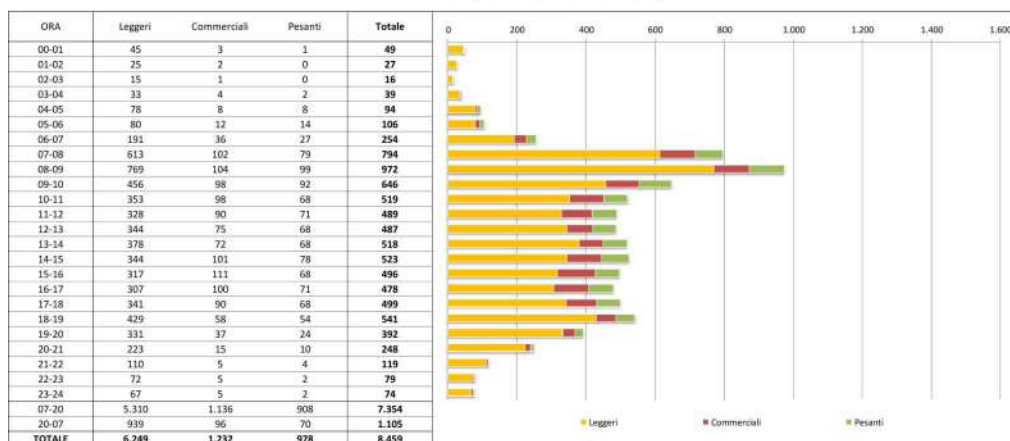
- I rilievi sul nodo del ponte nuovo hanno confermato come la componente principale di traffico è quella in discesa dall'appennino, con circa 8500 passaggi giornalieri. Mentre si può stimare in 13000 passaggi il flusso da Casalgrande, che sommano le direzioni da Scandiano e da Rubiera, quest'ultima con un'incidenza di veicoli pesanti superiore rispetto all'altra.



**SEZIONE P\_03**  
**Strada: SP 467 - Località: Casalgrande**  
**Rilevamento Velocità - Giorno Feriale Medio (Martedì - Giovedì) - Marzo 2012**  
**Direzione: Sassuolo (Provenienza Ramo Casalgrande)**



**Direzione: Sassuolo (Provenienza Ramo Veggia)**



## 2.6.4 CONSIDERAZIONI SULLE VARIAZIONI DEL MODELLO TERRITORIALE

Analizziamo le previsioni del Documento Preliminare al PSC (aggiornamento giugno 2012) in modo da valutare l'incidenza delle variazioni del numero di famiglie e addetti nel territorio comunale sul sistema del traffico.

### Variazioni residenziali

Sul fronte del fabbisogno abitativo il PSC stima, per il periodo 2008-2025, un incremento di famiglie pari a 1.676 ed una risposta in termini di offerta pari a 2.010 alloggi:

- 548 famiglie saranno assorbite dall'offerta implicita al patrimonio esistente finora costruito;
- un ulteriore quota di 1.098 alloggi è costituita dall'offerta residua del PRG, dove i comparti di trasformazione non attuati hanno il peso principale sull'offerta disponibile (654 alloggi/famiglie), i comparti di nuovo impianto si attestano a 136 alloggi ed i lotti di completamento a 109. Si considerano inoltre i comparti in attuazione che hanno a disposizione 199 alloggi;
- 364 famiglie corrisponderanno all'offerta delle previsioni in itinere.

Per capire meglio il peso di tali variazioni sul territorio ed il conseguente effetto sui flussi è necessario approfondire la tematica all'interno dei singoli ambiti in cui la manovra insediativa suddivide il territorio:

Per l'ambito 1 (Boglion, Casalgrande Alto, Dinazzano) si prevede:

- un'offerta implicita di 326 alloggi;
- un'offerta residua di PRG di 834 alloggi, di cui ben 532 da comparti di trasformazione;
- una previsione in itinere di 203 alloggi, di cui ben 91 da incrementi dell'indice di zone di nuovo insediamento;

- il totale dell'offerta in tale ambito ammonta a 1.363 nuovi alloggi.

Da questi dati emerge come l'offerta abitativa supera il fabbisogno totale stimato in 867 nuove famiglie.

Le considerazioni sul traffico sono le seguenti:

- consideriamo in via cautelativa il caso più sfavorevole che il mercato superi le previsioni dello stimato fabbisogno e saturi tutta l'offerta;
- la distribuzione dell'offerta per l'ambito 1 si concentra per circa il 50% nelle zone di trasformazione e nuovo impianto che si attestano a Casalgrande sulla strada Statale (SP467r). Questo nuovo carico, pari a solo il 10% dell'attuale bilancio insediativo, risulta palesemente sostenibile grazie alle ottime condizioni di esercizio generate in tale ambito dall'introduzione della nuova pedemontana, come testimoniato dai grafici dello scenario zero;
- il restante carico urbanistico, proveniente dalle quote residenziali insistenti sui comparti in attuazione e dall'offerta implicita del patrimonio, si assesta nella zona sud di Casalgrande dove non sussistono condizioni critiche delle infrastrutture. Anzi, il completamento della strada di "gronda" con il sottopasso di via S. Rizza migliorano le condizioni di distribuzione dei flussi. D'altro canto si rileva la futura necessità di completare tale anello anche sul lato ovest di Boglioni per ottenere una migliore condizione di uscita dal paese.

Per l'ambito 2 (Salvaterra, S. Donnino) si prevede:

- un'offerta implicita di 43 alloggi;
- un'offerta residua di PRG di 55 alloggi, provenienti da soli lotti di completamento;
- una previsione in itinere di 5 alloggi, da servizi non attuati;
- il totale dell'offerta in tale ambito ammonta a 103 nuovi alloggi.

Il fabbisogno stimato per tale area è di 392 famiglie.



Le considerazioni sul rapporto con le modifiche sul traffico sono:

- l'offerta proposta mira ad un sostanziale contenimento dell'espansione della frazione, limitando l'offerta a  $\frac{1}{4}$  del fabbisogno;
- la suddetta trasformazione territoriale risulta così insignificante dal punto di vista degli impatti sul traffico. Anzi, si potrebbe affermare che anche l'incremento proposto dal fabbisogno sia al momento assorbibile dalle infrastrutture attuali, poiché su Salvaterra le condizioni di traffico urbane risultano sufficientemente sostenibili;

Per l'ambito 3 (S. Antonino, Veggia, Villalunga) si prevede:

- un'offerta implicita di 179 alloggi;
- un'offerta residua di PRG di 209 alloggi, per la maggioranza provenienti da comparti di trasformazione (122 alloggi);
- una previsione in itinere di 156 alloggi, in gran parte frutto di accordi con privati;
- il totale dell'offerta in tale ambito ammonta a 544 nuovi alloggi.

Il fabbisogno stimato per tale area è di 416 famiglie.

Le considerazioni sul rapporto con le modifiche sul traffico sono:

- la componente di offerta proveniente dai comparti di trasformazione è il dato da tenere maggiormente in considerazione, poichè tali aree si attestano in punti di massima sensibilità del sistema del traffico. Nello specifico, nella frazione di S. Antonino troviamo le condizioni più sensibili. D'altro canto l'area di trasformazione in questione può generare l'opportunità di riorganizzare il sistema di penetrazione all'impianto residenziale di S. Antonino su via Canale rispetto all'attuale su via Statale (cfr. tav. 13);
- Nel caso specifico di Veggia le aree di trasformazione interessate dovranno prevedere un adeguato studio della rete locale di connessione alla viabilità esistente, ma le condizioni sono comunque gravose per un'area che non possiede reali alternative di

riorganizzazione della rete stradale.

### **Variazioni produttive**

Per quanto riguarda gli addetti alla produzione la manovra del PSC prevede quanto segue:

- nella prospettiva che all'evoluzione demografica di 21.224 residenti nell'anno 2025 si associ una riduzione del livello di polarizzazione/attrazione dell'occupazione, si può ritenere che la dimensione occupazionale della presenza manifatturiera possa restare sostanzialmente inalterata (passando da un rapporto addetti/attivi di 1,06 ad un valore di equilibrio pari a 1);
- a parità di occupazione è probabile tuttavia che si manifesti un'estensione, seppur limitata, dello spazio occupato dalle attività produttive per effetto di una tendenziale minor densità determinata dalle evoluzioni tecnologiche. Se questa densità è ragionevole pensare possa assestarsi negli insediamenti più recenti e più razionali come quello di Salvaterra, nell'ordine di 18 addetti/ha, ne risulterebbe una domanda di nuovi spazi dell'ordine di 45 ha. Di questi ultimi 4/5 corrispondono all'offerta delle previsioni di PRG vigente, non attuate e confermate dal PSC;
- la presenza industriale nella storia economica e nella struttura urbana del Comune di Casalgrande è da sempre un tema centrale. Le indicazioni del PTCP e le attuali condizioni degli insediamenti di Salvaterra-Villalunga suggeriscono di affidare le esigenze di ampliamento delle superfici produttive ad un potenziamento di tale territorio.

Le considerazioni sul rapporto con le modifiche sul traffico sono:

- in primo luogo la componente di traffico dovuta agli spostamenti casa-lavoro può considerarsi sufficientemente supportata dalle infrastrutture esistenti in ragione dei livelli di esercizio rilevati sullo scenario zero;
- d'altro canto la componente di traffico legata agli spostamenti di mezzi pesanti e altre attività legate al movimento merci e lavorazioni intermedie, indotte da importanti espansioni delle superfici industriali, vengono viste come critiche per

l'infrastruttura portante costituita dalla SP51. A tale proposito sarà fondamentale la riorganizzazione e potenziamento delle strade di distribuzione e penetrazione della nuova APEA. Una migliore valutazione dei reali effetti e della loro sostenibilità è rimandata alle decisioni finali del PSC in termini di grandezza complessiva degli ampliamenti e dei tempi stimati di realizzazione nei POC;

- contributi alla sostenibilità di tale manovra possono provenire da scelte dell'Amministrazione congiunte a quelle dei Comuni del distretto ceramico atte a migliorare il sistema della logistica e del rapporto tra produzione e lavorazione di prodotti semilavorati come meglio specificato nel paragrafo 2.5.2.;
- si tenga da ultimo in considerazione che le rilevazioni di traffico di mezzi pesanti condotte nel 2010 sulla SP51 fra Sassuolo e Rubiera hanno registrato un'incidenza del 50% sul traffico giornaliero medio totale.

### 3. OFFERTA INFRASTRUTTURALE

Il territorio di Casalgrande, per la sua collocazione al centro del sistema del distretto ceramico e al bordo dell'alveo del Secchia, nonché confine provinciale, è attraversato da due arterie extraurbane di rilevanza provinciale-regionale (cfr. tav. 1 – 2) di cui una è la pedemontana, il cui nuovo tratto è entrato in esercizio a metà 2011 :

- via Statale (SP467r): è il percorso storico della pedemontana che attraversa tutte le frazioni ai piedi della collina, sulla quale si trovano i principali insediamenti produttivi oggetto di riqualificazione. Gli innesti su tale strada avvengono tutti a raso. Il ruolo di arteria extraurbana che questa strada ha assolto per molto tempo è ora rimpiazzato dal nuovo tratto di pedemontana;
- la nuova pedemontana: essa corre prima a sud della SP467r nel tratto verso Scandiano, poi in galleria in corrispondenza dell'incrocio con via A. Moro, poi a nord della SP467r, in accostamento alla linea ferroviaria Reggio-Sassuolo. I raccordi con la rete stradale urbana avvengono mediante rotatorie ad eccezione di uno svincolo a livelli sfalsati (su Casalgrande all'altezza di via Fiorentina);
- la SP486r e la SP51: esse costituiscono l'asse nord-sud che sul confine modenese mette in collegamento gli insediamenti della collina con la via Emilia all'altezza di Rubiera. Anche qui le intersezioni avvengono a raso su rotatorie, ad eccezione del nodo in corrispondenza dell'intersezione con la pedemontana ed il ponte nuovo sul Secchia dove è presente un più importante svincolo a livelli sfalsati. Da notare (cfr. tav. 2) come la SP51 sia caricata della doppia funzione di prolungamento dell'arteria extraurbana della SP486r ed anche di rete principale per il tratto Villalunga-Salvaterra (la variante su Salvaterra ha aiutato a dividere tale ruolo);

La rete viaria urbana invece è strutturata gerarchicamente in:

- strade principali, con una funzione di attraversamento dell'area urbana e di connessione con la rete viaria di ordine superiore e con i Comuni limitrofi;

- strade secondarie, di collegamento e distribuzione nelle singole frazioni;
- strade locali di accesso alle destinazioni finali.

La maglia urbana principale, in particolare, è formata da:

- la SP467r: essa, ad apertura della nuova pedemontana, viene a configurarsi come strada urbana principale, ancora in parte di attraversamento, ma con una nuova funzione di collegamento dei centri urbani tra di loro e con la rete extraurbana;
- la strada di “gronda”: costituisce il sistema “circonvallazione” dell’abitato di Casalgrande centro e da cui si dipartono gli assi nord e nordest di via Canaletto, via I° Maggio e via Canale, responsabili rispettivamente dei collegamenti con S. Donnino, Salvaterra e Villalunga.
- via per Casalgrande, Via Reverberi: costituisce l’asse est-ovest parallelo alla pedemontana che collega Arceto con Salvaterra alla SP51.
- via Case Secchia: costituisce asse di collegamento tra il nucleo di S. Donnino e la SP51 all’altezza del confine con Rubiera.

Tutte le suddette specifiche sulla maglia infrastrutturale di Casalgrande sono rappresentate graficamente nelle Tavole 1, 2 e 7.

### 3.1 QUADRO EVOLUTIVO

In scala urbana gli interventi principali di breve periodo che hanno recentemente modificato o modificheranno l’offerta di strutture viarie sono:

- i sottopassi realizzati (Dinazzano, via Ripa, via S. Rizza) e da realizzare (Casalgrande, via Aldo Moro) che consentono l’indipendenza dell’asse ferroviario dagli incroci a raso e (via S. Rizza) il completamento a ovest della strada di “gronda” che raggiunge così direttamente la SP467r;

- l'apertura del collegamento tra via I° Maggio e la SP51 all'altezza dell'innesto sulla Variante di Salvaterra, che consente di scaricare il centro della frazione dal traffico di attraversamento;
- la Variante di Salvaterra che aggira l'abitato sul lato Secchia.

A livello sovralocale è opportuno ribadire:

- l'apertura del nuovo asse pedemontano che offrirà un itinerario alternativo alla vecchia SP467r per il traffico di attraversamento, specialmente quello pesante.

### 3.2 SOSTA

La tavola 3 descrive l'offerta attuale di sosta evidenziando:

- i parcheggi esistenti realizzati fuori carreggiata (da PRG);
- i parcheggi esistenti realizzati su strada;
- i parcheggi non attuati (da PRG).

La dotazione attuale di aree destinate a parcheggi pubblici è pari a:

- parcheggi in zona residenziale: 79.583 mq;
- parcheggi in zona produttiva: 62.968 mq;
- parcheggi su area pubblica: 7.183 mq.

Allo stato attuale, a fronte di una previsione di PRG pari a 96.688 mq e la realizzazione, in sola zona residenziale, di 79.583 mq, si genera un residuo non attuato di 11.085 mq pari al 12% del complessivo.

La dotazione esistente di parcheggi è pari a 4,4 mq/ab e soddisfa pienamente le richieste di standard Regionale.

La regolamentazione a disco orario riguarda un numero esiguo di parcheggi, per lo più concentrati a ridosso del centro di Casalgrande (via Canale, Piazza Martiri, Piazza Costituzione, via Marx).

Non sono presenti spazi di sosta a pagamento.

### 3.2.1 INDAGINE SULLA SOSTA

Dalle interviste agli operatori di settore e da rilievi a vista delle dotazioni, emerge un fabbisogno di parcheggi residenziali in corrispondenza del confine dell'espansione residenziale ovest all'altezza di via Berlinguer tra via Europa e via Marx, nonché l'esigenza di un miglioramento delle dotazioni in corrispondenza delle attrezzature di maggior rilievo, specialmente scolastiche.

Il sistema parcheggi pubblici di Casalgrande centro ha bisogno di riorganizzare il sistema della sosta controllata con zona disco al fine di utilizzare al meglio i parcheggi centrali e spostare la sosta lunga ad almeno 200-300 metri dal centro.

Si segnala infine la necessità di ampliare le dotazioni di parcheggio per gli insediamenti produttivi, in special modo quelli di S. Antonino, Salvaterra e Casalgrande in direzione Scandiano (cfr. punto 8 tavola 13).

L'indagine sulla sosta ha evidenziato come l'unico sistema urbano del comune che necessiti di uno studio complessivo di riorganizzazione dell'offerta di parcheggio sia quello della frazione di Casalgrande centro (Bogliani).

I paragrafi seguenti descrivono le indagini effettuate per l'area di studio del centro di Casalgrande. Sono state indagate l'offerta di parcheggio per tipologia di sosta (libera, zona disco, posti riservati; non sono presenti zone con sosta a pagamento), l'occupazione dei parcheggi per diverse fasce orarie e la permanenza delle auto in sosta.

Il rilievo è stato condotto al fine di ricostruire la domanda di sosta durante diverse fasce orarie di un giorno feriale medio (mattina e pomeriggio) ed individuare così quella di punta.

Nella figura che segue vengono evidenziati i grafici di utilizzo e occupazione delle aree di sosta, suddivise per zone, nella fasce mattutina (9.00-11.00) e pomeridiana (15.00-17.00) di un giorno feriale medio.

Le zone individuate sono:

- Zona 1, che comprende il centro di Casalgrande;
- Zona 2, che comprende l'area a ovest espressamente residenziale;
- Zona 3, ossia le aree sportive;
- Zona 4, che comprende aree residenziali e strutture scolastiche;

Sono state considerate nelle analisi e nei grafici le disponibilità di posti auto al netto di quelli per carico/scarico, disabili e dei riservati in generale.

Offerta e occupazione per le fasce orarie della mattina (9.00-11.00) e del pomeriggio (15.00-17.00) nella frazione di Casalgrande centro



La mappa evidenzia che:

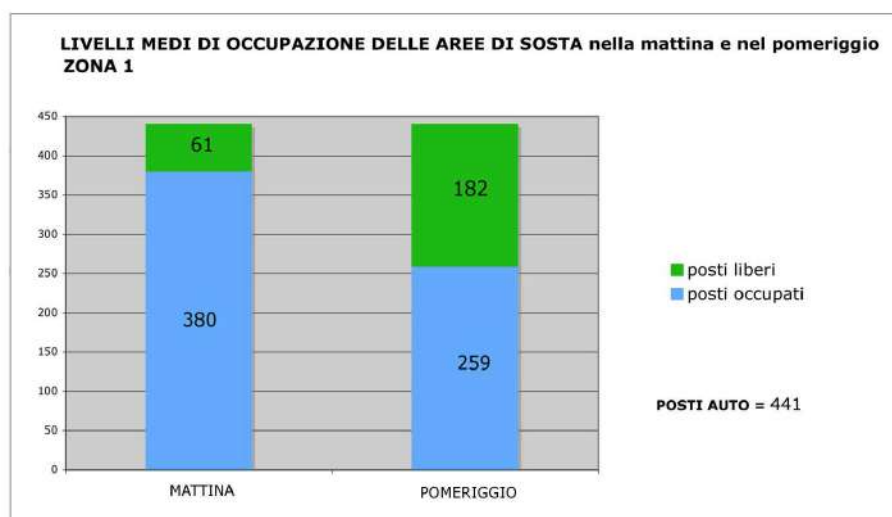
- la dotazione dei parcheggi è buona e ben distribuita;
- la zona 1 che contiene le aree centrali della frazione è comprensibilmente la più utilizzata senza fenomeni di carenza di posti auto;
- non sono presenti altri fenomeni diffusi di carenza di posti auto, anzi si registra un forte sottoutilizzo delle dotazioni presenti nelle altre zone adiacenti alla zona 1.



Nello specifico sono di seguito riportate le analisi delle singole zone individuate.

ZONA 1 \_ Offerta e occupazione per le fasce orarie della mattina (9.00-11.00) e del pomeriggio (15.00-17.00)

	tipologia	offerta	MATTINA	coefficiente di	POMERIGGIO	coefficiente di
			9.00-11.00	occupazione	15.00-17.00	occupazione
park ZONA 1	libera	350	292,5	0,84	206	0,59
	disco	91	80	0,88	51,5	0,57
	divieto	-	7,5		1,5	
	<b>SUB TOTALE</b>	<b>441</b>	<b>380</b>	<b>0,86</b>	<b>259</b>	<b>0,59</b>
	carico /scarico					
	disabili	8	3	0,38	1,5	0,19
	riservati comune	10	4,5	0,45	10	1,00
	riservati polizia	3	1	0,33	1	0,33
	riservati CRI	4	1	0,25	0,5	0,125
	<b>TOTALE</b>	<b>466</b>	<b>389,5</b>	<b>0,84</b>	<b>272</b>	<b>0,58</b>



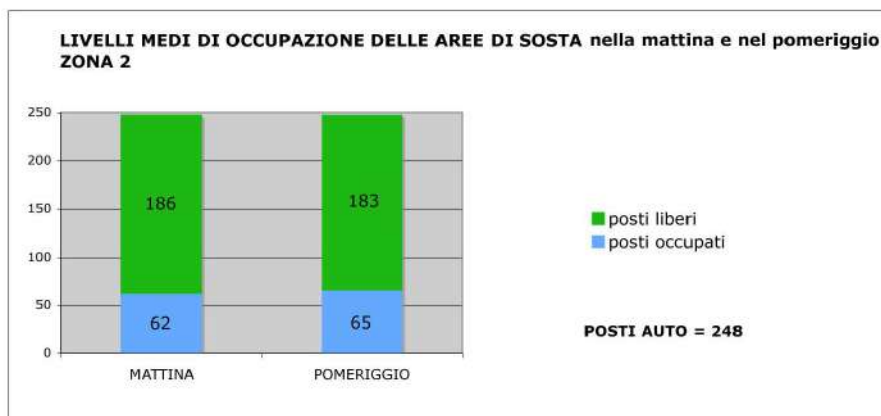
\* Non è stato considerato il parcheggio 45C in quanto non ancora entrato in funzione.

Da una prima analisi effettuata sulla zona 1 emerge che:

- il livello di utilizzazione dei parcheggi nelle aree centrali è elevato;
- la dotazione in termini di posti auto è ottima e registra 441 posti totali;
- soprattutto nella fascia mattutina si registra un livello di occupazione pari all'86%, che diminuisce nel pomeriggio attestandosi al 59%.

ZONA 2 \_ Offerta e occupazione per le fasce orarie della mattina (9.00-11.00) e del pomeriggio (15.00-17.00)

	tipologia	offerta	MATTINA	coefficiente di	POMERIGGIO	coefficiente di
			9.00-11.00	occupazione	15.00-17.00	occupazione
park ZONA 2	libera	248	61,5	0,25	64,5	0,26
	disco	-				
	divieto	-	0,5		0,5	
	<b>SUB TOTALE</b>	<b>248</b>	<b>62</b>	<b>0,25</b>	<b>65,0</b>	<b>0,26</b>
	disabili	8	0		0	
	<b>TOTALE</b>	<b>256</b>	<b>62</b>	<b>0,24</b>	<b>65</b>	<b>0,25</b>



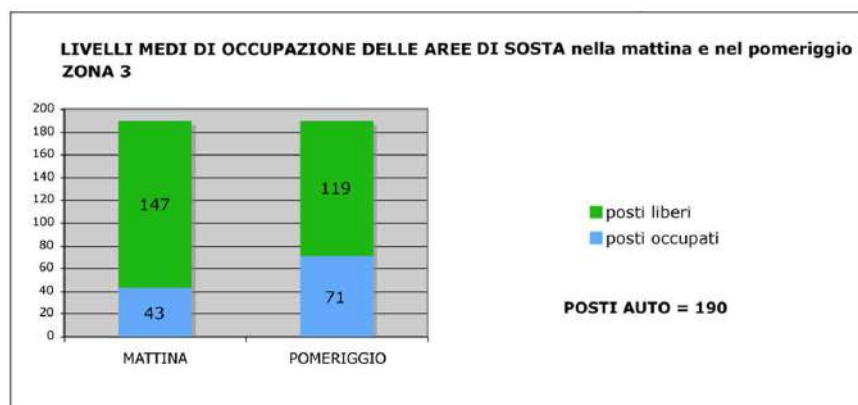
Per quanto riguarda la zona 2 si osserva che la dotazione di posti auto è consistente (248 posti totali), ma il livello di utilizzazione è ben lontano dai livelli della zona 1.

Nella fascia mattutina e nella fascia pomeridiana si registrano valori di utilizzazione delle aree di sosta pressoché uguali, attorno al 25%.

Si nota quindi che le dotazioni non sono sfruttate a pieno, nonostante la evidente vicinanza con il centro.

ZONA 3 \_ Offerta e occupazione per le fasce orarie della mattina (9.00-11.00) e del pomeriggio (15.00-17.00)

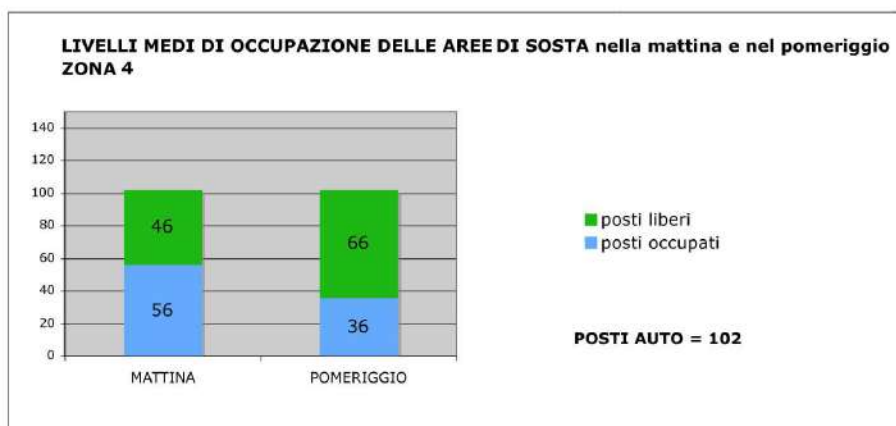
	tipologia	offerta	MATTINA	coefficiente di occupazione	POMERIGGIO	coefficiente di occupazione
			9.00-11.00		15.00-17.00	
park ZONA 3	libera	190	41,5	0,22	71	0,37
	disco	-	-		-	
	divieto	-	1,5			
	<b>SUB TOTALE</b>	<b>190</b>	<b>43</b>	<b>0,23</b>	<b>71</b>	<b>0,37</b>
	disabili	4	1,5			
	<b>TOTALE</b>	<b>194</b>	<b>44,5</b>	<b>0,23</b>	<b>71</b>	<b>0,37</b>



L'analisi della zona 3 evidenzia una buona dotazione di aree di sosta (190 posti totali) che vengono però poco utilizzate. Il livello di occupazione medio della mattina si attesta intorno al 23%, mentre si raggiunge il 37% nel pomeriggio.

ZONA 4 \_ Offerta e occupazione per le fasce orarie della mattina (9.00-11.00) e del pomeriggio (15.00-17.00)

park ZONA 4	tipologia	offerta	MATTINA 9.00-11.00	coefficiente di occupazione	POMERIGGIO 15.00-17.00	coefficiente di occupazione
	libera	102	54	0,53	36	0,35
	disco	-				
	divieto	-	2			
	<b>SUB TOTALE</b>	<b>102</b>	<b>56</b>	<b>0,55</b>	<b>36</b>	<b>0,35</b>
	disabili	2	0		10	
	<b>TOTALE</b>	<b>104</b>	<b>56</b>	<b>0,54</b>	<b>46</b>	<b>0,44</b>



I rilevamenti in zona 4 confermano gli andamenti dei livelli di occupazione che si sono evidenziati nelle zone 2 e 3.

Le dotazioni di posti auto sono discrete ma sono sfruttate per lo più al mattino, per un 55%.

Nella fascia pomeridiana i valori di occupazione scendono toccando un 35%.

### 3.2.2 TIPOLOGIA DI OCCUPAZIONE DELLE AREE DI SOSTA

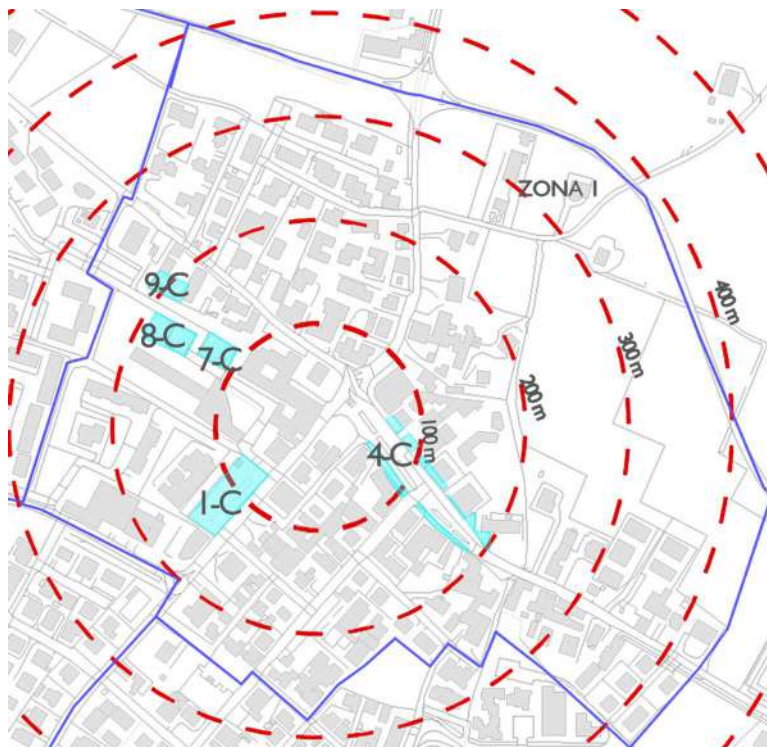
Oltre a quantificare il livello di occupazione delle aree di sosta è stato indagata anche la tipologia di sosta dei veicoli rilevati.

Le tabelle che seguono mostrano, per ogni zona, la diversa tipologia di sosta che effettuano le auto presenti; le categorie sono state così enumerate:

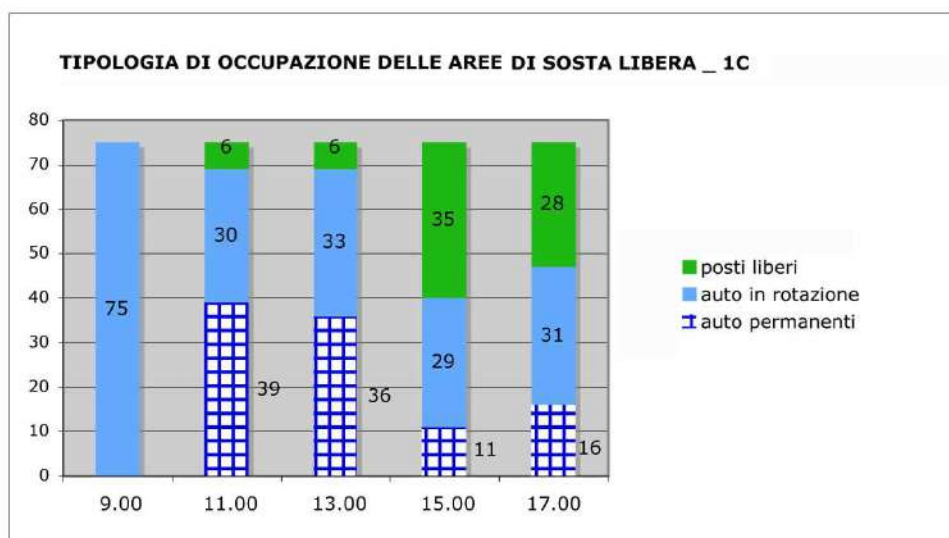
- auto permanenti, ossia quei veicoli che effettuano sosta superiore alle due ore;
- auto in rotazione, ossia quelle veicoli che effettuano sosta inferiore alle due ore;

I rilievi riguardanti la tipologia di sosta sono stati effettuati sulla zona 1, per le aree di sola sosta libera posizionate nelle zone più strategiche del centro, ossia i parcheggi 1C, 4C, 7C, 8C, 9C.

Mappatura dei parcheggi analizzati (1C, 4C, 7C, 8C, 9C )



ZONA 1 \_ Area di sosta 1C \_ Tipologia di occupazione nei singoli rilievi (9.00-11.00-13.00-15.00-17.00)

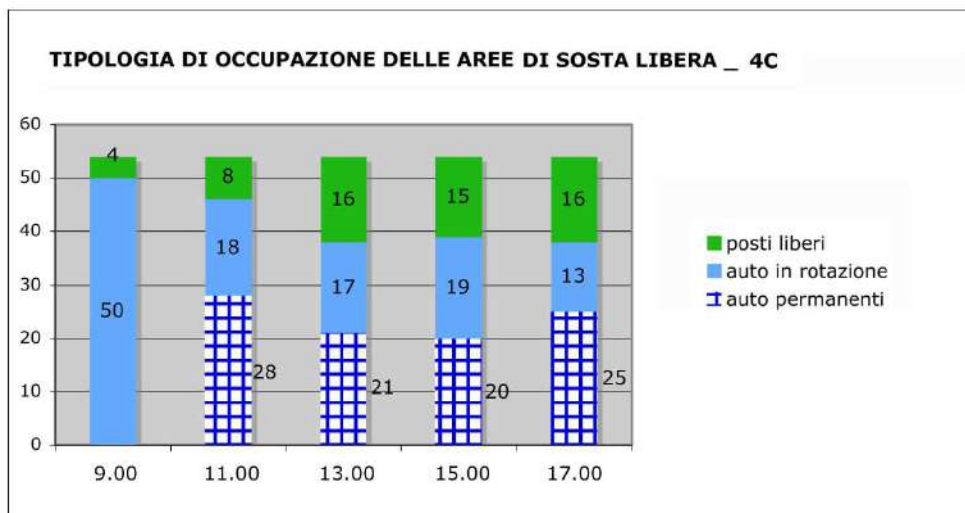


L'area di sosta 1C è la principale zona di parcheggio di Casalgrande quindi rappresenta il punto cardine del centro e di conseguenza quello a maggiore affluenza.

La tabella mostra che:

- le auto permanenti rappresentano circa il 50% dell'occupazione totale dell'area di sosta, per quanto riguarda la fascia mattutina fino alle ore 13.00. Nel pomeriggio invece la sosta lunga è rappresentata da circa il 20% delle auto presenti;
- le auto in rotazione sono abbastanza costanti per tutta la giornata e rappresentano circa il 40% del totale.

ZONA 1 \_ Area di sosta 4C \_ Tipologia di occupazione rilevata nei singoli rilievi (9.00-11.00-13.00-15.00-17.00)

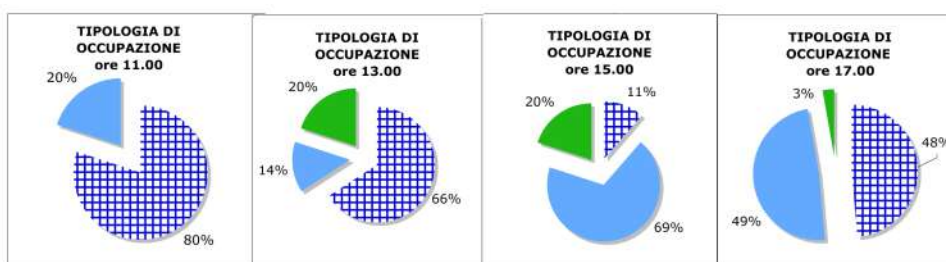
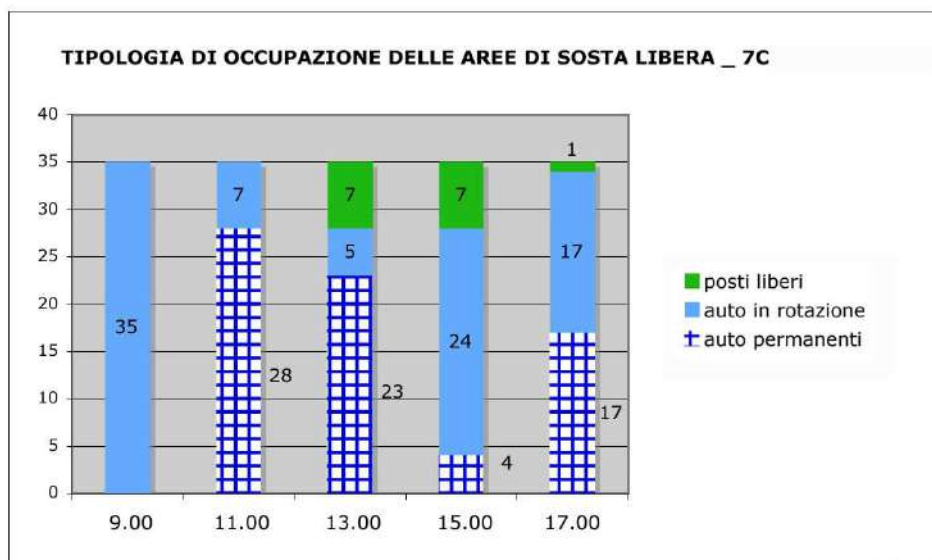


L'area di sosta 4C è situata lungo l'asse principale del centro e risulta essere quindi molto utilizzata per la sua posizione.

Dai grafici emerge che:

- il livello di sosta lunga è importante (50% circa) nei rilevamenti di metà mattina (11.00) e di fine pomeriggio (ore 17.00); le auto in rotazione rappresentano invece il 30% scarso del totale
- negli orari centrali della giornata (13.00-15.00) si osserva che le soste lunghe e le soste brevi sono proporzionate e raggiungono valori compresi tra il 30% e il 40%.

ZONA 1 \_ Area di sosta 7C \_ Tipologia di occupazione rilevata nei singoli rilievi (9.00-11.00-13.00-15.00-17.00)

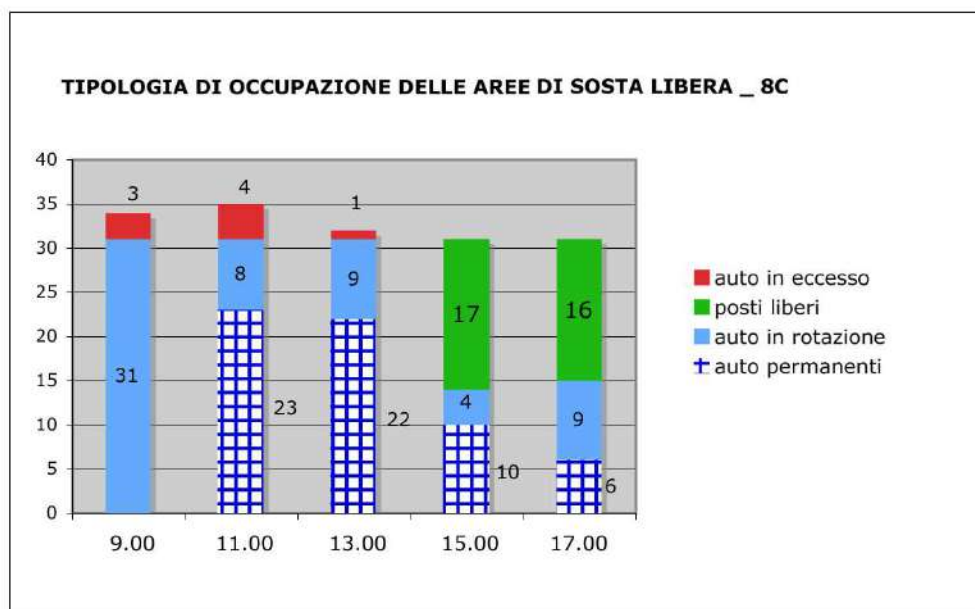


Dai dati della tabella si evidenzia che l'area di sosta 7C è caratterizzata da

- una preponderante presenza di veicoli in sosta lunga per tutti i rilevamenti eccetto quello delle ore 15.00.  
Alle ore 11.00 le auto permanenti toccano l'80%, alle ore 13.00 sono il 66%, mentre scendono al 48% del totale alle ore 17.00
- le auto in rotazione sono in larga parte presenti nel pomeriggio, rappresentate dal 69% del totale alle ore 15.00 e dal 49% alle ore 17.00.



ZONA 1 \_ Area di sosta 8C \_ Tipologia di occupazione rilevata nei singoli rilievi (9.00-11.00-13.00-15.00-17.00)

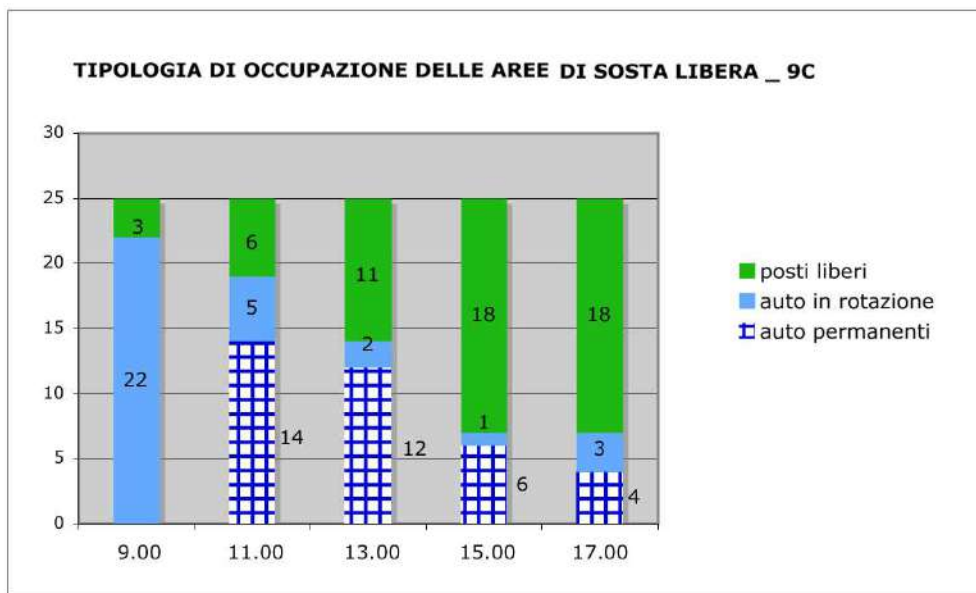


L'area di sosta 8C evidenzia valori di utilizzazione molto alti nella fascia della mattina (9.00-13.00), momento in cui si verifica anche la presenza di veicoli in eccesso.

La composizione dei veicoli in sosta è così caratterizzata:

- nelle ore 11.00 e 13.00 le auto permanenti sono più del 60%, mentre i veicoli in sosta breve coprono circa il 25% del totale;
- nel pomeriggio il livello di occupazione del parcheggio è scarso (50% di posti liberi); la sosta è caratterizzata alle ore 15.00 dal 32% di auto permanenti e 13% di auto in rotazione, e alle 17.00 dal 19% di sosta lunga e 29% di sosta breve.

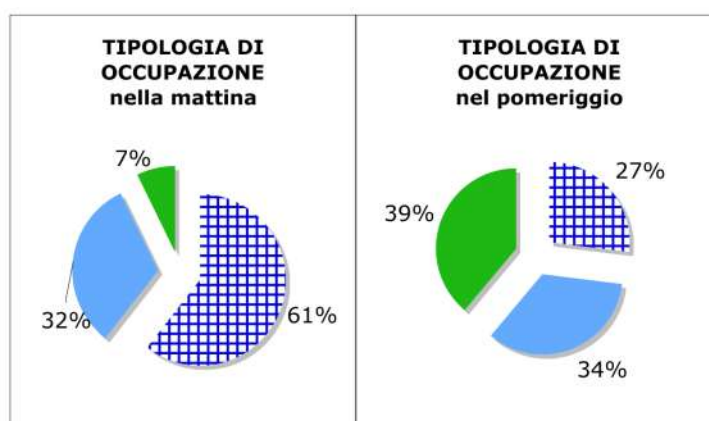
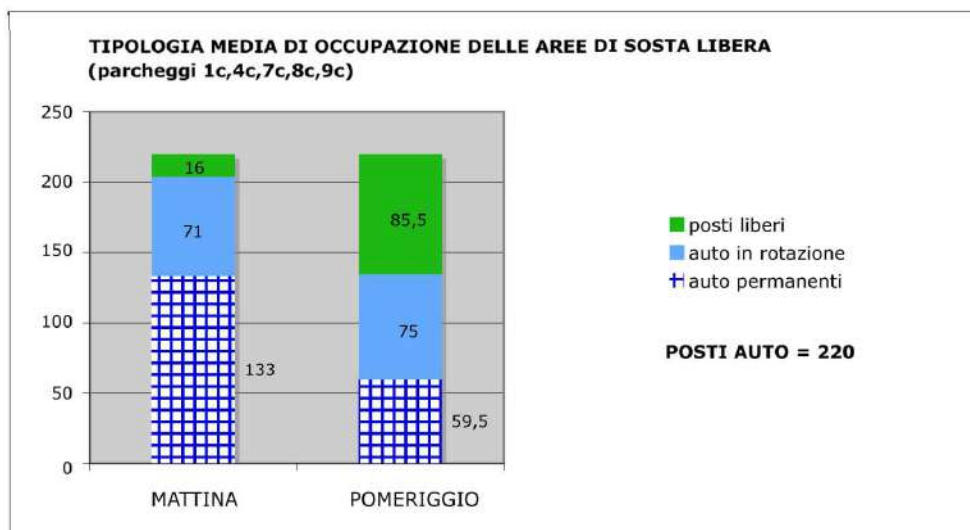
ZONA 1 \_ Area di sosta 9C \_ Tipologia di occupazione rilevata nei singoli rilievi (9.00-11.00-13.00-15.00-17.00)



Dai dati relativi all'area di sosta 9C emerge che:

- nella fascia mattutina fino alle ore 13.00 il parcheggio ha un livello abbastanza elevato di occupazione ( 76% ore 11.00; 56% ore 13.00); questa occupazione è composta da circa il 50% di sosta lunga, mentre la sosta breve varia dal 20% delle ore 11.00 all'8% delle ore 13.00;
- nella fascia pomeridiana il parcheggio è poco utilizzato (72% libero) e la componente di sosta lunga è di circa il 20% mentre la sosta breve è quasi nulla alle ore 15.00 e tocca il 12% alle 17.00.

ZONA 1 \_ Aree di sosta analizzate: (1c; 4c; 7c; 8c; 9c) \_ Tipologia di occupazione media per le fasce orarie della mattina (9.00-11.00) e del pomeriggio (15.00-17.00)



Al termine dell'analisi complessiva dei rilievi effettuati sulla tipologia di sosta sono stati riassunti i dati per la mattina (9.00-11.00) e per il pomeriggio (15.00-17.00).

Dalla tabella si può quindi concludere che:

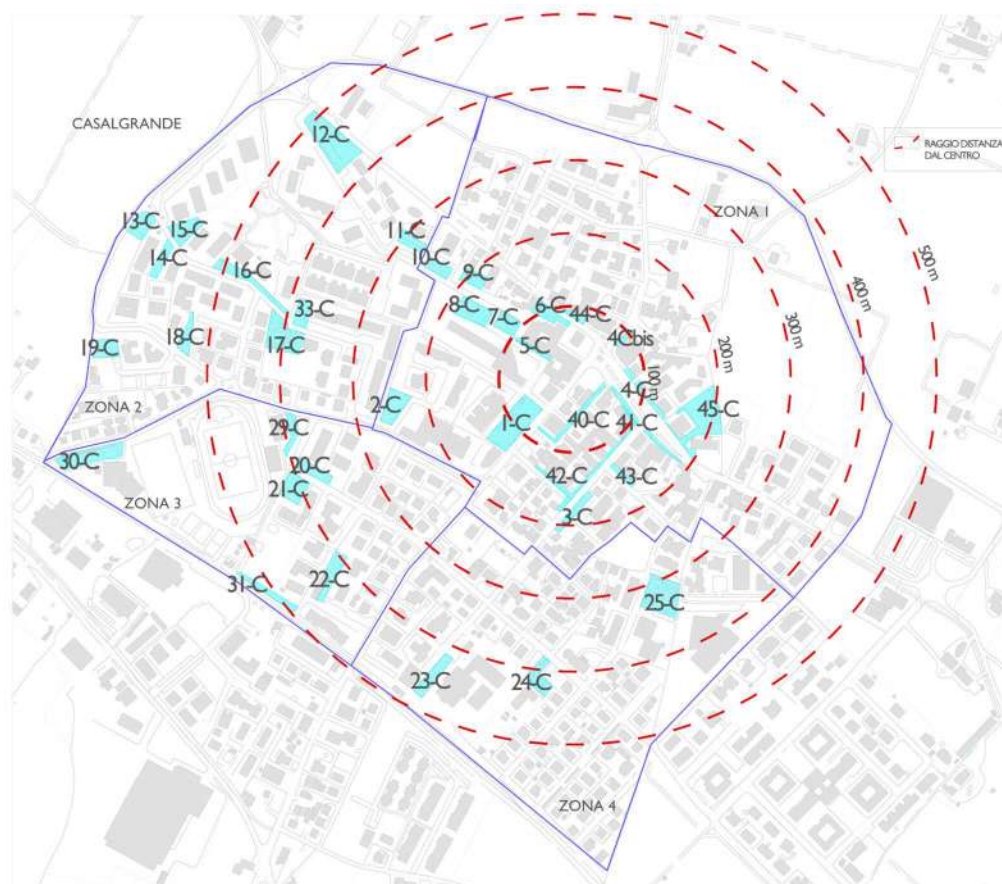
- nella fascia oraria mattutina l'utilizzo delle aree di sosta più strategiche è molto elevato e raggiunge il 93%. I veicoli in sosta sono per 2/3 permanenti e per il 1/3 in rotazione;
- nella fascia pomeridiana l'occupazione diminuisce fino al 61% e la sosta lunga (27%) e la sosta breve (34%) sono proporzionate.

### 3.2.3 SINTESI RIEPILOGATIVA DI OFFERTA E OCCUPAZIONE DELLE AREE DI SOSTA

In conclusione si riportano tutte le tabelle con i dati relativi alle singole aree di sosta che compongono le diverse zone analizzate.

Le aree di sosta sono state nominate come compaiono nella figura sottostante e sono state mappate segnalando la loro distanza dal centro.

Sistema della sosta \_ Mappatura delle aree di parcheggio della frazione di Casalgrande e relativi raggi di distanza dal centro.



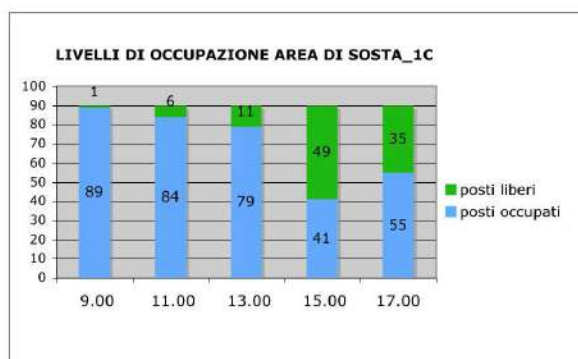
\* Non è stato considerato il parcheggio 45C in quanto non ancora entrato in funzione.

### 3.2.3.1 SINTESI OFFERTA E OCCUPAZIONE ZONA 1

park ZONA 1	tipologia	offerta	9.00	coefficiente di occupazione	11.00	coefficiente di occupazione	13.00	coefficiente di occupazione	15.00	coefficiente di occupazione	17.00	coefficiente di occupazione
	libera	350	300	0,86	285	0,81	275	0,79	204	0,58	208	0,59
	disco	91	84	0,92	76	0,84	72	0,79	50	0,55	53	0,58
	divieto	-	6		9		6		1		2	
	<b>SUB TOTALE</b>	<b>441</b>	<b>390</b>	<b>0,88</b>	<b>370</b>	<b>0,84</b>	<b>353</b>	<b>0,80</b>	<b>255</b>	<b>0,58</b>	<b>263</b>	<b>0,60</b>
	carico /scarico	-	0		0		0		0		0	
	disabili	8	3	0,375	3	0,38	0		1	0,125	2	0,25
	riservati comune	10	5	0,5	4	0,40	10	1,25	10	1,00	10	1,00
	riservati polizia	3	1	0,33	1	0,33	1	0,33	1	0,33	1	0,33
	riservati CRI	4	0		2	0,5	0		1	0,25	0	0
	<b>TOTALE</b>	<b>466</b>	<b>399</b>	<b>0,86</b>	<b>380</b>	<b>0,82</b>	<b>364</b>	<b>0,78</b>	<b>268</b>	<b>0,58</b>	<b>276</b>	<b>0,59</b>

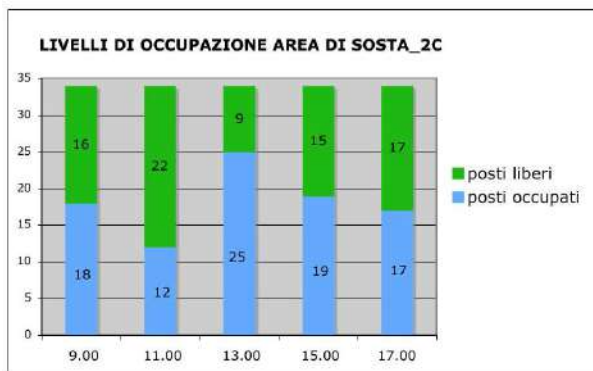
#### ZONA 1 \_ AREA DI SOSTA 1C \_ Offerta e occupazione per i singoli parcheggi

park 1C	tipologia	offerta	9.00	coefficiente di occupazione	11.00	coefficiente di occupazione	13.00	coefficiente di	15.00	coefficiente di occupazione	17.00	coefficiente di occupazione
	libera	75	75	1,00	69	0,92	69	0,92	40	0,53	47	0,63
	disco	15	14	0,93	13	0,87	9	0,60	1	0,07	8	0,53
	divieto	-	-	-	2	-	1		-	-	-	-
	<b>SUB TOTALE</b>	<b>90</b>	<b>89</b>	<b>0,99</b>	<b>84</b>	<b>0,93</b>	<b>79</b>	<b>0,88</b>	<b>41</b>	<b>0,46</b>	<b>55</b>	<b>0,61</b>
	carico /scarico	-	-		-		-		-		-	
	disabili	2	-	-	2	1,00	-	-	1	0,50	1	0,50
	riservati CRI	4	-	-	2	0,50	-	-	1	0,25	-	-
	<b>TOTALE</b>	<b>96</b>	<b>89</b>	<b>0,93</b>	<b>88</b>	<b>0,92</b>	<b>79</b>	<b>0,82</b>	<b>43</b>	<b>0,45</b>	<b>56</b>	<b>0,58</b>



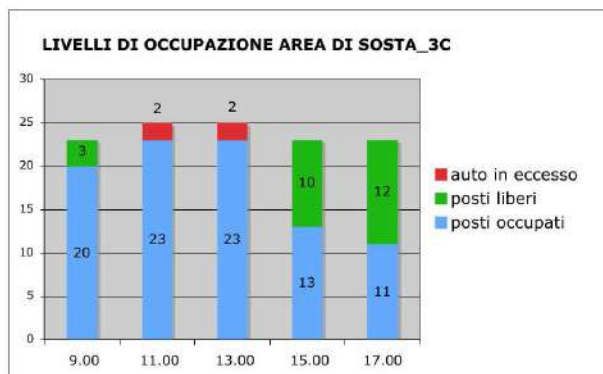
## ZONA 1 \_ AREA DI SOSTA 2C

	tipologia	offerta	9.00	coefficiente di occupazione	11.00	coefficiente di occupazione	13.00	coefficiente di occupazione	15.00	coefficiente di occupazione	17.00	coefficiente di occupazione
park 2C	libera	34	18	0,53	12	0,35	25	0,74	19	0,56	17	0,50
	disco	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	divieto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<b>SUB TOTALE</b>	<b>34</b>	<b>18</b>	<b>0,53</b>	<b>12</b>	<b>0,35</b>	<b>25</b>	<b>0,74</b>	<b>19</b>	<b>0,56</b>	<b>17</b>	<b>0,50</b>
	disabili	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<b>TOTALE</b>	<b>34</b>	<b>18</b>	<b>0,53</b>	<b>12</b>	<b>0,35</b>	<b>25</b>	<b>0,74</b>	<b>19</b>	<b>0,56</b>	<b>17</b>	<b>0,50</b>



## ZONA 1 \_ AREA DI SOSTA 3C

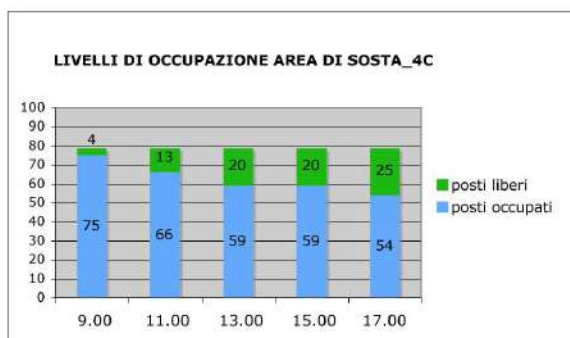
	tipologia	offerta	9.00	coefficiente di occupazione	11.00	coefficiente di occupazione	13.00	coefficiente di occupazione	15.00	coefficiente di occupazione	17.00	coefficiente di occupazione
park 3C	libera	23	19	0,83	24	1,04	24	1,04	13	0,57	11	0,48
	disco	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	divieto	-	1	-	1	-	1	-	-	-	-	-
	<b>SUB TOTALE</b>	<b>23</b>	<b>20</b>	<b>0,87</b>	<b>25</b>	<b>1,09</b>	<b>25</b>	<b>1,09</b>	<b>13</b>	<b>0,57</b>	<b>11</b>	<b>0,48</b>
	disabili	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<b>TOTALE</b>	<b>24</b>	<b>20</b>	<b>0,83</b>	<b>25</b>	<b>1,04</b>	<b>25</b>	<b>1,04</b>	<b>13</b>	<b>0,54</b>	<b>11</b>	<b>0,46</b>





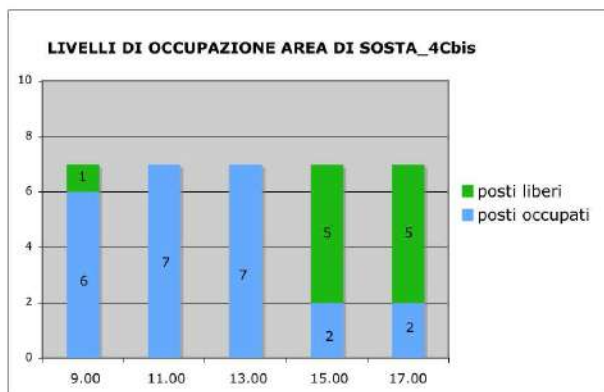
## ZONA 1 \_ AREA DI SOSTA 4C

park 4C	tipologia	offerta	9.00	coefficiente di occupazione	11.00	coefficiente di occupazione	13.00	coefficiente di occupazione	15.00	coefficiente di occupazione	17.00	coefficiente di occupazione
	libera	54	49	0,91	46	0,85	38	0,70	39	0,72	38	0,70
	disco	25	25	1,00	20	0,80	21	0,84	20	0,80	15	0,60
	divieto		1		-		-		-		1	
	<b>SUB TOTALE</b>	<b>79</b>	<b>75</b>	<b>0,95</b>	<b>66</b>	<b>0,84</b>	<b>59</b>	<b>0,75</b>	<b>59</b>	<b>0,75</b>	<b>54</b>	<b>0,68</b>
	carico /scarico disabili	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<b>TOTALE</b>	<b>79</b>	<b>75</b>	<b>0,95</b>	<b>66</b>	<b>0,84</b>	<b>59</b>	<b>0,75</b>	<b>59</b>	<b>0,75</b>	<b>54</b>	<b>0,68</b>



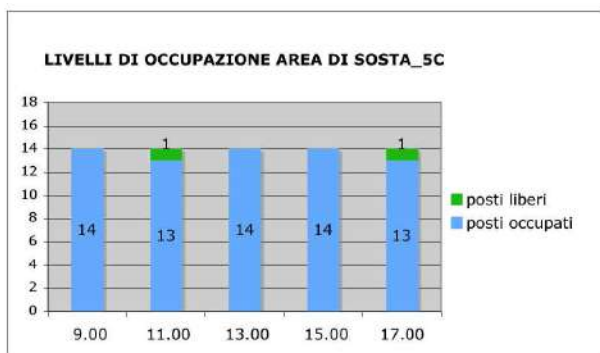
## ZONA 1 \_ AREA DI SOSTA 4Cbis

park 4C BIS	tipologia	offerta	9.00	coefficiente di occupazione	11.00	coefficiente di occupazione	13.00	coefficiente di occupazione	15.00	coefficiente di occupazione	17.00	coefficiente di occupazione
	libera	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	disco	7	6	0,86	7	1,00	7	1,00	2	0,29	2	0,29
	divieto		-		-				-		-	
	<b>SUB TOTALE</b>	<b>7</b>	<b>6</b>	<b>0,86</b>	<b>7</b>	<b>1,00</b>	<b>7</b>	<b>1,00</b>	<b>2</b>	<b>0,29</b>	<b>2</b>	<b>0,29</b>
	carico /scarico disabili	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<b>TOTALE</b>	<b>7</b>	<b>6</b>	<b>0,86</b>	<b>7</b>	<b>1,00</b>	<b>7</b>	<b>1,00</b>	<b>2</b>	<b>0,29</b>	<b>2</b>	<b>0,29</b>



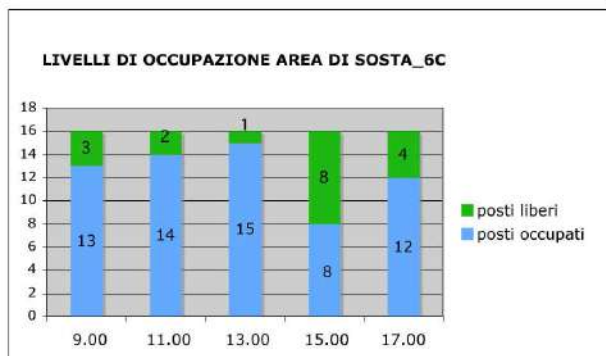
## ZONA 1 \_ AREA DI SOSTA 5C

	tipologia	offerta	9.00	coefficiente d'occupazione	11.00	coefficiente d'occupazione	13.00	coefficiente d'occupazione	15.00	coefficiente d'occupazione	17.00	coefficiente d'occupazione
park 5C	libera	14	14	1,00	13	0,93	14	1,00	14	1,00	13	0,93
	disco	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	divieto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<b>SUB TOTALE</b>	<b>14</b>	<b>14</b>	<b>1,00</b>	<b>13</b>	<b>0,93</b>	<b>14</b>	<b>1,00</b>	<b>14</b>	<b>1,00</b>	<b>13</b>	<b>0,93</b>
	carico /scarico											
	disabili	1	1	1,00	-	-	-	-	-	-	-	-
	<b>TOTALE</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>1,00</b>	<b>13</b>	<b>0,87</b>	<b>14</b>	<b>0,93</b>	<b>14</b>	<b>0,93</b>	<b>13</b>	<b>0,87</b>



## ZONA 1 \_ AREA DI SOSTA 6C

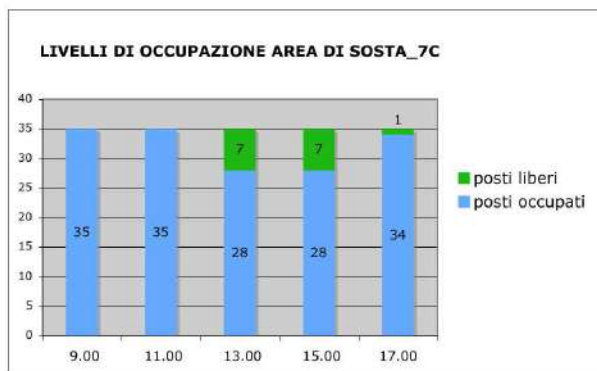
	tipologia	offerta	9.00	coefficiente d'occupazione	11.00	coefficiente d'occupazione	13.00	coefficiente d'occupazione	15.00	coefficiente d'occupazione	17.00	coefficiente d'occupazione
park 6C	libera	4	4	1,00	4	1,00	4	1,00	2	0,50	3	0,75
	disco	12	9	0,75	9	0,75	11	0,92	6	0,50	9	0,75
	divieto				1		-		-		-	
	<b>SUB TOTALE</b>	<b>16</b>	<b>13</b>	<b>0,81</b>	<b>14</b>	<b>0,88</b>	<b>15</b>	<b>0,94</b>	<b>8</b>	<b>0,50</b>	<b>12</b>	<b>0,75</b>
	carico /scarico											
	disabili	1	1	1	1	1,00	-	-	-	-	-	-
	riservati comune	2	1	0,5	1	0,50	2	1,00	2	1,00	2	1,00
	riservati polizia	3	1	0,33	1	0,33	1	0,33	1	0,33	1	0,33
	<b>TOTALE</b>	<b>22</b>	<b>16</b>	<b>0,73</b>	<b>17</b>	<b>0,77</b>	<b>18</b>	<b>0,82</b>	<b>11</b>	<b>0,50</b>	<b>15</b>	<b>0,68</b>





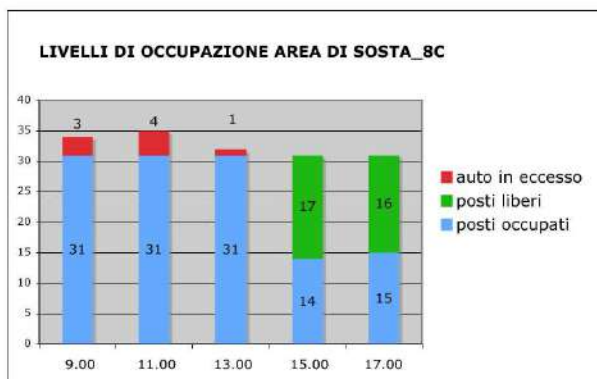
## ZONA 1 \_ AREA DI SOSTA 7C

	tipologia	offerta	9.00	coefficiente di occupazione	11.00	coefficiente di occupazione	13.00	coefficiente di occupazione	15.00	coefficiente di occupazione	17.00	coefficiente di occupazione
park 7C	libera	35	35	1,00	35	1,00	28	0,80	27	0,77	33	0,94
	disco	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	divieto	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	-
	<b>SUB TOTALE</b>	<b>35</b>	<b>35</b>	<b>1,00</b>	<b>35</b>	<b>1,00</b>	<b>28</b>	<b>0,80</b>	<b>28</b>	<b>0,80</b>	<b>34</b>	<b>0,97</b>
	disabili	1	1	1,00	-	-	-	-	-	-	1	1,00
	<b>TOTALE</b>	<b>36</b>	<b>36</b>	<b>1,00</b>	<b>35</b>	<b>0,97</b>	<b>28</b>	<b>0,78</b>	<b>28</b>	<b>0,78</b>	<b>35</b>	<b>0,97</b>



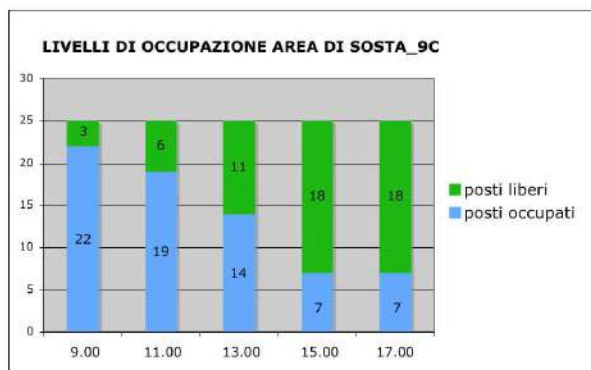
## ZONA 1 \_ AREA DI SOSTA 8C

	tipologia	offerta	9.00	coefficiente di occupazione	11.00	coefficiente di occupazione	13.00	coefficiente di occupazione	15.00	coefficiente di occupazione	17.00	coefficiente di occupazione
park 8C	libera	31	30	0,97	30	0,97	28	0,90	14	0,45	15	0,48
	disco	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	divieto	-	4	-	5	-	4	-	-	-	-	-
	<b>SUB TOTALE</b>	<b>31</b>	<b>34</b>	<b>1,10</b>	<b>35</b>	<b>1,13</b>	<b>32</b>	<b>1,03</b>	<b>14</b>	<b>0,45</b>	<b>15</b>	<b>0,48</b>
	disabili	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	riservati comune	8	4	0,5	3	0,38	8	1,00	8	1,00	8	1,00
	<b>TOTALE</b>	<b>39</b>	<b>38</b>	<b>0,97</b>	<b>38</b>	<b>0,97</b>	<b>40</b>	<b>1,03</b>	<b>22</b>	<b>0,56</b>	<b>23</b>	<b>0,59</b>



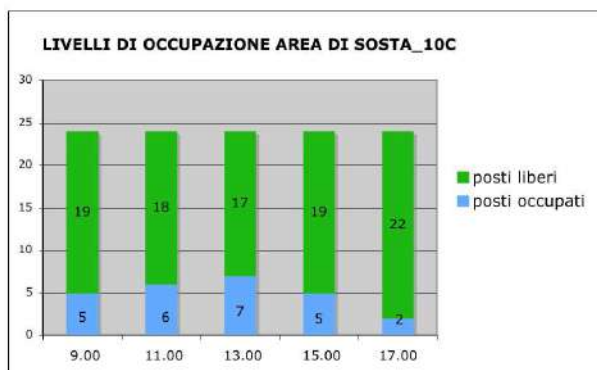
## ZONA 1 \_ AREA DI SOSTA 9C

park 9C	tipologia	offerta	9.00	coefficiente d'occupazione	11.00	coefficiente d'occupazione	13.00	coefficiente d'occupazione	15.00	coefficiente d'occupazione	17.00	coefficiente d'occupazione
	libera	25	22	0,88	19	0,76	14	0,56	7	0,28	7	0,28
	disco	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	divieto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<b>SUB TOTALE</b>	<b>25</b>	<b>22</b>	<b>0,88</b>	<b>19</b>	<b>0,76</b>	<b>14</b>	<b>0,56</b>	<b>7</b>	<b>0,28</b>	<b>7</b>	<b>0,28</b>
	disabili	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	riservati	2	-	-	1	0,50	-	-	-	-	-	-
	<b>TOTALE</b>	<b>28</b>	<b>22</b>	<b>0,79</b>	<b>20</b>	<b>0,71</b>	<b>14</b>	<b>0,50</b>	<b>7</b>	<b>0,25</b>	<b>7</b>	<b>0,25</b>



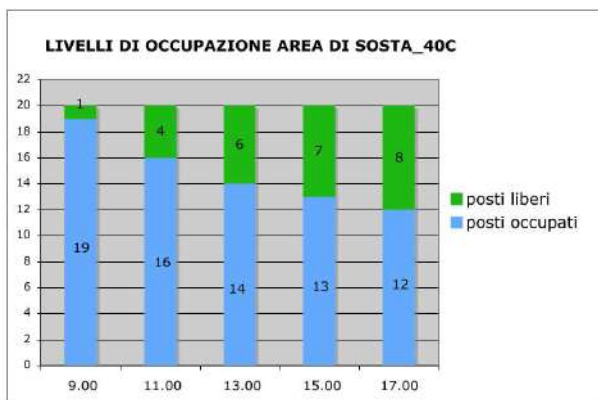
## ZONA 1 \_ AREA DI SOSTA 10C

park 10C	tipologia	offerta	9.00	coefficiente d'occupazione	11.00	coefficiente d'occupazione	13.00	coefficiente d'occupazione	15.00	coefficiente d'occupazione	17.00	coefficiente d'occupazione
	libera	24	5	0,21	6	0,25	7	0,29	5	0,21	2	0,083
	disco	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	divieto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<b>SUB TOTALE</b>	<b>24</b>	<b>5</b>	<b>0,21</b>	<b>6</b>	<b>0,25</b>	<b>7</b>	<b>0,29</b>	<b>5</b>	<b>0,21</b>	<b>2</b>	<b>0,08</b>
	disabili	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<b>TOTALE</b>	<b>25</b>	<b>5</b>	<b>0,20</b>	<b>6</b>	<b>0,24</b>	<b>7</b>	<b>0,28</b>	<b>5</b>	<b>0,20</b>	<b>2</b>	<b>0,08</b>



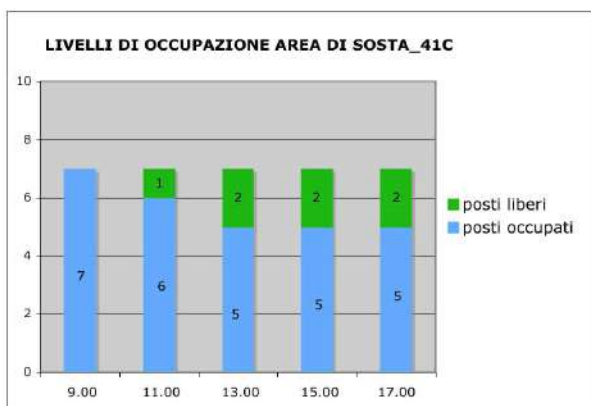
## ZONA 1 \_ AREA DI SOSTA 40C

	tipologia	offerta	9.00	coefficiente di occupazione	11.00	coefficiente di occupazione	13.00	coefficiente di occupazione	15.00	coefficiente di occupazione	17.00	coefficiente di occupazione
park 40C	libera	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	disco	20	19	0,95	16	0,80	14	0,70	13	0,65	12	0,60
	divieto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<b>SUB TOTALE</b>	<b>20</b>	<b>19</b>	<b>0,95</b>	<b>16</b>	<b>0,80</b>	<b>14</b>	<b>0,70</b>	<b>13</b>	<b>0,65</b>	<b>12</b>	<b>0,60</b>
	carico /scarico	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	disabili	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<b>TOTALE</b>	<b>20</b>	<b>19</b>	<b>0,95</b>	<b>16</b>	<b>0,80</b>	<b>14</b>	<b>0,70</b>	<b>13</b>	<b>0,65</b>	<b>12</b>	<b>0,60</b>



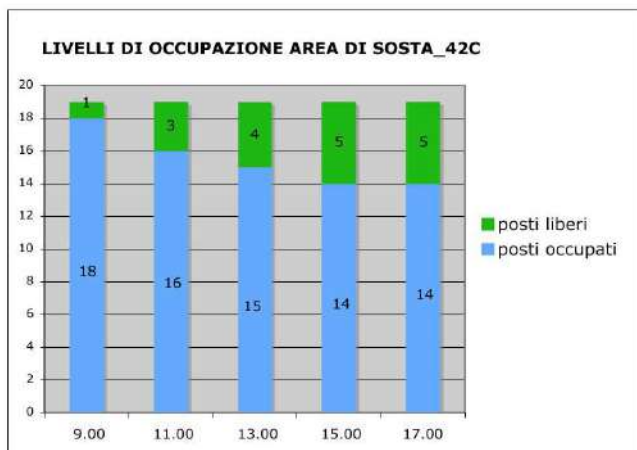
## ZONA 1 \_ AREA DI SOSTA 41C

	tipologia	offerta	9.00	coefficiente di occupazione	11.00	coefficiente di occupazione	13.00	coefficiente di occupazione	15.00	coefficiente di occupazione	17.00	coefficiente di occupazione
park 41C	libera	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	disco	7	7	1,00	6	0,86	5	0,71	5	0,71	5	0,71
	divieto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<b>SUB TOTALE</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>1,00</b>	<b>6</b>	<b>0,86</b>	<b>5</b>	<b>0,71</b>	<b>5</b>	<b>0,71</b>	<b>5</b>	<b>0,71</b>
	carico /scarico	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	disabili	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<b>TOTALE</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>1,00</b>	<b>6</b>	<b>0,86</b>	<b>5</b>	<b>0,71</b>	<b>5</b>	<b>0,71</b>	<b>5</b>	<b>0,71</b>



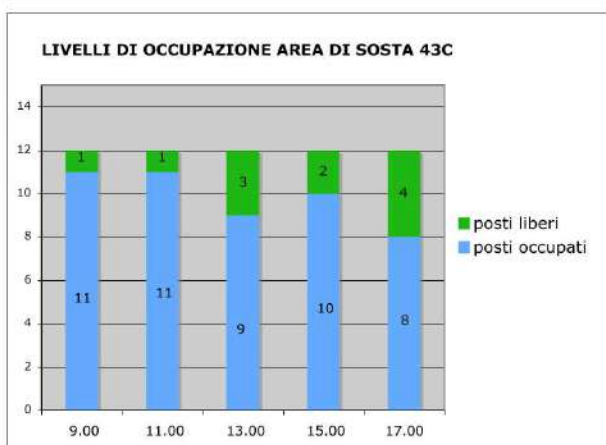
## ZONA 1 \_ AREA DI SOSTA 42C

	tipologia	offerta	9.00	coefficiente di occupazione	11.00	coefficiente di occupazione	13.00	coefficiente di occupazione	15.00	coefficiente di occupazione	17.00	coefficiente di occupazione
park 42C	libera	19	18	0,95	16	0,84	15	0,79	14	0,74	14	0,74
	disco	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	divieto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<b>SUB TOTALE</b>	<b>19</b>	<b>18</b>	<b>0,95</b>	<b>16</b>	<b>0,84</b>	<b>15</b>	<b>0,79</b>	<b>14</b>	<b>0,74</b>	<b>14</b>	<b>0,74</b>
	carico /scarico	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	disabili	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<b>TOTALE</b>	<b>19</b>	<b>18</b>	<b>0,95</b>	<b>16</b>	<b>0,84</b>	<b>14</b>	<b>0,74</b>	<b>15</b>	<b>0,79</b>	<b>14</b>	<b>0,74</b>



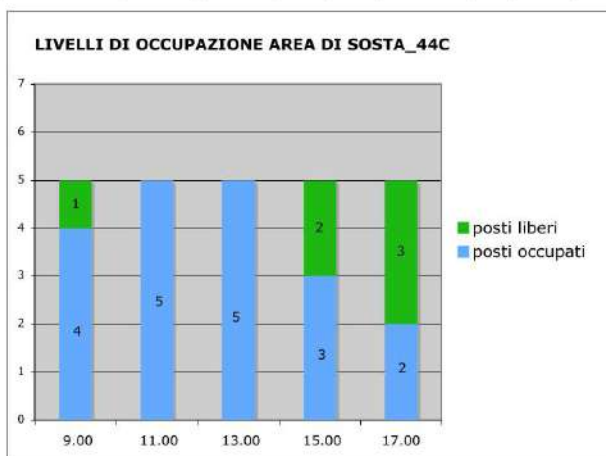
## ZONA 1 \_ AREA DI SOSTA 43C

	tipologia	offerta	9.00	coefficiente di occupazione	11.00	coefficiente di occupazione	13.00	coefficiente di occupazione	15.00	coefficiente di occupazione	17.00	coefficiente di occupazione
park 43C	libera	12	11	0,92	11	0,92	9	0,75	10	0,83	8	0,67
	disco	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	divieto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<b>SUB TOTALE</b>	<b>12</b>	<b>11</b>	<b>0,92</b>	<b>11</b>	<b>0,92</b>	<b>9</b>	<b>0,75</b>	<b>10</b>	<b>0,83</b>	<b>8</b>	<b>0,67</b>
	carico /scarico	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	disabili	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<b>TOTALE</b>	<b>12</b>	<b>11</b>	<b>0,92</b>	<b>11</b>	<b>0,92</b>	<b>9</b>	<b>0,75</b>	<b>10</b>	<b>0,83</b>	<b>8</b>	<b>0,67</b>



## ZONA 1 \_ AREA DI SOSTA 44C

	tipologia	offerta	9.00	coefficiente d occupazione	11.00	coefficiente di occupazione	13.00	coefficiente di occupazione	15.00	coefficiente di occupazione	17.00	coefficiente di occupazione
park 44C	libera	-										
	disco	5	4	0,80	5	1,00	5	1,00	3	0,60	2	0,40
	divieto											
	<b>SUB TOTALE</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>0,80</b>	<b>5</b>	<b>1,00</b>	<b>5</b>	<b>1,00</b>	<b>3</b>	<b>0,60</b>	<b>2</b>	<b>0,40</b>
	carico /scarico	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	disabili	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<b>TOTALE</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>0,80</b>	<b>5</b>	<b>1,00</b>	<b>5</b>	<b>1,00</b>	<b>3</b>	<b>0,60</b>	<b>2</b>	<b>0,40</b>

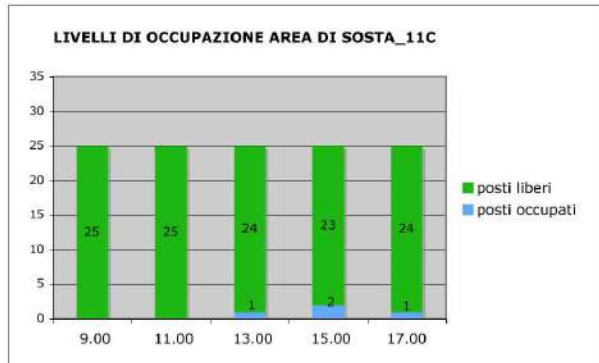


### 3.2.3.2 SINTESI OFFERTA E OCCUPAZIONE ZONA 2

park zona 2	tipologia	offerta	9.00	coefficiente di occupazione	11.00	coefficiente di occupazione	13.00	coefficiente di occupazione	15.00	coefficiente di occupazione	17.00	coefficiente di occupazione
	libera	248	70	0,28	60	0,24	101	0,41	65	0,26	64	0,26
	disco	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	divieto	-	-	-	1	-	-	-	2	-	-	-
	<b>SUB TOTALE</b>	<b>248</b>	<b>70</b>	<b>0,28</b>	<b>61</b>	<b>0,25</b>	<b>101</b>	<b>0,41</b>	<b>67</b>	<b>0,27</b>	<b>64</b>	<b>0,26</b>
	disabili	8					0		0			
	<b>TOTALE</b>	<b>256</b>	<b>70</b>	<b>0,27</b>	<b>61</b>	<b>0,24</b>	<b>101</b>	<b>0,39</b>	<b>67</b>	<b>0,26</b>	<b>64</b>	<b>0,25</b>

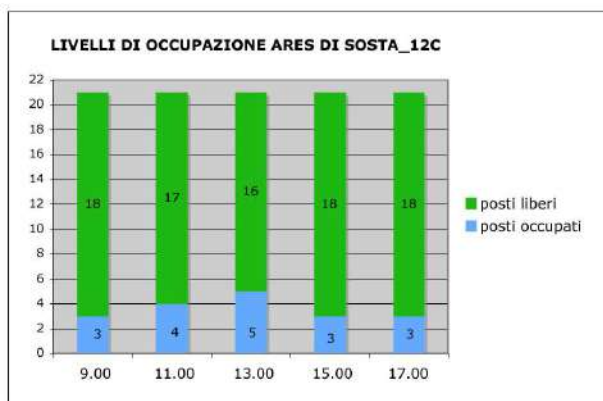
#### ZONA 2 \_ AREA DI SOSTA 11C \_ Offerta e occupazione per i singoli parcheggi

park 11C	tipologia	offerta	9.00	coefficiente di occupazione	11.00	coefficiente di occupazione	13.00	coefficiente di occupazione	15.00	coefficiente di occupazione	17.00	coefficiente di occupazione
	libera	25	-	-	-	-	1	0,04	2	0,08	1	0,04
	disco	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	divieto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<b>SUB TOTALE</b>	<b>25</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1</b>	<b>0,04</b>	<b>2</b>	<b>0,08</b>	<b>1</b>	<b>0,04</b>
	disabili	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<b>TOTALE</b>	<b>27</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1</b>	<b>0,04</b>	<b>2</b>	<b>0,07</b>	<b>1</b>	<b>0,04</b>



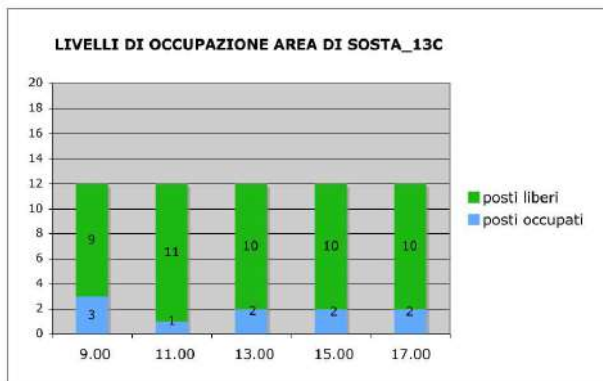
## ZONA 2 \_ AREA DI SOSTA 12C

	tipologia	offerta	9.00	coefficiente di occupazione	11.00	coefficiente di occupazione	13.00	coefficiente di occupazione	15.00	coefficiente di occupazione	17.00	coefficiente di occupazione
park 12C	libera	21	3	0,14	4	0,19	5	0,24	3	0,14	3	0,14
	disco	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	divieto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<b>SUB TOTALE</b>	<b>21</b>	<b>3</b>	<b>0,14</b>	<b>4</b>	<b>0,19</b>	<b>5</b>	<b>0,24</b>	<b>3</b>	<b>0,14</b>	<b>3</b>	<b>0,14</b>
	disabili											
	<b>TOTALE</b>	<b>21</b>	<b>3</b>	<b>0,14</b>	<b>4</b>	<b>0,19</b>	<b>5</b>	<b>0,24</b>	<b>3</b>	<b>0,14</b>	<b>3</b>	<b>0,14</b>



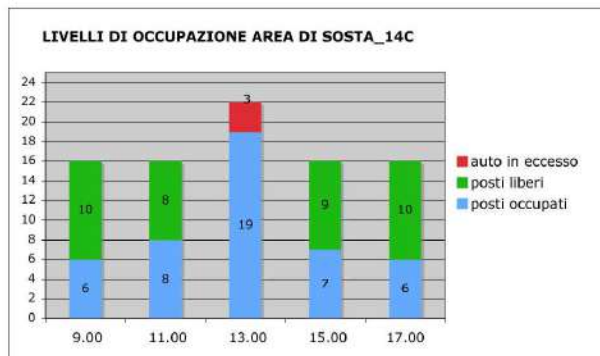
## ZONA 2 \_ AREA DI SOSTA 13C

	tipologia	offerta	9.00	coefficiente di occupazione	11.00	coefficiente di occupazione	13.00	coefficiente di occupazione	15.00	coefficiente di occupazione	17.00	coefficiente di occupazione
park 13C	libera	12	3	0,25	1	0,08	2	0,17	2	0,17	2	0,17
	disco	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	divieto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<b>SUB TOTALE</b>	<b>12</b>	<b>3</b>	<b>0,25</b>	<b>1</b>	<b>0,08</b>	<b>2</b>	<b>0,17</b>	<b>2</b>	<b>0,17</b>	<b>2</b>	<b>0,17</b>
	disabili											
	<b>TOTALE</b>	<b>12</b>	<b>3</b>	<b>0,25</b>	<b>1</b>	<b>0,08</b>	<b>2</b>	<b>0,17</b>	<b>2</b>	<b>0,17</b>	<b>2</b>	<b>0,17</b>



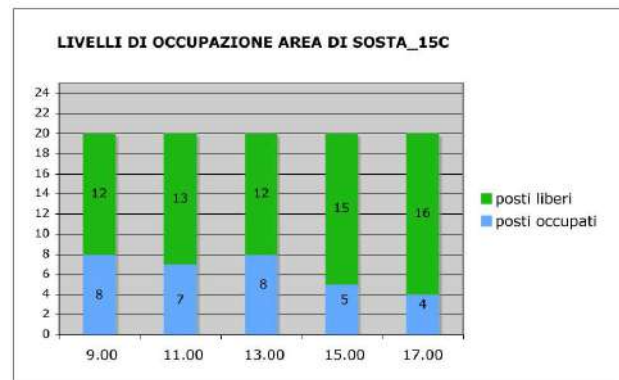
## ZONA 2 \_ AREA DI SOSTA 14C

	tipologia	offerta	9.00	coefficiente di occupazione	11.00	coefficiente di occupazione	13.00	coefficiente di occupazione	15.00	coefficiente di occupazione	17.00	coefficiente di occupazione
park 14C	libera	16	6	0,38	7	0,44	15	0,94	6	0,38	6	0,38
	disco	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	divieto	-	-	-	1	-	4	-	1	-	-	-
	<b>SUB TOTALE</b>	<b>16</b>	<b>6</b>	<b>0,38</b>	<b>8</b>	<b>0,50</b>	<b>19</b>	<b>1,19</b>	<b>7</b>	<b>0,44</b>	<b>6</b>	<b>0,38</b>
	disabili	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<b>TOTALE</b>	<b>17</b>	<b>6</b>	<b>0,35</b>	<b>8</b>	<b>0,47</b>	<b>19</b>	<b>1,12</b>	<b>7</b>	<b>0,41</b>	<b>6</b>	<b>0,35</b>



## ZONA 2 \_ AREA DI SOSTA 15C

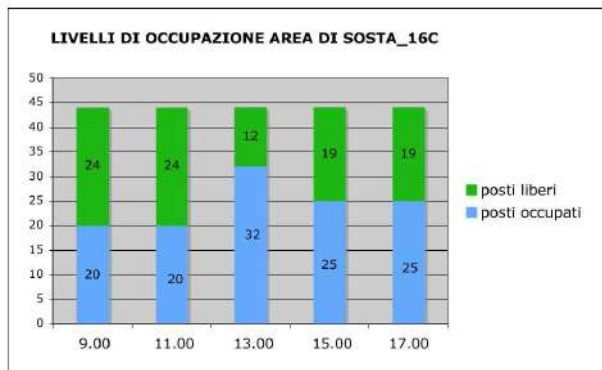
	tipologia	offerta	9.00	coefficiente di occupazione	11.00	coefficiente di occupazione	13.00	coefficiente di occupazione	15.00	coefficiente di occupazione	17.00	coefficiente di occupazione
park 15C	libera	20	8	0,40	7	0,35	8	0,40	4	0,20	4	0,20
	disco	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	divieto	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-
	<b>SUB TOTALE</b>	<b>20</b>	<b>8</b>	<b>0,40</b>	<b>7</b>	<b>0,35</b>	<b>8</b>	<b>0,40</b>	<b>5</b>	<b>0,25</b>	<b>4</b>	<b>0,20</b>
	disabili	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<b>TOTALE</b>	<b>21</b>	<b>8</b>	<b>0,38</b>	<b>7</b>	<b>0,33</b>	<b>8</b>	<b>0,38</b>	<b>5</b>	<b>0,24</b>	<b>4</b>	<b>0,19</b>





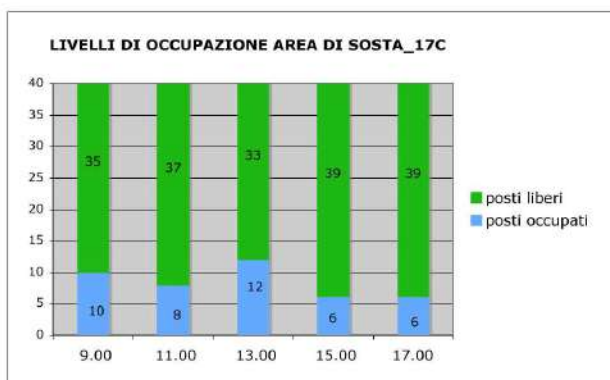
## ZONA 2 \_ AREA DI SOSTA 16C

	tipologia	offerta	9.00	coefficiente di occupazione	11.00	coefficiente di occupazione	13.00	coefficiente di occupazione	15.00	coefficiente di occupazione	17.00	coefficiente di occupazione
park 16C	libera	44	20	0,45	20	0,45	32	0,73	25	0,57	25	0,57
	disco	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	divieto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<b>SUB TOTALE</b>	<b>44</b>	<b>20</b>	<b>0,45</b>	<b>20</b>	<b>0,45</b>	<b>32</b>	<b>0,73</b>	<b>25</b>		<b>25</b>	<b>0,57</b>
	disabili	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<b>TOTALE</b>	<b>45</b>	<b>20</b>	<b>0,44</b>	<b>20</b>	<b>0,44</b>	<b>32</b>	<b>0,71</b>	<b>25</b>	<b>0,56</b>	<b>25</b>	<b>0,56</b>



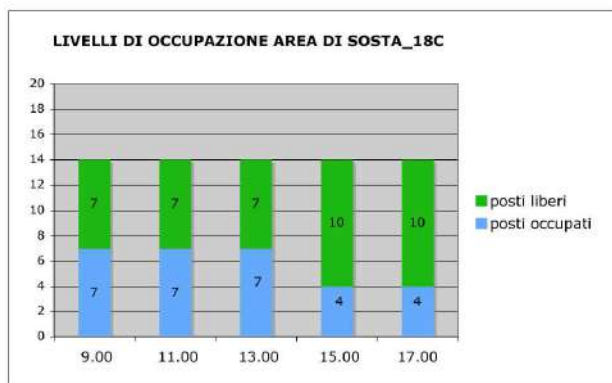
## ZONA 2 \_ AREA DI SOSTA 17C

	tipologia	offerta	9.00	coefficiente di occupazione	11.00	coefficiente di occupazione	13.00	coefficiente di occupazione	15.00	coefficiente di occupazione	17.00	coefficiente di occupazione
park 17C	libera	45	10	0,22	8	0,18	12	0,27	6	0,13	6	0,13
	disco	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	divieto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<b>SUB TOTALE</b>	<b>45</b>	<b>10</b>	<b>0,22</b>	<b>8</b>	<b>0,18</b>	<b>12</b>	<b>0,27</b>	<b>6</b>	<b>0,13</b>	<b>6</b>	<b>0,13</b>
	disabili	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<b>TOTALE</b>	<b>47</b>	<b>10</b>	<b>0,21</b>	<b>8</b>	<b>0,17</b>	<b>12</b>	<b>0,26</b>	<b>6</b>	<b>0,13</b>	<b>6</b>	<b>0,13</b>



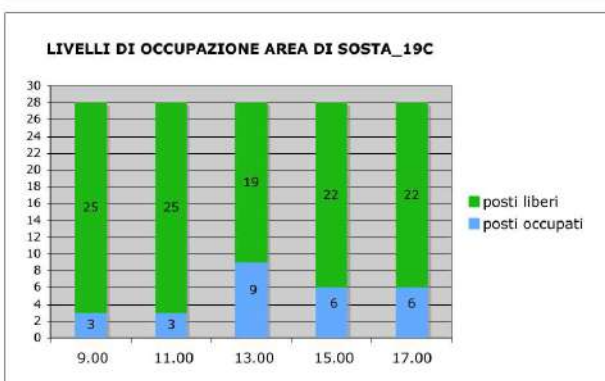
## ZONA 2 \_ AREA DI SOSTA 18C

	tipologia	offerta	9.00	coefficiente di occupazione	11.00	coefficiente di occupazione	13.00	coefficiente di occupazione	15.00	coefficiente di occupazione	17.00	coefficiente di occupazione
park 18C	libera	14	7	0,50	7	0,50	7	0,50	4	0,29	4	0,29
	disco	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	divieto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<b>SUB TOTALE</b>	<b>14</b>	<b>7</b>	<b>0,50</b>	<b>7</b>	<b>0,50</b>	<b>7</b>	<b>0,50</b>	<b>4</b>	<b>0,29</b>	<b>4</b>	<b>0,29</b>
	disabili	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<b>TOTALE</b>	<b>14</b>	<b>7</b>	<b>0,50</b>	<b>7</b>	<b>0,50</b>	<b>7</b>	<b>0,50</b>	<b>4</b>	<b>0,29</b>	<b>4</b>	<b>0,29</b>



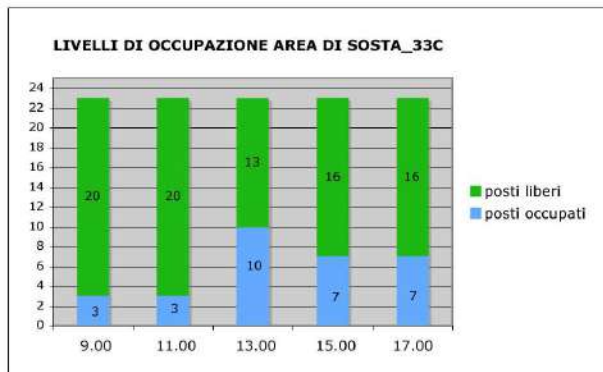
## ZONA 2 \_ AREA DI SOSTA 19C

	tipologia	offerta	9.00	coefficiente di occupazione	11.00	coefficiente di occupazione	13.00	coefficiente di occupazione	15.00	coefficiente di occupazione	17.00	coefficiente di occupazione
park 19C	libera	28	3	0,11	3	0,11	9	0,32	6	0,21	6	0,21
	disco	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	divieto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<b>SUB TOTALE</b>	<b>28</b>	<b>3</b>	<b>0,11</b>	<b>3</b>	<b>0,11</b>	<b>9</b>	<b>0,32</b>	<b>6</b>	<b>0,21</b>	<b>6</b>	<b>0,21</b>
	disabili	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<b>TOTALE</b>	<b>28</b>	<b>3</b>	<b>0,11</b>	<b>3</b>	<b>0,11</b>	<b>9</b>	<b>0,32</b>	<b>6</b>	<b>0,21</b>	<b>6</b>	<b>0,21</b>



## ZONA 2 \_ AREA DI SOSTA 33C

	tipologia	offerta	9.00	coefficiente di occupazione	11.00	coefficiente di occupazione	13.00	coefficiente di occupazione	15.00	coefficiente di occupazione	17.00	coefficiente di occupazione
park 33C	libera	23	3	0,13	3	0,13	10	0,43	7	0,30	7	0,30
	disco	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	divieto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<b>SUB TOTALE</b>	<b>23</b>	<b>3</b>	<b>0,13</b>	<b>3</b>	<b>0,13</b>	<b>10</b>	<b>0,43</b>	<b>7</b>	<b>0,30</b>	<b>7</b>	<b>0,30</b>
	disabili	1	1	1,00	-	-	1	1,00	1	1,00	1	1
	<b>TOTALE</b>	<b>24</b>	<b>4</b>	<b>0,17</b>	<b>3</b>	<b>0,13</b>	<b>11</b>	<b>0,46</b>	<b>8</b>	<b>0,33</b>	<b>8</b>	<b>0,33</b>

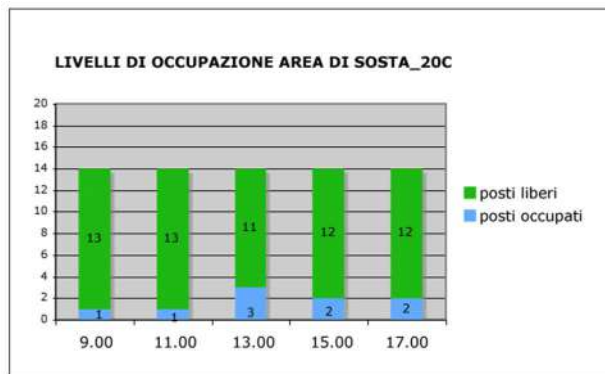


### 3.2.3.3 SINTESI OFFERTA E OCCUPAZIONE ZONA 3

park zona 3	tipologia	offerta	9.00	coefficiente di occupazione	11.00	coefficiente di occupazione	13.00	coefficiente di occupazione	15.00	coefficiente di occupazione	17.00	coefficiente di occupazione
	libera	190	51	0,27	32	0,17	63	0,33	94	0,49	47	0,25
	disco	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	divieto	-	-	-	3	-	4	-	-	-	-	-
	<b>SUBTOTALE</b>	<b>190</b>	<b>51</b>	<b>0,27</b>	<b>35</b>	<b>0,18</b>	<b>67</b>	<b>0,35</b>	<b>94</b>	<b>0,49</b>	<b>47</b>	<b>0,25</b>
	disabili	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<b>TOTALE</b>	<b>194</b>	<b>51</b>	<b>0,26</b>	<b>35</b>	<b>0,18</b>	<b>67</b>	<b>0,35</b>	<b>94</b>	<b>0,48</b>	<b>47</b>	<b>0,24</b>

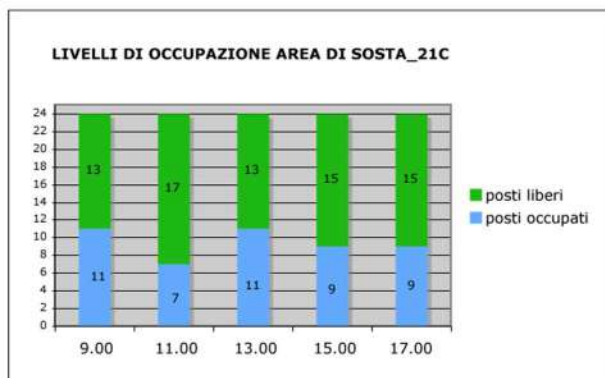
#### ZONA 3 \_ AREA DI SOSTA 20C \_ Offerta e occupazione per i singoli parcheggi

park 20C	tipologia	offerta	9.00	coefficiente di occupazione	11.00	coefficiente di occupazione	13.00	coefficiente di occupazione	15.00	coefficiente di occupazione	17.00	coefficiente di occupazione
	libera	14	1	0,07	1	0,07	3	0,21	2	0,14	2	0,14
	disco	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	divieto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<b>SUB TOTALE</b>	<b>14</b>	<b>1</b>	<b>0,07</b>	<b>1</b>	<b>0,07</b>	<b>3</b>	<b>0,21</b>	<b>2</b>	<b>0,14</b>	<b>2</b>	<b>0,14</b>
	disabili	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<b>TOTALE</b>	<b>14</b>	<b>1</b>	<b>0,07</b>	<b>1</b>	<b>0,07</b>	<b>3</b>	<b>0,21</b>	<b>2</b>	<b>0,14</b>	<b>2</b>	<b>0,14</b>



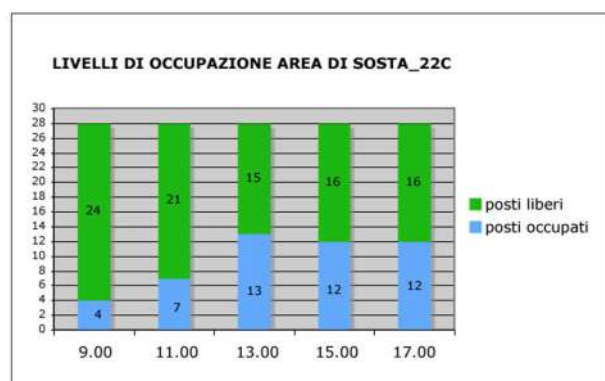
### ZONA 3 \_ AREA DI SOSTA 21C

	tipologia	offerta	9.00	coefficiente di occupazione	11.00	coefficiente di occupazione	13.00	coefficiente di occupazione	15.00	coefficiente di occupazione	17.00	coefficiente di occupazione
park 21C	libera	24	11	0,46	6	0,25	10	0,42	9	0,38	9	0,375
	disco	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	divieto	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-
	<b>SUB TOTALE</b>	<b>24</b>	<b>11</b>	<b>0,46</b>	<b>7</b>	<b>0,29</b>	<b>11</b>	<b>0,46</b>	<b>9</b>	<b>0,38</b>	<b>9</b>	<b>0,38</b>
	disabili	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<b>TOTALE</b>	<b>26</b>	<b>11</b>	<b>0,42</b>	<b>7</b>	<b>0,27</b>	<b>11</b>	<b>0,42</b>	<b>9</b>	<b>0,35</b>	<b>9</b>	<b>0,35</b>



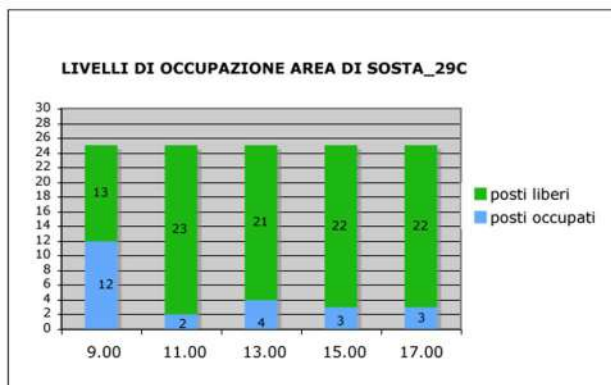
### ZONA 3 \_ AREA DI SOSTA 22C

	tipologia	offerta	9.00	coefficiente di occupazione	11.00	coefficiente di occupazione	13.00	coefficiente di occupazione	15.00	coefficiente di occupazione	17.00	coefficiente di occupazione
park 22C	libera	28	4	0,14	6	0,21	12	0,43	12	0,43	12	0,43
	disco	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	divieto	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-
	<b>SUB TOTALE</b>	<b>28</b>	<b>4</b>	<b>0,14</b>	<b>7</b>	<b>0,25</b>	<b>13</b>	<b>0,46</b>	<b>12</b>	<b>0,43</b>	<b>12</b>	<b>0,43</b>
	disabili	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<b>TOTALE</b>	<b>28</b>	<b>4</b>	<b>0,14</b>	<b>7</b>	<b>0,25</b>	<b>13</b>	<b>0,46</b>	<b>12</b>	<b>0,43</b>	<b>12</b>	<b>0,43</b>



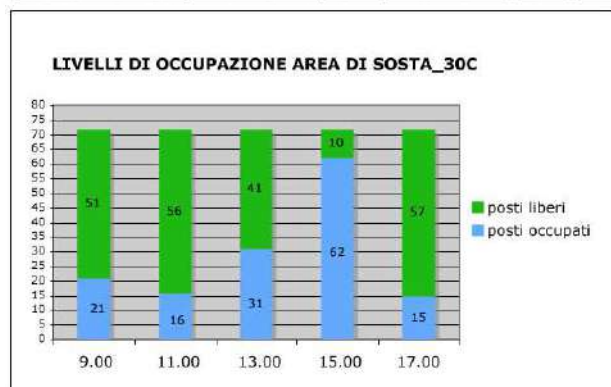
### ZONA 3 \_ AREA DI SOSTA 29C

	tipologia	offerta	9.00	coefficiente di occupazione	11.00	coefficiente di occupazione	13.00	coefficiente di occupazione	15.00	coefficiente di occupazione	17.00	coefficiente di occupazione
park 29C	libera	25	12	0,48	2	0,08	4	0,16	3	0,12	3	0,12
	disco	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	divieto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<b>SUB TOTALE</b>	<b>25</b>	<b>12</b>	<b>0,48</b>	<b>2</b>	<b>0,08</b>	<b>4</b>	<b>0,16</b>	<b>3</b>	<b>0,12</b>	<b>3</b>	<b>0,12</b>
	disabili	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<b>TOTALE</b>	<b>25</b>	<b>12</b>	<b>0,48</b>	<b>2</b>	<b>0,08</b>	<b>4</b>	<b>0,16</b>	<b>3</b>	<b>0,12</b>	<b>3</b>	<b>0,12</b>



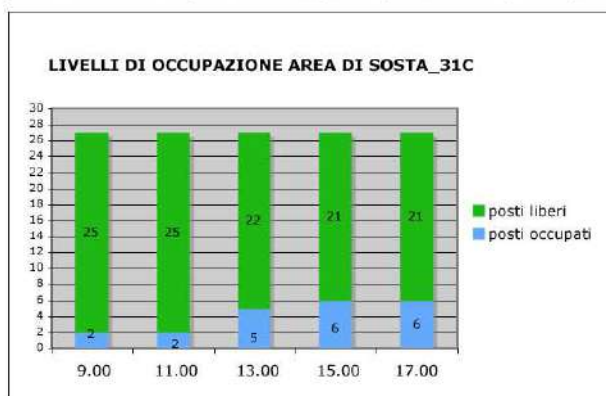
### ZONA 3 \_ AREA DI SOSTA 30C

	tipologia	offerta	9.00	coefficiente di occupazione	11.00	coefficiente di occupazione	13.00	coefficiente di occupazione	15.00	coefficiente di occupazione	17.00	coefficiente di occupazione
park 30C	libera	72	21	0,29	15	0,21	29	0,40	62	0,86	15	0,21
	disco	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	divieto	-	-	-	1	-	2	-	-	-	-	-
	<b>SUB TOTALE</b>	<b>72</b>	<b>21</b>	<b>0,29</b>	<b>16</b>	<b>0,22</b>	<b>31</b>	<b>0,43</b>	<b>62</b>	<b>0,86</b>	<b>15</b>	<b>0,21</b>
	disabili	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<b>TOTALE</b>	<b>73</b>	<b>21</b>	<b>0,29</b>	<b>16</b>	<b>0,22</b>	<b>31</b>	<b>0,42</b>	<b>62</b>	<b>0,85</b>	<b>15</b>	<b>0,21</b>



### ZONA 3 \_ AREA DI SOSTA 31C

	tipologia	offerta	9.00	coefficiente di occupazione	11.00	coefficiente di occupazione	13.00	coefficiente di occupazione	15.00	coefficiente di occupazione	17.00	coefficiente di occupazione
park 31C	libera	27	2	0,07	2	0,07	5	0,19	6	0,22	6	0,22
	disco	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	divieto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<b>SUB TOTALE</b>	<b>27</b>	<b>2</b>	<b>0,07</b>	<b>2</b>	<b>0,07</b>	<b>5</b>	<b>0,19</b>	<b>6</b>	<b>0,22</b>	<b>6</b>	<b>0,22</b>
	disabili	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<b>TOTALE</b>	<b>28</b>	<b>2</b>	<b>0,07</b>	<b>2</b>	<b>0,07</b>	<b>5</b>	<b>0,18</b>	<b>6</b>	<b>0,21</b>	<b>6</b>	<b>0,21</b>

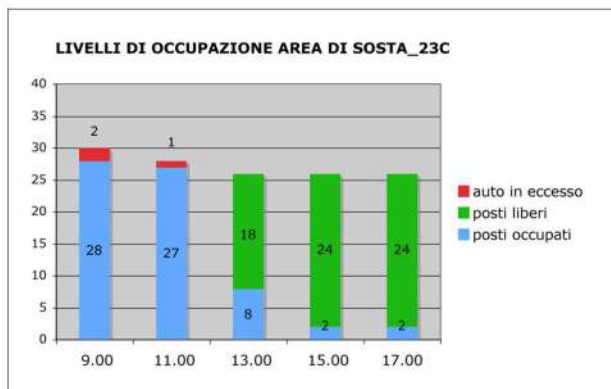


### 3.2.3.4 SINTESI OFFERTA E OCCUPAZIONE ZONA 4

	tipologia	offerta	9.00	coefficiente di occupazione	11.00	coefficiente di occupazione	13.00	coefficiente di occupazione	15.00	coefficiente di occupazione	17.00	coefficiente di occupazione
park zona 4	libera	102	63	0,62	65	0,64	26	0,25	55	0,54	17	0,17
	disco											
	divieto		2		2							
	<b>SUB TOTALE</b>	<b>102</b>	<b>65</b>	<b>0,64</b>	<b>67</b>	<b>0,66</b>	<b>26</b>	<b>0,25</b>	<b>55</b>	<b>0,54</b>	<b>17</b>	<b>0,17</b>
	disabili	2			1							
	<b>TOTALE</b>	<b>104</b>	<b>65</b>	<b>0,63</b>	<b>68</b>	<b>0,65</b>	<b>26</b>	<b>0,25</b>	<b>55</b>	<b>0,53</b>	<b>17</b>	<b>0,16</b>

### ZONA 4 \_ AREA DI SOSTA 23C \_ Offerta e occupazione per i singoli parcheggi

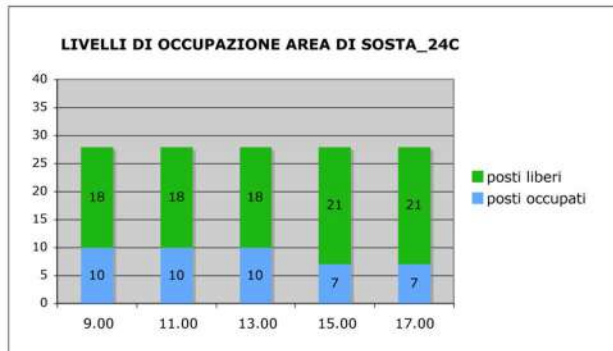
	tipologia	offerta	9.00	coefficiente di occupazione	11.00	coefficiente di occupazione	13.00	coefficiente di occupazione	15.00	coefficiente di occupazione	17.00	coefficiente di occupazione
park 23C	libera	26	26	1,00	25	0,96	8	0,31	2	0,08	2	0,08
	disco	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	divieto	-	2		2		-		-		-	
	<b>SUB TOTALE</b>	<b>26</b>	<b>28</b>	<b>1,08</b>	<b>27</b>	<b>1,04</b>	<b>8</b>	<b>0,31</b>	<b>2</b>	<b>0,08</b>	<b>2</b>	<b>0,08</b>
	disabili	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-
	<b>TOTALE</b>	<b>27</b>	<b>28</b>	<b>1,04</b>	<b>28</b>	<b>1,04</b>	<b>8</b>	<b>0,30</b>	<b>2</b>	<b>0,07</b>	<b>2</b>	<b>0,07</b>





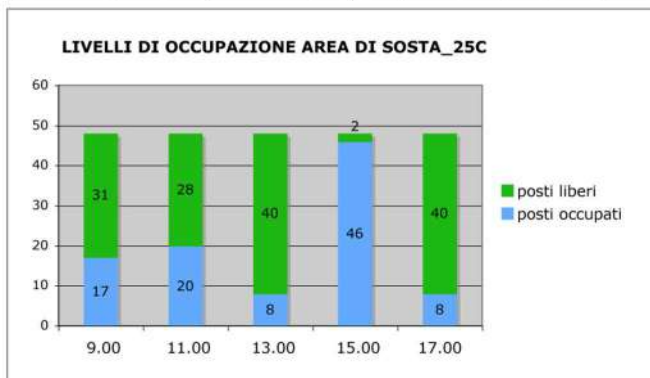
## ZONA 4 \_ AREA DI SOSTA 24C

	tipologia	offerta	9.00	coefficiente di occupazione	11.00	coefficiente di occupazione	13.00	coefficiente di occupazione	15.00	coefficiente di occupazione	17.00	coefficiente di occupazione
park 24C	libera	28	10	0,36	10	0,36	10	0,36	7	0,25	7	0,250
	disco	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	divieto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<b>SUB TOTALE</b>	<b>28</b>	<b>10</b>	<b>0,36</b>	<b>10</b>	<b>0,36</b>	<b>10</b>	<b>0,36</b>	<b>7</b>	<b>0,25</b>	<b>7</b>	<b>0,25</b>
	disabili	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<b>TOTALE</b>	<b>28</b>	<b>10</b>	<b>0,36</b>	<b>10</b>	<b>0,36</b>	<b>10</b>	<b>0,36</b>	<b>7</b>	<b>0,25</b>	<b>7</b>	<b>0,25</b>



## ZONA 4 \_ AREA DI SOSTA 25C

	tipologia	offerta	9.00	coefficiente di occupazione	11.00	coefficiente di occupazione	13.00	coefficiente di occupazione	15.00	coefficiente di occupazione	17.00	coefficiente di occupazione
park 25C	libera	48	17	0,35	20	0,42	8	0,17	46	0,96	8	0,17
	disco	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	divieto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<b>SUB TOTALE</b>	<b>48</b>	<b>17</b>	<b>0,35</b>	<b>20</b>	<b>0,42</b>	<b>8</b>	<b>0,17</b>	<b>46</b>	<b>0,96</b>	<b>8</b>	<b>0,17</b>
	disabili	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<b>TOTALE</b>	<b>49</b>	<b>17</b>	<b>0,35</b>	<b>20</b>	<b>0,41</b>	<b>8</b>	<b>0,16</b>	<b>46</b>	<b>0,94</b>	<b>8</b>	<b>0,16</b>



Le indagini e i dati ottenuti ci consegnano un quadro complessivo da cui emerge che:

- i parcheggi di sosta libera sono in gran parte utilizzati per sosta lunga;
- i parcheggi esistenti nelle zone 2 , 3 e 4 attinenti agli assi principali di penetrazione al centro sono largamente sottoutilizzati
- la dotazione complessiva è ottima con alcuni fenomeni di carenza e utilizzo scorretto nella zona 2 in prossimità della zona residenziale adiacente alla strada di gronda.
- Non si rileva la necessità di introdurre aree di sosta a pagamento.

### 3.3 PERCORSI CICLOPEDONALI

Nella Tavola 10 è riportata l'offerta esistente e in fase di esecuzione dei percorsi ciclopeditoni.

In scala sovra-comunale il Comune di Casalgrande ha la fortuna di posizionarsi geograficamente all'interno del "triangolo naturale" racchiuso tra i corsi d'acqua del Tresinaro a ovest, del Secchia a est, e dalla fascia pedecollinare a sud.

Allo stato attuale tuttavia non esistono collegamenti sovra-comunali di tipo ciclopeditone onde valorizzarne il richiamato dato naturalistico. Possono però essere individuate diverse occasioni per raccordare i percorsi ciclopeditoni con quelli esistenti o in progetto nei Comuni contermini e nei parchi contermini (cfr. tavola 9).

Il nuovo ponte ciclopeditone sul Secchia appena realizzato a confine con Castellarano costituisce un primo atto concreto verso tali obiettivi ribadendo al contempo il ruolo fondamentale dell'asse del Secchia per i collegamenti lungo la rete regionale delle green-way ciclabili.

Si segnala quindi sin da ora:

- la frammentazione dei tratti ciclopeditoni esistenti;
- la necessità di prevedere un miglior collegamento casa-lavoro, casa-scuola;
- la messa a sistema delle frazioni intorno ad un percorso di livello comunale;
- la rilevanza paesaggistica del territorio comunale.

### 3.4 RETE E SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO

Il quadro dell'offerta del trasporto pubblico locale (rete e servizi) è descritto per ciascun modo di trasporto.

Nei paragrafi che seguono viene quindi analizzato:

- l'offerta ferroviaria;
- il trasporto pubblico locale su gomma, parte integrante dei servizi di area extra-urbana del Comune di Reggio Emilia.

### 3.4.1 SERVIZIO DI TRASPORTO FERROVIARIO

Il Comune di Casalgrande è servito dalla direttrice ferroviaria Reggio Emilia-Sassuolo, gestita da ACT e FER.

Gli orari della linea sono riportati nelle tabelle seguenti:

Passaggi giornalieri su Casalgrande-Centro, servizio passeggeri 2010 Reggio-Sassuolo

REGGIO EMILIA - SASSUOLO				
	codice treno	frequenze	fasce scoperte	
h. 5.00	870	5,51		*
h. 6.00	872	6,00		*
	874	6,28		*
	876	6,36		*
				*
h. 7.00		7,02		*
		7,20		*
h. 8.00			X	
h. 9.00			X	
h. 10.00			X	
h. 11.00	882	11,14		
h. 12.00	270	12,45		
h. 13.00	884	13,40		*
h. 14.00	272	14,27		*
h. 15.00			X	
h. 16.00	886	16,45		
h. 17.00	274	17,45		
h. 18.00	888	18,45		
h. 19.00	890	19,45		
h. 20.00			X	
h. 21.00			X	

\* garantito in caso di sciopero

SASSUOLO - REGGIO EMILIA

	codice treno	frequenze	fasce scoperte	
h. 5.00	871	5,51		*
h. 6.00	873	6,14		*
	875	6,36		*
	877	6,45		*
h. 7.00	879	7,18		*
	881	7,20		*
h. 8.00	271	8,00		
h. 9.00			X	
h. 10.00			X	
h. 11.00	883	11,58		
h. 12.00			X	
h. 13.00	273	13,44		*
h. 14.00	885	14,28		*
h. 15.00	275	15,11		*
h. 16.00			X	
h. 17.00	887	17,31		
h. 18.00	277	18,31		
h. 19.00	889	19,32		
h. 20.00			X	
h. 21.00			X	

Dalle tabelle si evince un trasporto con frequenza di circa 30' nelle fasce orarie 6.00-7.30 e di circa 60' nelle fasce 12.30-14.30 e 16.45-19.45 in direzione Sassuolo.

La stessa situazione, con sfalsamento di 15-30 minuti, in direzione Reggio Emilia.

Le stazioni che interessano il territorio di Casalgrande sono Casalgrande, Dinazzano (fermata su richiesta), S.Antonino e Veggia.

Il sistema ferroviario è ancora il mezzo utilizzato largamente dagli studenti per raggiungere i poli scolastici di Sassuolo, Scandiano e principalmente Reggio Emilia.

Tutto ciò è favorito sicuramente da una logistica tra ferro, gomma e insediamenti scolastici molto buona, soprattutto a Reggio Emilia (poli di via Makallè, Gardenia, CIM) ma anche a Casalgrande e S.Antonino con le scuole medie ben posizionate alle fermate ACT.

Si sottolinea sin da subito che l'intermodalità ferro, gomma, bicicletta è uno dei canali fondamentali per far crescere sin dall'età scolare una cultura del trasporto pubblico.

Va rimarcato fra le altre cose, che pur non disponendo ACT di rilievi accurati sugli utenti, l'utilizzo della linea ferroviaria è fortemente sbilanciato sulla categoria studenti.

Non sono per il momento previsti potenziamenti della linea, se non il prolungamento dello scambio a Bosco per motivi legati al trasporto merci (FER).

Rimangono altresì confermati e appaltati i sottopassi di via S.Rizza e via A. Moro con la chiusura permanente dei passaggi a livello.

### **3.4.2 SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO AUTOMOBILISTICO**

Di seguito sono descritte le linee di trasporto pubblico su gomma che interessano il territorio comunale:

- Casalgrande rientra all'interno del servizio di trasporto pubblico extraurbano su gomma di Reggio Emilia.

Attualmente è attraversato da 3 linee su gomma:

- linea 3I96: C. Monti – Carpineti – Baiso – Reggio E. ; Cerredolo – Bebbio – Baiso – Reggio E.

Questa linea, facente capo ai Comuni di Baiso e Reggio Emilia, attraversa il territorio comunale servendo, ad esclusione di Dinazzano e S. Donnino, tutte le frazioni del Comune, e impegnando

nello specifico sia la rete principale (SP467r, SP 51, via Moro, via Canale) sia la rete secondaria di penetrazione agli insediamenti in corrispondenza di servizi e zone residenziali (cfr. tav. 4)

Linea C. Monti Reggio E.

**3196**

	codice corsa	passaggio per Casalgrande	fasce scoperte
h. 5.00	312		X
h. 6.00	320		X
	314		X
	316		X
	318		X
h. 7.00	402		X
h. 8.00	404	8,18	
	406	8,58	
	322		
h. 9.00			X
h. 10.00	408		
h. 11.00			X
h. 12.00	410		
h. 13.00	324		
h. 14.00			X
h. 15.00			X
h. 16.00	328		
h. 17.00	330		
h. 18.00			X
h. 19.00			X
h. 20.00			X
h. 21.00			X

Linea Reggio E. – Scandiano

**3196**

	codice corsa	passaggio per Casalgrande	fasce scoperte
h. 5.00			X
h. 6.00	421		X
	423		X
h. 7.00			X
h. 8.00	429		X
h. 9.00	431		X
h. 10.00			X
h. 11.00			X
h. 12.00			X
h. 13.00	437	14,08	
h. 14.00	435		X
h. 15.00			X
h. 16.00			X
h. 17.00	439		
h. 18.00			X
h. 19.00			X
h. 20.00			X
h. 21.00			X

#### Ritorno

	codice corsa	passaggio per Casalgrande	fasce scoperte
h. 5.00			x
h. 6.00			x
h. 7.00	434	7,12	
h. 8.00	422		x
h. 9.00			x
h. 10.00			x
h. 11.00			x
h. 12.00	424		x
h. 13.00	430-426		x
h. 14.00			x
h. 15.00			x
h. 16.00			x
h. 17.00	436		x
h. 18.00	432		x
h. 19.00			x
h. 20.00			x
h. 21.00			x

- linea 3B68: Scandiano – Salvaterra – Arceto - Rubiera

La linea collega i comuni di Scandiano e Rubiera.

Interessa il Comune di Casalgrande servendo i due centri maggiori di Casalgrande centro e Salvaterra, nonché unica linea che ha fermata anche a S. Donnino.

#### 3B68 Scandiano-Rubiera

	codice corsa	passaggio per Casalgrande	fasce scoperte
h. 6.00	341	6,47	
h. 7.00			x
h. 8.00			x
h. 9.00			x
h. 10.00			x
h. 11.00			x
h. 12.00	343	12,22	
h. 13.00			x
h. 14.00			x
h. 15.00			x
h. 16.00			x
h. 17.00			x
h. 18.00	345	18,17	
h. 19.00			x
h. 20.00			x
h. 21.00			x



**3B68 Rubiera- Scandiano**

	codice corsa	passaggio per Casalgrande	fasce scoperte
h. 6.00			X
h. 7.00	342	7,43	
h. 8.00			X
h. 9.00			X
h. 10.00			X
h. 11.00			X
h. 12.00	343	13,13	
h. 13.00			X
h. 14.00			X
h. 15.00			X
h. 16.00			X
h. 17.00			X
h. 18.00	345	19,08	
h. 19.00			X
h. 20.00			X
h. 21.00			X

- linea 3B78: Baiso – Roteгля – Casalgrande – Scandiano – Reggio Emilia

La linea collega Baiso a Reggio Emilia ed ha una precisa vocazione casa-lavoro.

Infatti è l'unica il cui tracciato si snoda completamente sulla SP486r e sulla SP467r, dove sono localizzati tutti gli insediamenti produttivi e artigianali dell'asse pedemontano.

Inoltre (cfr. tav. 4) la totalità delle fermate è posizionata in corrispondenza dei poli produttivi, ribadendo la funzione di trasporto dei lavoratori abitanti in montagna ma impiegati nel distretto.

**3B78**

	codice corsa	passaggio per Casalgrande	fasce scoperte
h. 6.00	361	6,52	
	365	7,40	
h. 7.00			X
h. 8.00			X
h. 9.00			X
h. 10.00			X
h. 11.00			X
h. 12.00			X
h. 13.00			X
h. 14.00	367	15,10	
h. 15.00			X
h. 16.00			X
h. 17.00			X
h. 18.00			X
h. 19.00			X
h. 20.00			X
h. 21.00			X

	codice corsa	passaggio per Casalgrande	fasce scoperte
h. 6.00			X
h. 7.00			X
h. 8.00			X
h. 9.00			X
h. 10.00			X
h. 11.00			X
h. 12.00			X
h. 13.00	362	13,37	
	364	14,22	
h. 14.00			X
h. 15.00			X
h. 16.00			X
h. 17.00	366	18,17	
h. 18.00			X
h. 19.00			X
h. 20.00			X
h. 21.00			X

Considerazioni sulle frequenze e condizioni del servizio:

- risulta evidente come per tutte le linee di servizio la copertura è limitata e ristretta alle sole fasce orarie di inizio e fine giornata lavorativa. D'altro canto la funzione prevalente legata agli spostamenti interni ed esterni al territorio comunale è legata a motivi di lavoro;
  - dal punto di vista dei tracciati delle linee si constata una copertura adeguata e una buona intermodalità con il ferro. Tuttavia la sincronia dei servizi su gomma e ferro non permette di rendere fruttuosa questa intermodalità;
  - un miglioramento significativo della frequenza sul servizio su gomma non è momentaneamente supportata da una domanda consistente.
- E' in vigore tuttora un servizio abbonamenti ACT che consente la possibilità di usare indifferentemente gomma o ferro sulla stessa fascia chilometrica.
- Il servizio è ancora sperimentale e non si hanno riscontri, ma è sicuramente una linea d'azione che può mettere in sinergia e sollecitare un miglior utilizzo dei mezzi pubblici.
- Il servizio abbonamenti ACT ha inoltre fornito l'analisi degli abbonamenti 2009 classificati per origine e destinazione.

CASALGRANDE	BAGNOLO	1
CASALGRANDE	CASTELNOVO SOTTO CENTRO	1
CASALGRANDE	REGGIO EMILIA	154
CASALGRANDE	SALVATERRA	1
CASALGRANDE	SASSUOLO	50
CASALGRANDE	SCANDIANO	46
CASTELLARANO	CASALGRANDE	1
DINAZZANO	CASALGRANDE	1
DINAZZANO	REGGIO EMILIA	9
DINAZZANO	SASSUOLO	3
DINAZZANO	SCANDIANO	5
REGGIO EMILIA	CASALGRANDE	36
REGGIO EMILIA	DINAZZANO	2
REGGIO EMILIA	SALVATERRA	10
REGGIO EMILIA	VILLALUNGA	6
SALVATERRA	CASALGRANDE	45
SALVATERRA	REGGIO EMILIA	58
SALVATERRA	SASSUOLO	15
SALVATERRA	SCANDIANO	19
VEGGIA	CASALGRANDE	8
VEGGIA	CHIOZZA	2
VEGGIA	REGGIO EMILIA	10
VEGGIA	SASSUOLO	10
VEGGIA	SCANDIANO	9
VILLALUNGA	CASALGRANDE	23
VILLALUNGA	REGGIO EMILIA	30
VILLALUNGA	SASSUOLO	17
VILLALUNGA	SCANDIANO	5

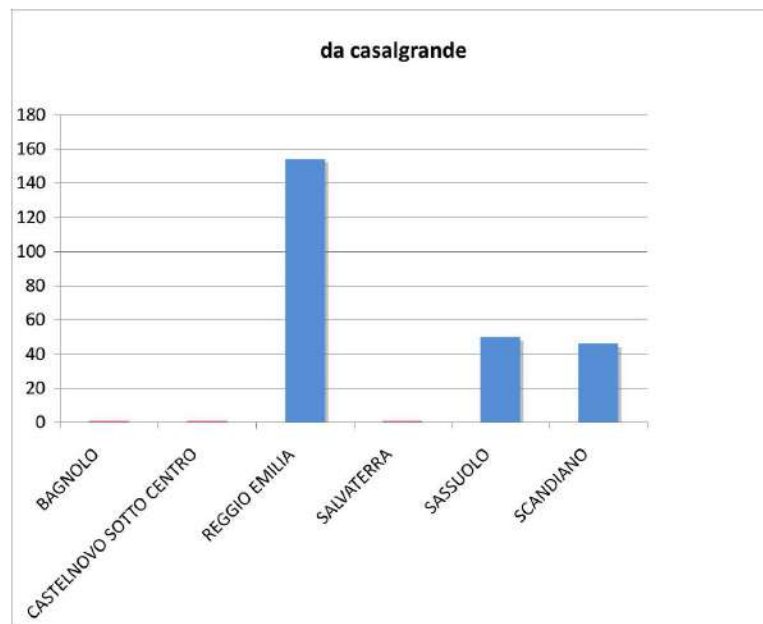
Da tale sequenza di dati si possono trarre alcune considerazioni d'analisi:

- il 20% degli abbonati si sposta internamente al Comune;
- il 66%, ancora maggioranza assoluta, si sposta verso Reggio, vero polo attrattore di tutto il trasporto pubblico.

- Nello specifico:

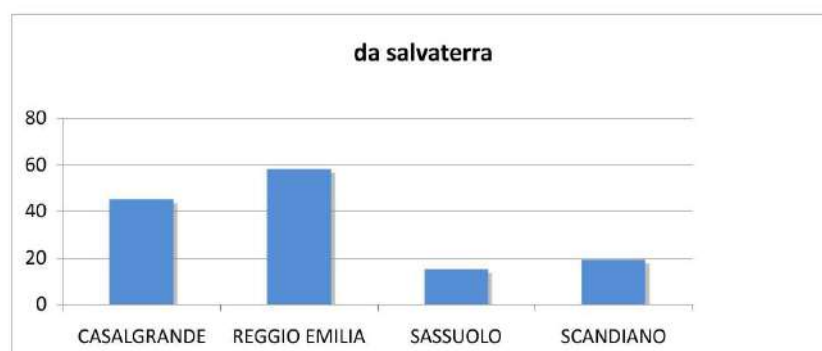
- Casalgrande: Reggio, Sassuolo e Scandiano sono le destinazioni più importanti per il capoluogo del Comune;

Dati sugli spostamenti in abbonamenti, servizio abbonamenti ACT(2009)



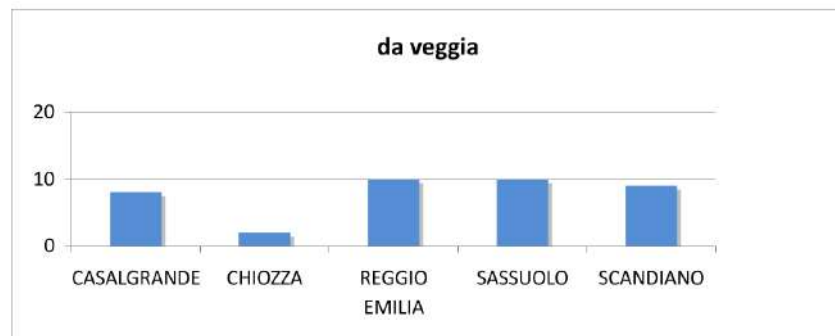
- Salvaterra: Casalgrande e Reggio hanno polarità simili, seguono Sassuolo e Scandiano;

Dati sugli spostamenti in abbonamenti, servizio abbonamenti ACT(2009)



- Veggia: posizionata a confine provinciale, è omogenea la distribuzione degli spostamenti in direzione Casalgrande, Reggio Emilia, Sassuolo, Scandiano;

Dati sugli spostamenti in abbonamenti, servizio abbonamenti ACT(2009)



- Villalunga: simile per comportamento a Veggia, vista la posizione di prossimità, ma significativamente meno attratta da Scandiano.

Dati sugli spostamenti in abbonamenti, servizio abbonamenti ACT(2009)



### 3.4.3. OFFERTA LOGISTICA

Un' analisi sintetica della logistica merci di Casalgrande è stata utile al PGTU non tanto per le valutazioni precise sulle merci trasportate ( settore non di competenza del PGTU) quanto per avere una stima di massima di quanto la linea Reggio-Sassuolo, anche linea passeggeri, sia caricata dal passaggio di vettori merci.

All'interno del territorio del Comune di Casalgrande esiste il più importante sistema logistico di scambio gomma-ferro della Provincia di Reggio Emilia.

Nel panorama provinciale le aree industriali e produttive sono principalmente localizzate in area pianeggiante.

Pur non essendo presenti nella Provincia piattaforme logistiche o poli logistici avanzati (cfr. tavola 1), esiste tuttavia la potenzialità di un sistema logistico inter-provinciale tra i Comuni di Casalgrande, Rubiera, Sassuolo, Fiorano e Maranello costituito dalle dotazioni presenti e previste dagli strumenti di pianificazione provinciali (cfr. poli funzionali esistenti e di previsione tavola 1).

Ad esso appartengono le piattaforme merci di Sassuolo e Maranello, lo scalo di Dinazzano e quello di Rubiera, ed il futuro polo inter-modale di Marzaglia.

Nello specifico caso di Casalgrande la piattaforma di inter-scambio ferro-gomma dello scalo di Dinazzano costituisce un elemento fondamentale nel sistema della mobilità merci del territorio per l'intera Provincia.

Lo scalo di Dinazzano nasce negli anni '80 per volontà della Provincia di Reggio Emilia.

Era adibito prevalentemente a ricevere le materie prime e argille provenienti dalla Westfalia; mentre il trasporto di prodotto finito raggiungeva di poco il 10% del traffico complessivo.

Dal 1° Luglio 1995 lo scalo è stato ampliato aggiungendo una struttura di 3 binari di lavorazione merci oltre che nuovi binari per le manovre; dal 1999 il trasporto inter-modale di container usufruisce di un area attrezzata comprensiva di piazzale di stoccaggio.

Il traffico si concentra principalmente su argille, feldspati e altre materie prime in ingresso e parzialmente in pallet di piastrelle in uscita.

Dal 2002 nasce la Dinazzano Po S.p.a., società composta da ACT e FER, che gestisce contemporaneamente lo scalo di Dinazzano e quello di S. Giacomo di Guastalla.

Lo scalo di Dinazzano è costituito da un'area logistica pari a 95.000 mq così suddivisi:

- 2 piazzali per stoccaggio container di 26.000 mq totali;
- 1 piazzale per stoccaggio piastrelle di 6.200 mq;
- 1 piazzale di scarico argille di 5.800 mq.;
- la restante superficie è destinata a 6 binari di carico-scarico, strade interne, parcheggi, uffici e servizi.

Si registra un ulteriore processo di espansione che porterà infine l'infrastruttura ad avere:

- 3 binari arrivi-partenze da 650 metri;
- 4 binari di piazzale;
- 3 binari di arrivi e partenze su vecchio scalo.

Tale processo di espansione porta lo scalo ad una capacità di 4,5 milioni di tonnellate/anno di stoccaggio.

Si analizzano ora i dati relativi al traffico merci che interessano lo scalo di Dinazzano.

Partendo dai dati del 2004, per quanto riguarda le merci in uscita da Dinazzano, il totale delle tonnellate partite è pari a 558.611:

- esse sono destinate principalmente a Genova, Ravenna e Livorno;
- un'altra destinazione importante è la Germania a cui vengono inviate materie prime ricercate.

Per quanto riguarda le merci in entrata il totale ammonta a 1.250.183 tonnellate:

- in questo caso è la Germania con 705.000 tonnellate l'origine principale dei materiali;
- Ravenna si attesta al secondo posto con 356.000 tonnellate circa di materiali.

Arrivando al traffico più recente, in particolare quello riferito l'anno 2008 (cfr. tabella 7.2), si è registrato un progressivo aumento delle tonnellate in arrivo (1.395.361) mentre si è registrato un calo delle tonnellate in partenza (441.510)

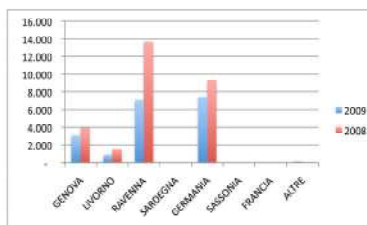
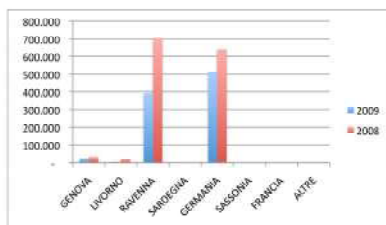
Tabella 7.2 dati traffico merci partenza, Dinazzano 2008-2009

#### Dinazzano Scalo

##### Analisi Provenienze

	2009	2008	%
GENOVA	3.083	3.956	-22,07%
LIVORNO	875	1.536	-43,03%
RAVENNA	7.079	13.688	-48,28%
SARDEGNA			
GERMANIA	7.450	9.274	-19,67%
SASSONIA			
FRANCIA			
ALTRE	113	38	197,37%
<b>TOTALI</b>	<b>18.600</b>	<b>28.492</b>	<b>-34,72%</b>

	2009	2008	%
<b>Ton. arrivate</b>			
GENOVA	24.761	33.051	-25,08%
LIVORNO	4.685	18.340	-74,45%
RAVENNA	394.134	704.881	-44,09%
SARDEGNA			
GERMANIA	513.639	638.879	-19,60%
SASSONIA			
FRANCIA			
ALTRE	1.176	210	460,00%
<b>TOTALI</b>	<b>938.395</b>	<b>1.395.361</b>	<b>-32,75%</b>



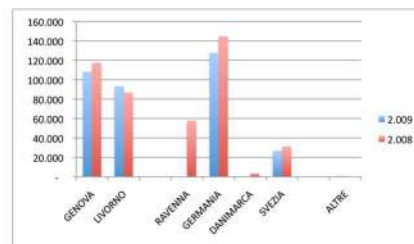
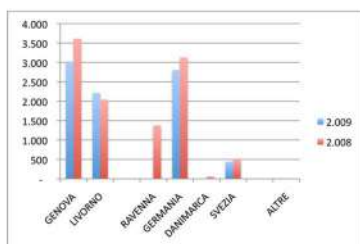
#### Dinazzano Scalo

##### Analisi Destinazioni

##### Traffico in partenza anno 2009

	2.009	2.008	%
GENOVA	3.024	3.613	-16,30%
LIVORNO	2.214	2.040	8,53%
RAVENNA	4	1.379	-99,71%
GERMANIA	2.804	3.128	-10,36%
DANIMARCA	9	58	-84,48%
SVEZIA	445	520	-14,42%
ALTRE	16	2	700,00%
<b>TOTALI</b>	<b>8.516</b>	<b>10.740</b>	<b>-20,71%</b>

	2.009	2.008	%
<b>tonnellate partite</b>			
GENOVA	108.158	117.487	-7,94%
LIVORNO	93.209	86.737	7,46%
RAVENNA	182	57.842	-99,69%
GERMANIA	127.535	144.649	-11,83%
DANIMARCA	552	3.508	-84,26%
SVEZIA	26.593	31.146	-14,62%
ALTRE	930	141	559,57%
<b>TOTALI</b>	<b>357.159</b>	<b>441.510</b>	<b>-19,11%</b>





L'attuale periodo di crisi è ben testimoniato dai dati del 2009 (cfr. tabella 7.2) dove si registrano forti cali complessivi delle tonnellate sia in entrata (- 32% rispetto al 2008) che in uscita (- 19% rispetto al 2008).

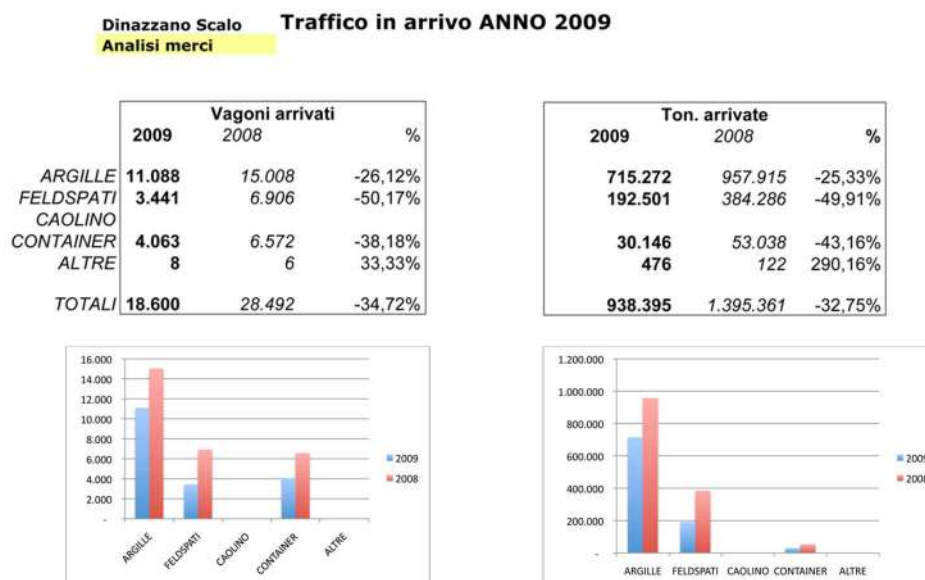
Da quanto appena riportato emerge un dato significativo per quanto riguarda le principali polarità logistiche interagenti con lo scalo di Dinazzano:

- per gli arrivi, i porti di Livorno e Ravenna sono quelli che hanno più risentito della crisi con cali dei quantitativi fino al 74%;
- per le partenze, le destinazioni più colpite sono ancora Ravenna e la Danimarca, con cali che hanno praticamente azzerato i rapporti con lo scalo di Dinazzano.

E' evidente come sia oltremodo necessario ampliare la gamma dei settori di mercato a cui offrire la capacità di trasporto inter-modale dello scalo. Infatti l'attuale specializzazione sul settore ceramico deve necessariamente integrarsi con la possibilità di spostare altri prodotti sia in arrivo che in partenza da questi territori.

A tal proposito la tabella 7.2.1 analizza il traffico 2009 comparato con quello 2008 dal punto di vista dei materiali trasportati.

Tabella 7.2.1 dati traffico merci arrivo, Dinazzano 2008-2009

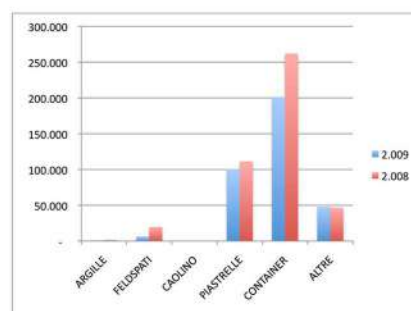
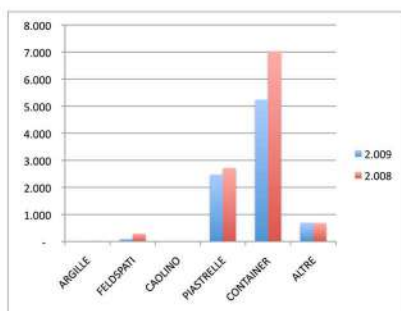


## Traffico in partenza anno 2009

## Analisi merci

	Vagoni partiti		
	2.009	2.008	%
ARGILLE	14	23	-39,13%
FELDSPATI	95	287	-66,90%
CAOLINO			
PIASTRELLE	2.472	2.718	-9,05%
CONTAINER	5.238	7.030	-25,49%
ALTRE	697	682	2,20%
	8.516	10.740	-20,71%

	tonnellate partite		
	2.009	2.008	%
ARGILLE	872	1.574	-44,60%
FELDSPATI	6.555	19.762	-66,83%
CAOLINO			
PIASTRELLE	100.368	111.381	-9,89%
CONTAINER	201.366	261.982	-23,14%
ALTRE	47.998	46.811	2,54%
	357.159	441.510	-19,11%



Emergono le seguenti considerazioni:

- la crisi ha colpito in modo omogeneo tutte le merci in arrivo in special modo dimezzando i feldspati;
- le merci in partenza hanno subito variazioni consistenti ma in modo disomogeneo. Infatti piastrelle e container, pur avendo subito una flessione, hanno ben contenuto le perdite.

Riguardo l'utilizzo della linea Dinazzano-Reggio Emilia osserviamo la tabella 7.3 che segue.

Tabella 7.3 Passaggi giornalieri di convogli merci Reggio-Dinazzano e ritorni

REGGIO EMILIA-SASSUOLO\*

	codice treno	frequenze	fasce scoperte
h. 0.00			x
h. 1.00			x
h. 2.00			x
h. 3.00			x
h. 4.00			x
h. 5.00	672 474	5,20 5,26	
h. 6.00			x
h. 7.00			x
h. 8.00	476 496 696	8,05 8,45 8,45	
h. 9.00	478	9,20	
h. 10.00	480	10,10	
h. 11.00	482	11,44	
h. 12.00			x
h. 13.00	684	13,18	
h. 14.00			x
h. 15.00	486	15,18	
h. 16.00			x
h. 17.00			x
h. 18.00	494	18,20	
h. 19.00			x
h. 20.00	488 490	20,10 20,50	
h. 21.00	492	21,33	
h. 22.00			x
h. 23.00			x
h. 24.00			x

\*arrivo a Dinazzano

SASSUOLO-REGGIO EMILIA\*

	codice treno	frequenze	fasce scoperte
h. 0.00			x
h. 1.00			x
h. 2.00			x
h. 3.00			x
h. 4.00			x
h. 5.00			x
h. 6.00			x
h. 7.00	471	7,43	
h. 8.00			x
h. 9.00			x
h. 10.00	475	10,23	
h. 11.00	477	11,41	
h. 12.00			x
h. 13.00	479	13,32	
h. 14.00			x
h. 15.00			x
h. 16.00	483	16,50	
h. 17.00	485	17,52	
h. 18.00	487	18,52	
h. 19.00			x
h. 20.00			x
h. 21.00			x
h. 22.00			x
h. 23.00			x

Si fanno le seguenti considerazioni:

- attualmente transitano verso Dinazzano 14 convogli con una distribuzione oraria dalle 5 di mattina alle 9 di sera;
- la fascia oraria maggiormente sfruttata è quella dalle 8 alle 12, quindi il traffico su rotaia ha un'importante incidenza su quello su gomma. A tale proposito è in corso la realizzazione di una serie di sottopassi che interessano tutto il territorio di Casalgrande per rendere maggiormente indipendenti le due infrastrutture;
- è intenzione della Dinazzano Po s.p.a. arrivare a gestire il traffico concentrandolo maggiormente negli orari notturni. Questa scelta può essere vantaggiosa per integrare sulla linea i trasporti merci e passeggeri, in quanto le fasce diurne risulterebbero più libere. D'altro canto una maggior frequenza di passaggi durante la notte

deve essere bilanciata da un'opportuna tutela dell'abitato a margine della linea dal punto di vista dell'impatto acustico conseguente.

## 4. INCIDENTALITA'

Al fine di individuare gli ambiti a maggior frequenza di incidenti stradali sono stati analizzati i dati rilevati dalla Polizia Municipale di Casalgrande.

Le basi di dati acquisite su supporto informatizzato restituiscono una descrizione completa di ogni incidente e permettono quindi la localizzazione dei sinistri e le conseguenze occorse agli utenti coinvolti.

I dati comprendono anche gli incidenti aventi come esito solo danni materiali; la distribuzione durante i giorni della settimana e le ore del giorno; il tipo di veicolo/utente coinvolto.

Nelle tabelle che seguono sono riportati come dato di sintesi il numero di incidenti, morti e feriti verificatisi negli anni 2008 e 2009.

Tabella 4.1 Incidenti stradali, morti e feriti 2008-2009

Parametro	2008	2009	Var. % 2008-2009
incidenti	123	123	----
morti	0	1	100%
feriti	72	40	-57%

Il numero complessivo di incidenti occorsi nel 2009 è pari a 123, dato coincidente con l'anno 2008.

Nel 2009 sono stati riscontrati 40 feriti, mentre nel 2008 72 feriti.

Nel 2009 si è verificato un solo incidente con esito mortale. Nel 2008 non si sono registrati incidenti di questo tipo.

Le variazioni positive riscontrabili sono in parte ascrivibili anche alla diminuzione di flussi di traffico dovuti alla contingenza della crisi economica.

Confrontiamo questi ultimi dati con quelli registrati sul territorio provinciale nel 2008.

Sulla provincia Reggio Emilia corrispondono 2.380 incidenti con 3.381 feriti e 60 morti.

A questi dati si associano un indice di mortalità pari a 0,1 e un indice di ferimento pari a 6,4.

I corrispondenti indici per il Comune di Casalgrande sono pari a 0 per la mortalità e 7 per il ferimento.

Si segnala un sostanziale allineamento che però va accompagnato alla riflessione seguente: sul territorio di Casalgrande non insistono autostrade, ciononostante il livello di incidentalità rimane elevato a causa del forte traffico.

Nel 2009 la tipologia di veicoli coinvolti negli incidenti stradali è rappresentata da autovetture per 318 unità (77% dei soggetti coinvolti) mentre da camion per 71 unità (17% dei soggetti coinvolti).

Riguardo invece gli utenti deboli coinvolti si è trattato complessivamente di 24 unità (6% dei soggetti coinvolti), precisamente di 19 ciclisti e 5 pedoni.

Tabella 4.4 Distribuzione degli incidenti stradali per tipo di veicolo/utente coinvolto, anno 2009

Tipo veicoli	N° veicoli	%
Auto	318	77%
Veicoli pesanti	71	17%
ciclisti	19	5%
pedoni	5	1%

## 4.1 LOCALIZZAZIONE DEGLI INCIDENTI STRADALI

Le seguenti analisi sono state condotte sui dati dell'ultima annualità disponibile (2009) estesa a ottobre 2008 per compensare gli effetti della crisi congiunturale economica che influenza sensibilmente i volumi di traffico e quindi gli incidenti.

La tabella seguente riporta la localizzazione degli incidenti su tutto il sistema stradale di Casalgrande.

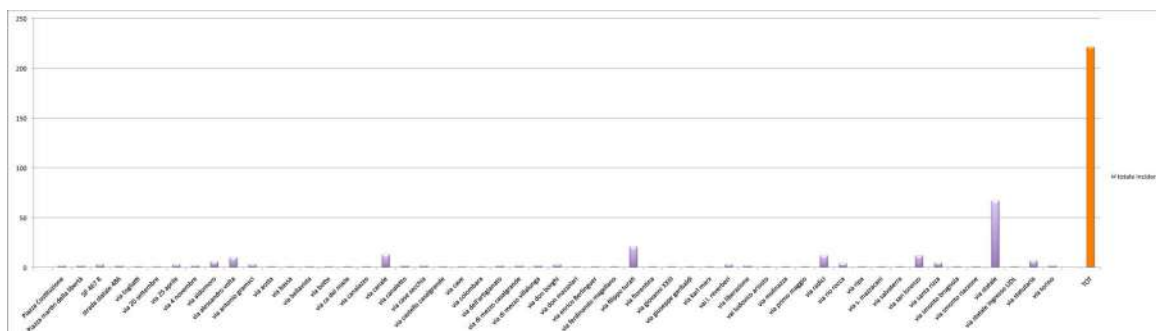
Tabella 9.1

strada	totale incidenti	mortali	senza feriti	feriti
Piazza Costituzione	2	0	2	0
Piazza martiri della libertà	2	0	1	1
SP 467 R	3	0	2	1
strada statale 486	2	0	2	0
via toglia	1	0	0	1
via 20 settembre	1	0	1	0
via 25 aprile	3	0	1	2
via 4 novembre	2	0	0	2
via aldomoro	6	0	3	3
via alessandro volta	10	0	7	3
via antonio gramsci	3	0	1	2
via aosta	1	0	1	0
via bassa	1	0	1	0
via bellavista	1	0	0	1
via botte	1	0	0	1
via ca del miele	1	0	1	0
via canalazzo	1	0	1	0
via canale	13	0	9	4
via canaletto	2	0	2	0
via case secchia	2	0	1	1
via castello casalgrande	1	0	1	0
via cave	1	0	1	0
via colombara	1	0	1	0
via dell'artigianato	2	0	1	1
via di mezzo casalgrande	2	0	1	1
via di mezzo villalunga	2	0	2	0
via don borghi	3	0	2	1
via don mazzolari	1	0	0	1
via enrico Berlinguer	1	0	0	1
via ferdinando magellano	1	0	1	0
via filippo turati	21	0	15	6
via fiorentina	1	0	0	1
via giovanni XXIII	1	0	1	0
via giuseppe garibaldi	1	0	1	0
via karl marx	1	0	1	0
via l. reverberi	3	1	2	0
via liberazione	2	0	1	1
via ludovico ariosto	1	0	0	1
via molinazza	1	0	0	1
via primo maggio	1	0	1	0
via radici	12	0	9	3
via rio rocca	4	0	4	0
via ripa	1	0	1	0
via s. mazzacani	1	0	0	1
via salvaterra	1	0	1	0
via san lorenzo	12	0	6	6
via santa rizza	5	0	2	3
via smonto brugnola	1	0	1	0
via smonto riazzone	1	0	0	1
via statale	67	0	43	24
via statale ingresso LIDL	1	0	0	1
via statutaria	7	0	4	3
via torino	2	0	1	1
TOT	221	1	140	80

Mentre la tabella 9.1.1. ci restituisce l'aggregazione per quantità di incidenti sulle singole strade.



Tabella 9.1.1.

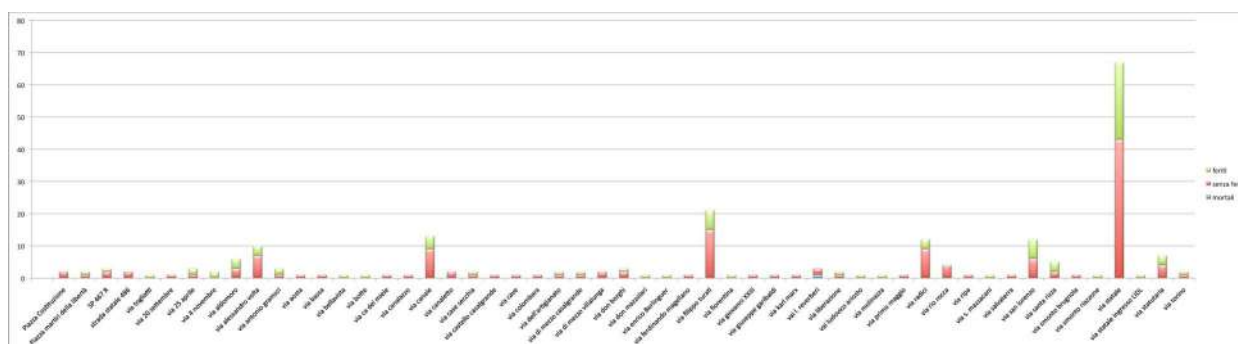


Da una prima analisi quantitativa emerge in modo evidente la più elevata pericolosità delle seguenti strade:

- via Statale;
- via Filippo Turati;
- via Canale;
- via Radici;
- via San Lorenzo;
- via Alessandro Volta.

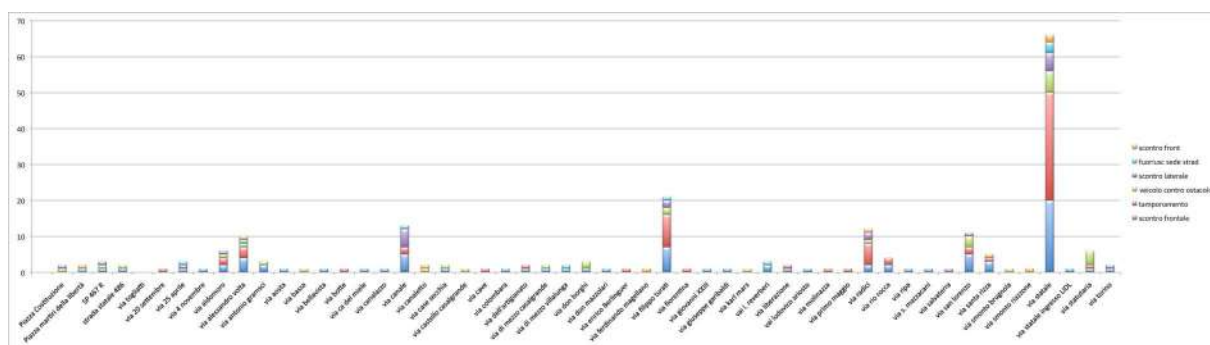
Se queste informazioni vengono lette contestualmente ai dati complessivi su tutto il territorio comunale, si denota come da sole le strade selezionate a più elevato livello di incidentalità contribuiscano per oltre il 60% dell'incidentalità complessiva di Casalgrande, al 54% degli incidenti con feriti, a quasi il 40% degli investimenti di pedoni, e a quasi il 50% degli incidenti con ciclisti coinvolti.

Tabella 9.1.2 Ripartizione degli incidenti per gravità



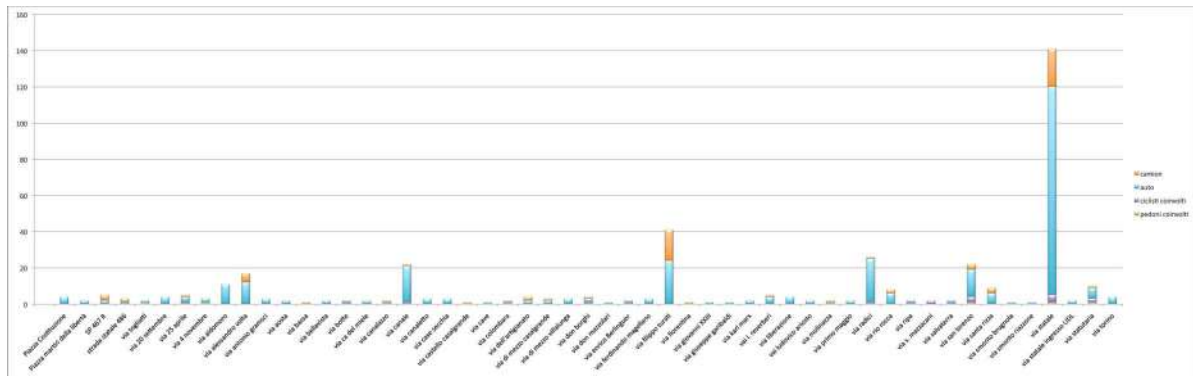
In particolare si riscontra (cfr tabella 9.2):

- Tabella 9.2 modalità di scontro



PGTU CASALGRANDE 145

### Tabella 9.3 mezzi coinvolti

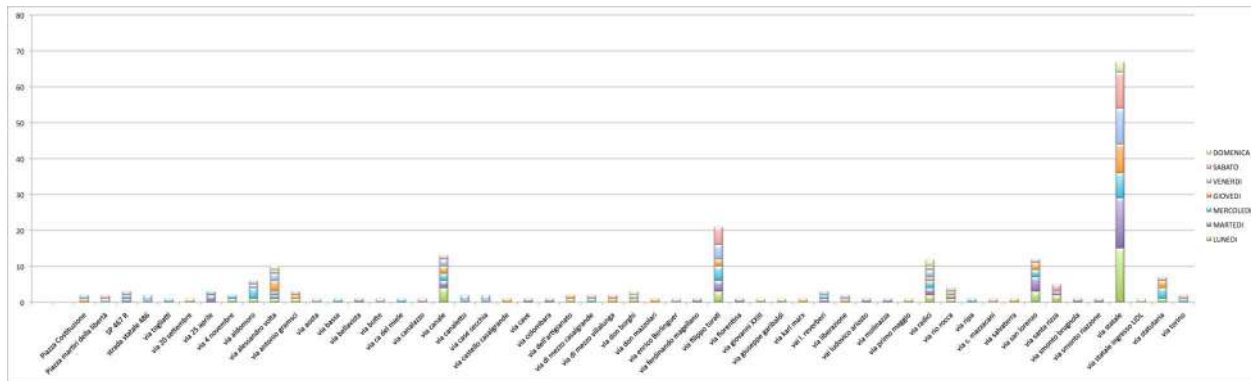


- via Statale si distingue per la massima percentuale di auto coinvolte. Anche la quantità di camion risulta importante;
- lo stesso di via Statale vale per via Filippo Turati con una maggior percentuale di camion che raggiungono circa il 40% del totale, una quantità elevatissima dovuta alla concomitanza dello snodo infrastrutturale del Ponte Nuovo sul Secchia;
- via San Lorenzo, via Radici, via Canale e via Volta si distinguono tutte per la componente auto sul complessivo numero di utenti coinvolti;

Una breve riflessione va anche fatta sulla distribuzione degli incidenti durante i giorni della settimana.

Infatti dall'analisi della Tabella 9.4 si evince che il lunedì è la giornata mediamente a più alto tasso di incidenti per le diverse strade individuate come più pericolose.

Tabella 9.4 distribuzione settimanale



All'analisi quantitativa è seguita l'individuazione puntuale degli incidenti come riportati nella Tavola n. 12.

Questo tipo di studio ha permesso l'individuazione degli incroci e degli ambiti stradali a maggior frequenza di incidenti:

- su via Statale esistono gli ambiti più critici in tal senso: per primo il tratto dal confine comunale con Scandiano all'ingresso della sede della Ceramica Casalgrande Padana, in particolare le intersezioni con via Santa Rizza, via Aldo Moro e l'ingresso della Casalgrande Padana; per secondo troviamo il tratto di ingresso su S. Antonino caratterizzato da una forte criticità dovuta alla presenza di numerose attività produttive e logistiche nel cuore del centro abitato; terzo tratto è quello tra S. Antonino e Veggia, in particolar modo in corrispondenza delle strutture di servizio all'intersezione con via Canale;
- via Radici, in corrispondenza del tratto urbano di Veggia, dove i forti flussi veicolari sommati a condizioni precarie di carreggiata creano una densità di incidenti paragonabile a quelle sui tratti della via Statale;
- altra situazione diffusa è quella che si riscontra su via Statutaria all'altezza dell'incrocio con via Liberazione dove si continuano a verificare incidenti soprattutto in corrispondenza della Casa Protetta "Garavini" ;

- incroci e situazioni puntuali degne di nota si riscontrano su via Turati, via Statale, e via San Lorenzo in corrispondenza di impianti di rifornimento.

## 4.2 RIEPILOGO DATI INCIDENTALITA'

Strade a più elevato livello di incidentalità

strada	totale incidenti	mortali	senza feriti	feriti
Piazza Costituzione	2	0	2	0
Piazza martiri della libertà	2	0	1	1
SP 467 R	3	0	2	1
strada statale 486	2	0	2	0
via togliatti	1	0	0	1
via 20 settembre	1	0	1	0
via 25 aprile	3	0	1	2
via 4 novembre	2	0	0	2
via aldodoro	6	0	3	3
via alessandro volta	10	0	7	3
via antonio gramsci	3	0	1	2
via aosta	1	0	1	0
via bassa	1	0	1	0
via bellavista	1	0	0	1
via botte	1	0	0	1
via ca del miele	1	0	1	0
via canalazzo	1	0	1	0
via canale	13	0	9	4
via canaletto	2	0	2	0
via case secchia	2	0	1	1
via castello casalgrande	1	0	1	0
via cave	1	0	1	0
via colombara	1	0	1	0
via dell'artigianato	2	0	1	1
via di mezzo casalgrande	2	0	1	1
via di mezzo villalunga	2	0	2	0
via don borghi	3	0	2	1
via don mazzolari	1	0	0	1
via enrico Berlinguer	1	0	0	1
via ferdinando magellano	1	0	1	0
via filippo turati	21	0	15	6
via fiorentina	1	0	0	1
via giovanni XXIII	1	0	1	0
via giuseppe garibaldi	1	0	1	0
via karl marx	1	0	1	0
via l. reverberi	3	1	2	0
via liberazione	2	0	1	1
via ludovico ariosto	1	0	0	1
via molinazza	1	0	0	1
via primo maggio	1	0	1	0
via radici	12	0	9	3
via rio rocca	4	0	4	0
via ripa	1	0	1	0
via s. mazzacani	1	0	0	1
via salvaterra	1	0	1	0
via san lorenzo	12	0	6	6
via santa rizza	5	0	2	3
via smonto brugnola	1	0	1	0
via smonto riazzone	1	0	0	1
via statale	67	0	43	24
via statale ingresso LIDL	1	0	0	1
via statutaria	7	0	4	3
via torino	2	0	1	1
TOT	221	1	140	80

Strade a più elevato livello di incidentalità – suddivisione per mezzo di trasporto coinvolto

strada	pedoni coinvolti	ciclisti coinvolti	auto	camion
Piazza Costituzione	0	0	4	0
Piazza martiri della libertà	0	0	2	0
SP 467 R	0	0	2	3
strada statale 486	0	0	1	2
via toglia	1	0	1	0
via 20 settembre	0	0	4	0
via 25 aprile	0	1	3	1
via 4 novembre	1	0	2	0
via aldomoro	0	0	11	0
via alessandro volta	0	0	12	5
via antonio gramsci	0	0	3	0
via aosta	0	0	2	0
via bassa	0	0	0	1
via bellavista	0	0	2	0
via botte	0	1	1	0
via ca del miele	0	0	2	0
via canalazzo	0	0	1	1
via canale	0	1	20	1
via canaletto	0	0	3	0
via case secchia	0	0	3	0
via castello casagrande	0	0	0	1
via cave	0	0	1	0
via colombara	0	0	1	1
via dell'artigianato	0	0	2	2
via di mezzo casagrande	0	0	2	1
via di mezzo villalunga	0	0	3	0
via don borghi	0	1	2	1
via don mazzolari	0	0	1	0
via enrico Berlinguer	0	1	1	0
via ferdinando magellano	0	0	3	0
via filippo turati	0	0	24	17
via fiorentina	0	0	0	1
via giovanni XXIII	0	0	1	0
via giuseppe garibaldi	0	0	1	0
via karl marx	0	0	2	0
via l. reverberi	0	0	4	1
via liberazione	0	0	4	0
via ludovico ariosto	0	0	2	0
via molinazza	0	0	1	1
via primo maggio	0	0	2	0
via radici	0	1	24	1
via rio rocca	0	0	6	2
via ripa	0	1	1	0
via s. mazzacani	0	2	0	0
via salvaterra	0	1	1	0
via san lorenzo	1	3	15	3
via santa rizza	0	0	6	3
via smonto brugnola	0	0	1	0
via smonto riazzone	0	0	1	0
via statale	1	4	115	21
via statale ingresso LIDL	0	0	2	0
via statutaria	1	2	6	1
via torino	0	0	4	0
TOT	5	19	318	71

## Strade a più elevato livello di incidentalità – suddivisione tipo di scontro

	scontro frontale	lampanamento	veicolo contro veicolo	scontro laterale	fuoriusc sede strada	scontro front	investimento pedone
Piazza Costituzione	0	0	1	1	0	0	0
Piazza martiri della libertà	0	0	0	0	1	1	0
SP 467 R	1	0	1	1	0	0	0
strada statale 486	1	0	1	0	0	0	0
via togliatti	0	0	0	0	0	0	1
via 20 settembre	0	1	0	0	0	0	0
via 25 aprile	1	0	0	1	1	0	0
via 4 novembre	1	0	0	0	0	0	1
via aldodoro	2	2	1	1	0	0	0
via alessandro volta	4	3	1	0	0	1	0
via antonio gramsci	2	0	1	0	0	0	0
via aosta	1	0	0	1	0	0	0
via bassa	0	0	1	0	0	0	0
via bellavista	1	0	0	0	0	0	0
via botte	0	1	0	0	0	0	0
via ca del miele	1	0	0	0	0	0	0
via canalazzo	1	0	0	0	0	0	0
via canale	5	2	0	5	1	0	0
via canaletto	0	0	1	0	0	1	0
via case secchia	1	0	1	0	0	0	0
via castello casagrande	0	0	1	0	0	0	0
via cave	0	1	0	0	0	0	0
via colombara	1	0	0	0	0	0	0
via dell'artigianato	1	1	0	0	0	0	0
via di mezzo casagrande	1	0	1	0	0	0	0
via di mezzo villalunga	1	0	0	0	1	0	0
via don borghi	1	0	2	0	0	0	0
via don mazzolari	1	0	0	0	0	0	0
via enrico Berlinguer	0	1	0	0	0	0	0
via ferdinando magellano	0	0	0	0	0	1	0
via filippo turati	7	9	2	2	1	0	0
via fiorentina	0	1	0	0	0	0	0
via giovanni XXIII	1	0	0	0	0	0	0
via giuseppe garibaldi	1	0	1	0	0	0	0
via karl marx	0	0	1	0	0	0	0
via l. reverberi	2	0	0	0	1	0	0
via liberazione	1	1	0	0	0	0	0
via ludovico il Moro	1	0	0	0	0	0	0
via molinazza	0	1	0	0	0	0	0
via primo maggio	0	1	0	0	0	0	0
via radici	2	2	1	2	0	1	0
via rocca	2	2	0	0	0	0	0
via ripa	1	0	0	0	0	0	0
via s. mazzacani	1	0	0	0	0	0	0
via salvaterra	1	0	0	1	0	0	0
via san lorenzo	5	2	3	1	0	0	1
via santa rizza	3	1	0	0	0	1	0
via smonto brugnotta	0	0	1	0	0	0	0
via smonto riazzone	0	0	0	0	0	1	0
via statale	20	30	6	5	3	2	1
via statale ingresso LIDL	1	0	0	0	0	0	0
via statutaria	1	1	4	0	0	0	0
via torino	1	0	0	1	0	0	0
TOTALE	76	67	31	21	10	9	5

## Strade a più elevato livello di incidentalità – suddivisione per giorno della settimana

strada	LUNEDÌ	MARTEDÌ	MERCOLEDÌ	GIOVEDÌ	VENERDÌ	SABATO	DOMENICA
Piazza Costituzione	0	0	0	1	1	0	0
Piazza martiri della libertà	0	0	1	0	1	1	0
SP 467 R	0	1	1	0	0	1	0
strada statale 486	0	0	0	0	2	0	0
via togliatti	0	0	1	0	0	0	0
via 20 settembre	1	0	0	0	0	0	0
via 25 aprile	0	2	1	0	0	0	0
via 4 novembre	1	0	0	0	0	1	0
via aldodoro	1	1	1	3	2	1	1
via alessandro volta	1	0	0	1	0	1	0
via antonio gramsci	0	0	0	0	1	0	0
via aosta	0	0	0	0	0	1	0
via bassa	0	0	0	0	0	0	0
via bellavista	0	1	0	0	0	0	0
via botte	0	0	0	0	1	0	0
via ca del miele	0	0	1	0	0	0	0
via canalazzo	0	0	0	0	0	1	0
via canale	4	2	2	2	2	1	0
via canaletto	0	0	0	1	0	0	0
via case secchia	0	0	0	0	2	0	0
via castello casagrande	0	0	0	1	0	0	0
via cave	0	1	0	0	0	0	0
via colombara	0	1	0	0	0	0	0
via dell'artigianato	1	0	0	1	0	0	0
via di mezzo casagrande	0	0	1	0	0	1	0
via di mezzo villalunga	0	0	0	1	0	1	0
via don borghi	0	0	0	1	0	0	1
via don mazzolari	1	0	0	1	0	0	0
via enrico Berlinguer	0	0	0	0	1	0	0
via ferdinando magellano	0	1	0	0	0	0	0
via filippo turati	3	3	4	2	4	5	0
via fiorentina	0	1	0	0	0	0	0
via giovanni XXIII	1	0	0	0	0	0	0
via giuseppe garibaldi	1	0	0	0	0	0	0
via karl marx	0	0	0	1	0	0	0
via l. reverberi	0	1	1	0	1	0	0
via liberazione	0	0	0	1	0	0	0
via ludovico il Moro	0	1	0	0	0	0	0
via molinazza	0	1	0	0	0	0	0
via primo maggio	1	0	0	0	0	0	0
via radici	2	2	2	1	2	1	2
via rocca	1	1	0	1	1	0	0
via ripa	0	0	1	0	0	0	0
via s. mazzacani	0	0	0	0	0	1	0
via salvaterra	0	0	0	1	0	0	0
via san lorenzo	3	4	2	0	0	1	0
via santa rizza	2	1	0	0	0	2	0
via smonto brugnotta	0	1	0	0	0	0	0
via smonto riazzone	0	0	0	0	0	0	0
via statale	15	14	7	8	10	10	3
via statale ingresso LIDL	0	0	0	0	0	0	1
via statutaria	1	0	3	2	0	1	0
via torino	0	0	1	0	0	1	0
Totale	40	41	34	31	36	31	8

## **5. CRITICITA' E OBIETTIVI DEL TRAFFICO URBANO**

La ricostruzione del quadro conoscitivo, attraverso l'analisi delle informazioni messe a disposizione dall'Amministrazione Comunale e Provinciale, il confronto con i tecnici e i responsabili degli Assessorati competenti, i sopralluoghi e i rilevamenti effettuati, ha consentito l'individuazione dei principali temi e criticità relativi al sistema della mobilità del Comune di Casalgrande rappresentati nelle tavole n. 13, 14 e 15.

In particolare sono stati individuati i seguenti temi e obiettivi rilevanti delineati nei paragrafi che seguono:

- le relazioni di accesso e di attraversamento delle aree urbane;
- la riqualificazione ambientale e la protezione dal traffico;
- la ciclopeditonalità;
- i parcheggi e la disciplina della sosta;
- l'offerta di trasporto pubblico;
- la sicurezza stradale;
- inquinamento atmosferico ed acustico.

### **5.1 LE RELAZIONI DI ACCESSO E DI ATTRAVERSAMENTO DELLE AREE URBANE**

- a Villalunga, nei pressi dell'innesto tra via Canale e via Volta, è necessario valutare la ridefinizione dell'incrocio in funzione dell'innesto ulteriore di via Ludovico Ariosto che risulta al momento particolarmente difficoltoso (cfr. punto 7 tavola 13);
- nella frazione di S. Antonino andrà considerata la possibilità di riconnettere il tessuto interno dell'abitato a nord di via Statale con particolare attenzione ai rami interni di via Massarenti, via Morelli, via Battisti, via Di Vittorio che attualmente risultano frammentati, quindi problematici per la circolazione interna; in egual maniera



dovrà essere riconsiderata la modalità di innesto di tali rami su via Statale in considerazione della elevata criticità prodotta dalla vicina zona produttiva (cfr. punto 13 tavola 13 nonché tavola 12);

- la viabilità del centro di Casalgrande necessita di una riflessione sulla ridefinizione dell'attraversamento nord-sud, in particolare per la via Prampolini. A tale scopo dovranno essere fatte le dovute valutazioni in corrispondenza della definizione esecutiva del progetto "neo-urbano" riguardante il riassetto complessivo del nucleo centrale di Boglioni. Infatti la tavola 14 definisce alcuni ambiti candidati a progetti di priorità pedonale che vanno nella direzione della limitazione e moderazione del traffico veicolare nei nuclei centrali di Casalgrande, ma anche di Salvaterra e S. Antonino (cfr. punti 18 e 19 tavola 13);
- l'infrastruttura della "nuova pedemontana" deve considerare con cura gli impatti sul territorio, in special modo quelli di attraversamento nella frazione di Casalgrande e Casalgrande Alto. Infatti, oltre alle delicate relazioni di contatto con gli insediamenti artigianali e produttivi, si dovrà considerare con particolare cura la situazione critica diffusa che va a configurarsi tra pedemontana, linea ferroviaria Sassuolo-Reggio Emilia, sottopasso di via A. Moro. Il triangolo di territorio così individuato risulta fortemente compresso tra le infrastrutture che lo isolano dal resto dell'abitato (cfr. punto 10 tavola 13);
- in corrispondenza dei punti di accesso ai centri abitati si ritiene necessario determinare delle porte di ingresso (porte urbane) che segnalino il passaggio da zona extraurbana a zona urbana con conseguente moderazione del traffico e maggiore sicurezza stradale (cfr. punto 3 tavola 13);
- a Villalunga, nei pressi dell'innesto tra via Canale e via Volta, è necessario valutare la ridefinizione dell'incrocio in funzione dell'innesto ulteriore di via Ludovico Ariosto che risulta al momento particolarmente difficoltoso (cfr. punto 7 tavola 13);

## 5.2 LA RIQUALIFICAZIONE AMBIENTALE E LA PROTEZIONE DAL TRAFFICO

- lo scalo di Dinazzano necessita di linee guida che ne programmino la sostenibilità dell'inserimento ambientale, specialmente per quanto riguarda le relazioni di contatto con le zone ed elementi di specifico interesse naturalistico presenti intorno ad esso (cfr. punto 9 tavola 13);
- viste le avanzate condizioni di progettazione e realizzazione della nuova Caserma dei Carabinieri di Casalgrande in corrispondenza della rotatoria su via Botte, via Berlinguer, si raccomanda la qualità dell'intervento complessivo di urbanizzazione delle aree circostanti in quanto tale punto si va a configurare come uno dei principali ingressi all'abitato (cfr. punto 15 tavola 13);
- in corrispondenza delle aree contenute tra la stazione ferroviaria di Casalgrande, le scuole medie, e via Antonio Gramsci, si ritiene vada individuato un ambito di riqualificazione che permetta di risolvere contemporaneamente più problematiche viabilistiche e di accessibilità presenti in questa zona: la chiusura di via Gramsci causata dal sottopasso di via A. Moro; la qualificazione delle aree della stazione per favorirne l'interscambio tra ferro, automobili, biciclette, pedoni; la ridefinizione della viabilità di accesso alle scuole con l'ipotesi di connessione tra via Gramsci e via Menotti; la possibilità di ricucire (cfr. punto 10 tavola 13) le aree di via Melato e via Di Mezzo Casalgrande al centro di Boglioni (cfr. punto 17 e 22 tavola 13);
- la tavola 14 definisce aree candidate a progetti di priorità pedonale e collegamenti pedonali nei centri di Casalgrande, Salvaterra e S. Antonino. In questi ambiti vengono individuate le maggiori opportunità di riqualificazione e moderazione del traffico. I collegamenti pedonali, a loro volta, vanno a qualificare quei percorsi in grado di mantenere uniti i centri ai servizi e infrastrutture distribuiti all'interno dei tessuti urbani. Particolare attenzione va riferita alla riqualificazione della via Statale dall'intersezione con via Santa Rizza all'intersezione con la nuova previsione di collegamento alla pedemontana, in prossimità dell'area industriale "Casalgrande Padana", e da via Turati fino al centro di Veggia, nella prospettiva di sviluppo del progetto di

Boulevard contenuto negli indirizzi di PSC (cfr. punti 4, 13, 19 e 20 tavola 13);

- particolare attenzione va data alla riqualificazione del centro di Veggia in corrispondenza di via Radici Nord e della sua intersezione con via Statale. Infatti le alte condizioni di traffico in questo snodo scaricano sul centro di Veggia diversi problemi di traffico, alta incidentalità e forte frattura dei tessuti ad esso adiacenti (cfr. punto 21 tavola 13).

### 5.3 LA CICLOPEDONALITA'

- All'interno del progetto di connessione tra le diverse frazioni del Comune legato al completamento di un anello ciclopeditonale in grado di servire abitato e zone produttive, si segnalano come critiche alcune intersezioni stradali da dover dotare di opportuni accorgimenti legati alla protezione degli utenti deboli, in particolare quelle con via A. Moro, via S. Lorenzo e via I° Maggio (cfr. punto 1 tavola 14 e punti 4, 7 e 8 tavola 15);
- uno dei temi fondamentali legati ai percorsi ciclopeditonali è quello dell'individuazione chiara e riconoscibile a tutti gli utenti di diversi tipi di percorsi: uno è quello che riguarda la connessione fra la casa, il luogo di lavoro e i servizi. In questa direzione il piano del traffico individua un percorso chiuso all'interno del territorio del Comune in grado di connettere i luoghi sopra citati. L'obiettivo è quello di dare all'Amministrazione l'opportunità di sviluppare i tratti ciclopeditonali esistenti all'interno di una progettualità utile a tutta la comunità (cfr. punti 2, 3, 4, 6 tavola 14);
- Altro tipo di percorso è quello riguardante il tema del tempo libero. In questa direzione il piano generale del traffico suggerisce l'individuazione di 3 percorsi ad anello ed 1 lineare che, sfruttando i rami già esistenti, vadano a valorizzare gli aspetti ambientali del Comune di Casalgrande. Infatti le componenti paesaggistiche di pedecollina, paesaggio agricolo e parco fluviale sono valori ancora latenti nella coscienza collettiva degli abitanti dell'intero Comune (cfr. punti 1, 2, 3, 6, 9 tavola 15);
- Sviluppando una politica di lungo periodo che spinga nell'accostare alla ricchezza economica anche quella ambientale si può

raggiungere l'obiettivo di aumentare la valorizzazione dei territori e del ruolo del Comune nei confronti dei consistenti bacini d'utenza dei Comuni limitrofi. In conclusione si vuole sviluppare la tematica della qualità ambientale come elemento attrattore e generatore di ricchezza per il territorio (cfr. itinerari della tavola 15 e punti 3, 5 e 8 tavola 15);

- In tutte le aree candidate a progetti di priorità pedonale si sottolinea la necessità di sfruttare ogni occasione atta a favorire varchi e connessioni pedonali in special modo per le frazioni di S. Antonino e Salvaterra dove le intersezioni con strade di alto scorrimento sono responsabili di fratture nelle centralità di paese (cfr. punto 1 tavola 14 e punto 7 tavola 15);
- Si segnala la necessità di curare maggiormente la sicurezza della linea ciclopedonale sulla strada di "gronda" (cfr. punto 5 tavola 14);
- Si segnala come critica la futura connessione tra via A. Moro e la Statale a causa della realizzazione del nuovo sottopasso e la futura riprogettazione del nodo semaforico della statale (cfr. punto 4 tavola 14).

## **5.4 I PARCHEGGI E LA DISCIPLINA DELLA SOSTA**

- L'indagine sulla sosta ha evidenziato come l'unico sistema urbano del comune che necessiti di uno studio complessivo di riorganizzazione dell'offerta di parcheggio sia quello della frazione di Casalgrande centro (Boglioni). E' necessario studiare una riorganizzazione del sistema della sosta privilegiando la sosta breve con zona disco nelle zone centrali e spostando la sosta lunga nei parcheggi che distano 200-300 metri dal centro per favorirne un più corretto utilizzo. Non si rileva la necessità di introdurre aree di sosta a pagamento.
- nel centro abitato di Casalgrande si rileva da tempo una criticità relativa alla sosta residenziale nei pressi di via Berlinguer all'altezza dell'innesto su via Europa. Le insufficienti dotazioni segnalate anche dalla Polizia Municipale suggeriscono la necessità di reperire una nuova area di parcheggi tangenziale alla "gronda"

pressoché identica a quella realizzata nelle immediate vicinanze in corrispondenza di via Marx (cfr. punto 6 tavola 13);

- è necessario costruire un sistema di regolazione della sosta e di riorganizzazione delle sezioni stradali, in special modo quelle locali urbane, che consentano da un lato di ampliare l'offerta di sosta breve in centro e nei pressi delle sedi scolastiche, e spingano la sosta lunga almeno a 200-300 metri di distanza; dall'altro lato si riesca a gerarchizzare progressivamente le strade dall'extraurbano verso i nuclei abitati, in modo tale da ottenere progressivamente una diminuzione delle velocità, da zone 50, fino a zone 30, sia per il Capoluogo che per le frazioni, aumentandone al contempo sicurezza e dotazione di parcheggi.
- è necessario valutare per alcune aree produttive e artigianali l'aumento delle dotazioni di parcheggi per mezzi pesanti, in special modo per le zone di S. Antonino, Salvaterra e Casalgrande. Tali carenze sono responsabili di diverse situazioni di congestione e insicurezza stradale sugli assi della SP467r e della SP51 (cfr. punto 8 tavola 13);
- per la frazione di Salvaterra si segnala una situazione simile al centro di Casalgrande con dotazioni inutilizzate a breve distanza dal centro e sosta medio-lunga nei parcheggi centrali. La linea strategica da adottare sarà la medesima considerata per il centro di Casalgrande.
- La sosta sul centro di Veggia necessita anch'essa di una regolamentazione, non a pagamento, che faciliti il ricambio, ma anche una miglior segnaletica stradale che orienti ai parcheggi esistenti.

## 5.5 L'OFFERTA DI TRASPORTO PUBBLICO

- l'attuale offerta di trasporto pubblico su ferro e gomma risulta specificatamente funzionale alla domanda di mobilità per motivi di studio, nel caso della linea ferroviaria, e per motivi di lavoro nel caso del trasporto su gomma. In entrambi i casi politiche che migliorino le condizioni di accessibilità e di interscambio con

stazioni e/o fermate possono innescare fenomeni virtuosi, ma solo a patto che l'Amministrazione investa sullo sviluppo di una cultura sociale legata a questi mezzi. Infatti le condizioni rilevate di alta infrastrutturazione stradale e la non compattezza del sistema insediativo non favoriscono lo sviluppo spontaneo di questi comportamenti;

- La stazione fondamentale da riqualificare è quella di Casalgrande Centro ma anche quella di Veggia per la sua relazione strategica con le direttrici di traffico di Sassuolo e Castellarano.
- particolare attenzione va data alla riqualificazione della stazione e delle aree limitrofe nel centro di Casalgrande. Infatti questi luoghi diventano fondamentali per l'accessibilità attraverso il trasporto pubblico di importanti servizi legati al centro di Casalgrande;
- nuove sinergie con i Comuni di Scandiano e Sassuolo possono essere perseguite nell'obiettivo di accordi territoriali che vadano a valorizzare il trasporto pubblico all'interno del distretto ceramico. Anche in questo caso tali politiche hanno bisogno di un forte sostegno degli Enti sovraordinati, Regione e Provincia in particolare.
- Sarebbe importante, almeno per il Casalgrande centro e Salvaterra poter avere una fermata "principale" delle linee Autobus Act con caratteristiche moderne (display informativo, copertura, sedute,...);

## 5.6 LA SICUREZZA STRADALE

- a S. Antonino, in prossimità delle scuole elementari nonché delle medie inferiori, si riscontrano problemi di gestione degli ingressi dovuti alla presenza di alto traffico di scorrimento all'interno del centro abitato della frazione (cfr. punto 11 tavola 13);
- sulla SP467r sono state individuate alcune intersezioni critiche con la rete secondaria. In particolare si segnalano quelle con via A. Moro, via Turati, via Canale, via Ferrovia, via Rio Rocca, via Vicolo Rocca (cfr. punto 12 tavola 13);

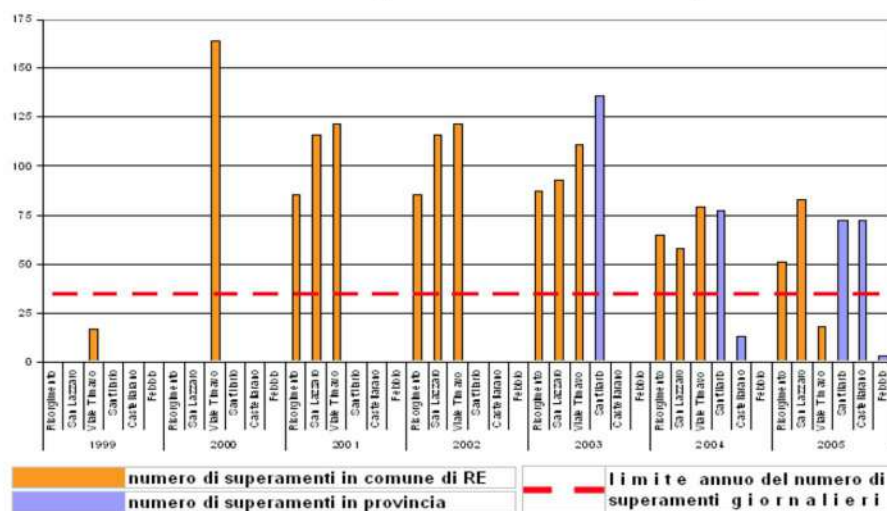
- sono stati individuati sulla strada statale SP467r e sull'intero tracciato della SP51 alcuni innesti di strade secondarie e locali pericolosi: tra gli altri si segnalano quelli di via Scuole Vecchie, via Bellavista, via Statutaria per la SP467r; mentre si segnalano per la SP51 gli innesti di via Canale, via Di Mezzo Villalunga, via Canaletta, viottolo del Pino, via Case Secchia (cfr. punto 14 tavola 13);
- sulla strada di "gronda" si rileva l'intersezione pericolosa rimasta con viottolo Peloso in corrispondenza di un tratto di rettilineo e della vicina pista ciclopedonale molto frequentata (cfr. punto 16 tavola 13);
- nella frazione di Veggia si segnala la necessità di monitoraggio degli effetti su via Mulino corrispondenti all'apertura del collegamento con la SP486r all'altezza di via Turati, dovuta agli sviluppi della ZT 16 (cfr. punto 23 tavola 13).

## 5.7 INQUINAMENTO ATMOSFERICO ED ACUSTICO

Per quanto concerne l'inquinamento atmosferico si precisa quanto segue:

- sulla base delle rilevazioni condotte dalla Provincia di Reggio Emilia tramite stazioni fisse e stazioni mobili, Casalgrande (via Statutaria - S. Antonino) ha registrato continui superamenti del livello di ozono sul limite del numero per la protezione della salute, pari a 25 superamenti l'anno. Riguardo il biossido di azoto, invece, le concentrazioni medie annuali sono risultate inferiori al limite normativo. Infine per quanto riguarda il particolato fine (PM10) la zona di Casalgrande ha superato diverse volte il limite di concentrazione fino a 35 giorni oltre il limite di 25 stabilito dalla normativa( vedi figura seguente).

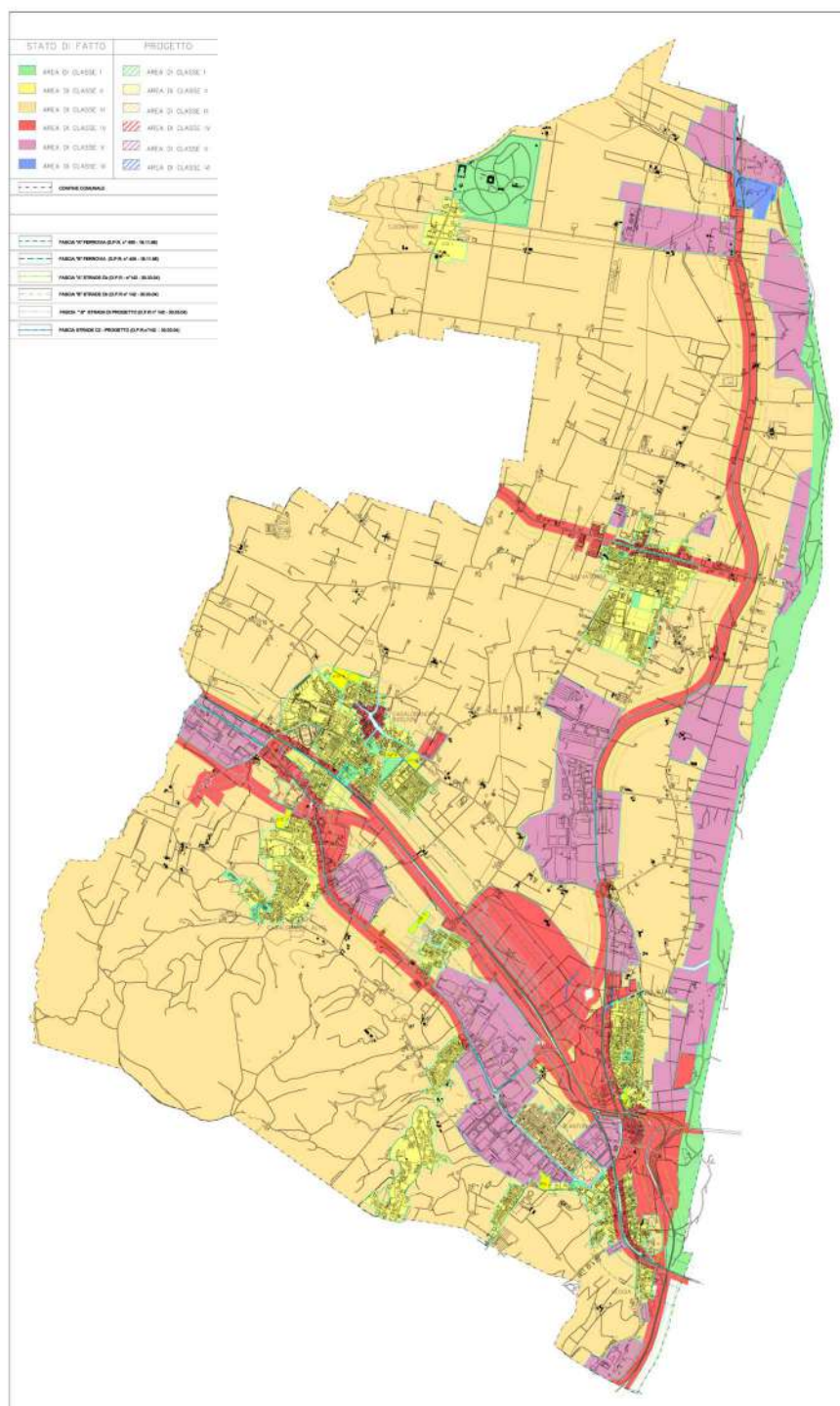
Serie storica 1999-2005 del numero di superamenti del limite della media giornaliera di PM10 di 50  $\mu\text{g}/\text{m}^3$



Per quanto concerne l'inquinamento acustico, l'Amministrazione Comunale si è dotata nel 2009 di una zonizzazione acustica dell'intero territorio comunale.



Tavola di zonizzazione acustica del Comune di Casalgrande (aggiornata a giugno 2012)



Da questo studio approfondito sono emersi 23 punti critici a cui sono collegate altrettante opere di bonifica legate alle infrastrutture stradali e ferroviarie.

Le infrastrutture oggetto del piano di risanamento acustico sono tutte quelle che inducono negli edifici prospicienti livelli di rumorosità diurna o notturna superiore ai limiti posti dalla normativa vigente.

Nella seguente tabella, fornita dall'Amministrazione, sono elencate le zone da bonificare e gli interventi da adottare e coordinare con l'attuazione del Piano generale del traffico.

**TABELLA DI BONIFICA ACUSTICA** (aggiornata a giugno 2012)

Sigla bonifica	Zona (stato attuale)	Maggiore superamento al confine e al ricettore dBA	1° opera di bonifica adottata/ abbattimento in dBA	2° opera di bonifica adottata/ abbattimento dBA	Residuo dBA /Rispetto limiti	Ulteriori strategie di abbattimento rumore o considerazioni giustificative
D1	R5 - Via S. Lorenzo (Salvatera) - centro assistenziale	12,0 (notturno)	interventi sul controllo della velocità / 2	asfalto drenante/fonassorbente / 4	Limiti di comfort interno rispettati	Centro con assenza attività esterna (o al massimo è prevista in aree schermate rispetto alla strada). Valutato solo comfort interno
D2	R5 - Via Statale (S. Antonio) - scuola primaria	10,5 (diurno)			Limiti di comfort interno rispettati	Scuole con assenza attività didattica esterna (non scuole dell'infanzia o nido). Valutato solo comfort interno
D3	E2- SP 51 Villalunga - abitazioni	7,0 (notturno)	interventi sul controllo della velocità / 3		Limiti rispettati	\
D4	E3 - Via Canale S. Antonio - scuola primaria e secondaria 1°	15,0 (diurno)	asfalto drenante/fonassorbente / 4		Limiti di comfort interno rispettati	Scuole con assenza attività didattica esterna (non scuole dell'infanzia o nido). Valutato solo comfort interno
D5	E23 - Via Gramsci Casalgrande - scuola primaria e secondaria 1°	8,5 (diurno)			Limiti di comfort interno rispettati	Scuole con assenza attività didattica esterna (non scuole dell'infanzia o nido). Valutato solo comfort interno
D6	R5 - Via S. Lorenzo (Salvatera) - abitazioni	19,0 (diurno)	interventi sul controllo della velocità / 2	asfalto drenante/fonassorbente / 4	Limiti pressoché rispettati - limiti di comfort interno notturno rispettati	\
D7	R7 - Via Radici Neri (Veggia) - abitazioni	12,5 (diurno)	interventi sul controllo della velocità / 2	asfalto drenante/fonassorbente / 4	Limiti di comfort interno rispettati	Incentivazione alla sostituzione di serramenti per perseguire gli obiettivi della DGRM 15608 (risparmio energetico), ottenere gli sgravi fiscali e migliorare il comfort acustico interno
D8	E3 - Via Canale - abitazioni	13,5 (notturno)	asfalto drenante/fonassorbente / 4		Limiti di comfort interno rispettati	Incentivazione alla sostituzione di serramenti per perseguire gli obiettivi della DGRM 15608 (risparmio energetico), ottenere gli sgravi fiscali e migliorare il comfort acustico interno
D8	R5 - Via 1° Maggio Salvatera - abitazioni	5,5 (notturno)	interventi sul controllo della velocità / 2	asfalto drenante/fonassorbente / 4	Limiti rispettati	\
D10	E11 - Via Statutaria Casalgrande Alto - Centro assistenziale	6,5 (diurno e notturno)			Limiti di comfort interno rispettati	Centro con assenza attività esterna (o al massimo è prevista in aree schermate rispetto alla strada). Valutato solo comfort interno
D11	E15 - SS 40R Veggia - abitazioni	9,0 (notturno)	barriera / 9,2		Limiti rispettati	\
D12	E22 - Via Pasetti Casalgrande - scuola infanzia e nido	2,5 (diurno)	istituzione di zona a traffico a 30 Km/h / 3		Limiti rispettati	\
D13	E24 - En. nido Cremaschi Casalgrande - scuola infanzia	6,5 (diurno)	barriera / 9,2		Limiti rispettati	In alternativa alla barriera, riorganizzare l'attività esterna compendiosa sul retro (tate non asportate alla strada)
D14	R1 - Via Berlinguer (Bogliani) - abitazioni	2,0 (notturno)	interventi sul controllo della velocità / 2		Limiti rispettati	\
D15	R5 - SP 66 Salvatera - abitazioni	1,0 (notturno)	interventi sul controllo della velocità / 2		Limiti rispettati	\
D16	R5 - Via 1° Maggio Salvatera - scuola infanzia	1,0 (diurno)	interventi sul controllo della velocità / 2	asfalto drenante/fonassorbente / 4	Limiti rispettati	\
D17	R5 - Via Santa Rizza Casalgrande - abitazioni	4,5 (notturno)	interventi sul controllo della velocità / 2		Limiti di comfort interno rispettati	Incentivazione alla sostituzione di serramenti per perseguire gli obiettivi della DGRM 15608 (risparmio energetico), ottenere gli sgravi fiscali e migliorare il comfort acustico interno
D18	R9 - Via A. Moro Casalgrande - abitazioni	4,5 (notturno)	realizzazione di dossi / 3		Limiti di comfort interno rispettati	Incentivazione alla sostituzione di serramenti per perseguire gli obiettivi della DGRM 15608 (risparmio energetico), ottenere gli sgravi fiscali e migliorare il comfort acustico interno
D19	E11 - Via Statutaria Casalgrande Alto - abitazioni	3,0 (notturno)			Limiti rispettati	Incentivazione alla sostituzione di serramenti per perseguire gli obiettivi della DGRM 15608 (risparmio energetico), ottenere gli sgravi fiscali e migliorare il comfort acustico interno
D20	R2 - SP 46r (Casalgrande) - abitazioni	1,0 (notturno)	Sgravi traffico per nuova Pedemontano / 5		Limiti rispettati	\
D21	R6 - Via XXV Aprile (Salvatera) - abitazioni	7,0 (notturno)	interventi sul controllo della velocità / 2	asfalto drenante/fonassorbente / 4	Limiti di comfort interno rispettati	Incentivazione alla sostituzione di serramenti per perseguire gli obiettivi della DGRM 15608 (risparmio energetico), ottenere gli sgravi fiscali e migliorare il comfort acustico interno
D22	E1 - SP 51 fuori centro abitato - abitazioni	3,0 (notturno)	interventi sul controllo della velocità / 2 (limite a 70 Km/h)		Limiti di comfort interno rispettati	\
D23	E13 - Via Ripa Sud Dimiccano - abitazioni	3,5 (notturno)	barriera / 6		Limiti rispettati	\