



Provincia di  
REGGIO EMILIA



Comune di  
NOVELLARA

**RIPROGRAMMAZIONE DI OPERA PUBBLICA  
INFRASTRUTTURALE (VARIANTE NORD DELLE STRADE  
PROVINCIALI 42; 4; 5) ai sensi dell'art. 60 della L.R. 24/2017  
"Accordo di programma in variante ai piani urbanistici  
vigenti"**

**VARIANTE N° 3 AL PSC E AL RUE**

**R01** Relazione Illustrativa  
modificata in accoglimento delle osservazioni



**NOVELLARA**

**Il progettista**  
Arch. Aldo Caiti

**Gruppo di lavoro**  
Ing. Simone Caiti  
Arch. Giorgio Paterlini  
Rag. Davide Rombi  
Arch. Kaya Umesh

Gennaio 2024

## S O M M A R I O

<i>INQUADRAMENTO DELLA VARIANTE .....</i>	<i>1</i>
<i>1 – BREVE STORIA URBANISTICA E TRACCIATI ALTERNATIVI POSSIBILI.....</i>	<i>8</i>
<i>1.1 LE ALTERNATIVE DI TRACCIATO DELLA TANGENZIALE NORD AGLI INIZI DEGLI ANNI OTTANTA .....</i>	<i>8</i>
<i>1.2 – LE ALTERNATIVE DI TRACCIATO DELLA TANGENZIALE NORD AGLI INIZI DEL 2000.....</i>	<i>16</i>
<i>1.3 – LE ALTERNATIVE DI TRACCIATO DELLA TANGENZIALE NORD POSSIBILI AL 2022.....</i>	<i>30</i>
<i>2 – CONTENUTI TECNICI DELLA VARIANTE AL PSC E AL RUE PER LA RIPROGRAMMAZIONE DELLA TANGENZIALE NORD A NOVELLARA.....</i>	<i>46</i>
<i>2.1 – MODIFICHE CARTOGRAFICHE AL PSC.....</i>	<i>46</i>
<i>2.2 – MODIFICHE CARTOGRAFICHE AL RUE.....</i>	<i>54</i>
<i>2.3 – MODIFICHE ALLE NORME DI PSC E RUE.....</i>	<i>57</i>
<i>DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA STATO DI FATTO.....</i>	<i>67</i>
<i>3 – IL CONTESTO PIANIFICATORIO DELL'ACCORDO DI PROGRAMMA AVENTE AD OGGETTO IL COMPLETAMENTO DELLA TANGENZIALE NORD DI NOVELLARA .....</i>	<i>72</i>
<i>▪ 3.1 – ATTI E STRUMENTI TERRITORIALI ED URBANISTICI CON PREVISIONI RIGUARDANTI L'INFRASTRUTTURA VIARIA .....</i>	<i>72</i>
<i>3.2 – RIPROGRAMMAZIONE TRAMITE "ACCORDO DI PROGRAMMA IN VARIANTE" EX ART. 60 LR 24/2017 .....</i>	<i>77</i>
<i>4 – PLANIMETRIE CATASTALI ED ELENCO PROPRIETA' DA ESPROPRIARE.....</i>	<i>79</i>

**INQUADRAMENTO della VARIANTE**

Il procedimento finalizzato all'approvazione di un Accordo di Programma in variante agli strumenti urbanistici vigenti, ai sensi dell'art. 60 della L.R. 24/2017, ha ad oggetto l'approvazione del progetto definitivo relativo al tratto della "Tangenziale Nord di Novellara" (dalla rotatoria 3 alla rotatoria 2) ricompreso nel 2° stralcio e segnatamente il lotto 2 - Asse 2, cui consegue l'effetto di variante automatica al PSC e RUE vigenti del Comune di Novellara (3^ Variante successiva alla data della loro entrata in vigore nel 2004). Intervento relativamente al quale si rende necessario procedere ad una nuova programmazione, e alla conseguente loro previsione localizzativa negli strumenti di pianificazione, a seguito dell'intervenuto annullamento, in sede giurisdizionale, delle deliberazioni del Consiglio comunale di Novellara n. 87 dell'11 dicembre 2014 e n. 26 del 29 aprile 2015 di adozione e approvazione del P.O.C. stralcio Tangenziale (riguardante il 2° stralcio funzionale dell'opera) per illegittima reiterazione dei vincoli espropriativi (cfr. TAR Emilia Romagna, Parma, 29.02.2016, n. 63 e Consiglio di Stato, Sez. IV, 28.08.2019, n. 5919).

Invero, il Consiglio di Stato con la succitata pronuncia ha espressamente fatta salva la facoltà per gli Enti competenti di procedere ad una nuova pianificazione secondo le previsioni dell'art. 13 della LR 37/2002 che, con specifico riferimento al completamento di opere pubbliche o di interesse pubblico lineari la cui progettazione preveda la realizzazione per lotti o stralci funzionali, oltre a disporre che *"il divieto di reiterare più di una volta il vincolo espropriativo decaduto non trova applicazione per il completamento di opere pubbliche o di interesse pubblico lineari la cui progettazione preveda la realizzazione per lotti o stralci funzionali"* (comma 3-bis, introdotto dall'art. 7 della L.R. n. 18 del 1° agosto 2017 e come tale non applicabile, *ratione temporis*, alle previsioni del "POC stralcio " del 2015 ovvero, come sottolineato dallo stesso Consiglio di Stato, *"non potendo ..... dispiegare alcuna efficacia sanante per i provvedimenti adottati in epoca antecedente alla sua entrata in vigore"*), ha pure precisato che per le medesime opere *"resta salva la possibilità di una nuova programmazione che assicuri il completamento delle opere di cui al comma 3 bis"* (comma 3-ter).

Occorre in ogni caso rilevare che per il completamento dell'opera e quindi per la sua integrale messa in esercizio risulta allo stato mancante unicamente il lotto 2, Asse 2 del 2° stralcio funzionale; infatti, sempre con riferimento a detto stralcio funzionale è stato recentemente completato il lotto 1 (i cui atti sono stati anch'essi oggetto di ricorso giurisdizionale innanzi al Giudice Amministrativo che ne ha rilevato la piena legittimità come da sentenza del TAR Emilia Romagna, Parma, 27.04.2021, n. 102, confermata dal Consiglio di Stato, Sez. IV, 05.04.2022, n. 2520).

La relativa realizzazione consente di dare concreto soddisfacimento ad interessi pubblici di rilievo

sovracomunale e strategico per il sistema territoriale e ambientale dando piena attuazione alle previsioni presenti, fin dalla fine del 1990, negli atti di programmazione e pianificazione, territoriale ed urbanistica, di livello regionale, provinciale e locale (PRIT 1998 – Piano regionale integrato dei trasporti e PTPR 1993 - Piano Territoriale Paesaggistico Regionale; PTCP 1999 - Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Reggio Emilia; PRG e quindi PSC, POC e RUE del Comune di Novellara), in base alle quali gli stessi Enti territoriali (Regione, Provincia di Reggio Emilia e Comuni di Novellara e di Campagnola hanno perfezionato nel 2003 specifico “Accordo di programma” ex art. 34 del TUEL n. 267/2000 (in seguito aggiornato con Accordi integrativi nel 2007 e nel 2013) avente ad oggetto proprio la realizzazione dell’asse stradale “Tangenziale nord di Novellara”.

Il tratto da realizzare rappresenta quindi la parte mancante per dare piena funzionalità alle restanti parti già realizzate e relativamente alle quali sono state impiegate risorse pubbliche per un ammontare di € 15.259.515,90 che rappresenta il 77,79% della spesa prevista per il completamento della infrastruttura viabilistica riprogrammata secondo il prospetto consuntivo e previsionale redatto dai competenti uffici comunali di seguito riportato:

	esecuzione dell’opera	espropri	totale
primo stralcio 2007-2010	3.570.137,57	341.671,81	3.911.809,38
terzo stralcio 2009-2014	6.262.412,95	1.332.570,29	7.594.983,24
1° lotto secondo stralcio	3.225.555,76	527.167,52	3.752.723,28
2° lotto secondo stralcio			
Stima progetto definitivo	3.978.697,79	376.435,04	4.355.132,83
		TOTALE	19.614.648,73

A tale fine gli Enti territoriali interessati, preso atto di quanto puntualizzato dal Consiglio di Stato nella richiamata pronuncia della Sez. IV, 28.08.2019, n. 5919, hanno ritenuto necessario ed opportuno dare corso alle attività e agli adempimenti necessari per la predisposizione del progetto definitivo del 2° stralcio funzionale/lotto 2/Asse 2 della Tangenziale Nord di Novellara da sottoporre ad approvazione nell’ambito di specifico Accordo di Programma in variante ex art. 60 della L.R. n. 24/2017 con relativa dichiarazione di pubblica utilità ed apposizione dei relativi vincoli espropriativi e con conseguente variante dei vigenti strumenti urbanistici.

Al riguardo va infatti considerato che:

- lo strumento dell’”Accordo di programma in variante ai piani” disciplinato dall’art. 60 della legge regionale sulla tutela e l’uso del territorio evidenzia (allineandosi alla ratio della previsione generale di cui all’art. 34 del TUEL) sia la finalizzazione alla definizione e all’attuazione di “opere, interventi e programmi di intervento di rilevante interesse pubblico che richiedano, per la loro

*completa realizzazione, l'azione integrata e coordinata di due o più Comuni o di altri enti pubblici con l'eventuale partecipazione di soggetti privati"* (in raccordo con l'art. 59), sia gli specifici effetti pianificatori atteso che *"la conclusione di un accordo di programma può comportare variante agli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica, per conformarne le previsioni alle opere, interventi e programmi di intervento approvati. La modifica degli strumenti di pianificazione riguarda esclusivamente la disciplina delle aree destinate alla realizzazione delle opere, degli interventi o dei programmi di intervento oggetto dell'accordo"* (art. 60, comma 1);

- gli effetti del perfezionamento dell'accordo sono puntualmente ribaditi dallo stesso art. 60 che, al comma 10, espressamente prevede che *"Il decreto di approvazione comporta la variazione degli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica, l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e la dichiarazione di pubblica utilità dell'opera"*, con ciò raccordandosi alle previsioni della L.R. n. 37/2002 e ss.mm.ii.:

- in particolare, ai sensi dell'art. 8, comma 2, della L.R. n. 37/2002 *"I vincoli urbanistici preordinati all'esproprio possono essere altresì apposti attraverso l'approvazione di accordi di programma di cui all'articolo 40 della l.r. 20/2000, nonché attraverso conferenze di servizi, intese o altri atti, comunque denominati, che secondo la legislazione nazionale e regionale vigente comportano variante al POC"*.

Sempre a livello di inquadramento normativo e pianificatorio occorre altresì considerare in quali termini la nuova disciplina (urbanistica) regionale sulla tutela e l'uso del territorio (L.R. n. 24/2017) si rifletta sui vigenti strumenti urbanistici comunali ed in particolare sulle modalità di definizione, localizzazione e di attuazione delle opere pubbliche che possano comportare varianti ai medesimi strumenti. Ciò in particolare tenendo conto dell'articolazione delle fasi di adeguamento degli atti di pianificazione alla nuova impostazione introdotta dalla riforma urbanistica regionale e quindi dei tempi necessari per la revisione generale delle previsioni urbanistiche con redazione del nuovo Piano Urbanistico Generale (PUG).

A tal fine si consideri in particolare che:

a) il Comune di Novellara è dotato di strumenti urbanistici (PSC, RUE e POC) elaborati, adottati ed approvati ai sensi della previgente legge urbanistica regionale (la L.R. 20/2000 e ss.mm.ii.) con conseguente obbligo – ex art. 3, comma 1, della L.R. n. 24/2017 - di dare corso al *"processo di adeguamento della pianificazione urbanistica vigente entro il termine perentorio di quattro anni dalla data della sua entrata in vigore"* (entro il 1° gennaio 2022) da concludere nei *"due anni successivi"* (entro il 1° gennaio 2024) con l'approvazione del nuovo PUG.

Il Comune di Novellara, con deliberazione di Giunta comunale n. 166 del 11/10/2018 ha approvato lo SCHEMA DI 'ACCORDO TERRITORIALE TRA I COMUNI DI BORETTO, BRESCELLO, GUALTIERI, GUASTALLA, LUZZARA, NOVELLARA, POVIGLIO PER LA PREDISPOSIZIONE

DI PIANO URBANISTICO GENERALE INTERCOMUNALE AI SENSI DELL'ART.58 DELLA LEGGE REGIONALE N.24 DEL 21/12/2017 nel quale viene individuato il Comune di Guastalla quale comune capofila, e successivamente con deliberazione di Consiglio comunale n. 10 del 28/03/2019, ha approvato lo schema di convenzione tra i comuni di BORETTO, BRESCELLO, GUALTIERI, GUASTALLA, LUZZARA, NOVELLARA, POVIGLIO per la costituzione di un Ufficio di Piano intercomunale, istituito ai sensi dell'art. 55 della L.R. n. 24/2017.

Il Comune di Guastalla, con determina n. 96 del 25/02/2022 ha aggiudicato l'appalto dei servizi di redazione del PUG intercomunale al RT C.do Mandataria OIKOS RICERCHE SRL – P.IVA 03708800374 mandanti CCDP S.C. P.IVA 00474840352 – ARCH. FILIPPO BOSCHI – P.IVA 02091771200 – ING. ROBERTO ODORICI – P.IVA 03122490364 – AVV.FEDERICO GUALANDI – P.IVA 04239080379 – DOTT.SAMUEL SANGIORGI;

Le attività sono iniziate nei mesi scorsi con la raccolta dati e con i primi incontri tecnico-politici, e l'assunzione del PUG in origine prevista nella seconda parte dell'anno 2023, è stata spostata al maggio 2024.

b) La stessa legge regionale n. 24/2017 disciplina, all'art. 4, gli atti che le amministrazioni possono adottare nelle more dell'attivazione – a livello locale - del nuovo quadro pianificatorio tra cui, sono ricompresi *“gli atti negoziali e i procedimenti speciali di approvazione di progetti che comportano l'effetto di variante agli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica”* (lett.e).

A tale riguardo e con riferimento al termine (1° gennaio 2022) della prima fase del periodo transitorio, la Regione Emilia Romagna con proprio *“Atto di coordinamento tecnico ai sensi dell'art. 49 della L.R. n. 24 del 2017, in merito agli effetti della conclusione della prima fase del periodo transitorio previsto dagli articoli 3 e 4 della medesima L.R. n. 24 del 2017”* - approvato con DGR n° 1956 del 22/11/2021 – dopo aver ricordato che i comuni che nel corso del periodo transitorio non hanno formalmente assunto la proposta di PUG non possono adottare varianti specifiche alla pianificazione urbanistica vigente (PSC, RUE, POC), ha chiarito come a tale divieto facciano eccezione provvedimenti di variante alla strumentazione urbanistica vigente discendenti da procedimento unico per *“l'approvazione del progetto definitivo o esecutivo di opere pubbliche e opere qualificate dalla legislazione di interesse pubblico, di rilievo regionale, metropolitano, d'area vasta o comunale”* (ex art. 53 della L.R. 24/2017) ovvero da Accordo di programma ex art. 60 della medesima LR 24/2017, vale a dire dallo specifico strumento negoziale volto a regolare l'azione integrata e coordinata di due o più Comuni o di altri Enti pubblici finalizzata alla definizione e all'attuazione di opere, interventi e programmi di intervento di rilevante interesse pubblico per la comunità locale e la cui conclusione può comportare variante agli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica (per conformarne le previsioni alle opere, interventi e programmi di intervento approvati).

Come lo stesso *“Atto di coordinamento”* della Regione Emilia Romagna chiarisce, si tratta infatti

di procedimenti unici e speciali che, riprendendo funzioni e caratteri dell'istituto dell' "Accordo di programma" normato in termini generali dall'art. 34 del TUEL 267/2000, rispondono alla dichiarata esigenza di consentire la localizzazione e la realizzazione di opere, di interventi o di programmi di intervento prescindendo dalle previsioni pianificatorie e dalla disciplina urbanistica generale vigenti.

Di guisa che la conclusione favorevole dei relativi procedimenti comporta la conseguente conformazione della pianificazione urbanistica vigente al progetto approvato. Ed infatti gli stessi *"seguono un proprio iter approvativo autonomo rispetto a quello ordinario previsto per i piani e le relative varianti e producono comunque l'effetto di variare le previsioni urbanistiche vigenti indipendentemente da ogni considerazione della legge regionale che ne ha previsto l'approvazione (L.R. n. 47/1978, L.R. n. 20/2000 o L.R. 24/2017)"*.

Sulla base di tali presupposti, fattuali e normativi, e conformandosi a quanto disposto dalla sopra richiamata pronuncia del Consiglio di Stato Sez. IV, 28.08.2019, n. 5919, gli Enti territoriali interessati hanno quindi provveduto alle attività istruttorie e valutative propedeutiche alla definizione degli atti ed elaborati progettuali costituenti oggetto di Accordo di programma ex art. 60 della L.R. 24/2017 riguardante la realizzazione del lotto 2 asse 2 del 2° stralcio della tangenziale nord a Novellara e di cui la presente Relazione costituisce parte integrante e sostanziale.

Di seguito si allega lo schema viabilistico provinciale programmato da anni negli strumenti urbanistici comunali e si riporta in sintesi la descrizione dello stato di attuazione degli stralci attuativi del progetto infrastrutturale.

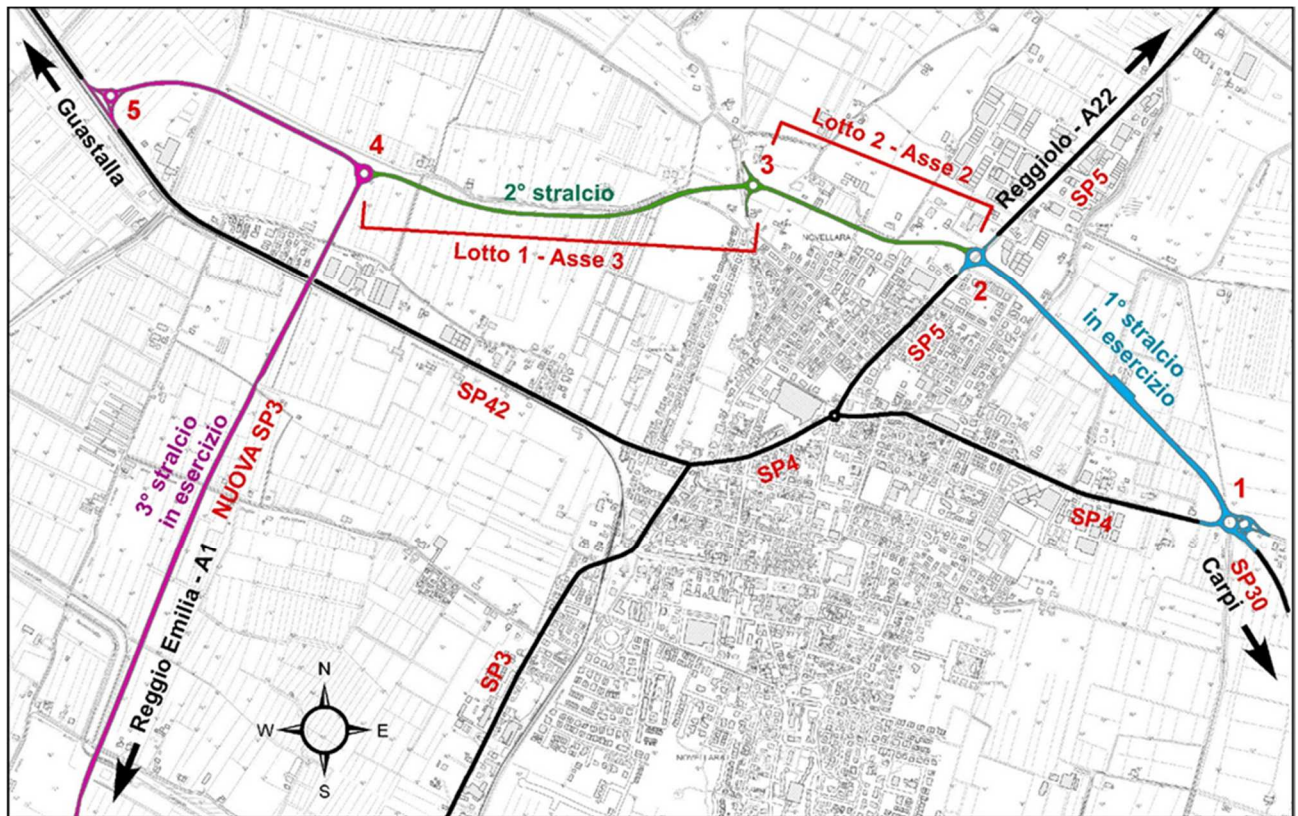


Fig. 1 Schema viabilistico provinciale e stato di attuazione.

Dallo schema del tracciato della nuova viabilità previsto nel PSC e RUE vigenti emerge in sintesi quanto segue per le tratte della nuova viabilità che interessano il Comune di Novellara:

- a) Il 1° lotto della variante alle strade provinciali ovest - est 42 - 4 - 30 dalla rotatoria n° 1 sul confine comunale con Campagnola alla rotatoria n° 2 sulla SP 5 per Reggiolo è stato realizzato come 1° stralcio funzionale ed è in esercizio dal febbraio 2009;
- b) Il 3° stralcio della variante alle strade provinciali sud - nord n° 3 ed est - ovest n° 42 (Bagnolo, Santa Maria, San Giovanni, Novellara Capoluogo, Guastalla), ed in particolare la tratta compresa dalla SP 42 per Guastalla al ponte sulla via Boschi e canale Cartoccio in Comune di Novellara, è stato completato ed in esercizio dal 2014;
- c) Il 2° dei tre stralci funzionali in cui è stato suddiviso il progetto, corre in senso ovest - est e va dalla rotatoria n° 4 (prevista e realizzata alla intersezione della SP 3 con SP 42 per Guastalla) alla rotatoria n° 2 (prevista e realizzata alla intersezione tra SP 30 per Campagnola e la SP 5 per Reggiolo).

Detto secondo stralcio ha registrato un complesso iter attuativo nonostante ricalchi nel tratto centro settentrionale una previsione di corridoio infrastrutturale disegnata già nel primo PRG adottato nel 1969 ed approvato dalla Regione Emilia Romagna da poco costituita nel 1973.

A distanza di più di 50 anni dalla sua programmazione urbanistica, questa indispensabile arteria



stradale per l'alleggerimento del traffico di attraversamento che interessa il capoluogo comunale sulle direttrici est - ovest (Carpi - Novellara - Guastalla) e sud - nord (Reggio - Novellara - Reggiolo) non può svolgere la sua piena funzione proprio perché non è stato possibile realizzare e mettere in esercizio il tratto di tangenziale che deve collegare la rotatoria n° 5 esistente sulla provinciale 42 per Guastalla con le rotatorie n° 2 e n° 1 esistenti, rispettivamente sulla provinciale n° 5 per Reggiolo e sulla provinciale n° 30 per Campagnola (si veda lo schema sopra allegato).

In sintesi, relativamente al 2° stralcio funzionale, allo stato attuale:

- il lotto 1/Asse 3 è stato recentemente completato con certificato di fine lavori in data 20/07/2022
- il lotto 2/Asse 2 è oggetto di Accordo di Programma in variante agli strumenti urbanistici vigenti nei termini illustrati nella presente relazione con la quale:
  - a) Dopo aver descritto e documentato con stralcio della cartografia dei piani urbanistici precedenti, si confrontano le alternative di tracciato prese in considerazione nella formazione del PSC e del RUE agli inizi degli anni 2000;
  - b) Si documenta come, anche alla data odierna ed in rapporto tanto allo stato di attuazione dei diversi stralci del progetto infrastrutturale quanto al contesto urbano e paesaggistico, non vi siano soluzioni di tracciato per il collegamento della rotatoria 3 con la rotatoria 2 che siano da preferire per sicurezza, costi di realizzazione ed impatti paesaggistici ed ambientali a quella proposta con la presente riprogrammazione di opera pubblica;
  - c) Si descrivono i contenuti tecnici delle varianti al PSC e RUE che la riprogrammazione dell'opera pubblica in argomento comporta e si illustra in sintesi il programma di attuazione per il completamento di un progetto strategico di modifica della viabilità provinciale storica della pianura centro – settentrionale reggiana previsto nella pianificazione regionale, provinciale e comunale da più lustri ed urgente ed indifferibile il cui scopo è quello di migliorare in termini di sicurezza e sostenibilità il traffico su gomma che attraversa i centri abitati ed i territori interferiti dalle S.P. storiche 3; 5; 30; 42 che collegano la fascia della via Emilia con la bassa pianura ed il sistema insediativo del Po.

## **1 – BREVE STORIA URBANISTICA E TRACCIATI ALTERNATIVI POSSIBILI**

### **1.1 Le alternative di tracciato della tangenziale nord agli inizi degli anni ottanta**

Gli stralci cartografici allegati in calce al presente paragrafo, tratti dal quadro conoscitivo della variante generale al PRG elaborato nei primi anni ottanta del secolo scorso, adottato con D.C. n° 279 del 22/12/1986, ed approvato definitivamente dalla Regione Emilia Romagna con D.G.R. n° 3320 del 04/07/1989 (Tav. 18 in scala 1:5.000 “servizi esistenti ed aree edificate dopo l'adozione del PRG vigente dal 1973) documentano come la tangenziale nord di Novellara sia stata, fin dall'origine, ipotizzata nel varco, allora agricolo, tra Casino di Sotto e Mulino di Sotto nella fascia di separazione tra insediamenti residenziali esistenti e previsti nel PRG del 1973, ed insediamenti produttivi esistenti e previsti nel medesimo PRG a cavaliere della SP 5 per Reggiolo.

Le ragioni di tale scelta stavano allora nell'opportunità di non invadere con nuove infrastrutture il territorio agricolo a nord dell'abitato consolidato e di progetto che nella tavola dell'uso del suolo del PRG degli anni 80 riporta estese coltivazioni a vigneto, nonché dalla necessità di collegare il nuovo tracciato verso est con la strada provinciale per Campagnola distante poche centinaia di metri.

A quella data il Comune di Novellara faceva parte del comprensorio della bassa reggiana mentre Campagnola del comprensorio interprovinciale di Carpi e Correggio, per cui anche da ciò trova spiegazione il fatto che si considerassero prioritari obiettivi di miglioramento delle connessioni del centro abitato del capoluogo comunale verso est con Campagnola - Carpi e verso ovest con Guastalla.

Le esigenze di miglioramento dei traffici veicolari nord - sud con Reggio sono risolte nei piani urbanistici con varianti viabilistiche più contenute e limitate a prevedere migliori condizioni di attraversamento dei centri urbani di San Giovanni, S. Maria, S. Tommaso della Fossa, Bagnolo in Piano, centri già serviti peraltro dalla linea ferroviaria Reggio - Guastalla.

È interessante rilevare che il progetto di PRG approvato con decreto del 11/10/1973 viene adottato il 15/07/1969, pochi mesi dopo la promulgazione dei DD.MM. dell'aprile del 1968 e che la fascia infrastrutturale della tangenziale nord è determinata, fin da allora nel pieno rispetto delle disposizioni dettate da D.M. 1° aprile 1968 n° 1404 per le strade di categoria “C” di cui all'art. 3 del D.M. richiamato e cioè “strade provinciali aventi larghezza della sede superiore o uguale a m 10,50” per le quali le distanze minime da osservarsi nella edificazione a partire dal ciglio strada e fuori dai centri abitati sono stabilite in m 30 per lato.

Agli inizi degli anni '80, ad avvenuta promulgazione della legge urbanistica regionale 47/78 che introduce nuove metodologie pianificatorie e richiede più approfondite analisi dello stato di fatto rispetto ai piani regolatori degli anni sessanta nonché per il procedere del processo di

pianificazione sovracomunale (comprensoriale, provinciale e regionale) il Comune di Novellara da inizio alla elaborazione della variante generale al PRG.

Questo sia per adeguare la strumentazione urbanistica comunale alle disposizioni della L.R. 47/78 e ai piani comprensoriali urbanistici e di settore nel frattempo elaborati dai comprensori (poi soppressi da lì a poco), ma anche per uniformarsi alla nuova sensibilità ambientale e alla consapevolezza che occorre ispirare i nuovi piani regolatori al corretto uso delle risorse, al rispetto dell'ambiente naturale, al miglioramento delle condizioni ambientali e di vivibilità dei centri urbani, alla valorizzazione dei centri storici e al recupero del patrimonio edilizio di valore storico - culturale sparso nel territorio rurale.

Con il PRG elaborato agli inizi degli anni '80, adottato ai sensi dell'art. 61 della L.R. 47/78 con D.C. n° 279 del 22/12/1986 ed approvato con D.G.R. n° 3320 del 04/07/1989, relativamente al tema della viabilità si prende atto:

- a) Che la pianificazione sovracomunale (PRIT e PTCP) prevede il potenziamento della connessione Autostrada del Sole - Autobrennero, attraverso una nuova viabilità in variante alla SP 3 secondo un tracciato (ora SP 30) del tutto nuovo ed esterno, molto più ad ovest rispetto ai centri abitati che si sono sviluppati linearmente in direzione sud - nord quasi senza soluzione di continuità da Reggio a Novellara capoluogo;
- b) Che è confermata la necessità della variante alle strade provinciali 42 e 30 (circonvallazione nord di Novellara) per il miglioramento dei collegamenti Guastalla - Novellara - Campagnola - Carpi.

L'istituzione del decreto Ministeriale di vincolo dell'area oggetto di dichiarazione di notevole interesse pubblico di una zona delle valli di Novellara ("ex galassino" istituito ai sensi della L. 29/06/1939 n° 1497 - D.M. 21/09/1984 art. 2) sita nei Comuni di Reggiolo, Campagnola Emilia, Novellara, Guastalla, Fabbrico, ai sensi dell'art. 136 lettera c) e d) del D.lgs. 42/2004 e smi, viene fatto con D.M. 01/08/1985.

Nel PRG adottato nel dicembre del 1986 ed approvato dalla Regione Emilia Romagna nel luglio del 1989, le aree oggetto del vincolo sono quasi completamente classificate in zona E2 agricola di rispetto paesaggistico - ambientale tranne l'estremo lembo sud - orientale attraversato da via Frassanello nel quale è disegnata la variante viabilistica alla SP 3 verso Guastalla che invade l'ambito vincolato delle valli con le rotatorie 4 e 5 ed il primo tratto dell'asse 3 del 2° stralcio (lotto 1).

Tralasciando, per esigenza di sintesi, le vicende urbanistiche ed amministrative che hanno portato alla realizzazione della nuova viabilità provinciale per le tratte realizzate ed in esercizio dal 2009 ad est e dal 2014 ad ovest (a distanza comunque di più di 5 lustri dal disegno dei tracciati di progetto nei piani urbanistici di Bagnolo, Novellara e Campagnola) relativamente ai

tratti di "tangenziale nord a Novellara" ancora mancanti appare corretto sviluppare le seguenti considerazioni:

- A. Alternative di tracciato nel PRG adottato alla fine del 1986 più spostate verso nord nel territorio agricolo (si vedano gli stralci cartografici allegati in calce al presente paragrafo) non sono state prese in considerazione in fase di adozione dall'amministrazione comunale (e dai tecnici incaricati della redazione della variante generale al PRG) che hanno preferito conservare, con modifiche, il varco strutturale est - ovest del PRG 1973 per le seguenti ragioni ostative allo spostamento verso nord:
- A1) allungamento del percorso di circa 600 m con proporzionale aumento delle aree agricole interessate dal corridoio infrastrutturale (circa  $600 \times 80 = 48000$  mq) e aumento dei costi di esproprio e di realizzazione (fig. 2);
- A2) attraversamento di zone industriali - artigianali del previgente PRG in parte attuate ed in parte classificate di completamento entro il perimetro di territorio urbanizzato ai sensi dell'art. 13 comma 3 della L.R. 47/78 (figg. 1-2-4);
- A3) maggiori impatti negativi sul territorio rurale sia per gli appoderamenti esistenti che per l'uso di suolo, il quale, come documentato anche dai voli aerei e dalla C.T.R., proprio nel settore compreso tra canale di Novellara ad ovest ed insediamenti produttivi ad est, si caratterizzava per la presenza di colture arboree e vigneti; inoltre gli edifici e le corti agricole esistenti in fregio alle vie Fermi, Reatino, Valle, Minara rendevano problematica l'individuazione di attraversamenti non impattanti sulle aree di pertinenza delle costruzioni e delle corti agricole (fig 2), più numerose lungo il tracciato B che non lungo il tracciato A;
- A4) dovendo collegare il nuovo tracciato di tangenziale con la strada provinciale di Campagnola ad est, lo spostamento verso nord del percorso di progetto avrebbe dovuto uscire dal confine comunale ed invadere il territorio rurale di Campagnola in una zona valliva e a criticità idraulica a cavaliere della Fossa Mana e del cavo di Campagnola (fig 2);
- A5) esisteva la possibilità di realizzare misure di mitigazione degli impatti nelle fasce di rispetto stradale, previste in conformità ai minimi richiesti dalla legislazione urbanistica vigente anche nei punti di maggiore criticità del tracciato A, per la vicinanza del territorio urbanizzato ed urbanizzabile in base a previsioni insediative confermate dal PRG 1973 (fig 5);
- A6) presa d'atto che solo 2 edifici esistenti del territorio urbanizzato ricadevano in fascia di rispetto stradale lungo il tracciato A e più precisamente in corrispondenza dell'incrocio tra tangenziale e SP 5 per Reggiolo, allora previsto a 2 livelli, mentre un solo edificio esistente in territorio rurale ricadeva nella fascia di rispetto stradale e pochi altri venivano interessati dalla fascia di rispetto stradale solo per parti delle aree cortilive

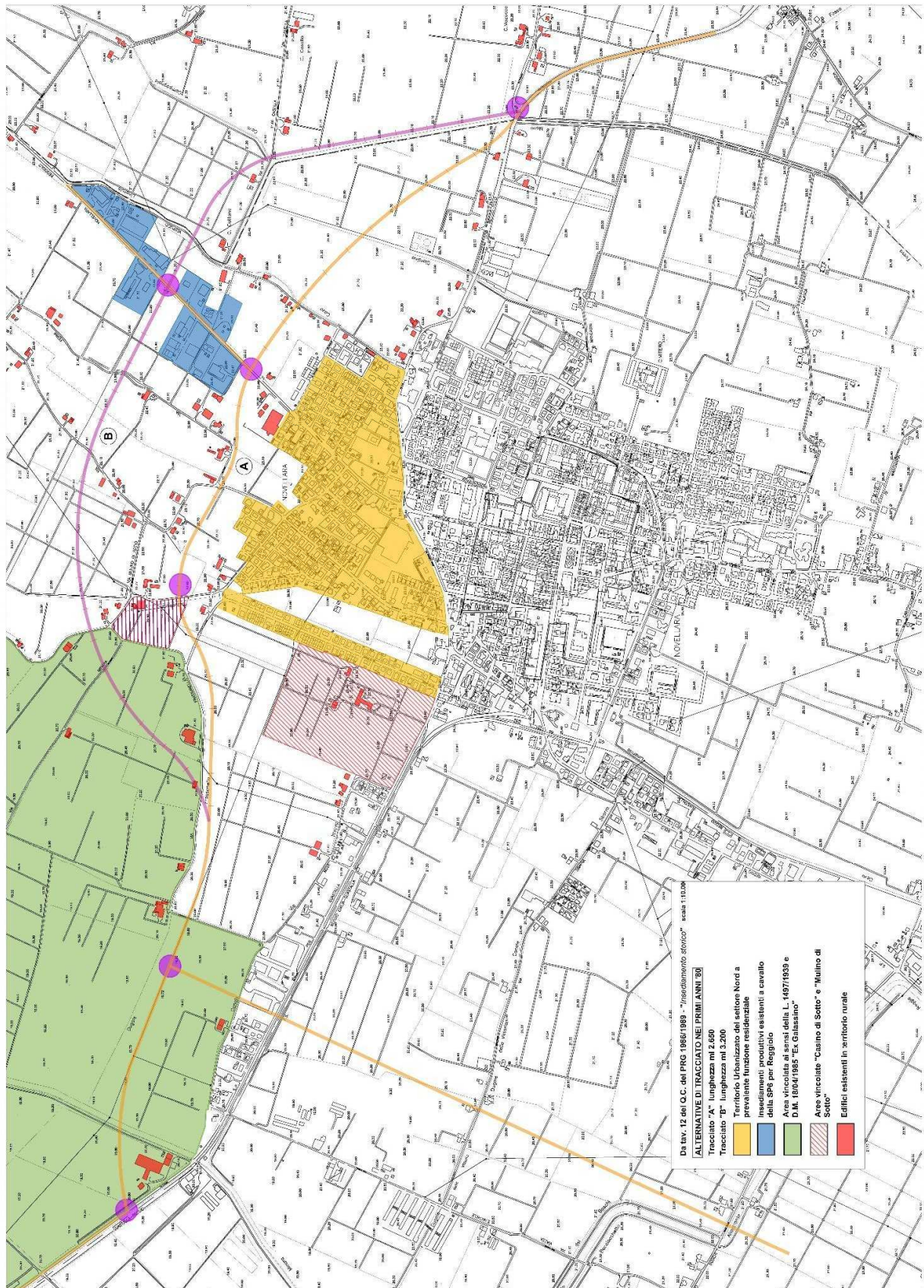
(fig 5);

A7) in relazione all'avvenuto esaurimento delle aree industriali - artigianali libere nell'area produttiva "Motta" a sud del capoluogo, ed ormai avviata la compromissione delle aree agricole a cavaliere della SP n° 5 per Reggiolo, appariva più corretto consolidare gli insediamenti produttivi in quel contesto piuttosto che aprire nuove direttrici di espansione industriale - artigianale in altre direzioni del territorio rurale.

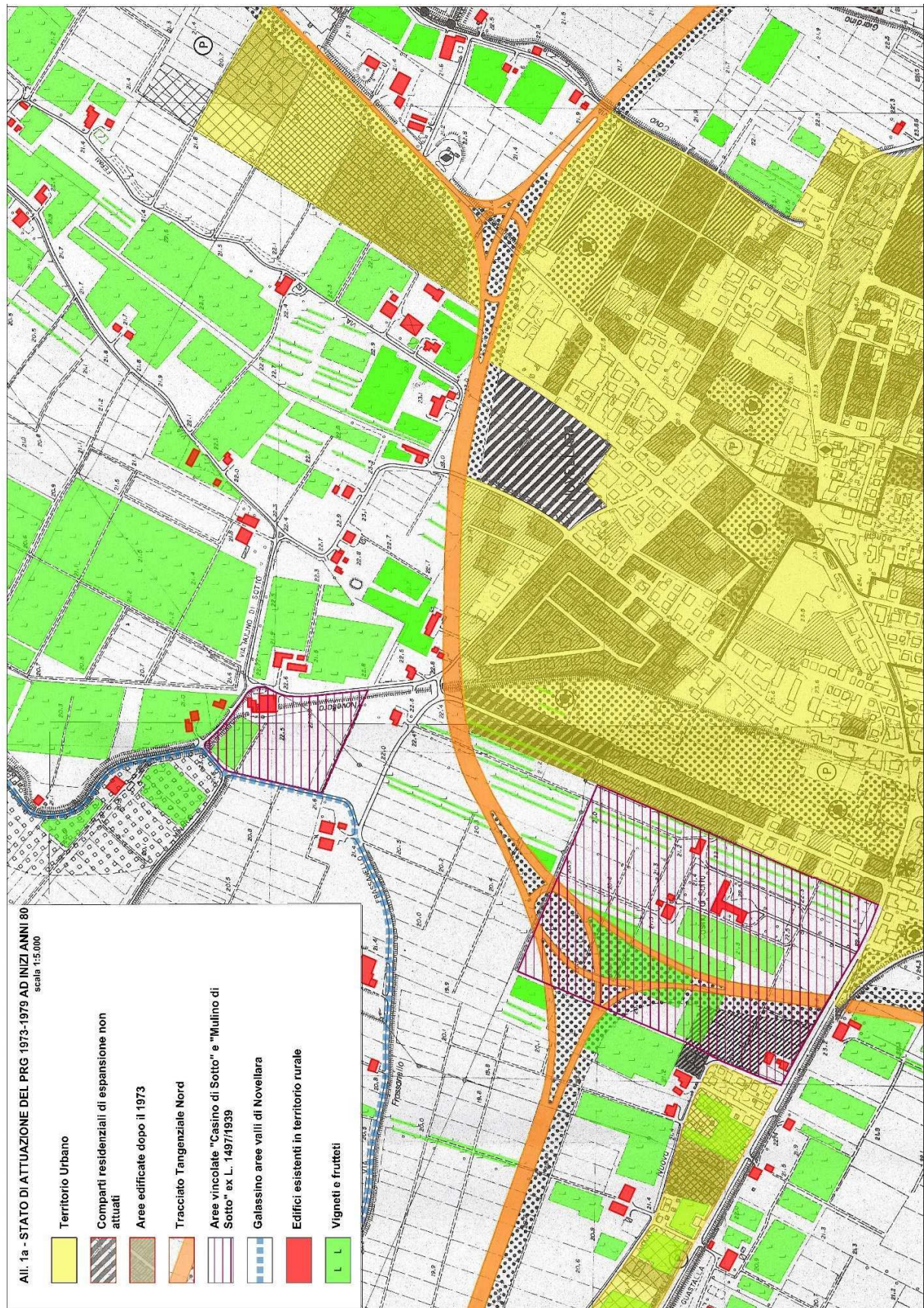
Si allegano immagine aerofotogrammetrica ed estratti cartografici delle tavole 12 - 18 - 22 C.1 del PRG 1986 - 1989 (figg 1 - 2 - 3 - 4 - 5)



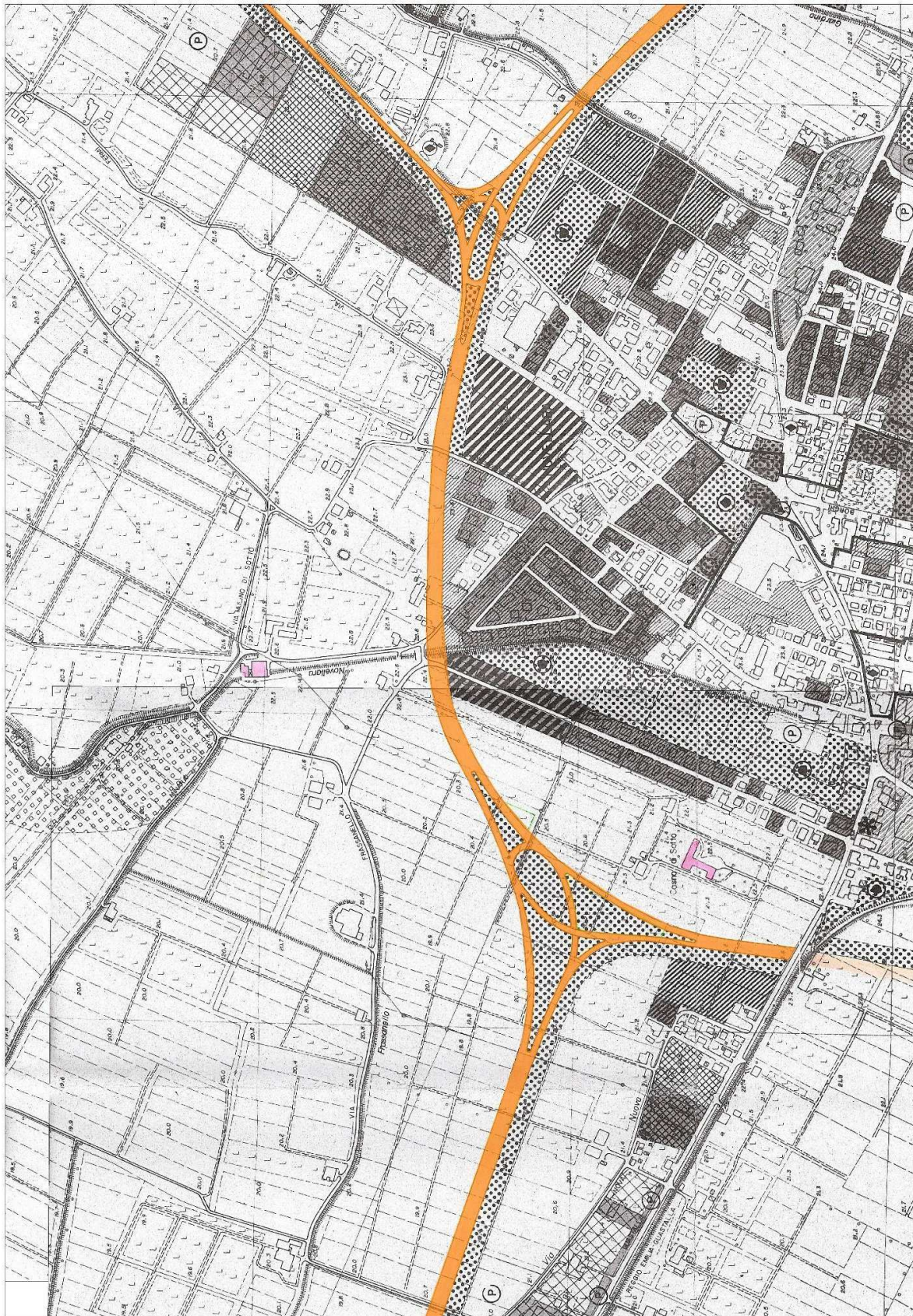
**Allegato 1.1-1 Foto aerea IGM volo 1980**



**Allegato 1.1-2 Alternative di tracciato nei primi anni 80 - schema del tracciato stradale e rotatorie d'incrocio con la viabilità esistente**

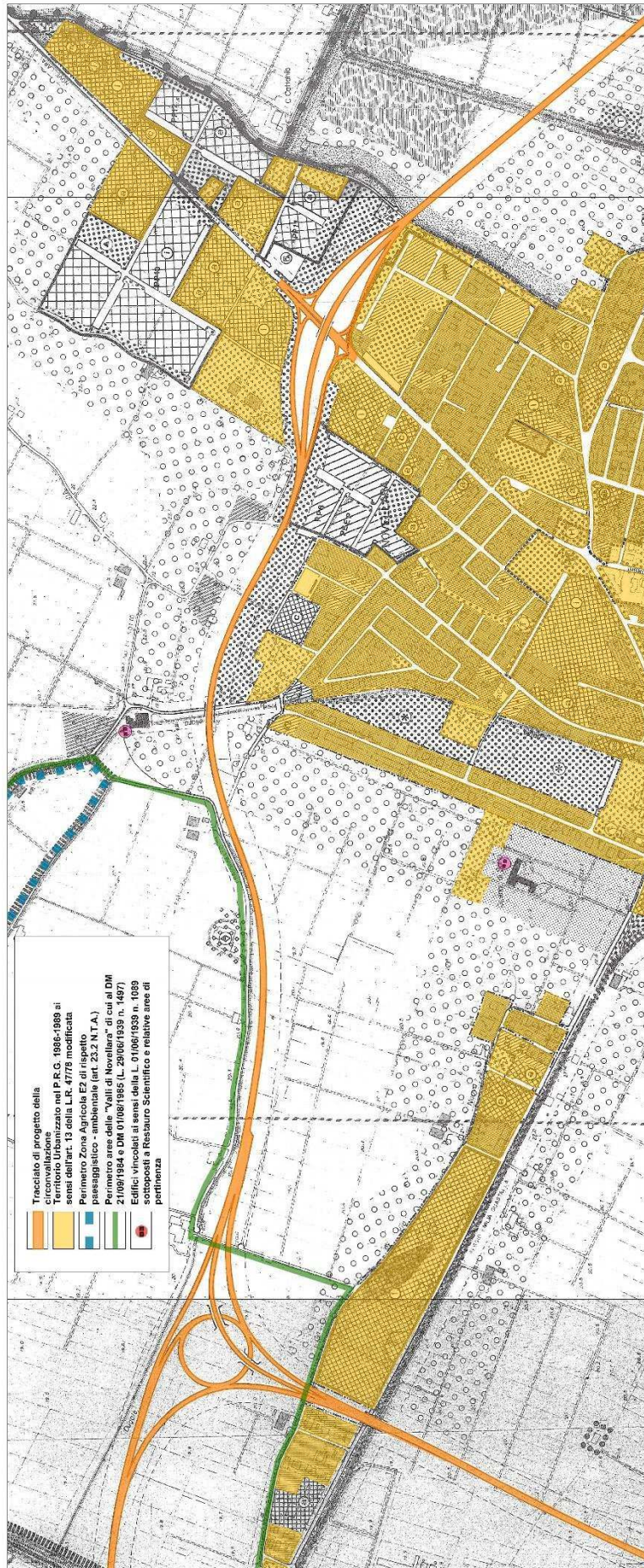


**Allegato 1.1-3 Stato di attuazione del PRG 1969-1973 agli inizi degli anni 80 ed evidenziazione del corridoio infrastrutturale allora vigente.**



**Allegato 1.1-4 Zonizzazione e stato di attuazione del PRG 1969-1973 con evidenziati in arancio la viabilità di progetto e in rosso gli edifici storici del Casino di Sotto e del Mulino di sotto.**





**Allegato 1.1-5 Territorio  
urbanizzato del PRG 1986-1989  
in colore ocra.**

## **1.2 – Le alternative di tracciato della tangenziale nord agli inizi del 2000**

Con PSC e RUE, elaborati in forma associata con il Comune di Campagnola tra fine del 1900 ed inizio del 2000, l'amministrazione comunale adegua i propri strumenti di pianificazione alla L.R. 20/2000 che in luogo del PRG discendente dalla L.U. nazionale del 1942 e dalla L.R. 47/78 e smi, prevede tre distinti livelli di pianificazione del territorio comunale:

- Il Piano Strutturale Comunale (PSC) di pianificazione strategica e non conformativo della potenzialità edificatoria e dei vincoli preordinati all'esproprio;
- Il Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE) cui è demandata la regolamentazione degli interventi di recupero e trasformazione nel territorio urbanizzato e nel territorio rurale attuabili per intervento diretto;
- Il Piano Operativo Comunale (POC) al quale è demandata la pianificazione quinquennale negli ambiti sottoposti a strumenti urbanistici preventivi e delle opere pubbliche ivi comprese quelle che richiedono procedure espropriative per l'acquisizione al pubblico demanio delle aree necessarie alla loro realizzazione.

Lo stato di fatto della edificazione ed il sistema insediativo sono rappresentati rispettivamente: nella tav. 1.1 del Quadro Conoscitivo a titolo "restituzione delle analisi sullo stato di fatto dei centri e stato di edificazione del vigente PRG al 1998 – 1999" in scala 1:2000 e nella tav. 7 a titolo "sistema insediativo in scala 1:5000, nella quale sono rappresentati gli elementi salienti del sistema naturale, del sistema antropico e del sistema delle infrastrutture per la mobilità esistente.

Relativamente al settore centro settentrionale di Novellara che interessa in questa sede, vengono evidenziati, alle lettere B successive, i seguenti elementi significativi che hanno condizionato e, a giudizio dello scrivente giustificano, le scelte progettuali poi adottate nel PSC e RUE associati:

B1) agli inizi del 2000, il quadro strategico della viabilità sovracomunale nella bassa reggiana appare definito nel PTCP vigente e nel P.R.I.T. e condiviso anche a livello di tracciati;

B2) l'accordo di programma tra Provincia di Reggio Emilia, Comune di Novellara e Comune di Campagnola Emilia avente ad oggetto la realizzazione dell'asse stradale "Tangenziale nord di Novellara" ( in sostituzione di una precedente convenzione del 1999 ) è del 2003 e scaturisce dalla necessità di migliorare il sistema viabilistico intercomunale in seguito anche alla decisione di trasferire nel territorio comunale di Novellara la discarica per rifiuti speciali prima prevista a Rio Saliceto;

B3) il PSC ed il RUE, adottati con D.C. n° 93 del 29/11/2003, sono approvati, previo

accordo di pianificazione con la Provincia di Reggio Emilia, rispettivamente con D.C. n° 39 del 26/04/2004 e D.C. n° 74 del 30/11/2004 ad avvenuta sottoscrizione della convenzione tra Comune di Novellara ed Iniziative Ambientali srl, che definiva condizioni e procedure di costruzione della tangenziale, secondo il progetto preliminare dell'intera tratta approvato nel 2003 ed il progetto definitivo approvato nel 2004 previo screening ambientale;

B4) con D.C. n° 45 del 28/07/2005, viene adottato lo "stralcio di piano operativo comunale" con carattere di pubblica utilità, indifferibilità ed urgenza, allo scopo di accelerare la realizzazione di infrastrutture per la mobilità (tangenziale nord di Novellara e asse stradale Novellara - Bagnolo 1° stralcio); il POC stralcio è approvato con D.C. n° 31 del 27/04/2006;

B5) il bando di concorso pubblico per la selezione degli ambiti territoriali per la formazione del 1° POC quinquennale viene adottato con D.C. n° 41 del 29/06/2005, prima dell'adozione del POC stralcio della tangenziale ed il 1° POC quinquennale adottato con D.C. n° 31 del 31/05/2007, è approvato in via definitiva con D.C. n° 7 del 28/02/2008;

B6) tutti gli strumenti pianificatori sopracitati, relativamente al tema della tangenziale nord a Novellara sono condizionati dai seguenti aspetti e dalle seguenti situazioni oggettive del processo di pianificazione comunale e sovracomunale:

- Già con il PRG 1986 - 1989, l'ipotesi di un tracciato della tangenziale spostato nel territorio agricolo più a nord rispetto al varco infrastrutturale previsto nel PRG 1973 era stata abbandonata per le condizioni ostative ed i motivi elencati in precedenza alle lettere da A1 ad A7 del paragrafo 1.1;
- Le aree residenziali a strumento preventivo e di nuovo insediamento nel tratto tra la comunale "Reatino" ad ovest e via Vespucci ad est, già previste nel PRG del 1973, sono confermate nel PRG 1986 - 1989 con le fasce di rispetto stradale richieste dal D.M. 01/04/1968 e con le siglature "PP8 PEEP" per l'ambito di via Reatino (quartiere principessa) e PP9 per l'ambito tra tangenziale e via Caravaggio già allora inserito nel perimetro di territorio urbanizzato in quanto piano attuativo convenzionato ed in corso di attuazione; (si veda la fig. 5 allegata in calce al presente paragrafo 1.2)
- Detti comparti residenziali di espansione sono rappresentati nella Tav. 1.1 in scala 1:2000 del Q.C. del redigendo PSC, (che riporta lo stato di fatto della edificazione al 1998 - 1999) come ambito prevalentemente edificato per il PP9 e ambito ad assetto urbanistico definito per il quartiere principessa, con l'evidenziazione della rete viaria, delle aree pubbliche, dei lotti edificabili ma non

ancora edificati per i quali vengono rappresentate a tratteggio le sagome di massimo ingombro degli edifici in progetto; (si vedano gli allegati 2 e 5 in calce al presente paragrafo)

- Nel PSC e nel RUE adottati nel novembre 2003 ed approvati nel 2004, e nei successivi elaborati di POC stralcio e POC quinquennale, entrambi i comparti vengono individuati come “ambiti residenziali edificati ed in corso di attuazione” tramite strumento urbanistico preventivo e ricompresi entro il perimetro di territorio urbanizzato ai sensi dell’art. 28 comma 2 lettera e) della L.R. 20/2000 e art. A10 comma 1 dell’allegato alla medesima legge regionale;
- Nel RUE originario, dove vengono specificate per tipologia le dotazioni territoriali, la fascia di rispetto stradale sud alla tangenziale è classificata in zona DTC - verde pubblico e parchi urbani di rilievo comunale (vedi Tav. RUE 4C in scala 1:5000);
- Gli edifici residenziali del quartiere principessa, lambiti dalla fascia di rispetto alla viabilità tangenziale conforme ai minimi richiesti dal D.M. 01/04/1968 per le strade provinciali di categoria “C” con sezione stradale superiore o uguale a ml 10,50, hanno origine da C.E. relative al periodo 1999 - 2004 e tutte e 6 le costruzioni hanno agibilità nel periodo marzo 2001 - dicembre 2004;
- In altri termini gli edifici di cui al punto precedente vengono costruiti sulla base di previsioni urbanistiche del PRG 1986 - 1989 in concomitanza con la fase di elaborazione del PSC e RUE e 3 su 5 hanno agibilità prima dell’approvazione del PSC (aprile 2004) e gli altri 2 un mese dopo il novembre 2004, data di approvazione del RUE;
- Le previsioni di PSC e RUE ripropongono il corridoio infrastrutturale della tangenziale previsto nel PRG previgente dal 1989 migliorando le condizioni d’impatto della nuova arteria, nella quale gli incroci con la viabilità esistente, prima previsti a 2 livelli, sono stati sostituiti con incroci a rotatoria meno invasivi e più sostenibili sia in base ai documenti VAS - Valsat che corredano il PSC ed il RUE, che ai successivi studi di impatto acustico ed atmosferico e di “screening ambientale” che si sono succeduti nel tempo, approvati con D.G.R. n° 2688/04 (tangenziale nord) e D.G.R. n° 393/05 (raccordo con la SP n° 3);
- I soggetti attuatori del PP8 del previgente PRG, approvato con D.C. n° 61 del 15/09/1998 e gli acquirenti degli alloggi che in quel comparto sono stati costruiti e resi agibili agli inizi del 2000 (sulla base di previsioni di PRG, che presentano il medesimo corridoio infrastrutturale della tangenziale nord, ed identici limiti di arretramento delle costruzioni dal nastro stradale in progetto) hanno avuto la possibilità di valutare preventivamente sia i fattori di criticità che il nuovo

tracciato stradale avrebbe potuto comportare, sia le misure di mitigazione degli impatti, sia infine la dimostrata sostenibilità delle previsioni documentata dagli studi tecnici e dagli approfondimenti che si sono succeduti nel tempo in parallelo con l'evoluzione del quadro legislativo di riferimento e con l'aumentata sensibilità ambientale.

- Dall'ortofoto digitale a colori del settore nord di Novellara capoluogo edizione 2002 su voli precedenti, si evince con assoluta evidenza come le alternative al tracciato della tangenziale localizzate sempre più a nord rispetto al corridoio infrastrutturale previsto nel PRG approvato nel 1979, confermato nella variante generale approvata nel 1989 ed infine assunto nel PSC approvato nell'aprile 2004, risultassero problematiche e non sostenibili non solo perché avrebbero dovuto attraversare in diagonale e con percorsi più lunghi il territorio agricolo di rilievo paesaggistico - ambientale ricco di colture a vigneto e di tracciati stradali storici ed infrastrutture idrauliche, ma anche perché, per collegarsi alla SP 30 a sud di Campagnola, avrebbero dovuto invadere il territorio rurale del Comune confinante in modo non accettabile per l'amministrazione comunale allora in carica;

Volendo comunque rappresentare nel territorio dei due Comuni che hanno elaborato il PSC e RUE in forma associata agli inizi del 2000 alcuni dei tracciati possibili, tenendo conto anche soltanto dei vincoli derivanti dallo stato di fatto della edificazione urbana e rurale e dei tessuti consolidati nel territorio urbanizzato di cui alla L.R. 20/2000, si possono visualizzare le due alternative di tracciato "C" e "D1" localizzate più a nord rispetto a quella assunta tanto nello schema preliminare di PSC quanto nel PSC e RUE adottato dal C.C. di Novellara nel novembre 2003 e successivamente nel 1° POC quinquennale approvato con D.C. n° 7 del 28/02/2008 (allegato 5).

Ci si riferisce in primo luogo al tracciato est - ovest "C" lungo 4.350 m circa, il quale staccandosi dalla SP 30 sul confine comunale con Campagnola Emilia (rotatoria 1) procede verso nord nel territorio agricolo fino ad intersecare via Casella (m 850), entra nel territorio agricolo del comune di Campagnola ed interseca dopo 650 m, la SP 5 (via Cristoforo Colombo) al termine nord di via Vespucci; prosegue verso nord ovest fino ad intersecare via Reatino dopo 500 m circa e da lì, attraversando in direzione sud ovest, terreni agricoli di rilievo paesaggistico ambientale, interseca il canale della Minara e la SP 84 via Valle per Villarotta dopo 1.250 m circa, entra nella zona vincolata delle valli di Novellara, attraversa via Minara e si innesta sulla rotatoria n° 4 prevista alla intersezione tra la direttrice Novellara - Bagnolo e la SP 42 per Guastalla dopo 1.100 m circa.

Il tracciato "D", nel senso ovest - est per circa 1.600 m, ha in comune con quello sopradescritto, il primo tratto di attraversamento diagonale delle valli di Novellara, dalla rotatoria n° 4 fino a

circa 500 m oltre l'attraversamento del canale della Minara poi, da quel punto, per circa 350 m, piega verso est incrociando via Reatino e si immette dopo circa 550 m sulla SP 5 di fronte allo stabilimento Global Welding, tra la zona industriale consolidata prevista nel PRG dal 1986 ed il nuovo ambito produttivo AP5b previsto nel PSC ed inserito nel 1° POC quinquennale adottato con D.C. n° 31 del 31/05/2007 ormai 14 anni fa; l'ambito AP5b è stato oggetto di variante specifica di ampliamento verso nord è stato confermato nel POC 2011 ed è dotato di PUA approvato e convenzionato ma non ancora attuato.

Il tracciato "D" è completamente alternativo al tracciato di PSC della tangenziale nord per circa 2.450 m, dalla rotatoria n° 4 alla sua immissione sulla SP n° 5 via Colombo. Da quel punto andrebbe razionalizzata e messa in sicurezza per circa 500 m la sede attuale di via Colombo, (sulla quale si immettono gli accessi diretti agli edifici produttivi e di civile abitazione esistenti da prima dell'adozione del PSC) fino a raggiungere più a sud la rotatoria n° 2 sulla SP 5 dalla quale, proseguendo verso est, il tracciato "D" coinciderebbe con il tracciato di PSC attuato per circa 1.150 m.

Il tracciato "D", che sarebbe completamente nuovo per 2.450 m, coincidente con la SP 5 per 500 m e con la tangenziale nord di PSC per ulteriori 1.150 m, avrebbe uno sviluppo complessivo di circa 4.100 m, risultando più corto del tracciato "C" di 250 m, ma molto più lungo rispetto alla tangenziale nord di PSC che dalla rotatoria n° 4 alla rotatoria n° 1, ha uno sviluppo lineare di circa 3.100 m.

In altri termini, i tracciati "C" e "D" teoricamente configurabili come tracciati alternativi della tangenziale nord a Novellara del PSC originario sarebbero risultati, e risulterebbero ancora oggi, più lunghi rispettivamente di 1.250 m (+40,32%) e di 1.000 m (+32,26%).

Per di più, anche prescindendo dai maggiori costi realizzativi necessari per espropri, progettazione e realizzazione delle opere stradali che avrebbero comportato fin dalle scelte di piano originarie, dovrebbe oggi essere abbandonato il progetto di 2° stralcio che è stato recentemente ultimato per l'asse 3 (dalla rotatoria n° 4 alla rotatoria n° 3) e relativamente al solo tracciato "C", posizionato più a nord del "D", renderebbe inutilizzabile per la connessione con la provinciale 30 il tratto di tangenziale nord già realizzato ed in funzione dal 2009 tra rotatoria n° 1 e rotatoria n° 2 esistente sulla SP 5 per Reggiolo.

La mancata scelta di un tracciato della tangenziale collocato più a nord rispetto a quello di PSC che ricalca quello del PRG 1986 – 1989, non è dovuta soltanto ai maggiori costi per la sua realizzazione rispetto al tracciato "A" ma anche e forse di più al fatto che più si sposta a nord il percorso di progetto, più aumentano le difficoltà a trovare varchi est - ovest percorribili senza dover demolire costruzioni esistenti o invadere le aree di pertinenza delle corti agricole, e molto di più si incide in termini negativi e non sostenibili sull'ambiente tutelato delle valli di Novellara, sulle zone agricole di rilievo paesaggistico ed ambientale, sull'assetto agricolo e

sugli appoderamenti organizzati secondo una matrice prevalentemente ortogonale, sul sistema dei canali e delle acque delle bonifiche storiche di pianura.

Per le ragioni esposte, fin dalla fase di formazione dello schema preliminare di assetto territoriale (Tav P1 in scala 1:15000 del PSC), discusso nelle conferenze di pianificazione ed allegato al documento definitivo oggetto di accordo con la Provincia di Reggio Emilia, non si sono presi in considerazione le ipotesi di tracciato della tangenziale spostate più a nord rispetto al varco infrastrutturale già previsto nel PRG 1986 – 1989, quali i tracciati “B”, “C”, “D” illustrati nel presente documento.

La visualizzazione delle due ipotesi di tracciato “C” e “D” su estratto dello schema preliminare di PSC 2003 evidenzia altresì i seguenti ulteriori fattori ostativi e le seguenti opportunità:

C1 - qualsiasi ulteriore ipotesi di tracciato della tangenziale più a nord rispetto all'ipotesi “D” per trovare varchi liberi nel territorio rurale, si sarebbe dovuta posizionare oltre i nuclei di S. Alberto e Fienili nuovo oltrepassando “Viazza Reatino” ed invadendo, sempre di più e con tracciati molto più lunghi, le aree delle valli di Novellara vincolate dal D.M. 01/08/1985 e D.lgs. 490/1999 ed il territorio agricolo classificato ad “ambiti agricoli di rilievo paesaggistico tanto in Comune di Novellara quanto in Comune di Campagnola”.

C2 - tutte le ipotesi di tracciato con previsione di immissione sulla SP 5 oltre il punto di confluenza tra la medesima SP 5 e via Vespucci, per riconnettersi alla SP 30 di Campagnola senza riutilizzare via Cristoforo Colombo caratterizzata da insediamenti produttivi consolidati e da accessi diretti ai lotti, avrebbero dovuto attraversare per lunghi tratti il territorio agricolo di Campagnola intersecando via Casella, il cavo di Campagnola e la fossa mana, terreni con criticità idrauliche nonché ambiti agricoli periurbani oggi occupati da un centro ippico e da una attività di rimessaggio camper e roulotte;

C3 - per altro verso lo schema preliminare di PSC 2003 e successivamente il PSC ed il RUE adottati poi approvati dai consigli comunali di Novellara e Campagnola individuano in corrispondenza del tracciato prescelto della circonvallazione nord e della sua immissione sulla SP. 30, ampie fasce di ambientazione della nuova viabilità ed ambiti di integrazione ecologico - ambientale dei centri abitati attraverso la formazione di parchi e boschi urbani ai quali affidare la concreta realizzazione delle misure e degli interventi di mitigazione degli impatti ambientali generati dalle nuove infrastrutture viabilistiche.

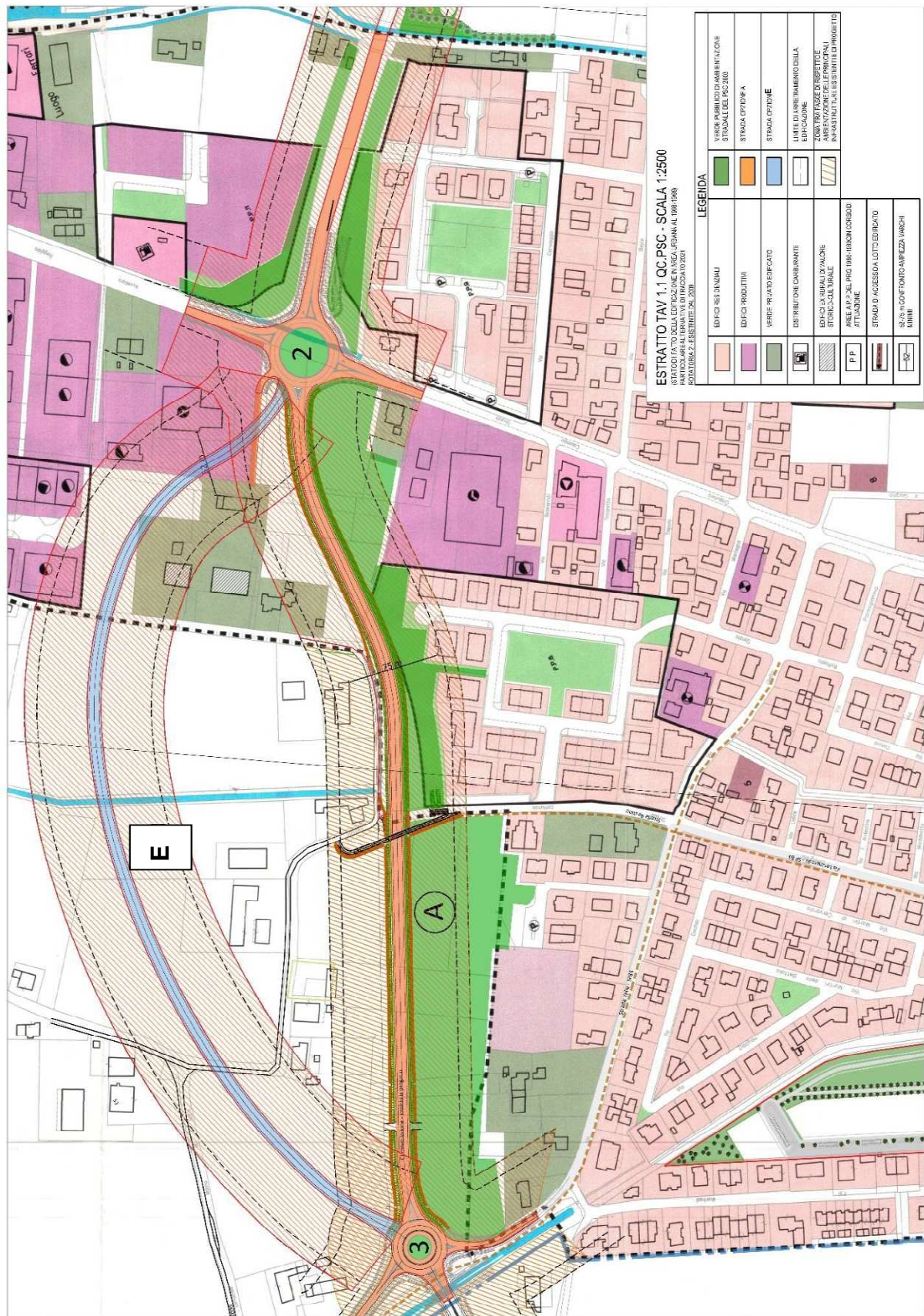
Si allegano i seguenti stralci cartografici:

- 1 – Immagine Aerofotogrammetrica primi anni 2000
- 2 - Stato di fatto della edificazione 1998 - 1999 scala 1:2.000
- 3 - Sistema insediativo primi anni 2000
- 4 - Schema preliminare di PSC con ipotesi di tracciato A, C e D
- 5 - PSC approvato nel 2003 con ipotesi di tracciato A, C e D





**Allegato 1.2 - 1. Aerofotogrammetrico primi anni 2000**

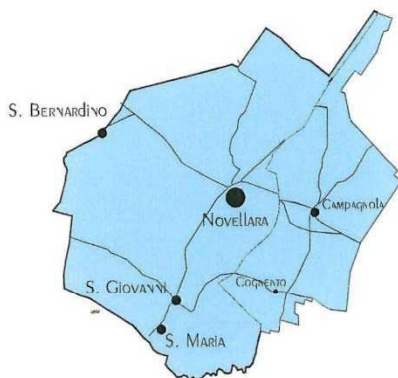


**Allegato 1.2 - 2. Q.C. del PSC - Stato di fatto dell'edificazione in area urbana al 1998-1999 con evidenziazione del Corridoi infrastrutturali A ed "E"**

# COMUNI DI NOVELLARA E CAMPAGNOLA EMILIA

PROVINCIA DI REGGIO EMILIA  
PIANO STRUTTURALE COMUNALE IN FORMA ASSOCIATA  
ART. 28 L.G. R.G. 20-2000

## QUADRO CONOSCITIVO



## TAV. 7 SISTEMA INSEDIATIVO

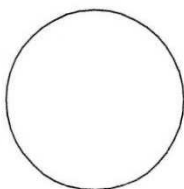
SCALA 1:15000



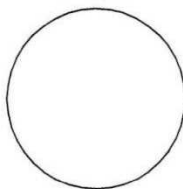
Il Progettista  
Arch. ALDO CATI



Il Sindaco







Il Segretario




CENTRO COOPERATIVO DI PROGETTAZIONE ARCHITETTURA INGEGNERIA URBANISTICA  
S.c.r.l. Via Lovibarella 7 REGGIO EMILIA Tel. 0522-920460 FAX 0522-920794 COD. FISC./P.IVA 00474840392 REG.SOC.TRIB. RE N 7636

## LEGENDA




### ELEMENTI DEL SISTEMA NATURALE

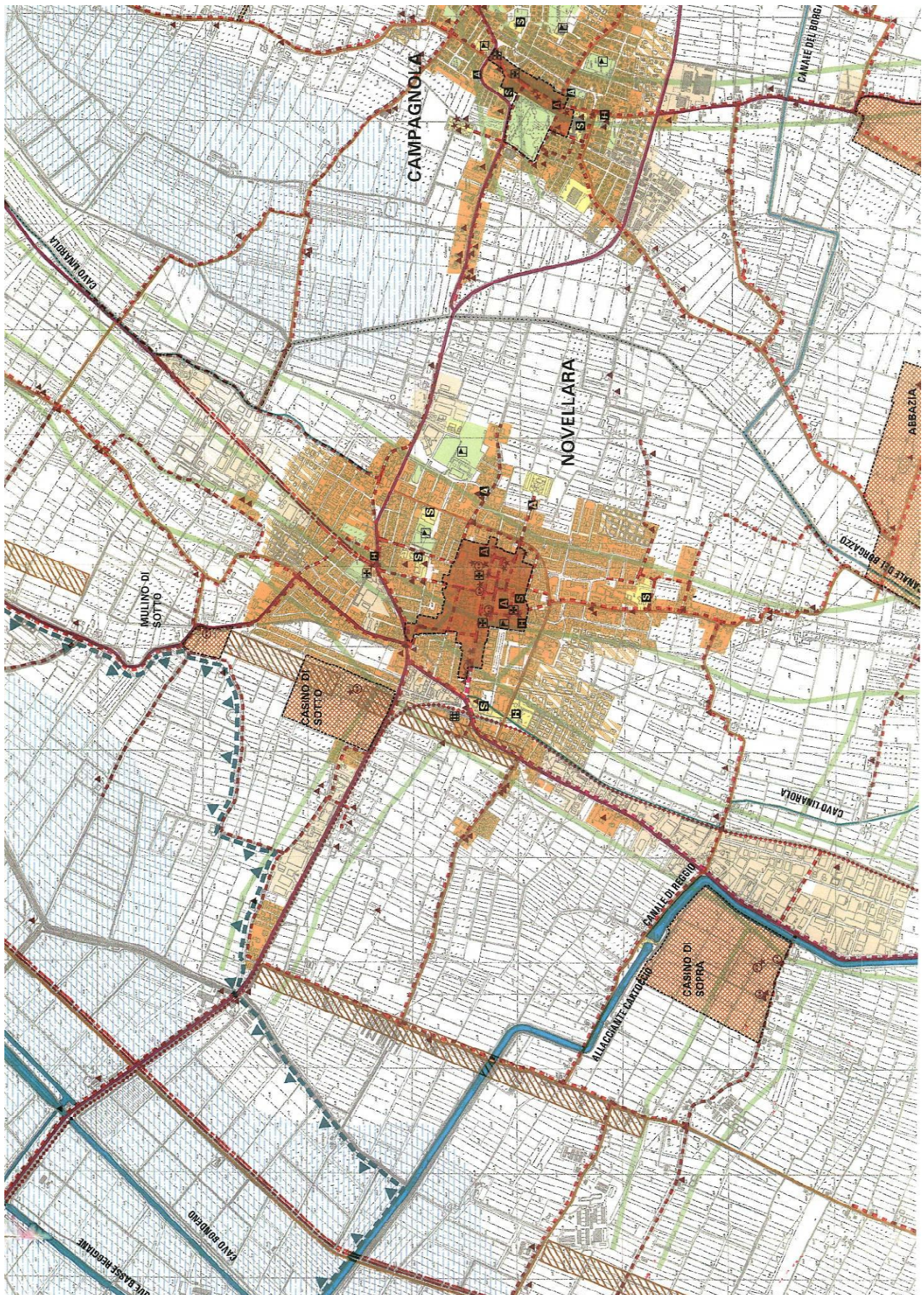
	SISTEMA DEI DOSSI DI PIANURA
	AREE VALLIVE
	SISTEMA FLUVIALE E CANALIZIO
	BONIFICHE STORICHE DI PIANURA (PTCP)

### ELEMENTI DEL SISTEMA ANTROPICO

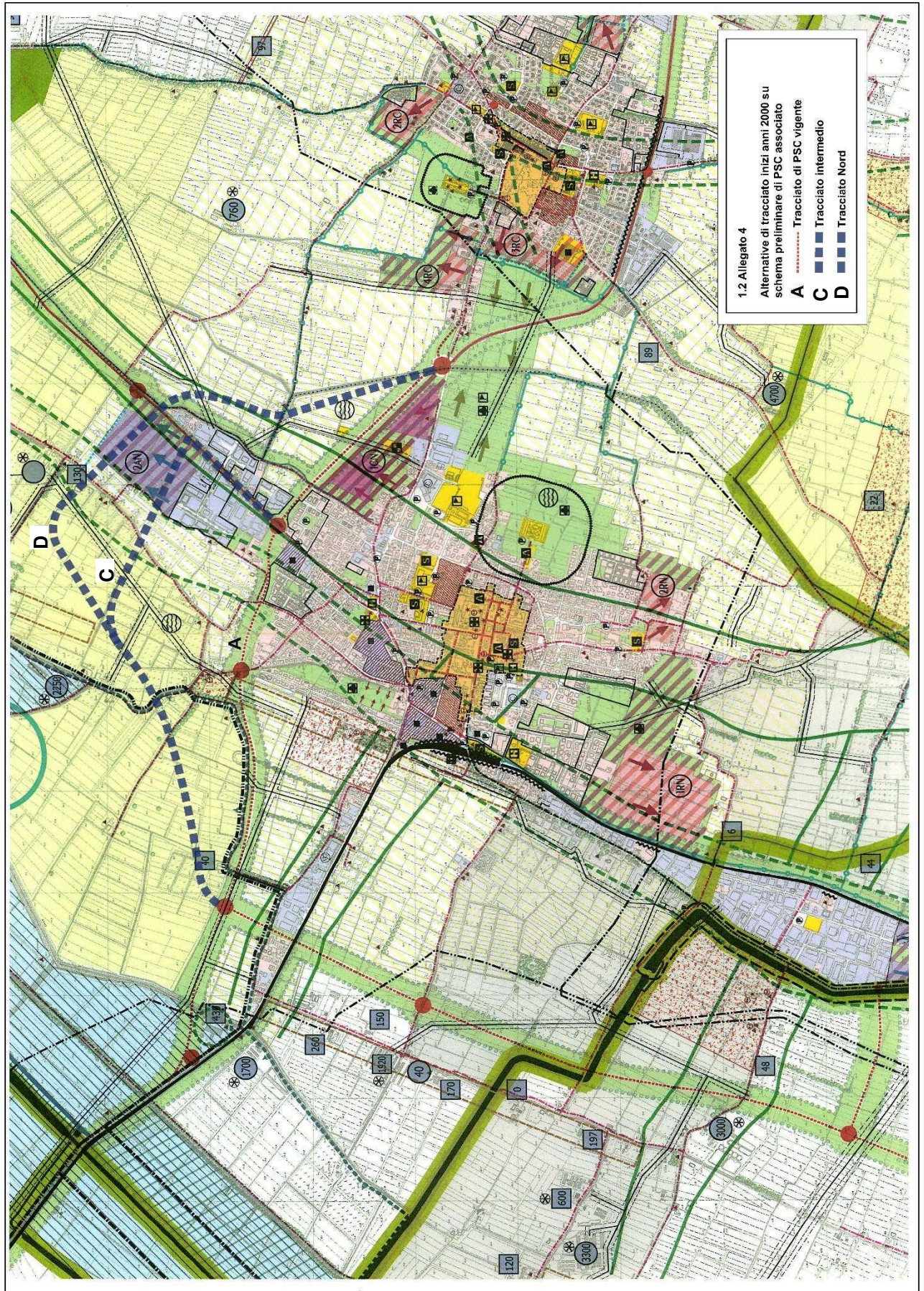
	INSEDIAMENTI URBANI STORICI
	STRUTTURE INSEDIATIVE STORICHE NON URBANE (ART. 17 BIS P.T.C.P.)
	COMPLESSI EDILIZI ED EDIFICI VINCOLATI AI SENSI DEL D.LGS. 490/1999 - TITOLO I° (DECRETI AI SENSI LG. 1089/39 E NOTIFICHE AI SENSI LG. 364/09)
	COMPLESSI EDILIZI ED EDIFICI DI VALORE MONUMENTALE
	COMPLESSI EDILIZI ED EDIFICI DI VALORE TIPOLOGICO-ARCHITETTONICO ESTERNI AI CENTRI STORICI
	VIABILITA' STORICA DI PREMINENTE INTERESSE PROVINCIALE (ART. 20a P.T.C.P.)
	VIABILITA' STORICA (ART. 20b P.T.C.P.)
	VIABILITA' STORICA SUCCESSIVA ALLE BONIFICHE (1900 - 1950)
	ELEMENTI TESTIMONIALI DELL' IMPIANTO STORICO DELLA CENTURIAZIONE (ART. 16 P.T.C.P.)
	AMBITI CONSOLIDATI PREVALENTEMENTE RESIDENZIALI
	AMBITI RESIDENZIALI DI RECENTE FORMAZIONE
	AMBITI CONSOLIDATI PREVALENTEMENTE PRODUTTIVI
	AMBITI PRODUTTIVI RECENTI
	AMBITI DESTINATI A INFRASTRUTTURE DI SERVIZIO
	AMBITI DESTINATI A VERDE URBANO E ATTIVITA' SPORTIVA
	ATTREZZATURE SCOLASTICHE
	ATTREZZATURE RELIGIOSE
	ATTREZZATURE CIVILI E SOCIO-CULTURALI
	ATTREZZATURE SOCIO-SANITARIE
	ATTREZZATURE SPORTIVE

### SISTEMA DELLE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITA'

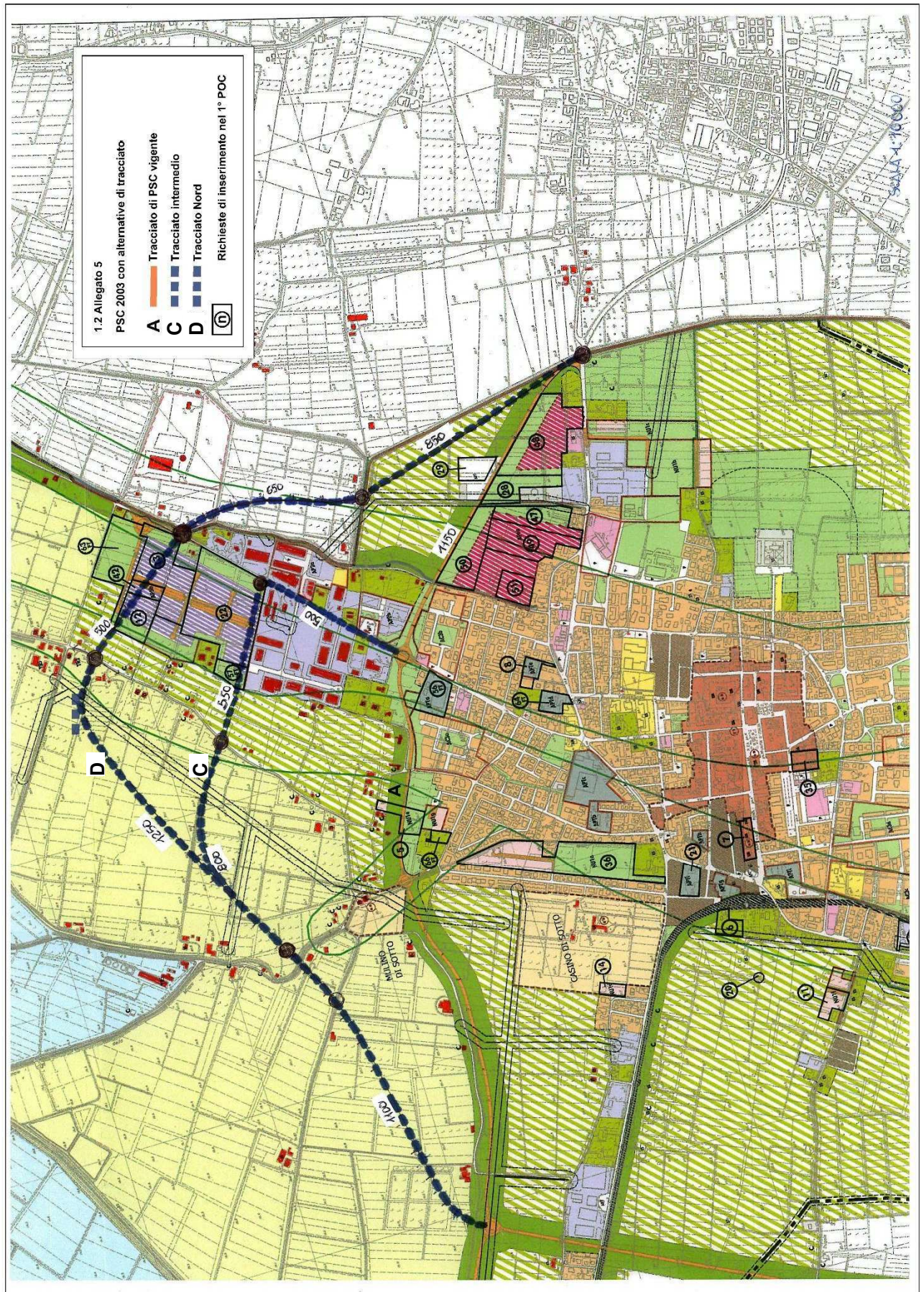
	VIABILITA' DI LIVELLO PROVINCIALE
	VIABILITA' DI LIVELLO COMUNALE
	RETE FERROVIARIA REGGIO-NOVELLARA-GUASTALLA



**Allegato 1.2 - 3 Estratto tavola 7 del Q.C. del PSC - Sistema Insediativo – primi anni 2000**



**Allegato 1.2 - 4. Alternative di tracciato agli inizi degli anni 2000 su schema preliminare di PSC**



**Allegato 1.2 - 5. PSC 2003 con alternative di tracciato**

### **1.3 – Le alternative di tracciato della tangenziale nord possibili al 2022**

Per valutare le alternative possibili al 2022 per il tracciato della tangenziale nord, occorre ripercorrere brevemente la storia della pianificazione urbanistica comunale dalla data di approvazione del PSC originario (D.C. n° 39 del 26/04/2004) ad oggi.

Ciò almeno per le aree del settore settentrionale del capoluogo ed in particolare per gli ambiti consolidati e di nuovo insediamento attraversati dalla circonvallazione il cui progetto preliminare con screening ambientale risale al 2003 - 2004.

Tralasciando le vicende della pianificazione operativa comunale finalizzata esclusivamente alla realizzazione della tangenziale (stralcio di POC 2006, variante al 1° POC del 2010, variante allo stralcio di POC 2006, tutti strumenti annullati con sentenza del Consiglio di Stato nel giugno 2014) si evidenziano di seguito le fasi salienti del processo di piano che ancora oggi condizionano la ricerca di soluzioni alternative ambientalmente ed economicamente sostenibili, nonché concretamente attuabili, tenuto conto di quanto fino ad oggi realizzato ed in fase di attuazione relativamente al sistema di nuova viabilità provinciale.

Con il 1° POC quinquennale del PSC 2003, a fronte di 55 richieste di inserimento nel piano operativo, pervenute in seguito al bando di concorso pubblico di cui alla D.C. n° 41 del 29/06/2005, dopo l'istruttoria tecnica sia delle richieste pervenute nei termini che di quelle pervenute fuori termini, l'amministrazione comunale inserisce nel POC adottato con D.C. n° 31 del 31/05/2007 approvato con D.C. n° 7 del 28/02/2008 ambiti residenziali, produttivi, commerciali ricadenti nel settore settentrionale del capoluogo a nord della direttrice SP 42 - SP 30.

Di tali ambiti anche se dotati di piano urbanistico attuativo approvato e convenzione sottoscritta, a causa della crisi economica del 2008 e la conseguente stagnazione del mercato immobiliare, solo gli ambiti NU1d e NU1e hanno avuto attuazione per una capacità insediativa teorica di 1.055 mq di Sc 9 alloggi e 28 abitanti teorici.

L'ambito N1a, (previsto a verde pubblico nel PRG del 1989, trasformato ad ambito residenziale di nuovo insediamento nel PSC, costituito da aree inedificate intercluse nel tessuto urbano consolidato a prevalente funzione residenziale distanti più di 200 m dal tracciato della tangenziale nord) ha capacità edificatoria residenziale massima di 32 alloggi e 104 abitanti teorici. In esso non sono iniziate le urbanizzazioni ed il comparto è oggi interessato da procedura di asta giudiziaria.

Analogamente non è stato dato inizio alle urbanizzazioni nell'ambito produttivo di nuovo insediamento AP5b posto in fregio alla SP per Reggio e nell'ambito commerciale - direzionale di nuovo insediamento AP6a, localizzato nel settore orientale tra SP 30 Reggio - Rolo e nuova tangenziale, strada in esercizio dal 2009 per il tratto che va dal confine comunale



con Campagnola alla rotatoria esistente sulla SP5 per Reggiolo.

Con la variante "generale" al PSC approvata con D.C. n° 39 del 14/05/2009, l'ambito AP6a del PSC originario, avente superficie territoriale di circa 158.000 mq circa ed inserito nel 1° POC quinquennale al 38,46% della sua potenzialità edificatoria complessiva (31.600 mq di Sc di cui 12.156 nel primo stralcio) con priorità di attuazione al 1° stralcio funzionale localizzato nella parte est, viene trasformato, nella sua parte occidentale, nell'ambito Nu2c a prevalente funzione residenziale ed inserito nel POC 2011.

La parte trasformata a funzione residenziale, nonostante la presenza dei limiti di rispetto all'ex depuratore e alla stazione radio base esistente nei pressi del distributore carburanti, ha superficie territoriale di circa 84.000 mq, superficie fondiaria di 50.120 mq, superficie costruibile di 16.800 mq e capacità edificatoria di 160 alloggi dei quali 50 per interventi di social housing.

Alla data del 31/12/2021, tanto l'ambito a funzione commerciale AP6a quanto l'ambito a funzione residenziale NU2c, non avevano dato inizio alla urbanizzazione dei comparti per le parti già inserite nel POC pur risultando oggetto di PUA approvati e convenzioni sottoscritte rispettivamente in data 23/11/2010 REP 5583, poi modificata in data 09/04/2019 REP 5807, per il comparto AP6a ed in data 08/10/2013, per il comparto NU2c 1° stralcio.

Al di là della condivisione o meno della scelta urbanistica fatta con la variante "generale" al PSC del 14/05/2009 che ha trasformato in ambito a prevalente funzione residenziale per l'insediamento di 160 alloggi e 430 abitanti teorici, parte consistente dell'ambito AP6a, in origine pensato per insediamenti commerciali - direzionali in quanto localizzato su terreni agricoli posti tra il tracciato storico della SP 30 - Via Provinciale Nord - ed il primo tratto est della tangenziale che sembrava opportuno preservare da nuovi insediamenti residenziali, localizzati invece prevalentemente nel settore sud del capoluogo, si devono tuttavia sottolineare i seguenti aspetti e le seguenti criticità:

1. L'assetto urbanistico dei due comparti localizza le aree di verde pubblico prevalentemente nella fascia di rispetto alla nuova viabilità di modo che, specialmente per l'ambito a prevalente funzione residenziale, si evidenzia la carenza di aree cui assegnare la funzione di parco di quartiere e contemporaneamente di mitigazione degli impatti visivi ed ambientali nei confronti dell'isola ecologica e dell'ex depuratore del quale nel progetto di PUA è prevista la copertura atteso che la struttura tecnologica è oggi vaso di espansione della rete fognaria i cui impianti di depurazione sono localizzati più a nord a Ponte Forca.
2. Se per l'ambito AP6a confermato a destinazione commerciale direzionale nella variante generale al PSC 2009 può ritenersi tollerabile la destinazione d'uso prevista e l'assetto urbanistico ipotizzato in quanto di prossima urbanizzazione e già interessato

dalla realizzazione delle opere di connessione con la rete viabilistica e ciclopedonale esistente, per l'ambito Nu2c appare necessario, a giudizio dello scrivente, migliorare il progetto urbano e le condizioni di sostenibilità delle previsioni di nuovo insediamento recependo le prescrizioni ed i suggerimenti contenuti nella D.G.P. n° 346 del 11/12/2012;

3. Tenuto conto che non sono ancora iniziate le opere di urbanizzazione, quanto auspicato al punto precedente poteva essere fatto entro il 31/12/2021 attraverso variante specifica al PSC e al RUE ai sensi dell'art. 4 comma 4 della L.R. 24/2017. Non avendo adottato la variante specifica entro il 31/12/2021 quanto auspicato potrà essere fatto in sede di redazione del PUG valutando le seguenti opzioni migliorative:
  - Riduzione del carico urbanistico residenziale adottando indici di utilizzazione territoriale simili a quelli previsti per gli ambiti residenziali di nuovo insediamento del settore nord del capoluogo (Ut max = 0,10 mq/mq) in modo da aumentare la dotazione di aree verdi di pertinenza delle costruzioni e ridurre il numero di abitanti insediabili;
  - Ridisegno delle aree per il verde pubblico ed il parco di quartiere non potendosi comunque considerare come quota di verde pubblico per parchi urbani le aree di verde pubblico ricadenti nella fascia di rispetto stradale inedificabile;
  - Riposizionamento dei lotti riservati agli interventi di edilizia pubblica e di carattere sociale in modo che siano verificate le condizioni di sostenibilità ambientale nel rispetto dei limiti di esposizione al rumore e clima acustico previsto per legge, relativamente alle destinazioni residenziali da considerare in classe III<sup>A</sup> del piano di classificazione acustica del territorio comunale;
  - Riduzione delle superfici fondiarie a non più del 50% della St considerando anche i lotti riservati a social housing e reperimento delle aree di parcheggio pubblico e di pertinenza richieste dalle norme di RUE vigente.
4. Nel PSC originario approvato nel 2004, quando il quartiere principessa era ultimato in base a previsioni insediative addirittura risalenti al PRG adottato nel 1973, la popolazione aggiuntiva delle aree abitative residenziali più direttamente esposta al traffico che si sarebbe riversato sulla nuova tangenziale nord per effetto delle previsioni insediative del nuovo strumento urbanistico, poteva essere quantificata in poche unità; con la variante 2009 invece e per tutto il tratto in esercizio ad est fin dallo stesso anno 2009 la popolazione aggiuntiva delle aree abitative residenziali più direttamente esposta ai flussi di traffico est - ovest aumenta di qualche centinaia di unità.

Ovviamente anche nella situazione più sfavorevole connessa alla riclassificazione residenziale, fatta con la variante PSC 2009, di parte del comparto commerciale direzionale AP6a del PSC 2004, non vi è dubbio tuttavia che molto superiori sono i benefici derivanti ai

tessuti urbani “consolidati da decenni” nel capoluogo e nei centri frazionali, tutti posti a cavaliere della attuale maglia viabilistica provinciale che in senso est - ovest e nord - sud attraversa l'intero capoluogo di comune in posizione più prossima ai centri e ai nuclei storici coinvolgendo contesti urbani ove risiedono migliaia di abitanti.

Evidenziato quanto riportato ai 4 punti precedenti, in riferimento al tratto di tangenziale nord ancora da completare (2° stralcio oggi già completato per l'asse 3 dalla rotatoria 4 alla rotatoria 3) la riprogrammazione dell'opera non può fare riferimento che a 2 alternative nella ipotesi di escludere tracciati che impongono la demolizione di edifici esistenti.

Ciò principalmente in relazione al fatto che innanzitutto restano validi, ed anzi sono resi ancor più insormontabili, gli elementi ostativi alla fattibilità dei tracciati più a nord “C” e “D” illustrati in precedenza al paragrafo 1.2.

Rispetto ai primi anni 2000, di elaborazione del PSC associato, oggi infatti si deve tenere in considerazione che è stato approvato e convenzionato il PUA relativo all'ambito produttivo di nuovo insediamento AP5b sul lato ovest della SP5 per Reggiole e che sul lato est della stessa SP5 nel confinante comune di Campagnola tra via Catania ed il termine nord di via Vespucci, di fronte al salumificio BBS, si è consolidata l'attività di rimessaggio camper e roulotte e si è sviluppato il centro ippico privato.

Inoltre in corrispondenza della rotatoria 2 ai lati di via Cristoforo Colombo con particolare riferimento al lato est sono stati completati gli insediamenti negli ambiti AP2b e AP2a classificati nel PSC adottato nel 2003 come “ambiti per attività produttive edificati o in corso di attuazione tramite strumento preventivo” vigente in base alle previsioni di PRG.

Anche per questi motivi, la riprogrammazione della tangenziale nord a Novellara non può che mettere a confronto le **due ipotesi di tracciato**, ancora oggi possibili, almeno sulla carta, che vengono schematicamente evidenziate negli allegati estratti cartografici con le lettere A e E.

**A.** La **prima ipotesi** è relativa al **tracciato “A”** che ricalca il corridoio infrastrutturale previsto nella strumentazione urbanistica vigente, prende atto che è stato completato il 1° lotto del 2° stralcio funzionale dalla rotatoria 4 alla rotatoria 3 compresa, e riporta sugli elaborati di PSC e RUE il tracciato di progetto della tangenziale nord spostando verso est, rispetto al PSC vigente, la rotatoria n° 3 ridisegnata poco oltre l'attraversamento del canale di Novellara e via Valle; si recepiscono le prescrizioni d'intervento discendenti dal D.M. 18/06/2009, notificato con raccomandata del 30/06/2009 al Comune di Novellara, e si adeguano al nuovo progetto i seguenti elementi della pianificazione urbanistica:

- I limiti di arretramento della edificazione dalla strada in conformità ai minimi richiesti dal D.M. 01/04/1968 n° 1404 per le strade di categoria “C” di cui all'art. 3 del D.M. richiamato;
- Le aree di verde pubblico di ambientazione stradale che vengono ridisegnate come

previste nel PSC e RUE originari approvati rispettivamente con D.C. n° 39 del 26/04/2004 e D.C. n° 74 del 30/11/2004, nonché ulteriormente incrementate dalle aree da cedere al Comune e collocate nella fascia di ambientazione stradale degli ambiti AP6a e NU2c ovvero già cedute al Comune in seguito all'attuazione dell'ambito NU1e inserito nel 1° POC quinquennale in base al quale sono state demolite le strutture del vivaio esistente a cavaliere del tracciato di progetto della circonvallazione nord e si sono realizzati 2 nuovi alloggi più a nord in aree edificabili di PSC esterne alla fascia di rispetto e di ambientazione stradale.

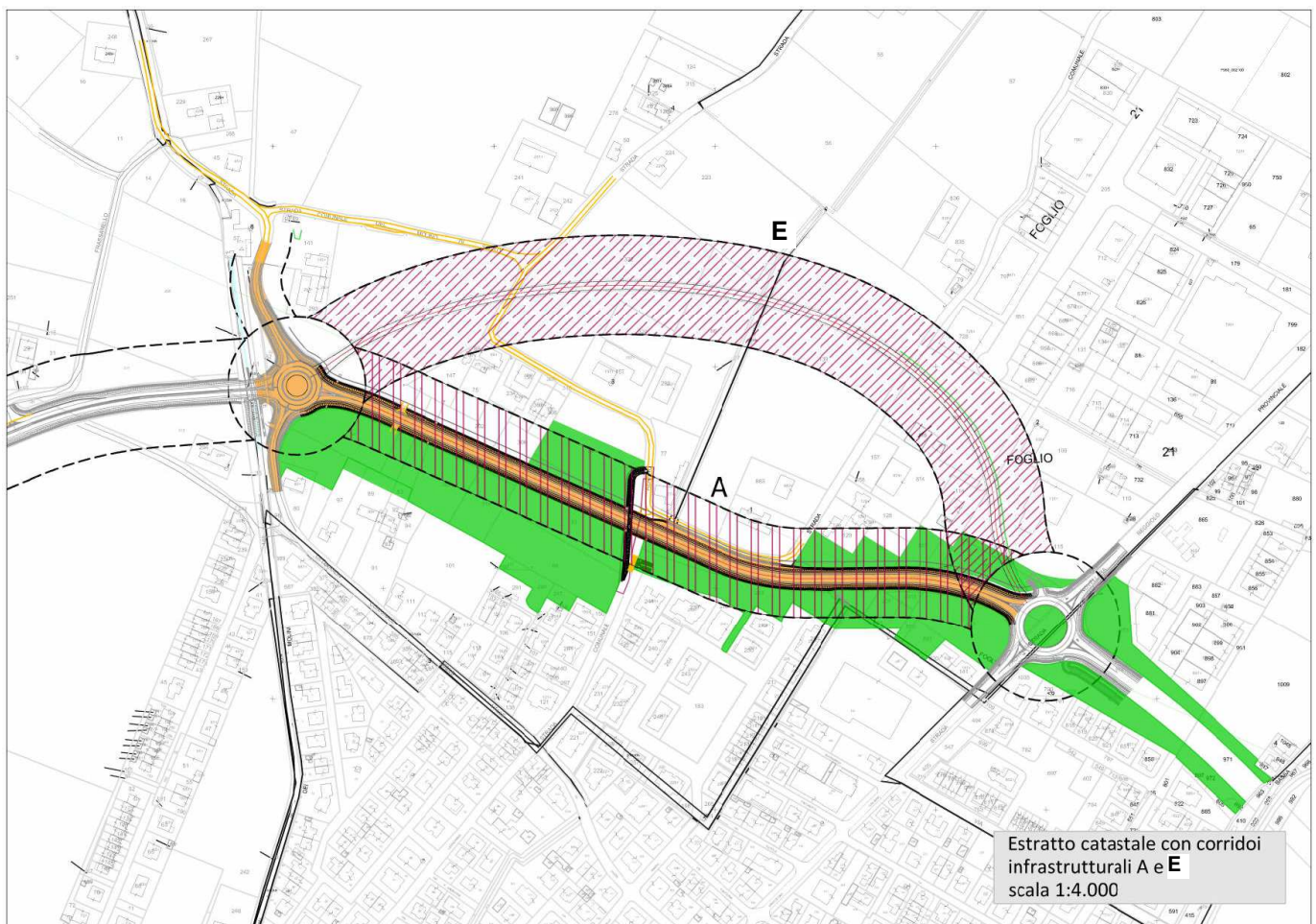
Viene proposta l'individuazione negli elaborati di PSC e RUE di ulteriori aree a verde pubblico e di ambientazione paesaggistica ed ambientale delle quali è auspicabile l'acquisizione in toto al pubblico demanio nel tratto tra rotatoria 3 e rotatoria 2 per una più efficace mitigazione degli impatti in conformità alle risultanze della Valsat della variante di riprogrammazione dell'opera infrastrutturale.

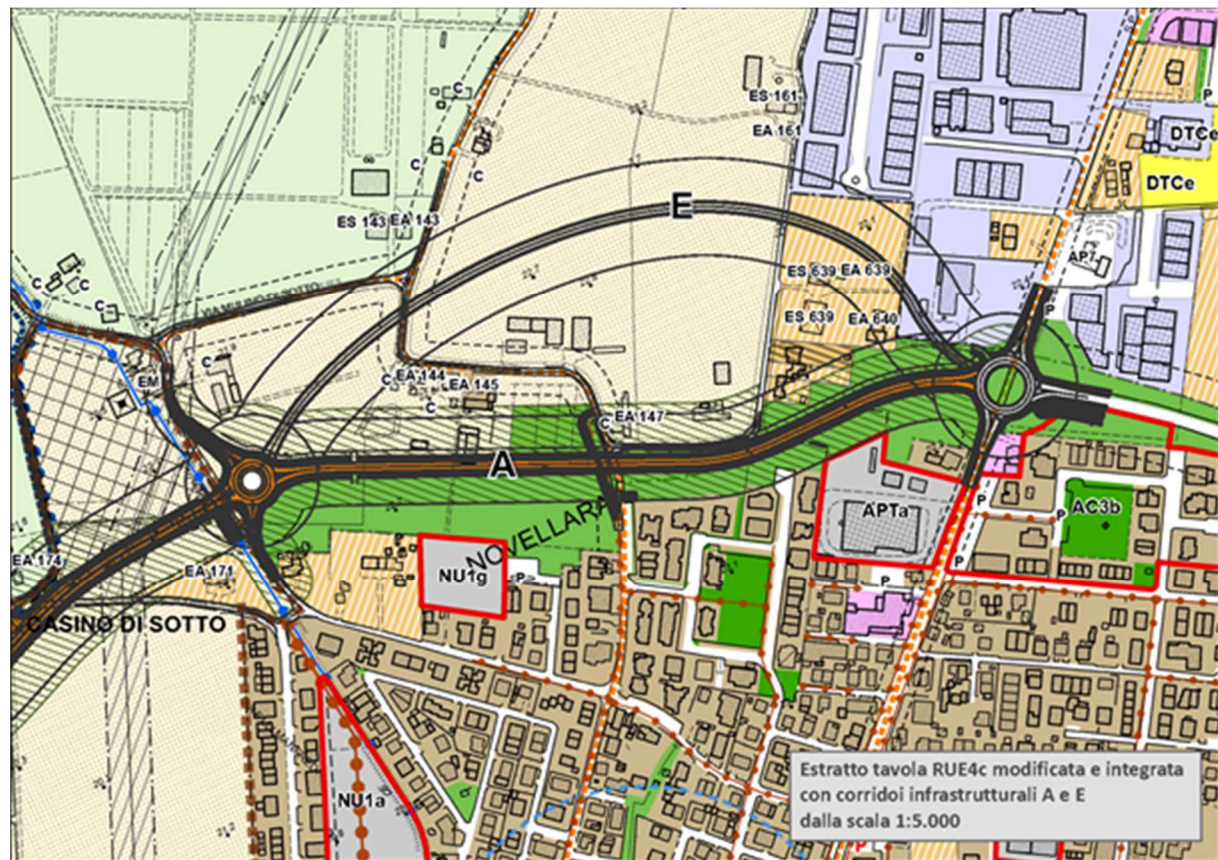
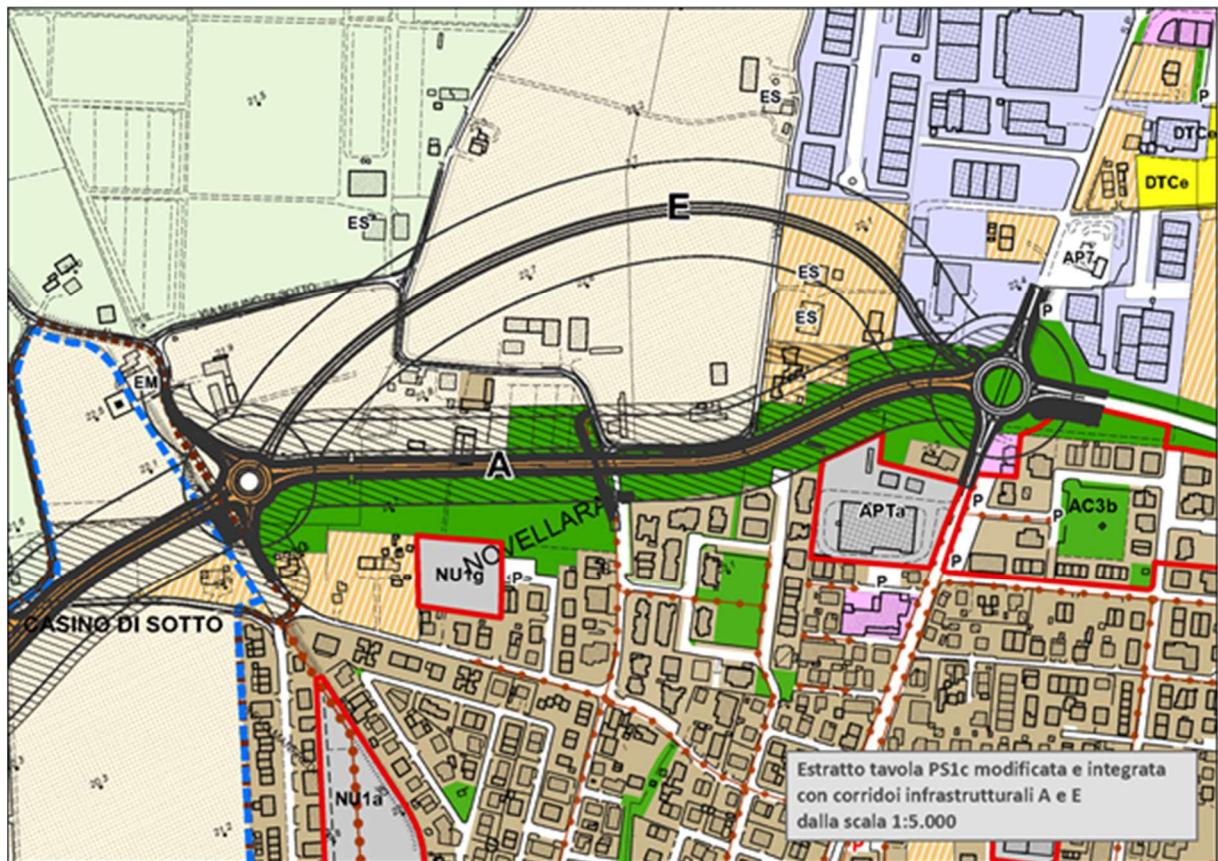
**B.** La **seconda ipotesi di tracciato "E"** è quella, peraltro solo teorica, che, staccandosi dalla rotatoria 2, cerca di sfruttare un varco privo di edificazione tra lo stabilimento della AP Designes e l'edificio esistente ad ovest, classificato in zona AC4 "ambiti radi a prevalente uso residenziale ed aree verdi da tutelare" con accesso carrabile tramite strada esistente che oggi si stacca direttamente dalla rotatoria 2 e dopo circa 80 m entra nelle aree cortilive di stretta pertinenza di un fabbricato esistente già prima del PRG 1973.

- Il varco inedito tra i due fabbricati è di circa 52 metri, cioè inferiore di circa 23 metri rispetto a quello che nel suo punto più stretto viene occupato dal tracciato tangenziale di PSC, il quale consente di recepire la sede stradale e le fasce di ambientazione e rispetto stradale richieste dal D.M. 01/04/1968 n° 1404;
- In ogni caso, anche trascurando il fatto che il tracciato "E" è un po' più lungo del tracciato A, appare evidente dagli elaborati cartografici come il tracciato "E", a meno che non si voglia demolire l'edificio produttivo o l'edificio confinante in ambito AC4, sia da escludere fundamentalmente per i seguenti motivi:
- Invaderebbe pesantemente le aree cortilive di edifici esistenti da prima della data di adozione del 1° PRG del 1973;
- Intersecando la strada di accesso all'edificio esistente in zona AC4 renderebbe necessario realizzare un nuovo stradello di accesso a sud del lotto tramite la prosecuzione verso est di via Fermi;
- Il nuovo tratto di tangenziale nord per congiungere la rotatoria 2 con la rotatoria 3, posizionata a sud - est del Mulino di Sotto dovrebbe attraversare: la zona AC4 di pertinenza di fabbricati in stato di abbandono ma classificati nel PSC e nel RUE "ES" di interesse storico - architettonico ed "EA", edifici di interesse ambientale

sottoposti ad interventi di recupero; via Fermi e via Reatino e terreni agricoli con vigneto;

- Anche demolendo una delle costruzioni che impediscono un varco strutturale minimo accettabile, gli interventi di mitigazione degli impatti, pur in considerazione di una quantità di popolazione esposta in affaccio alla fascia di rispetto stradale, inferiore di poche unità rispetto a quella della soluzione A, non sarebbero né meno problematici né meno costosi. Ciò in quanto, oltre a via Valle, si attraverserebbe anche via Reatino, e si dovrebbero prevedere barriere antirumore almeno per il lato sud del tracciato "E".





**Tangenziale nord - alternative di tracciato al 2022 (Soluzione A e E)**

**Tabella di raffronto dati quantitativi delle SOLUZIONI POSSIBILI AL 2022**

	Tracciato A	Tracciato E	$\Delta$	Note
Lunghezza tracciato da rotatoria 3 a rotatoria 2 (metri)	672	813	141	Rotatoria 2 esistente rotatoria 3 in costruzione
Aree del corridoio infrastrutturale (sede stradale + rispetti stradali) (mq)	54.096	73.576	19.480	m. 80,50 x 672 (sol A) m. 90,50 x 813 (sol B)
Aree della sede stradale impermeabile (lunghezza x sezione stradale) (mq)	7.056	8.536	1.480	Strada di tipo C1 extraurbana secondaria - sez. tipo m. 10,50 già compresa nella sup. del corridoio
Edifici ricadenti nel corridoio infrastrutturale (n°)	5	5	0	Edifici esistenti residenziali, produttivi e agricoli
Lunghezza barriere per mitigazione acustica (m)	910	800	110	Previste in corrispondenza di edifici posti a meno di 70 m dai cigli strada
Strade attraversate (n°)	1	2+	1+	Strada Reatino per sol A Strada Reatino, via Fermi + stradello di accesso privato per sol B
Incidenza del corridoio infrastrutturale su aree residenziali del PSC e RUE escluse le rotatorie (mq)	1.673	10.852	9.179	Zona AC4 di edificazione rada ed aree di verde privato da tutelare
Incidenza del corridoio infrastrutturale su aree produttive del PSC e RUE escluse le rotatorie (mq)	2.092	5.858	3.796	Zona APta in sol A Zona AP1 in sol B
Incidenza del corridoio infrastrutturale su aree attualmente ad uso agricolo (mq)	38.471	47.506	9.035	Di cui mq 22.780 in zona DTC (strada e verde pubblico) in sol A Mq 18.000 a vigneto in Sol B

Dai dati riportati in tabella:

La **soluzione A** è da preferire perché è un tracciato più lineare e di minore sviluppo; meno impattante sugli assetti agricoli e gli impianti colturali; meno incidente su aree pertinenziali classificate AC4 e AP1 consolidate; meno costosa della soluzione B; più distante da edifici residenziali e produttivi esistenti.

Allegati:

- 1 – Immagine Aerofotogrammetrica centri urbani Novellara e Campagnola al 2020
- 2 – Immagine Aerofotogrammetrica zona Nord Novellara fine 1900
- 3 - Tracciati alternativi 2022 su stato di fatto della edificazione inizi 2000
- 4 - Tracciati alternativi 2022 A e E su base CTR
- 5 - Tracciati alternativi 2022 A e E su base aerofotogrammetrica
- 6 – Tracciati alternativi 2022 su estratto PSC vigente
- 7 - Particolare tracciato di PSC su base aerofotogrammetrica con evidenziati gli edifici di antico impianto e costruiti tra fine 1900 e primi anni 2000 – in fregio al corridoio infrastrutturale del PSC





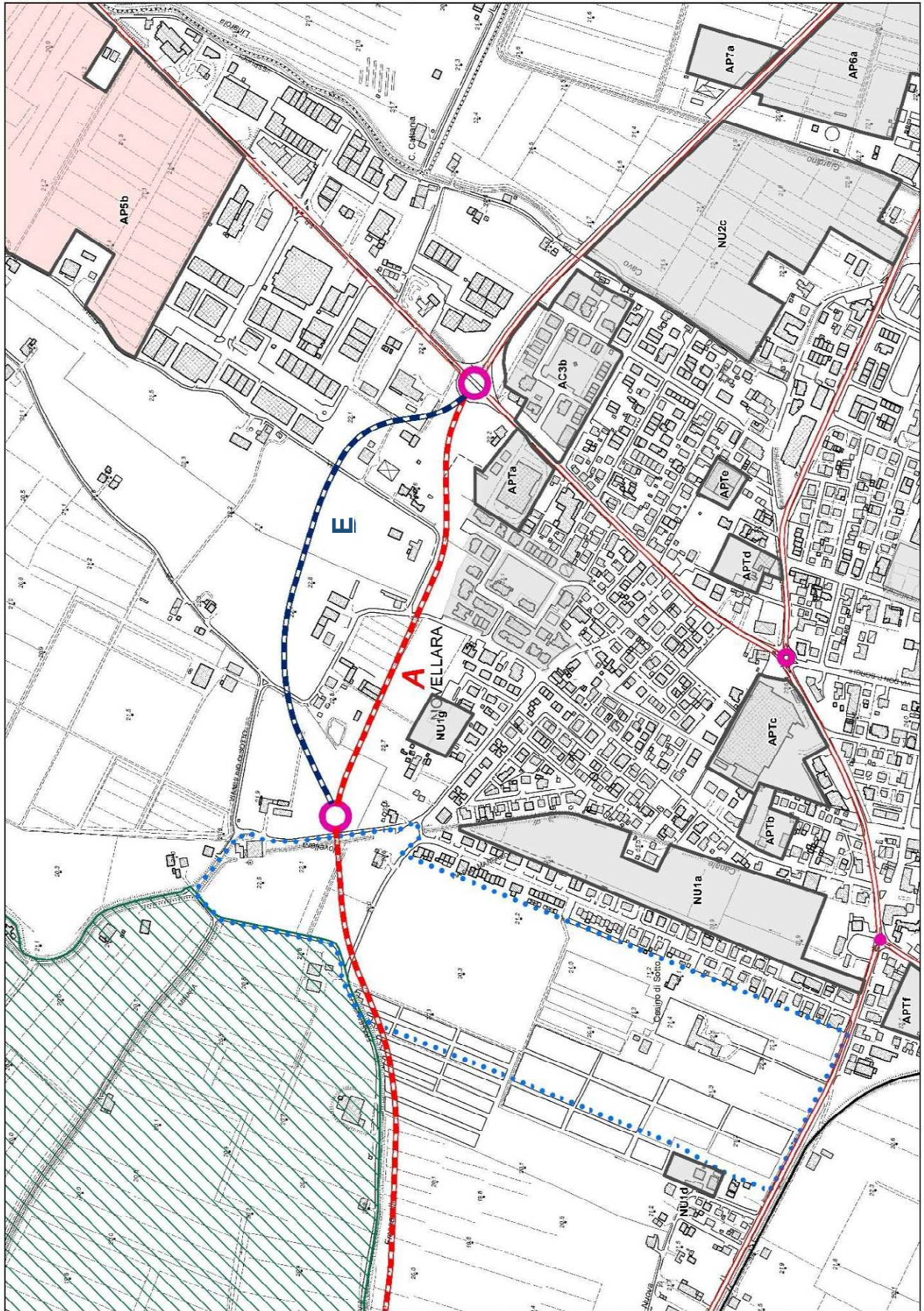
**Allegato 1.3 - 1. Aerofotogrammetrico centri urbani Novellara e Campagnola al 2020**



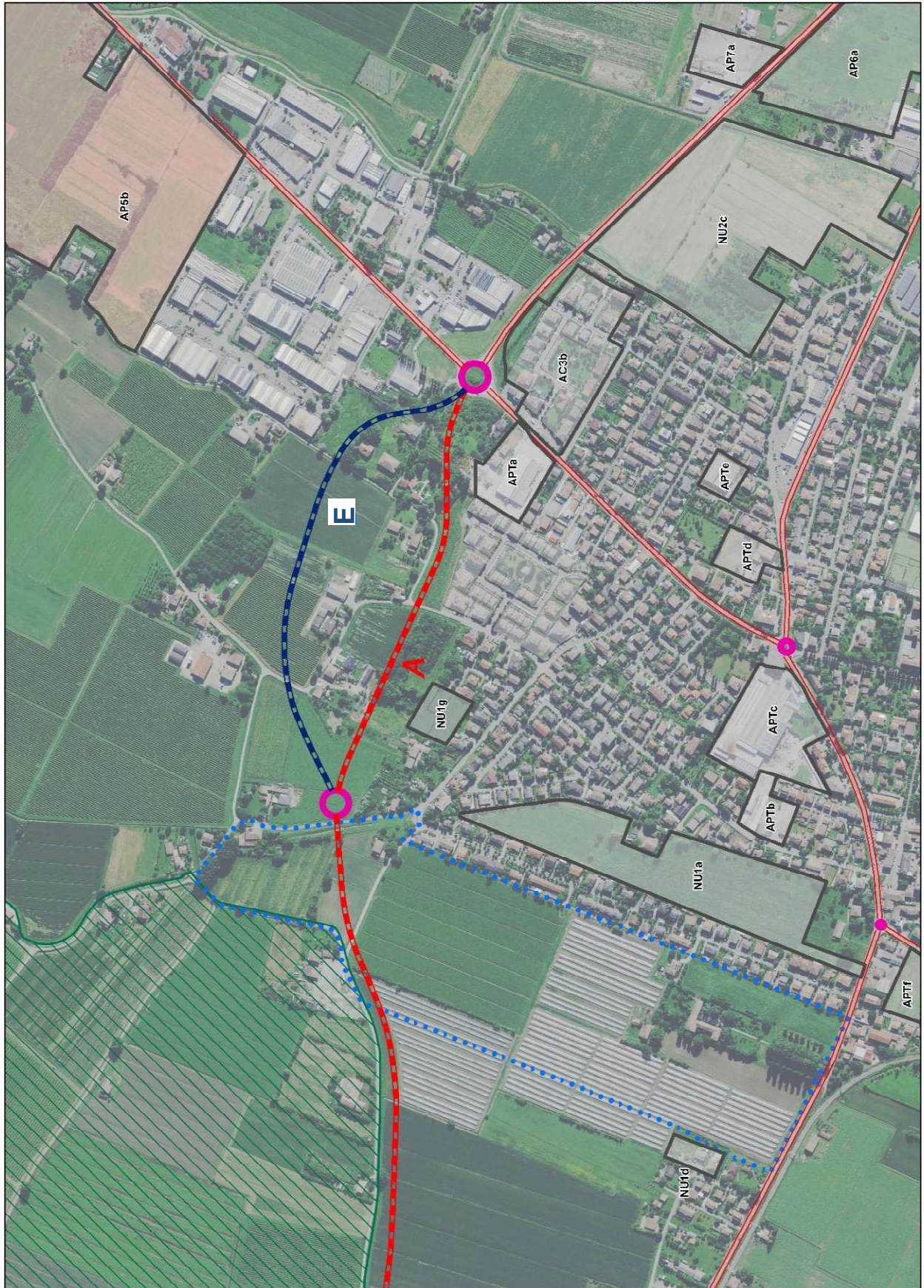
**Allegato 1.3 - 2. Aerofotogrammetrico zona Nord Novellara fine 1900**



**Allegato 1.3 - 3. Tracciati alternativi 2022 su stato di fatto dell'edificazione agli inizi del 2000**

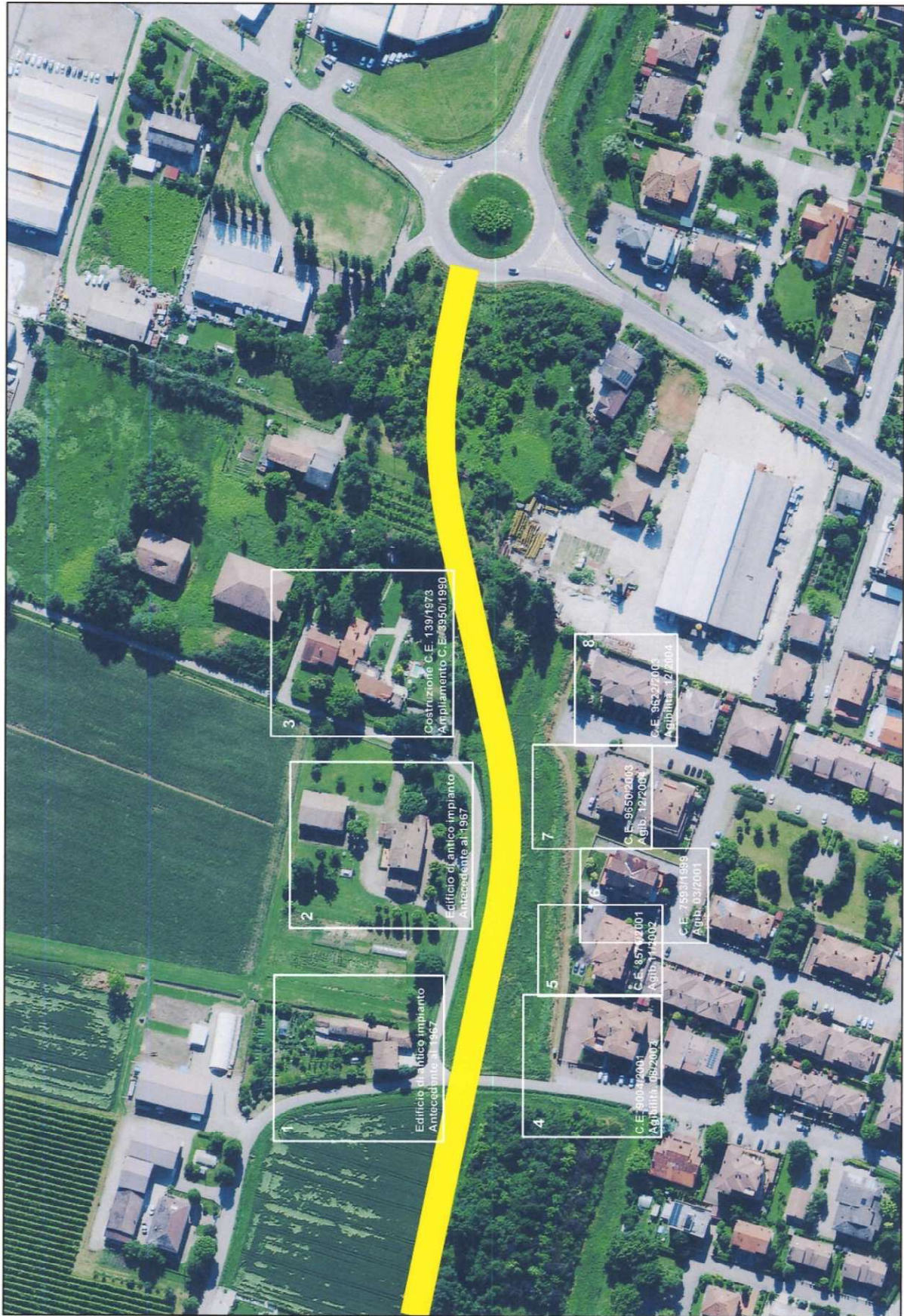


**Allegato 1.3 - 4. Tracciati alternativi 2022 A e E su base CTR**



**Allegato 1.3 - 5. Tracciati alternativi 2022 A e E su base aerofotogrammetrica**





**Allegato 1.3 - 7. Particolare tracciato di PSC su aerofotogrammetrico**

## **2 – CONTENUTI TECNICI DELLA VARIANTE AL PSC E AL RUE PER LA RIPROGRAMMAZIONE DELLA TANGENZIALE NORD A NOVELLARA**

L'esigenza della riprogrammazione e ripianificazione della "Tangenziale nord di Novellara", come evidenziata e richiesta dalla sentenza del Consiglio di Stato n. 5919/2019 richiede di essere attuata mediante lo strumento dell'"accordo di programma in variante" ai piani urbanistici vigenti ai sensi dell'art. 60 della L.R. 24/2017.

Pertanto è necessario evidenziare, relativamente alla strumentazione urbanistica vigente PSC, RUE, quali siano gli elaborati tecnici di detti piani che devono essere adeguati al progetto infrastrutturale oggetto di approvazione in sede di Accordo di Programma.

Valutati i tracciati alternativi possibili al 2022, ed espone le ragioni che portano l'Amministrazione comunale a confermare il varco infrastrutturale per la tangenziale nord previsto nel PSC e nel RUE vigenti, si illustrano nel presente paragrafo, le modifiche, pianificatorie e normative, che devono essere apportate alla vigente strumentazione urbanistica per conformarla al progetto di cui all'Accordo di programma.

### **2.1 – Modifiche cartografiche al PSC**

Gli elaborati cartografici di progetto del PSC vigente aggiornati con la 2^ variante adottata con D.C. n° 68 del 06/12/2017, approvata con D.C. n° 64 del 11/12/2018, rappresentano gli elementi di pianificazione strategica sulle tavole PS1 ed in particolare il corridoio infrastrutturale per il tratto di tangenziale nord non ancora in esercizio dalla rotatoria 4 alla rotatoria 2, sulla tavola PS1c in scala 1:5000 relativa al capoluogo.

In tale elaborato il corridoio infrastrutturale è configurato dai seguenti elementi di piano:

- Viabilità di progetto rappresentata dalla sede stradale e relativa rotatoria ancora da realizzare retinate con colore arancione (art. 53);
- Zona FRA, con retino a righe trasversali nere sovrapposto agli ambiti agricoli, che individua, relativamente al sistema delle infrastrutture per la mobilità, le fasce di rispetto e ambientazione delle principali infrastrutture esistenti e di progetto visualizzate di norma su entrambi i lati della strada con profondità di m 50, tranne che: per il tratto di attraversamento della zona IS (insediamenti storici non urbani del Casino di Sotto e del Mulino di Sotto); la zona ZAC "sub - ambiti agricoli periurbani; gli ambiti APTa; NU2c; AP6a regolamentati con specifiche schede norma;
- Per il tratto di attraversamento del centro urbano, dalla rotatoria 3 su via Valle, alla rotatoria 2 sulla SP 5 e oltre fino a via Vespucci ed il cavo Linarola, le aree comprese nella fascia di ambientazione vengono rappresentate nel sistema delle attrezzature collettive con la dicitura "zona DTC, attrezzature per servizi di rilievo comunale" (art.



51) zona che, per la fascia compresa tra la strada ed il limite di arretramento della edificazione riportato sulla Tav PS3c “carta dei rispetti e dei limiti alla edificazione” in scala 1:5000, si sovrappone alla zona FRA “Fasce di Rispetto e Ambientazione delle principali infrastrutture esistenti e di progetto” (art. 53).

- Per quanto evidenziato al punto precedente, la rappresentazione nella cartografia di PSC del corridoio infrastrutturale sembra avere elementi di discontinuità e di incertezza normativa dovuti principalmente al fatto che i limiti di arretramento della edificazione dalle strade esistenti e di progetto sono visualizzati solo sulla tav PS3c del PSC nella quale le fasce di rispetto e ambientazione delle principali infrastrutture esistenti e di progetto (art. 53) sono interrotte in corrispondenza di parti di territorio rurale, del territorio urbanizzato e del territorio urbanizzabile, proprio in corrispondenza della tangenziale nord, nel tratto che va dal Mulino di Sotto alla rotatoria 1 sulla provinciale 30 per Campagnola.
- Analogamente, in corrispondenza della tangenziale nord e per il medesimo tratto di viabilità, sono interrotte, nella tavola PS2c, le fasce verdi di ambientazione (art. 53 delle norme di PSC)

L'ambito di applicazione delle disposizioni di cui all'art. 53 delle norme di PSC, che obbligano alla realizzazione degli interventi di mitigazione degli impatti, di corretto inserimento paesaggistico - ambientale delle infrastrutture viabilistiche nel contesto urbano e rurale ed impongono contestualmente limiti agli interventi di nuova edificazione e trasformazione, è sempre, come minimo, definito dalla fascia che intercorre tra arteria stradale e linea di rispetto stradale o limite minimo di arretramento della edificazione visualizzato sulle tavole PS3 del PSC “carta dei rispetti e dei limiti all'edificazione.

Detto ambito si sovrappone pertanto a tutte le zone di PSC nel rispetto del criterio di salvaguardia che fa salva l'applicazione della norma più restrittiva.

Per i motivi e le considerazioni espresse e per eliminare alcune incertezze interpretative della norma, che potrebbero insorgere, specialmente per quanto concerne le porzioni di zona DTC - attrezzature e spazi collettivi (art. 51) e degli ambiti edificati ed edificabili che vengono interessati sia dalla fascia di rispetto e ambientazione delle principali infrastrutture esistenti e di progetto sia dalla equivalente “fascia verde di ambientazione” che dovrebbero sempre determinarsi per effetto della linea di rispetto stradale riportata sulle tavole PS3, appare necessario apportare le modifiche alle tavole di PSC vigenti di seguito descritte, relativamente soltanto alle aree laterali a sud e nord al tracciato di tangenziale nord riprogrammato che va dalla rotatoria 3 alla rotatoria 2.

- A. Riposizionamento del tratto di tangenziale nord compreso tra le rotatorie n° 4 e n° 2 (esistenti rispettivamente al termine nord della direttrice Novellara - Bagnolo e alla

intersezione della tangenziale con la SP 5 via Cristoforo Colombo in conformità al progetto definitivo del 2° stralcio con il quale sono state recepite, per la parte già attuata tra rotonda 4 e rotonda 3, le prescrizioni d'intervento della competente soprintendenza sul cono visivo nell'ambito della zona di tutela indiretta tra Casino di Sotto e Mulino di Sotto di cui al D.M. 1945 18/06/2009.

B. Conseguentemente allo spostamento verso est della rotonda n° 3, prevista poco oltre l'intersezione della nuova tangenziale con il canale dei mulini e via Valle, si ridisegna la zona FRA, fasce di rispetto e ambientazione delle principali infrastrutture esistenti e di progetto come in dettaglio evidenziato negli allegati cartografici e si evidenziano, con specifica retinatura riportata in legenda della tavola PS1c in scala 1:5000, le aree di "verde pubblico di ambientazione stradale" previste sul lato sud e sul lato nord della tangenziale riprogrammata, tra rotonda 3 e rotonda 2, ciò al fine di rendere chiaro, con opportune integrazioni alle norme di PSC e RUE più oltre descritte nel successivo paragrafo 2.3 quanto di seguito riportato alle lettere a) e b):

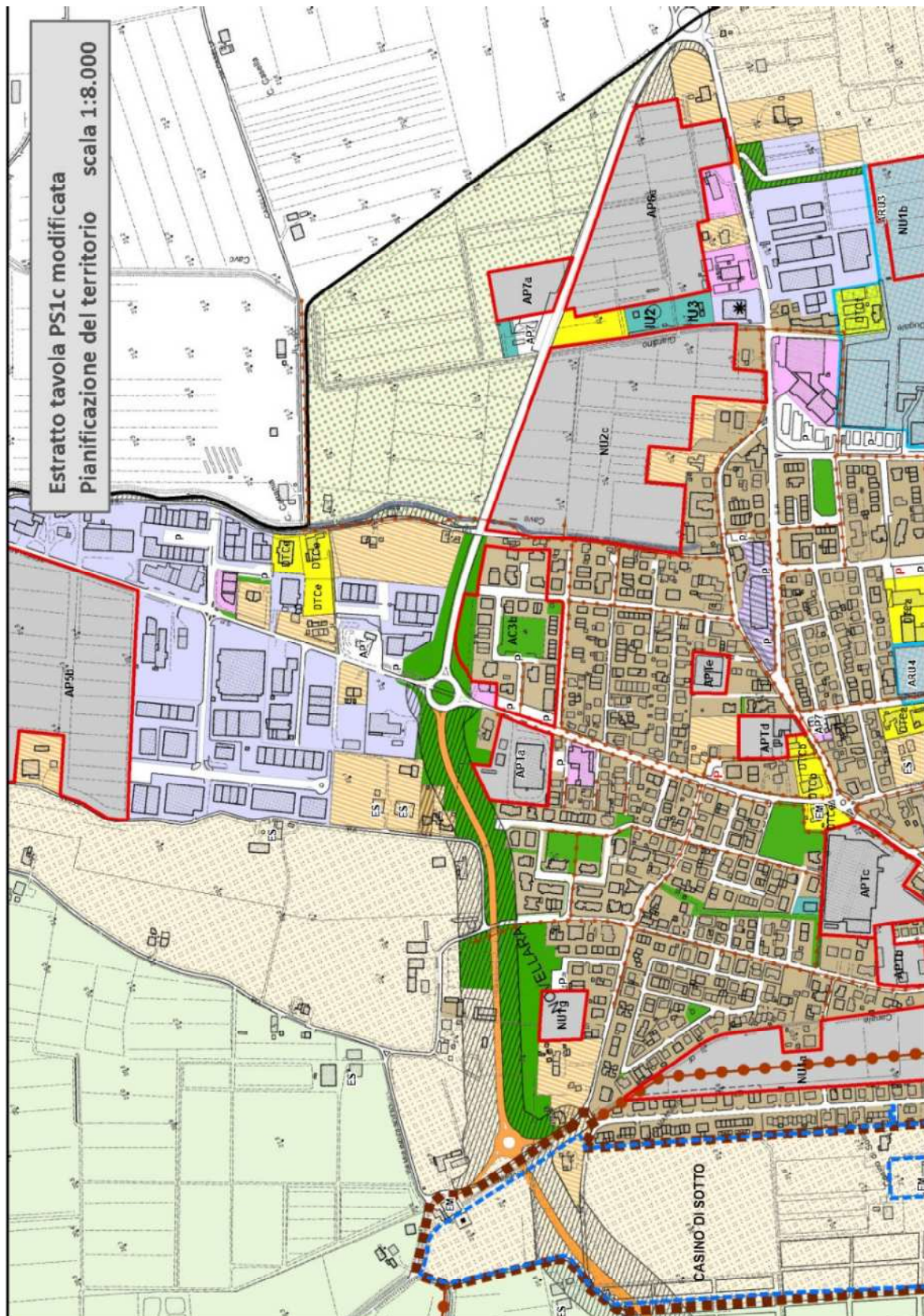
- a) Le aree di verde pubblico comprese nella fascia "FRA" di ambientazione stradale tra la rotonda 3 e la rotonda 2, per le parti comprese tra il ciglio stradale e la linea di rispetto stradale, non possono essere conteggiate tra gli standard minimi di verde pubblico richiesti per gli ambiti residenziali e produttivi di trasformazione e nuovo insediamento ma devono essere riservate alle strategie e agli obiettivi di piano riportati all'art. 53 delle norme di PSC;
- b) Dette aree potranno integrarsi funzionalmente e visivamente sotto il profilo paesaggistico con le aree a parco pubblico o a verde privato da tutelare degli ambiti AC4 confinanti, fermo restando che esse, indipendentemente dall'attuazione dell'ambito APTa andranno sistemate a fascia di rispetto, ambientazione e mitigazione degli impatti alla messa in esercizio della tangenziale completata in conformità alle determinazioni assunte dal Comune in sede di approvazione dei progetti esecutivi della strada e delle opere di mitigazione ambientale e per il più corretto inserimento paesaggistico dell'arteria stradale nel contesto urbanizzato ed urbanizzabile e nel territorio rurale attraversato.
- c) In particolare in corrispondenza del settore nord dell'ambito APTa il cui perimetro di comparto nel PSC vigente lambisce il ciglio sud della tangenziale in progetto si riduce il perimetro dell'ambito produttivo da trasformare e si riclassificano a zona FRA e verde pubblico le aree del comparto vigente che devono essere sistemate a fascia di rispetto ed ambientazione delle principali infrastrutture esistenti e di progetto e a verde pubblico di mitigazione degli impatti. Conseguentemente a tale modifica cartografica si corregge la scheda d'ambito come in dettaglio riportato nella scheda norma modificata con la variante di riprogrammazione.

C. In relazione alle modifiche cartografiche di cui alle precedenti lettere A e B si correggono le tavole PS2C “carta delle tutele ambientali storico - culturali e dei vincoli sovraordinati” in scala 1:5000 e PS3c “carta dei rispetti e dei limiti all’edificazione” pure in scala 1:5000 ed entrambe concernenti l’ambito urbano e rurale che comprende il capoluogo.

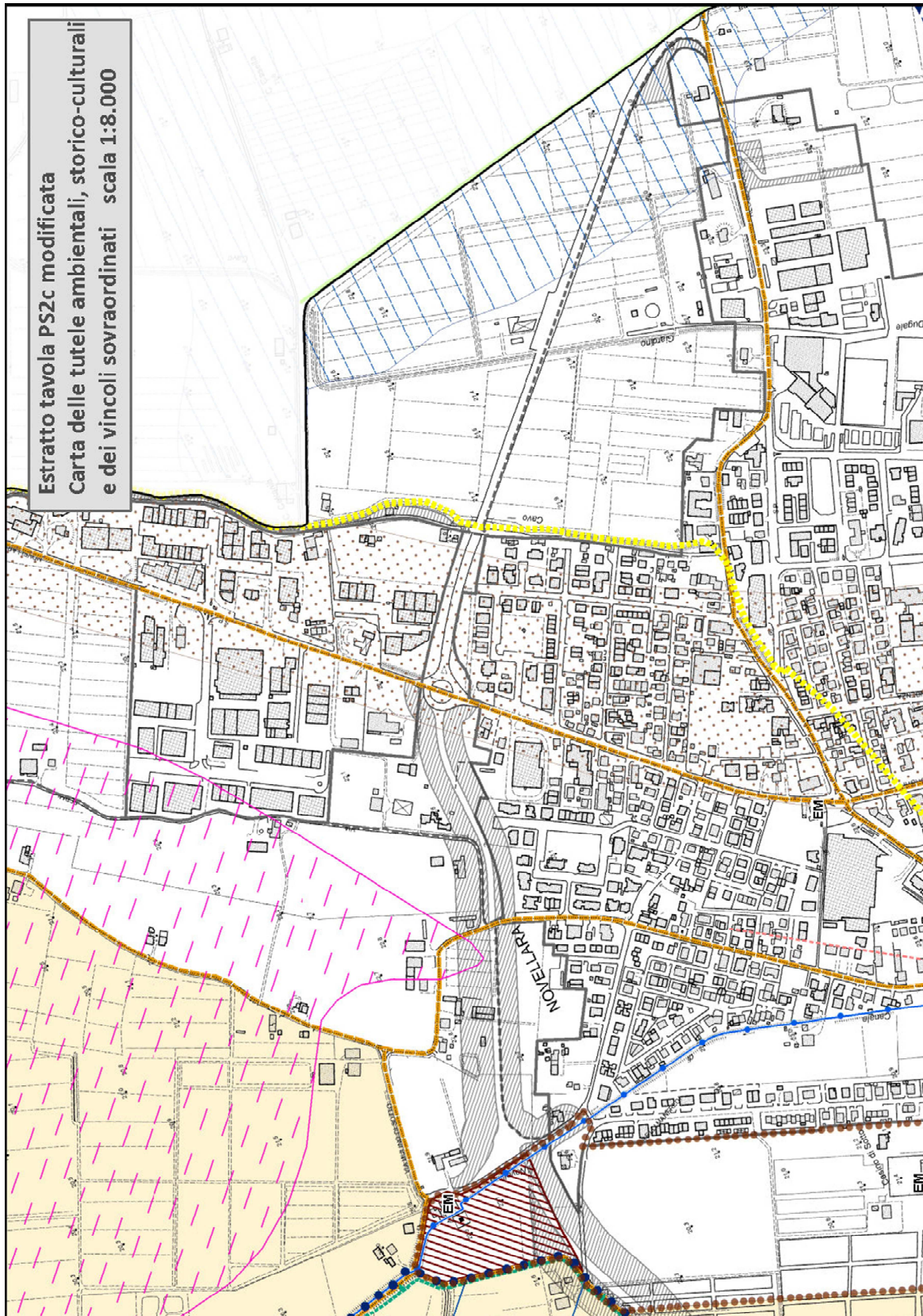
Le modifiche cartografiche descritte ed i riflessi sull’apparato normativo che esse comportano, non incidono sul dimensionamento residenziale e produttivo del PSC vigente e non comportano riduzioni apprezzabili sulle dotazioni territoriali del medesimo PSC che restano sostanzialmente inalterate e superiori ai minimi richiesti dalla legislazione urbanistica vigente pur dovendosi rilevare una ridotta presenza di parchi urbani e di quartiere (90.000 mq circa) e una più marcata incidenza delle aree standard per attrezzature scolastiche e di interesse comune e degli impianti sportivi e ricreativi ricompresi per la maggior parte negli ambiti ARU3, ARU4 e DTCf nel settore orientale del capoluogo

Si allegano di seguito:

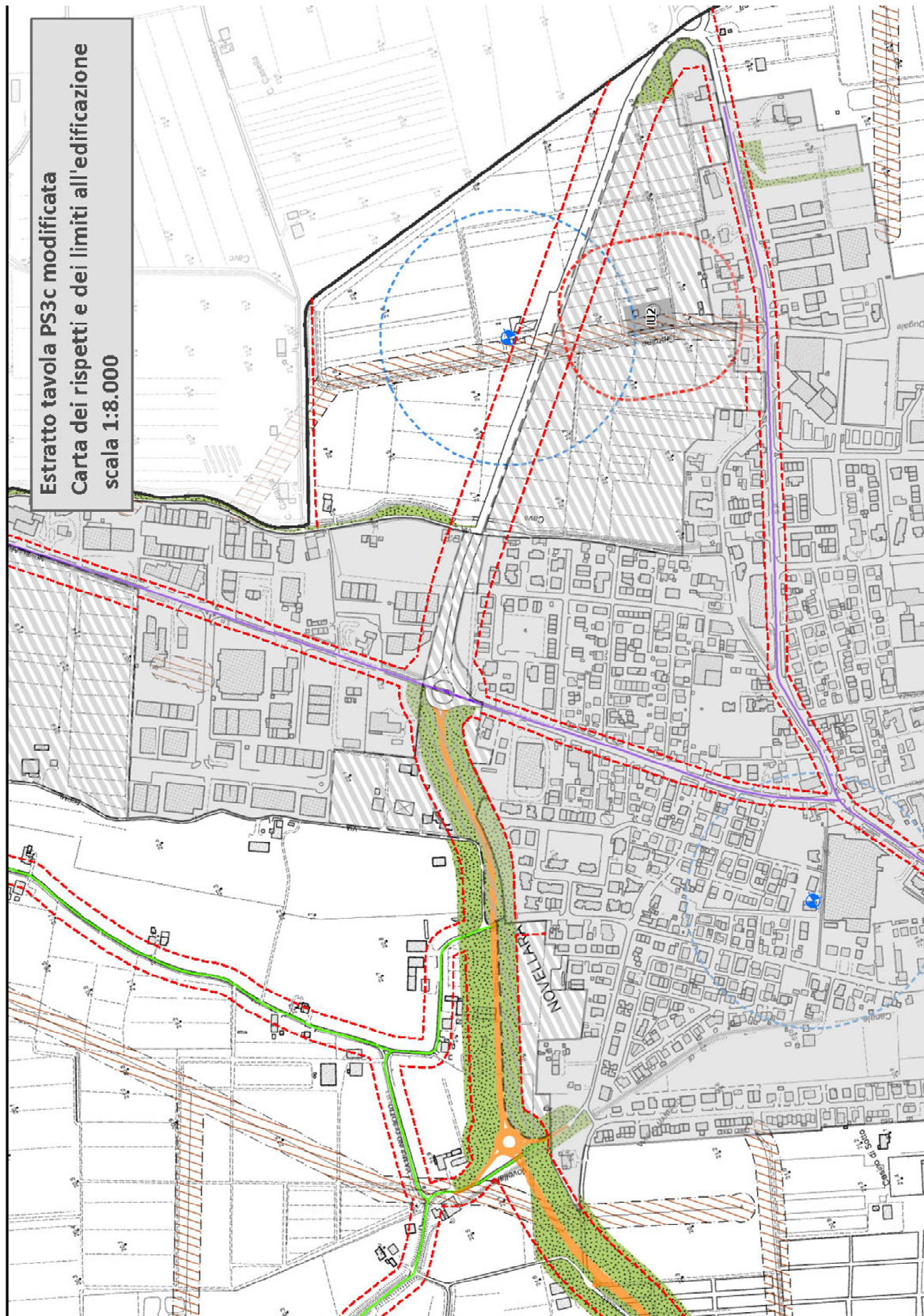
- gli estratti cartografici delle tavole di PSC modificate (Tav. PS1C; Tav. PS2C; Tav. PS3C)
- la tavola di Sintesi del Progetto Urbano



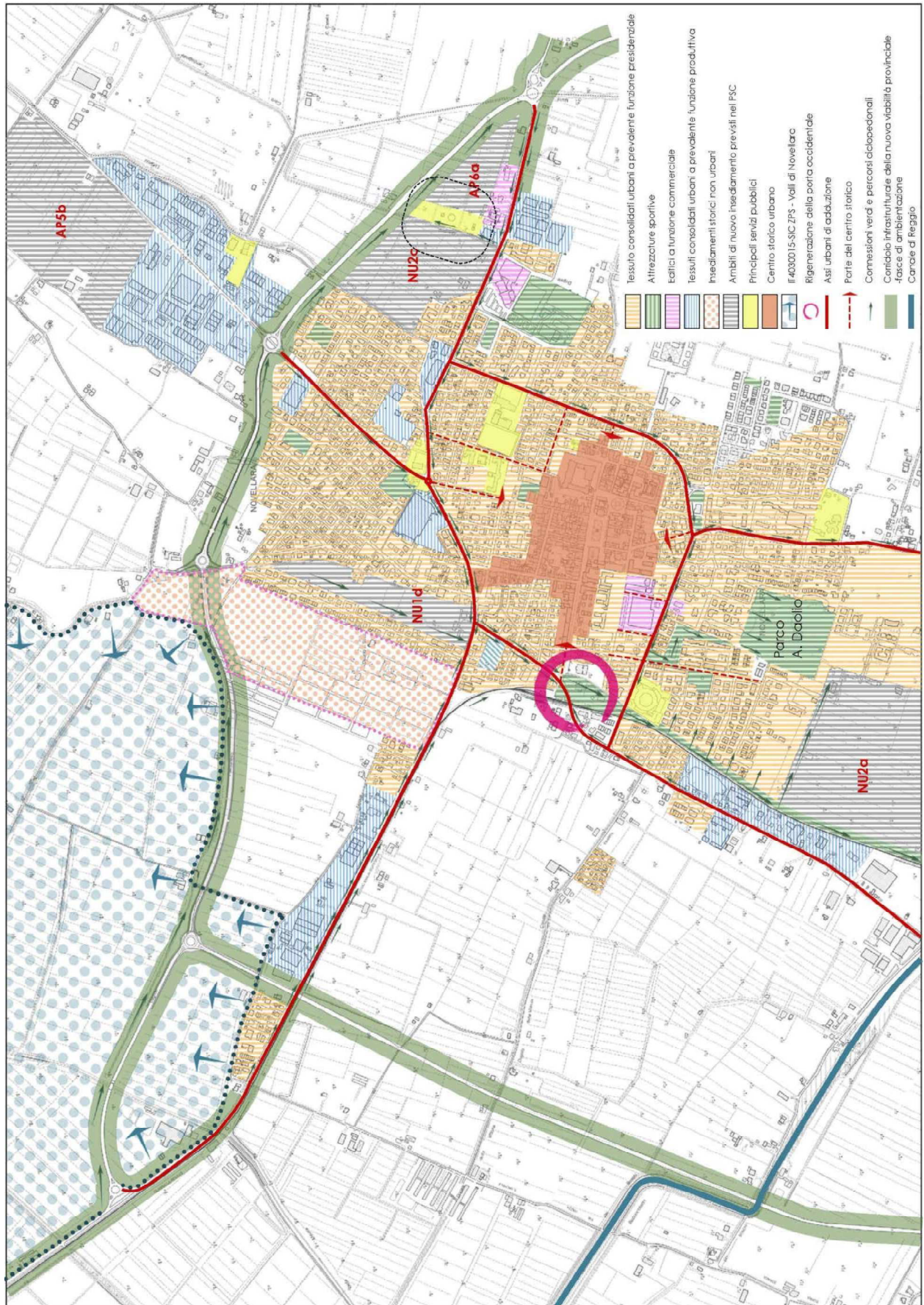
**Allegato 2.1 - 1 Estratto tavola PS1c “Pianificazione del Territorio” modificata**



**Allegato 2.1 - 2 Estratto tavola PS2c “Carta delle tutele ambientali, storico culturali e dei vincoli sovraordinati” modificata**



**Allegato 2.1 - 3 Estratto tavola PS3c “Carta dei rispetti e dei limiti all’edificazione” modificata**



**Allegato 2.1 - 4 Tavola di sintesi del progetto urbano**

## **2.2 – Modifiche cartografiche al RUE**

Le modifiche cartografiche al RUE discendono da quelle illustrate al punto precedente con riferimento specifico alla tavola PS1c del PSC ed interessano esclusivamente la tavola RUE 4c in scala 1:5000 - pianificazione del territorio, la quale, secondo il quadro d'unione corrisponde esattamente ai limiti della tavola PS1c capoluogo e territori agricoli contermini.

Le modifiche vengono riportate sugli elaborati cartografiche del RUE vigente nella stesura approvata con "variante 2" adottata con D.C. n° 68 del 06/12/2017 ed approvata contestualmente con la variante 2 di PSC con D.C. n° 64 del 11/12/2018.

Si evidenzia che, rispetto al corridoio infrastrutturale per la localizzazione della tangenziale nord, determinato nel PSC da sede stradale di progetto, zona FRA, zona DTC attrezzature per servizi di rilievo comunale (art. 51), nel RUE il medesimo corridoio infrastrutturale è determinato:

- Dalla zona FRA - fasce di rispetto ed ambientazione delle principali infrastrutture esistenti e di progetto (art. 10.2.7) che si sovrappongono agli ambiti del territorio rurale attraversato col medesimo disegno di PSC;
- Dalla zona DTCf - spazi aperti attrezzati a verde per il gioco, il tempo libero e per le attività sportive di rilievo comunale (art. 8.8.1) zona che nel tratto ovest - est va da via Valle a via Vespucci presenta il medesimo disegno di PSC al quale però si sovrappone, come del resto accade per le restanti principali infrastrutture stradali esistenti e di progetto, la linea a tratteggio di rispetto "stradale" con il rimando all'art. 8.8.2 del RUE a titolo "impianti ed attrezzature tecnologiche e relative fasce di rispetto". Detto articolo in realtà rinvia ad una serie di impianti ed attrezzature tecnologiche tra le quali non sembrano rientrare le infrastrutture viabilistiche e le relative fasce di rispetto e ambientazione regolamentate invece al successivo articolo di RUE 8.9.1 a titolo "infrastrutture stradali e relative fasce di rispetto".

Per quanto sopra evidenziato, le modifiche alla cartografia di progetto del RUE e relativa legenda sono descrivibili come segue:

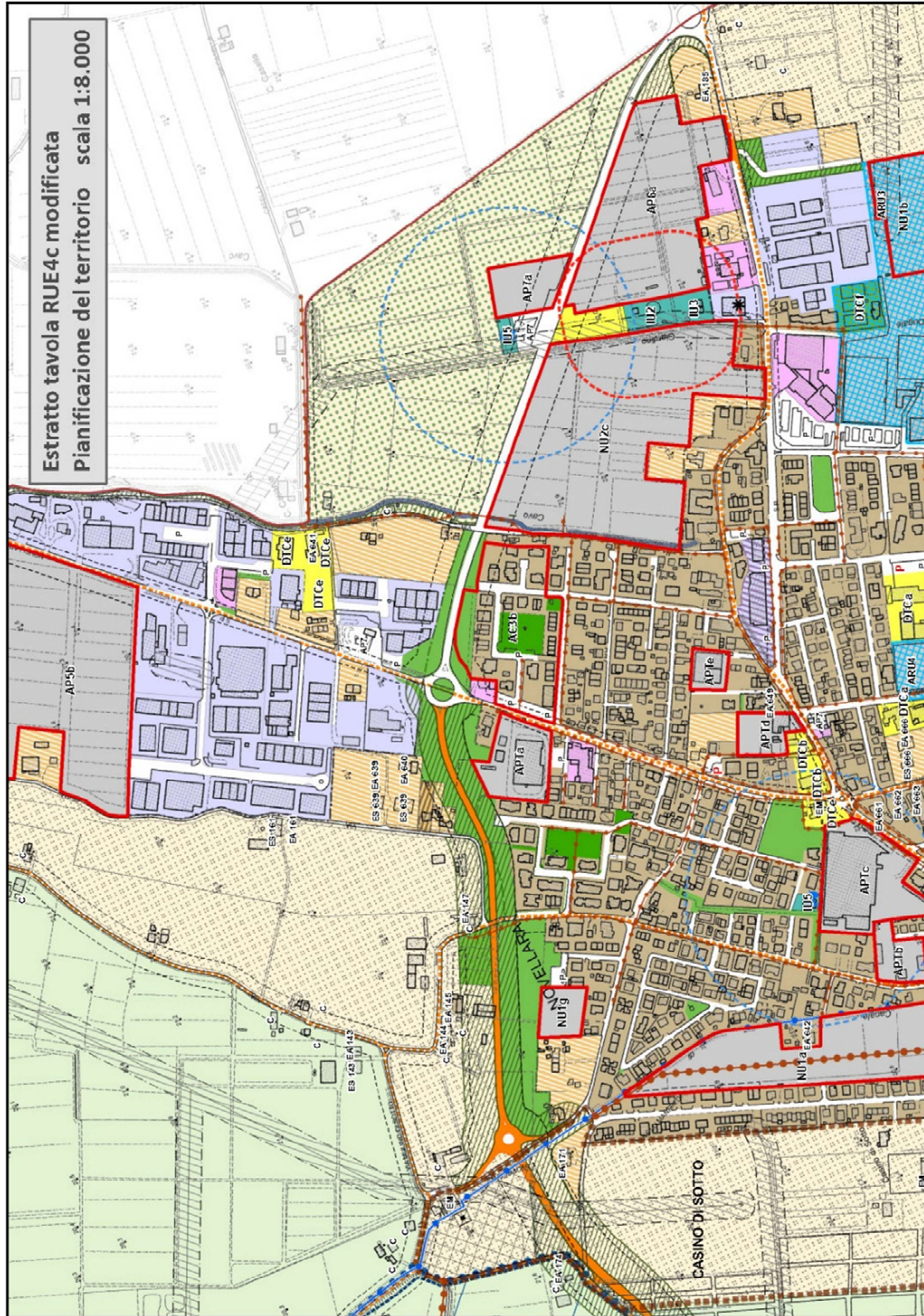
- A. Riposizionamento nella tavola RUE 4C in scala 1:5000 del tratto di tangenziale nord compreso tra la rotatoria 4 ad ovest e la rotatoria 2 ad est, tratto coincidente di fatto con il progetto definitivo del 2° stralcio attuativo, come già evidenziato nella tavola PS1c sempre in scala 1:5000;
- B. Conseguentemente alla riprogrammazione del tracciato di progetto ed in particolare allo spostamento verso est della rotatoria 3 riposizionata in territorio rurale poco oltre l'attraversamento di via Valle, si adeguano le linee di rispetto stradale osservando sempre almeno i minimi previsti dal nuovo codice della strada per le strade extraurbane di categoria "C", che, per la zona DTCf, e per l'ambito APTa,, determinano la fascia di



rispetto nella quale si applicano le disposizioni riportate all'art. 8.9.1 del RUE a titolo "infrastrutture stradali e relative fasce di rispetto e all'art. 10.2.7 a titolo "fasce di ambientazione e mitigazione delle infrastrutture di mobilità" (FRA) con le specifiche limitazioni d'intervento riportate nel successivo paragrafo 2.3.

- C. Adeguamento della legenda della Tav. RUE 4C, alla ridefinizione delle fasce di rispetto e ambientazione della tangenziale nord nel tratto compreso, da ovest ad est, dalla rotatoria 4 alla rotatoria 2 già esistenti.

Come già evidenziato per le varianti specifiche al PSC anche le varianti specifiche al RUE descritte alle precedenti lettere A, B, C, non incidono sul dimensionamento di piano e non comportano riduzioni apprezzabili alle quantità di dotazioni territoriali e di aree per gli standard residenziali urbani.



**Allegato 2.2 - 1 Estratto tavola RUE4c “Pianificazione del territorio” modificata**

## 2.3 – Modifiche alle norme di PSC e RUE

Le modifiche cartografiche descritte nei precedenti paragrafi 2.1 e 2.2 con le quali si introduce la zona “FRA” di cui all’art. 53 di PSC e all’art. 10.2.7 di RUE e cioè le “fasce di rispetto e ambientazione delle principali infrastrutture esistenti e di progetto” quando si sovrappongono, rispettivamente, alla zona DTC di PSC (attrezzature e servizi di rilievo comunale - art. 51), alla zona DTCf di RUE (spazi aperti attrezzati a verde per il gioco, il tempo libero e per le attività sportive di rilievo comunale - art. 8.8.1), richiedono le seguenti integrazioni alle legende delle tavole di pianificazione del territorio e alle norme tecniche di attuazione del PSC e RUE vigenti.

- a) Nella legenda della tavola PS1c nella simbologia con la quale si individua la zona “FRA” si inserisce, con riferimento sempre all’art. 53, la simbologia relativa agli ambiti di sovrapposizione tra zona DTCe “fasce di rispetto e ambientazione delle principali infrastrutture esistenti e di progetto” ciò al fine di rendere graficamente evidenti le aree, che ai sensi dell’art. 53 delle norme di PSC, devono essere riservate a spazi pubblici da cedere al Comune e nelle quali realizzare soltanto interventi per infrastrutture viabilistiche e relative opere di mitigazione degli impatti e di corretto inserimento paesaggistico ambientale delle medesime infrastrutture viabilistiche esistenti e di progetto relative alla tangenziale nord a Novellara.
- b) Nella legenda della tavola RUE 4C per i medesimi motivi e con le stesse finalità illustrate alla precedente lettera a), si riporta la simbologia con la quale, ad integrazione della zona “FRA” si individuano le aree che devono essere cedute al Comune per la realizzazione degli interventi di mitigazione degli impatti e di corretto inserimento paesaggistico - ambientale delle medesime infrastrutture ma che non possono essere quantificate tra gli standard di verde pubblico da riservare a parchi urbani e di quartiere;
- c) Nelle norme di PSC nell’art. 53 a titolo “infrastrutture stradali e relative fasce di rispetto” si integra il comma 5 - prescrizioni particolari - con quanto segue <<le aree di “verde pubblico di ambientazione stradale” individuate lungo il tracciato della tangenziale nord, tra la rotatoria 3 e la rotatoria 2, vanno cedute al Comune, e non possono essere conteggiate tra gli standard minimi di verde pubblico richiesti per gli ambiti residenziali e produttivi di trasformazione e di nuovo insediamento ma devono essere riservate alle strategie ed obiettivi di cui al comma 1 del presente articolo; dette aree potranno integrarsi funzionalmente e visivamente sotto il profilo paesaggistico con le aree a parco pubblico o a verde privato da tutelare degli ambiti AC4 confinanti fermo restando che esse, indipendentemente dall’attuazione dell’ambito APTa andranno sistemate a fascia di rispetto, ambientazione e mitigazione degli impatti alla messa in esercizio della tangenziale completata e ciò in conformità alle determinazioni assunte dal

Comune in sede di approvazione del progetto esecutivo della strada>>.

- d) Nelle norme di attuazione del RUE nell'art. 10.2.7 a titolo "fasce di rispetto e ambientazione delle principali infrastrutture esistenti e di progetto" dopo il comma 2 si inserisce il nuovo comma 3 - prescrizioni particolari - avente i medesimi contenuti riportati alla precedente lettera c).
- e) In conseguenza alla correzione del perimetro dell'ambito APTa, la cui superficie territoriale viene ridotta per escludere la fascia di rispetto ed ambientazione stradale che deve essere realizzata indipendentemente dall'attuazione delle trasformazioni programmate nel PSC per detto ambito edificato, si corregge la scheda allegata alle norme di PSC.

Si allegano i testi completi dell'art. 53 delle norme di PSC, e dell'art. 10.2.7 delle norme di RUE modificati ed integrati con le prescrizioni particolari soprariportate evidenziate con caratteri di scrittura in rosso nonché la scheda norma dell'ambito APTa nella quale si modificano in riduzione i dati quantitativi in proporzione alla riduzione del perimetro dell'ambito operata con la variante al PSC e si prescrive che i capannoni esistenti essendo immersi in un contesto a prevalente funzione residenziale sono da convertire a residenza e ad usi commerciali – direzionali – artigianali compatibili con le abitazioni circostanti e con la prevista realizzazione della tangenziale nord.

**Allegato 2.3 - 1 NTA del PSC art. 53 “Infrastrutture stradali e relative fasce di rispetto” modificato****“ART. 53 - INFRASTRUTTURE STRADALI E RELATIVE FASCE DI RISPETTO****1. Definizione, strategie ed obiettivi**

Corrispondono alle parti del territorio comunale che, nello stato di fatto e nelle previsioni del PSC, sono destinate al sistema stradale pubblico riservato alla circolazione delle persone e delle merci e alle relative fasce di rispetto ed ambientazione.

Per le infrastrutture stradali il PSC persegue strategie di miglioramento del sistema di mobilità e di trasporto su gomma ed il potenziamento delle relazioni con i territori contermini ed in particolare con l'Autostrada del Brennero, con il Capoluogo di Provincia, con l'Autostrada del Sole e la Stazione Medio Padana dell'Alta Velocità, con la fascia costiera del PO ed il Porto di Pieve Saliceto, attraverso obiettivi di razionalizzazione e messa in sicurezza dei tracciati stradali esistenti, di realizzazione dei tracciati di Variante disegnati nel PSC, di miglioramento e manutenzione della viabilità urbana e in territorio rurale, di formazione di fasce verdi di mitigazione degli impatti, di risanamento delle situazioni di superamento dei limiti di legge per quanto concerne il clima acustico e l'inquinamento atmosferico nel rispetto della vigente legislazione in materia ed in particolare del Piano di zonizzazione acustica del territorio.

**2. Modalità di attuazione**

Il PSC si attua:

- a) Per intervento diretto sulla base dei progetti predisposti dalla Pubblica Amministrazione ed eventuale verifica o studio di sostenibilità ambientale in tutti i casi relativi ad opere stradali e/o interventi di mitigazione degli impatti non direttamente connessi a trasformazioni edilizie del territorio per fini edificatori privati;
- b) Per intervento diretto convenzionato o intervento preventivo (PUA), secondo le disposizioni del RUE o del POC, in tutti i casi di opere stradali ed interventi di mitigazione degli impatti sia connessi ad attività di trasformazione edilizia del territorio per fini edificatori urbani o agricoli, sia conseguenti ad accordo con i privati ai sensi dell'art. 18 della Lg. Rg. 20/2000 anche se non connessi ad edificazione urbana o agricola (ad esempio per la realizzazione di strade poderali o interpoderali);

**3. Interventi, funzioni ed usi ammessi**

Sono ammessi tutti gli interventi edificatori e di sistemazione del suolo atti a consentire la manutenzione, la razionalizzazione, la nuova realizzazione delle strade, dei nodi stradali, delle infrastrutture tecnologiche necessarie al corretto esplicarsi della circolazione veicolare e pedonale, le attrezzature connesse alla mobilità, strutture di servizio alla mobilità e dalla sosta delle linee del trasporto pubblico (fermate, pensiline e segnaletica), le opere di compensazione e mitigazione ambientale, quelle necessarie alla più corretta ambientazione paesaggistica, nonché la

manutenzione e la nuova realizzazione degli impianti tecnologici a rete previa autorizzazione degli uffici competenti in relazione alle diverse categorie di strade e nel rispetto della normativa vigente in materia. Le fasce di rispetto delle infrastrutture stradali sono destinate alla tutela delle strade, al loro ampliamento, alla realizzazione di nuove strade, alla realizzazione di percorsi pedonali e ciclabili, di attrezzature connesse alla viabilità, alle piantumazioni e sistemazioni a verde, alla messa in opera di barriere antirumore o di elementi di arredo urbano, nonché alla protezione della sede stradale nei riguardi della edificazione e viceversa.

Nelle fasce di rispetto stradale, in conformità alle disposizioni del PSC e del RUE, possono essere autorizzati impianti per la distribuzione carburanti (Art. 35 delle presenti norme) anche se non individuati nella cartografia di PSC ed interventi di recupero del patrimonio edilizio esistente che in ogni caso non devono ridurre la distanza dell'edificio esistente rispetto al ciglio stradale, così come può esercitarsi la normale pratica agricola fino alla realizzazione degli interventi attuativi della viabilità e delle opere connesse.

#### 4. Parametri urbanistici ed edilizi e limiti di arretramento della edificazione

Sono quelli discendenti dai progetti d'intervento diretto o preventivo regolarmente autorizzati dalla Pubblica Amministrazione nelle forme di legge. Il PSC, in conformità ai disposti di cui all'articolo 3 del D.M. 1/4/1968 N. 1404, del D.L. 30.4.1992 N. 285 (Nuovo Codice della Strada), del D.P.R. 16.12.1992 N. 495 e s.m.i., classifica le strade secondo le categorie evidenziate nella Tavola PS3, alle quali si applicano i limiti minimi di arretramento sotto evidenziati con le specificazioni, eventualmente più restrittive, contenute nelle normative relative agli ambiti, zone ed aree del PSC, nel RUE, nel POC, ovvero nel Regolamento di attuazione del Nuovo Codice della Strada:

- a) Strade extraurbane secondarie esistenti di interesse provinciale (SP. 3 – 4 – 5 – 30 – 42 – 68 – 81) - categoria "C" - limite di arretramento della edificazione minimo = 30 mt. Fuori dai centri abitati; limiti di arretramento grafici e norme di RUE entro i centri abitati;
- b) strade extraurbane secondarie di progetto di interesse provinciale (VAR. SP. 3 – 4 - 2) - categoria "C" - limite di arretramento della edificazione minimo = 40 mt. Fuori dai centri abitati; limiti di arretramento grafici e norme di RUE entro i centri abitati;
- c) strade urbane ed extraurbane esistenti di interesse comunale (Strade comunali) - categoria "F" - limite di arretramento della edificazione minimo = 20 mt. Fuori dai centri abitati; limiti di arretramento grafici e norme di RUE entro i centri abitati;
- d) strade urbane ed extraurbane di progetto di interesse comunale (Strade comunali) - categoria "F" - limite di arretramento della edificazione minimo = 20 mt. Fuori dai centri abitati; limiti di arretramento grafici e norme di RUE entro i centri abitati;
- e) strade extraurbane esistenti di interesse comunale (Strade vicinali) - categoria "F" - limite di arretramento della edificazione minimo = 10 mt. Fuori dai centri abitati; limiti di arretramento grafici e norme di RUE entro i centri abitati;
- f) altre strade extraurbane esistenti di servizio ai lotti edificati - categoria "F" - limite di arretramento

della edificazione minimo = 10 mt. e/o norme di RUE;

- g) strade urbane esistenti e di progetto di servizio ai lotti - categoria "F" - limite di arretramento della edificazione minimo = 5 mt. e/o norme di RUE.

#### 5. Prescrizioni particolari

Le indicazioni relative alla viabilità di progetto riportate sulla cartografia di PSC hanno valore schematico ed indicativo e ~~andranno precisate in sede di redazione dei progetti esecutivi come tali verranno precisate, anche a fini localizzativi, a seguito dell'approvazione del progetto definitivo.~~ Resta fermo che, una volta definito il tracciato viabilistico con le relative opere di intersezione stradale, di ambientazione paesaggistica, di mitigazione degli impatti, ecc., devono intendersi automaticamente riposizionati, senza che ciò costituisca variante al PSC, i limiti di arretramento della edificazione secondo i minimi evidenziati al precedente comma 4.

In caso di modifica della categoria di strada assegnata dal presente PSC devono intendersi automaticamente applicati, senza che ciò costituisca variante al PSC, i limiti di arretramento della edificazione relativi alla nuova categoria secondo i minimi evidenziati al precedente comma 4.

~~Le aree di "verde pubblico di ambientazione stradale" individuate lungo il tracciato della tangenziale nord, tra la rotatoria 3 e la rotatoria 2, devono essere cedute al Comune, non possono essere conteggiate tra gli standard minimi di verde pubblico richiesti per gli ambiti residenziali e produttivi di trasformazione e di nuovo insediamento, ma devono essere riservate alle strategie ed obiettivi di cui al comma 1 del presente articolo; dette aree potranno integrarsi funzionalmente e visivamente sotto il profilo paesaggistico con le aree a parco pubblico o a verde privato da tutelare degli ambiti AC4 confinanti fermo restando che esse, indipendentemente dall'attuazione dell'ambito APTa andranno sistemate a fascia di rispetto, ambientazione e mitigazione degli impatti alla messa in esercizio della tangenziale completata e ciò in conformità alle determinazioni assunte dal Comune in sede di approvazione del progetto esecutivo della strada.~~

**Allegato 2.3 - 2 Scheda norma dell'ambito APTa modificata con la variante**

<b>APT<sub>a</sub></b>	<b>AMBITO PRODUTTIVO/COMMERCIALE/DIREZIONALE DA TRASFORMARE - CAPOLUOGO -</b>	<b>13</b>
<b>DATI DI P.S.C. – R.U.E.</b>		
<b>Localizzazione</b>	Settore centro settentrionale del Capoluogo a sud della viabilità provinciale di progetto "Variante Nord"	
<b>Superficie territoriale</b>	ST = circa 11.995 mq.	
<b>Superficie fondiaria max</b>	SF = 50% della ST	
<b>UT max</b>	UT = 0,40 mq/mq	
<b>SC costruibile max</b>	11.995 x 0,40 = mq 4.798 dei quali almeno 2.255 mq a residenza e il rimanente a commerciale/direzionale/artigianale compatibile con la residenza	
<b>N° indicativo Alloggi</b>	23 alloggi (con 100 mq/all.)	
<b>N° Abitanti teorici</b>	61 abitanti teorici (con 37 mq SC/ab)	
<b>Tipologie edilizie ipotizzate</b>	Edifici condominiali e specialistici per usi commerciali/direzionali/artigianali compatibili con la residenza	
<b>H max</b>	ml. 10.50	
<b>Funzioni ammesse</b>	L'ambito è destinato ad usi preventivamente residenziali (la percentuale dovrà essere superiore al 50%) e attività commerciali/direzionali/artigianali compatibili con la residenza.	
<b>Aree a verde pubblico</b>	Da definirsi in sede di POC/PUA	
<b>Caratteri morfologici e funzionali</b>	Ambito edificato intercluso nel territorio urbanizzato del settore settentrionale del Capoluogo, interessato da un paleovalveo principale equiparabile ai Dossi storici di rilievo provinciale, ed attualmente occupato dal capannone e dai servizi annessi all'industria "Cemar", che ha cessato l'attività ed è stata successivamente sostituita da una nuova azienda (Edilborgonovi) che ha continuato la stessa produzione di solai in laterizio per cui l'area produttiva ed il capannone esistente, essendo immersi in un contesto a prevalente funzione residenziale, sono da convertire a residenza e ad usi commerciali – direzionali – artigianali compatibili con le abitazioni circostanti e con la prevista realizzazione della tangenziale nord.	

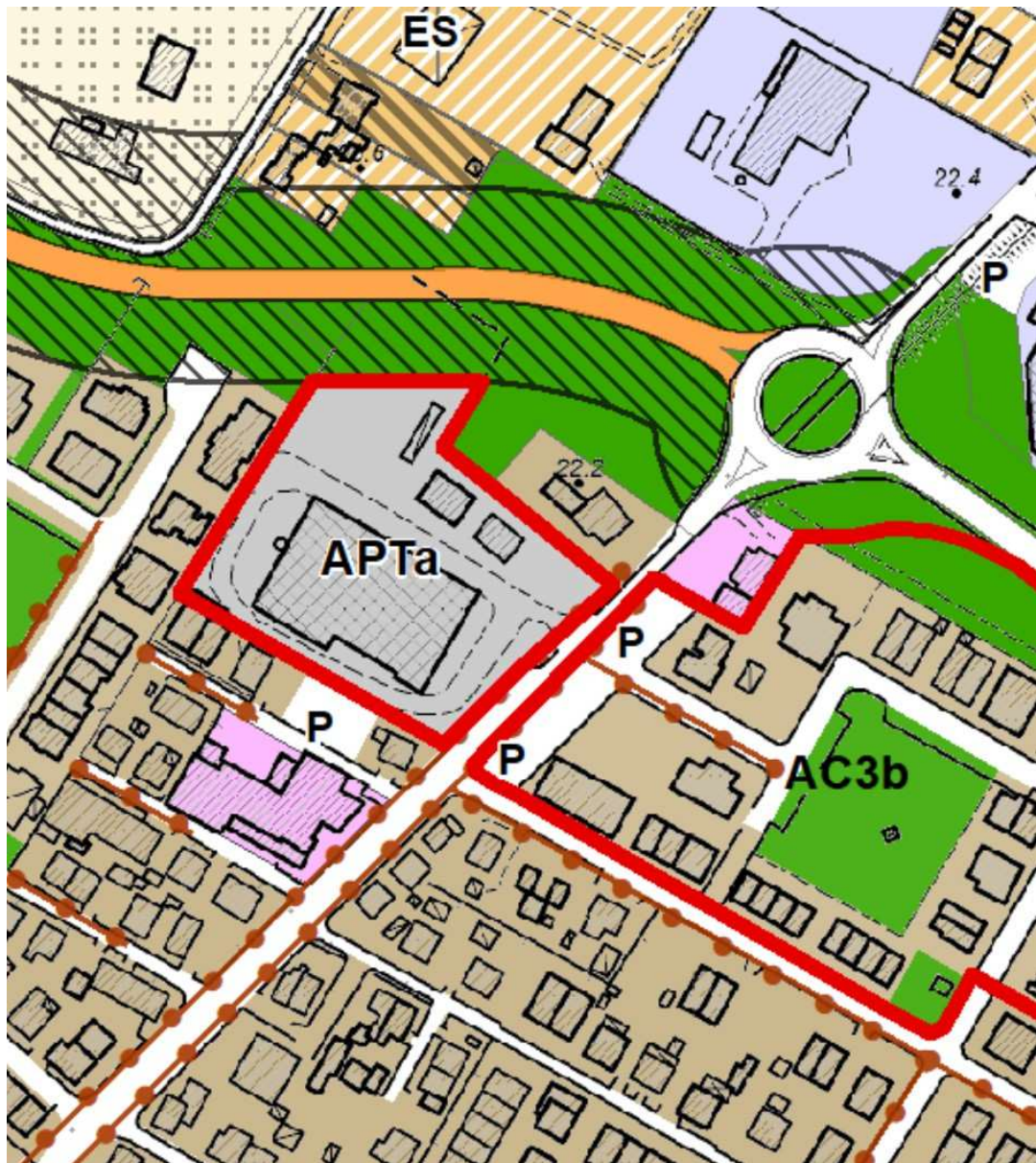


<b>Limiti e condizioni di fattibilità</b>	<p>L'urbanizzazione dell'area è attivabile allo scopo di riqualificare l'ambiente urbano tramite la demolizione del capannone artigianale esistente e la ricostruzione di edifici progettati tenendo conto della vicinanza della viabilità provinciale di progetto e della necessità di garantire il rispetto dei limiti di esposizione al rumore richiesti dalla vigente legislazione e dal piano di zonizzazione acustica.</p> <p>L'intervento è attuabile tramite PUA di iniziativa pubblica o privata, previo inserimento nel POC e cessione gratuita al Comune delle aree a destinazione pubblica del comparto, secondo quantità da precisare in sede di stipula della convenzione attuativa del PUA.</p> <p>In sede di PUA dovrà essere previsto un adeguato sistema di protezione idraulica del terreno e andranno recepite le indicazioni operative contenute nelle schede di sostenibilità ecologico – ambientale, nella relazione di fattibilità geologica e nel Piano di zonizzazione acustica comunale. Analogamente andranno risolti, in accordo con Comune, Bonifiche, ARPA e AUSL, i problemi di raccolta e smaltimento dei reflui e di depurazione delle fonti inquinanti, nonché i problemi di laminazione delle piogge critiche in rapporto allo stato di fatto delle reti tecnologiche e delle destinazioni d'uso prevalenti del contesto edificato circostante.</p>
<b>Obiettivi e indirizzi per la progettazione planivolumetrica</b>	<p>L'assetto urbanistico di comparto dovrà essere definito in sede di POC attraverso la predisposizione di un progetto unitario per la realizzazione di edifici con tipologia mista residenziale - commerciale, e il reperimento di aree a verde pubblico e dei parcheggi pubblici secondo le quantità minime previste nel RUE nel rispetto dei minimi di legge (Art.A24 dell'allegato alla Lg.Rg.20/2000). Nella realizzazione delle opere di urbanizzazione andrà incentivato l'uso di materiali alternativi, purché non inquinanti, così come nelle costruzioni andranno utilizzati materiali e tecnologie improntate al contenimento degli impatti e al risparmio energetico.</p>
<b>Dotazioni territoriali e prestazioni di qualità richieste</b>	<p>Realizzazione del sistema di accessibilità carrabile e ciclo-pedonale che dovrà essere adeguatamente connesso alle aree pubbliche esistenti limitrofe al comparto; di parcheggi pubblici; delle reti tecnologiche richieste dalla L.U.; di reti di fognatura separate e messa in atto di sistemi di depurazione dei reflui in conformità ai pareri ARPA e AUSL; delle necessarie opere di mitigazione degli impatti che saranno generati dalla viabilità provinciale di progetto</p> <p>Nelle aree a verde del comparto dovranno essere piantumate alberature d'alto fusto di specie autoctona, disposte a filare o a formare siepi schermanti nella misura di 1 pianta con H min. di 3 ml. ogni 250 MQ di St e di arbusti con H min. di 0,50 ml. nella misura di almeno 60 arbusti/Ha. Tutte le strade dovranno avere sezione <math>\geq 6.50</math> m più percorsi pedonali ed aiuole alberate su entrambi i lati. Massimizzazione degli spazi permeabili (non meno del 30% della SF) da sistemare a verde alberato profondo.</p>
<b>Interventi ammessi prima dell'inserimento nel POC</b>	<p>Manutenzione ordinaria e straordinaria e ristrutturazione senza cambio d'uso dei fabbricati esistenti; manutenzione delle aree libere. Realizzazione di reti tecnologiche, verde pubblico, strade e parcheggi, pedonali e piste ciclabili per pubblica utilità.</p>

**APT<sub>a</sub>**

Comune di Novellara  
Estratto di Piano Strutturale Comunale  
Tav. PS1c – Fuori Scala

**13**



**Allegato 2.3 - 3 NTA del RUE art. 10.2.7 “Fasce di ambientazione e mitigazione delle infrastrutture di mobilità (FRA)” modificato**

1. Gli ambiti individuati in cartografia con la sigla FRA, sono aree previste vicino alle infrastrutture viarie con funzioni di protezione ambientale, il cui scopo preminente è quello di mitigazione del microclima urbano e di abbattimento degli inquinanti (polveri e rumore). Per la loro sistemazione deve quindi essere effettuata un'attenta distribuzione dei volumi degli elementi vegetali da utilizzare, privilegiando i gruppi arbustivi ed arborei rispetto alle semplici aree a prato. In questo modo si potrà realizzare un'elevata presenza di biomassa vegetale che, oltre ad esercitare effetti significativi su microclima ed inquinamenti, porterà ad aumentare la biodiversità, con la formazione di strutture adatte per l'insediamento di diverse specie vegetali selvatiche.

Caratteristiche tipologiche e criteri di intervento:

- Dimensioni: quelle indicate nella cartografia del PSC e del RUE da precisare in sede di POC;
  - Copertura del suolo: aree boscate con radure e macchie arbustive;
  - La possibilità di accedere a queste aree deve essere valutata caso per caso tenendo conto che la fruizione diretta non è la funzione principale di queste aree;
  - Sono da evitare zone pavimentate impermeabili; gli eventuali percorsi devono avere preferibilmente pavimentazioni permeabili, od essere realizzati in terra battuta;
  - La dotazione di attrezzature ed impianti deve essere limitata a quelli utilizzati per favorire la crescita della vegetazione: impianti di irrigazione «a perdere», pacciamatura, eventuali drenaggi; eventualmente si potranno avere impianti di illuminazione lungo i sentieri e percorsi;
  - Vegetazione: tipologie e dimensioni d'impianto, disegno e scelta delle specie, secondo le tecniche della forestazione naturalistica, utilizzando esclusivamente piante autoctone ed impianti di semplice gestione;
  - Disegno: il progetto delle aree a verde protettivo deve essere realizzato favorendone l'inserimento paesaggistico generale, puntando a temperare le esigenze di gestione meccanizzata con la maggiore «naturalità» possibile.
2. Il recupero ed il cambio d'uso degli edifici esistenti nelle FRA è condizionato alla messa in atto delle indispensabili misure di mitigazione degli impatti acustici ed atmosferici ed è regolamentato nelle normative d'ambito relative alle infrastrutture per la mobilità.
  3. **Le aree di “verde pubblico di ambientazione stradale” individuate lungo il tracciato della**

tangenziale nord, tra la rotatoria 3 e la rotatoria 2, devono essere cedute al Comune, non possono essere conteggiate tra gli standard minimi di verde pubblico richiesti per gli ambiti residenziali e produttivi di trasformazione e di nuovo insediamento ma devono essere riservati alle strategie ed obiettivi di cui al comma 1 del presente articolo; dette aree potranno integrarsi funzionalmente e visivamente sotto il profilo paesaggistico con le aree a parco pubblico o a verde privato da tutelare degli ambiti AC4 confinanti fermo restando che esse, indipendentemente dall'attuazione dell'ambito APTa andranno sistemate a fascia di rispetto, ambientazione e mitigazione degli impatti alla messa in esercizio della tangenziale completata e ciò in conformità alle determinazioni assunte dal Comune in sede di approvazione del progetto esecutivo della strada.

## DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA STATO DI FATTO



Punti di ripresa



1



2



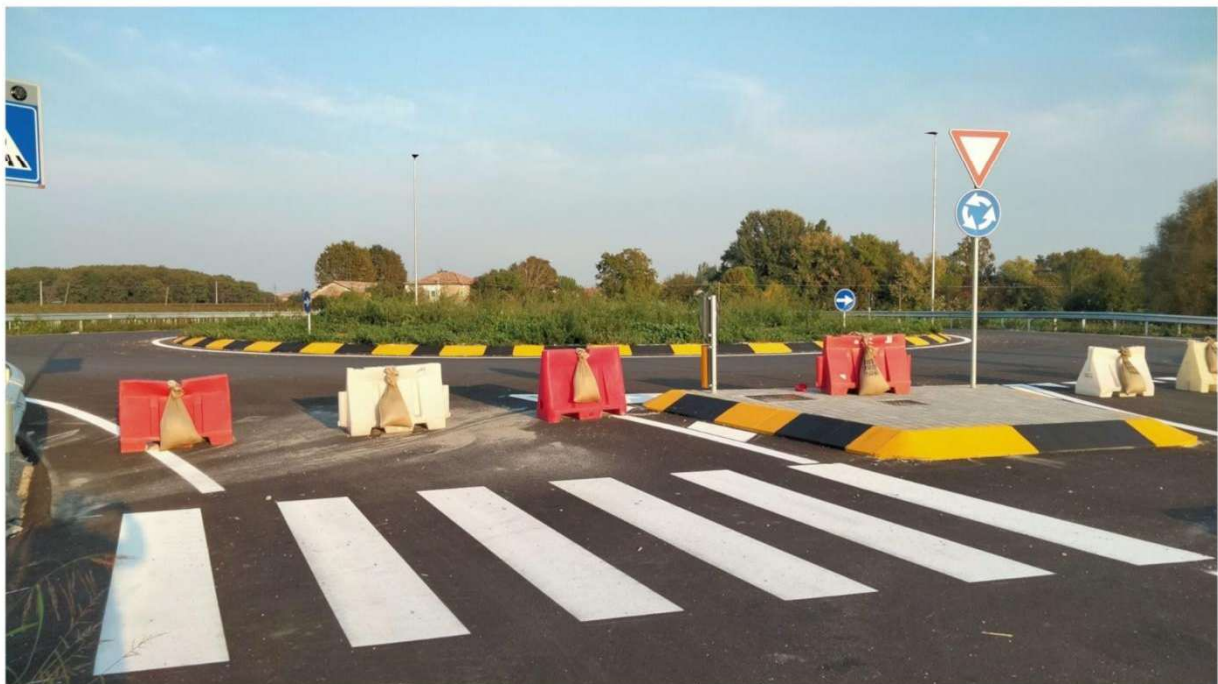
3



4



5



6





7



8



9

### **3 – IL CONTESTO PIANIFICATORIO DELL'ACCORDO DI PROGRAMMA AVENTE AD OGGETTO IL COMPLETAMENTO DELLA TANGENZIALE NORD DI NOVELLARA**

#### **▪ 3.1 – ATTI E STRUMENTI TERRITORIALI ED URBANISTICI CON PREVISIONI RIGUARDANTI L'INFRASTRUTTURA VIARIA**

Come più estesamente evidenziato nei precedenti punti 1 e 2 della presente relazione l'amministrazione comunale di Novellara in Provincia di Reggio Emilia, da più di 20 anni attraverso gli atti di pianificazione del proprio territorio ha manifestato la volontà di mettere in esercizio con carattere di funzionalità una nuova infrastruttura viabilistica strategica per il miglioramento del sistema di mobilità provinciale nord – sud ed est – ovest della cui necessità, indifferibilità ed urgenza peraltro anche gli amministratori pubblici regionali, provinciali e comunali che si sono succeduti nel tempo hanno dato testimonianza attraverso gli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica adottati ed approvati a partire: dal Piano Territoriale Regionale (PTR) del 1990; dal Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT) del 1998; dal Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), tanto nella versione degli anni 1990, quanto in quella del 2010 e della sua variante del 2018; dal PSC e RUE elaborati in forma associata dai Comuni di Campagnola e Novellara agli inizi del 2000.

Nonostante le scelte pianificatorie richiamate per i diversi livelli istituzionali si deve constatare che a distanza di più di 15 anni, dal 27/04/2006, data di approvazione del primo “*stralcio di POC finalizzato alla realizzazione di nuove infrastrutture per la mobilità*” con il quale, tramite delibera consiliare n° 31, il Comune di Novellara si prefiggeva di avviare l'attuazione di un nuovo asse viabilistico lineare sulla direttrice est - ovest: Carpi - Novellara - Guastalla di circonvallazione degli insediamenti a prevalente funzione residenziale del capoluogo, la Tangenziale Nord non risulta ancora completata.

Per tale motivo il traffico stradale, leggero e pesante, sulla direttrice est - ovest soprarichiamata, censito nell'ordine di 12.671 transiti medi giornalieri con 763 mezzi pesanti, continua ad attraversare il centro urbano in ambiti consolidati residenziali e ciò nonostante siano in esercizio dal 2009 il tratto SP 30 - SP 5 ad est e, dal 2014, l'asse nord - sud: Novellara - Bagnolo - Reggio realizzato in variante alla SP 3.

Il mancato completamento dell'opera viaria è stato per buona parte dovuto a contenziosi giurisdizionali, insorti successivamente al 2006, che hanno avuto ad oggetto i diversi “*POC stralcio*” attuativi. Tali circostanze hanno indotto l'Amministrazione comunale a decidere di completare l'opera attraverso la suddivisione in due lotti dello 2° stralcio mancante.

Invero, dopo l'intervenuto annullamento da parte del Consiglio di Stato (sentenza n. 5919/2019) delle deliberazioni del Consiglio comunale di Novellara n. 87 dell'11 dicembre 2014 e n. 26 del 29 aprile 2015 di adozione a approvazione del P.O.C. stralcio Tangenziale

riguardante il 2° stralcio funzionale, con Deliberazioni del Consiglio Comunale n° 12 del 28/02/2018 (di adozione) e n° 43 del 05/09/2018 è stato perfezionato il POC stralcio riguardante il solo lotto 1, anch'esso oggetto di ricorso giurisdizionale innanzi al Giudice Amministrativo che ne ha però rilevato la piena legittimità (sentenza del TAR Emilia Romagna, Parma, 27.04.2021, n. 102 confermata dalla sentenza del Consiglio di Stato, Sez. IV, 05.04.2022, n. 2520).

La realizzazione di detto lotto è stata ultimata con certificato di fine lavori 20/07/2022.

Con riferimento ad esso va ricordato che il relativo progetto definitivo approvato con Decreto del Presidente della Provincia di Reggio Emilia n° 343 del 28/12/2018 che ha recepito le prescrizioni d'intervento contenute nel Decreto della Direzione Regionale per i beni culturali e paesaggistici dell'Emilia Romagna n° 1945 del 18/06/2009 che ha consentito di superare la precedente imposizione di realizzare con soluzione interrata il tratto interferente con il cosiddetto "cono visivo" costituito dalle emergenze storiche del Casino di Sotto e del Mulino di Sotto e dalle aree contermini oggetto di vincolo di tutela indiretta ai sensi dell'art. 45 del D.Lgs 42/2004.

La medesima Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per le Province di Bologna, Modena e Reggio Emilia con nota del 28/01/2013, a firma del Responsabile del Procedimento Arch. Andrea Capelli e della Soprintendente Arch. Paola Grifoni, ha trasmesso al Comune di Novellara, che lo ha registrato al protocollo generale con il n° 0001623 del 28/01/2013, la propria valutazione di compatibilità della variante al progetto definitivo del secondo stralcio della tangenziale di Novellara interessato dal vincolo indiretto "area di rispetto al Casino di Sotto e Mulino di Sotto" con l'assetto tutelato.

In generale, relativamente al progetto del complessivo intervento infrastrutturale, va ricordato che il progetto preliminare della Tangenziale nord di Novellara, è stato oggetto di approvazione, per quanto di rispettivo interesse e competenza, da parte della Provincia di Reggio Emilia (con deliberazione di Giunta n. 277 del 21/10/2003), del Comune di Campagnola (con deliberazione di Giunta n. 73 del 05/09/2003) e del Comune di Novellara (con deliberazione di Giunta n. 83 del 28/10/2003).

Detto progetto preliminare è stato sottoposto, ai sensi e per gli effetti della L.R. 9/1999 e ss.mm.ii., alla prescritta procedura di verifica screening di competenza della Regione Emilia - Romagna che si è conclusa con l'esclusione dell'ulteriore procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) come da deliberazione della Giunta Regionale n. 2688 del 20/12/2004.

Il progetto definitivo dell'intera Tangenziale nord, è stato quindi approvato in linea tecnica dal Comune di Novellara con deliberazione di Giunta n. 77 del 13/07/2005, nonché dalla Provincia di Reggio Emilia con prescrizioni da assumere in sede di progettazione esecutiva (come da

comunicazione del 15/11/2005, Prot. 83813/15160, trasmessa al Comune di Novellara il 19/11/2005).

La suddivisione in tre stralci rappresentata schematicamente nella fig. 1 allegata in premessa risulta articolata ed approvata come di seguito riportato:

- **1° Stralcio:** va dalla rotatoria 1 alla rotatoria 2 ed è stato approvato dal Comune di Novellara con deliberazione di Giunta n. 66 del 19/06/2007 e dalla Provincia con determinazione dirigenziale n. 283 del 04/10/2007; è realizzato ed in esercizio dal 2009 ed è relativo al tratto che ha origine nel Comune di Campagnola in prossimità dello “svincolo Novellara - Campagnola - Carpi” e che termina con l’intersezione con la SP 5 per Reggiolo;
- **3° Stralcio:** approvato dal Comune di Novellara con deliberazione di Giunta n. 39 del 07/04/2009 e dalla Provincia con determinazione dirigenziale n. 479 del 18/06/2009, è realizzato e in esercizio dal 2014 ed è relativo al tratto compreso tra la SP 42 per Guastalla ed il ponte su Via Boschi e Canale Cartoccio;
- **2° Stralcio:** è suddiviso in due lotti di cui:
  - - il **1° lotto - Asse 3** già ultimato con certificato di ultimazione lavori emesso in data 20/07/2022 al netto del completamento di lavorazioni di piccola entità ordinati dalla direzione lavori ed il cui progetto esecutivo è stato approvato dal Comune di Novellara con DGC n.28 del 04/03/2020 e successivamente con Det. Dir. della Provincia di Reggio Emilia n. 212 del 30/03/2020. Detto lotto costituisce il proseguimento verso est del 3° stralcio, fin oltre l’intersezione con Via Valle, dove è stata collocata la rotatoria 3.
  - - il **2° lotto - Asse 2** di prosecuzione dalla rotatoria 3 alla rotatoria 2 esistente all’incrocio tra tangenziale nord e SP 5 per Reggiolo è invece oggetto del presente. Accordo di Programma in variante ex art. 60 della LR 24/2017 resosi necessario per conformarsi alla sopra richiamata sentenza del Consiglio di Stato n. 5919/2019 ed alla disciplina di cui alla L.R. n. 24/2017 (segnatamente art. 4).

Relativamente al progetto definitivo dell’intero 2° stralcio, va sottolineato che quanto ritenuto dalla Regione Emilia Romagna – con Delibera di Giunta n. 2688 in data 20.12.2004 a conclusione della procedura di screening VIA Giunta della Regione Emilia Romagna – in ordine alla non necessità di sottoporre il progetto a VIA il progetto, dopo aver trovato conferma da parte del competente Servizio di Valutazione Impatto e promozione sostenibilità Ambientale della stessa Regione, con nota prot. RER PG/2016/288634 del 21/04/2016 (acquisita agli atti del Comune di Novellara, al Prot. 8677 del 21/04/2016), ha ricevuto ulteriore riscontro nel parere reso in data 09/08/2022

dalla direzione generale cura del territorio e dell'ambiente della Regione Emilia Romagna – area valutazione impatto ambientale con cui è stato ribadito che *“la riapprovazione del progetto definitivo relativo al solo 2° stralcio ed ultimo lotto della tangenziale del comune di Novellara, non necessita di essere sottoposto ad ulteriore verifica di assoggettabilità a VIA (screening)”*.

Stante la volontà dell'amministrazione pubblica di completare il disegno della nuova viabilità provinciale programmato all'inizio del 2000, la suddivisione in due lotti (Asse 2 e Asse 3) del 2° stralcio dell'opera è conseguita dalla necessità di aggiornamento della disciplina urbanistica, all'intervenuto annullamento giurisdizionale del “POC stralcio Tangenziale” approvato dal Consiglio Comunale di Novellara con deliberazione n. 26 del 29/04/2015, conformandosi a quanto disposto dal Consiglio di Stato anche in ordine alle modalità di apposizione dei vincoli espropriativi e segnatamente alla ivi evidenziata *“possibilità di una nuova programmazione che assicuri il completamento delle opere”* e quindi ad *“una nuova pianificazione sulla base di quanto previsto al comma 3-ter dell'art. 13 della LR 37/2002”*.

Si provvede così ad una nuova programmazione/pianificazione attuativa dell'opera pubblica – più precisamente al completamento di un suo “stralcio funzionale” – che, per le ragioni di oggettivo interesse pubblico già evidenziate, si configura indefettibile per rispondere ad esigenze di mobilità e di tutela ambientale nonché di riqualificazione e riorganizzazione degli spazi urbani, della rete viaria comunale e della rete ciclopedonale. Si tratta più precisamente del completamento di una parte delle previsioni infrastrutturali del vigente PSC e, nello specifico, della parte relativa al tratto intercorrente fra la rotatoria 4 già realizzata ed in esercizio dal 2014 e la rotatoria 3.

Quest'ultima rotatoria nel progetto definitivo posto in attuazione, è collocata su terreni agricoli periurbani, esterni alla zona sottoposta a vincolo di tutela indiretta del “cono Visivo” Casino di Sotto, Mulino di Sotto. Detti terreni agricoli periurbani ricadono nella zona “FRA” - fasce di rispetto e ambientazione delle principali infrastrutture esistenti e di progetto (art. 53 delle norme di PSC e art. 8.2.2 delle norme di RUE) e perciò il progetto posto in attuazione era, ed è conforme, alle previsioni grafiche e normative della vigente strumentazione urbanistica comunale.

Da quanto fin qui esposto relativamente allo stato di attuazione del progetto della tangenziale nord al centro urbano di Novellara capoluogo e da quanto evidenziato e documentato nei paragrafi precedenti dalla presente relazione illustrativa emerge quanto segue:

- a) Il sistema di nuova viabilità di circonvallazione sulla direttrice est - ovest da Campagnola a Guastalla è sistema lineare con sviluppo di circa 3.927 metri (misurati su base cartografica CTR 1:5000 da centro di rotatoria a centro di rotatoria) così suddivisi:

- Da rotatoria 1 a rotatoria 2 - m 1.135 (28,9%) in esercizio;
  - Da rotatoria 2 a rotatoria 3 - m 723 (18,41%) ancora da attuare;
  - Da rotatoria 3 a rotatoria 4 - m 1.218 (31,01%) ultimata, da porre in esercizio;
  - Da rotatoria 4 a rotatoria 5 - m 851 (21,67%) in esercizio;
- b) Dalla “breve storia urbanistica e tracciati alternativi possibili” agli inizi degli anni ottanta del 1900, agli inizi del 2000, al 2022 (vedi capitolo 1 paragrafi 1.1; 1.2; 1.3 della presente relazione) è dimostrato che non esistono corridoi infrastrutturali per la tangenziale nord che siano più convenienti e sostenibili di quello riportato nel PSC e RUE vigenti, riprogrammato con lievi modifiche nella 3^ variante al PSC e RUE conseguente all'accordo di programma.
- c) Il lotto 1 – asse 3 del 2° stralcio, ultimato in data 20/07/2022 e per il quale sono in realizzazione le opere minori ordinate dalla direzione lavori, è stato realizzato sulla base di un progetto esecutivo conforme alle previsioni urbanistiche vigenti che ha recepito tutte le prescrizioni discendenti dall'apposizione del vincolo di tutela del cosiddetto “cono visivo” Casino di Sotto - Mulino di Sotto, progetto sul quale la competente Soprintendenza ha espresso parere di compatibilità con le zone tutelate ed il paesaggio.
- d) Per quanto sopra, poiché il completamento e la messa in esercizio della tangenziale nord e la sua integrazione funzionale nel nuovo sistema di viabilità provinciale nord - sud ed est - ovest di media pianura, richiede la rilocalizzazione dell'opera limitatamente al breve tratto di tangenziale finalizzato a congiungere la rotatoria 3 ultimata con la rotatoria 2 in esercizio dal 2009. Tale soluzione localizzativa a seguito dei doverosi approfondimenti tecnico-progettuali sopra evidenziati, non presenta soluzioni alternative migliorative sotto il profilo ambientale - paesaggistico e della sostenibilità economica . Il relativo tracciato, con evidenziazione del corridoio infrastrutturale e fasce verdi di ambientazione e mitigazione è riportato nelle allegate tavole di PSC e RUE che saranno modificate in conformità alle determinazioni conclusive dell'accordo di programma e allegate alla presente relazione illustrativa come parte integrante e sostanziale.

### **3.2 – RIPROGRAMMAZIONE TRAMITE “ACCORDO DI PROGRAMMA IN VARIANTE” ex ART. 60 LR 24/2017**

Il Comune di Novellara si è dotato di Piano Strutturale Comunale (PSC) e di Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE) in conformità ai disposti della L.R. 20/2000 elaborandoli in forma associata con il confinante Comune di Campagnola Emilia nei primi anni 2000.

Il PSC originario è stato approvato con D.C.C. n° 39 del 26/04/2004 ed è stato oggetto di variante generale (1^ variante) approvata con D.C.C. n° 39 del 14/05/2009.

Il RUE originario è stato approvato con D.C.C. n° 74 del 30/11/2004 ed anch'esso è stato modificato con una 1^ variante approvata con D.C.C. n° 40 del 14/05/2009 contestualmente alla prima variante del PSC.

Successivamente nel 2017 con D.C.C. n° 68 del 06/12/2017, è stata adottata la variante n° 2 al PSC e al RUE approvata con D.C.C. n° 64 del 11/12/2018 da considerare in questa sede strumentazione urbanistica vigente.

L'approvazione del progetto dell'opera pubblica mediante accordo di programma (ex art. 60 della legge regionale n. 24/2017 e ss.mm.ii.) comporta la variante automatica ai vigenti strumenti urbanistici, con apposizione del vincolo espropriativo ai sensi dell'art. 8, comma 2, della legge regionale n. 37/2002 e ss.mm.ii. e quindi con effetto localizzativo dell'opera cui consegue il doveroso adeguamento cartografico e normativo degli strumenti urbanistici vigenti.

La possibilità di addivenire ad una nuova pianificazione urbanistica con relativa programmazione attuativa, deve quindi tener conto:

- Della evidenziata ed oggettiva necessità di completare in tempi brevi la realizzazione della tangenziale nord per la quale manca unicamente il breve tratto costituito dall'ultimo lotto del 2° stralcio.
- Che la verifica di sostenibilità del tracciato e del corridoio infrastrutturale previsto per il 2° stralcio della tangenziale nord, ha dimostrato, dal punto di vista tecnico, che non esistono ad oggi soluzioni alternative, meno impattanti sul contesto attraversato e più convenienti sotto il profilo socio - economico;
- Che, per quanto riportato nella presente relazione illustrativa e per quanto previsto nel “progetto urbano” sotteso dal completamento della tangenziale nord (i cui documenti si intendono qui integralmente richiamati), la messa in esercizio con carattere di sistema e piena funzionalità della nuova viabilità provinciale di attraversamento del capoluogo comunale, oltre ad essere urgente ed indifferibile ai fini della completa attuazione di un'infrastruttura viaria considerata strategica dalla pianificazione territoriale ed urbanistica dei livelli di governo interessati (PRIT, PPR, PTCP e PSC; oltre all'Accordo di programma del 2003 tra Regione Emilia-Romagna, Provincia di Reggio Emilia e Comuni di Novellara e Campagnola ) e comunque per il miglioramento delle condizioni

di salubrità e vivibilità di larga parte dei tessuti urbani consolidati a prevalente destinazione residenziale, può innescare un più diffuso processo:

- Di miglioramento dell'assetto urbanistico ed edilizio delle parti di città ora attraversate dalla viabilità provinciale;
- Di implementazione del sistema dei percorsi ciclopedonali di connessione con il sistema dei servizi pubblici e con il territorio rurale di valore naturalistico, paesaggistico e di valore storico - culturale;
- Di rigenerazione urbana e di valorizzazione dalla porta occidentale della città oggi in condizioni particolarmente degradate, proprio per le interferenze disincentivanti dovute al traffico di attraversamento a poche decine di metri dal centro storico.

Tenuto conto di tutto quanto evidenziato, e stante la necessità di provvedere al completamento e alla messa in esercizio dell'intero tracciato della tangenziale nord, per il quale manca il tratto intermedio di connessione tra rotatoria 3 già realizzata e rotatoria 2 in esercizio dal 2009, risulta doveroso procedere alla approvazione del progetto mediante accordo di programma con ogni conseguente effetto di legge.



**4 – PLANIMETRIE CATASTALI ED ELENCO PROPRIETA' DA ESPROPRIARE**

In calce alla presente relazione si allega il piano particellare d'esproprio riportante le planimetrie catastali con l'evidenziazione e l'elenco delle proprietà in parte pubbliche ed in parte private interessate dal tracciato di progetto del 2° stralcio lotto 2 asse 2 della tangenziale nord a Novellara come modificata dalla riprogrammazione/pianificazione in variante ai piani urbanistici vigenti tramite accordo di programma ai sensi dell'art. 60 della LR 24/2017.

Le proprietà private in esso previste, vengono assoggettate a vincolo espropriativo ex artt. 8 e 13 della LR 37/2002 ed ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 60 della LR n. 24/2017.





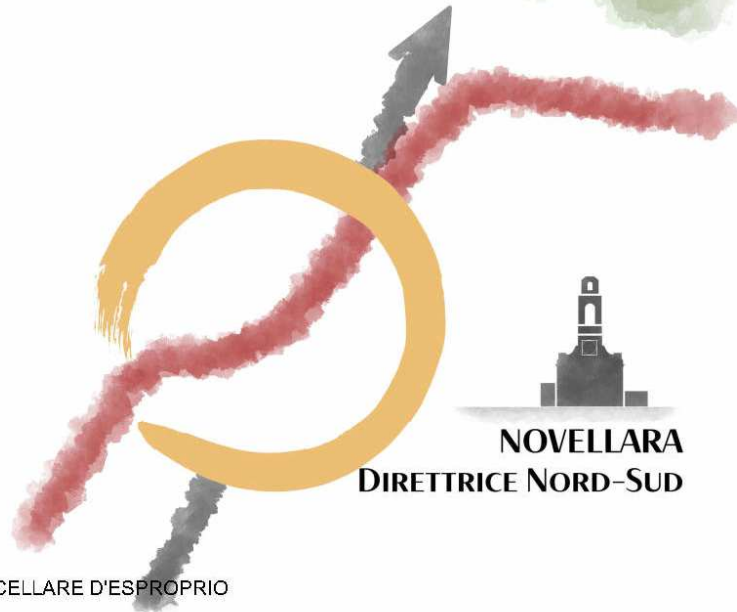
Provincia di  
REGGIO  
EMILIA



Comune di  
NOVELLARA

**RIPROGRAMMAZIONE DI OPERA PUBBLICA INFRASTRUTTURALE  
(VARIANTE NORD DELLE STRADE PROVINCIALI 42; 4; 5)  
ai sensi dell'art. 60 della L.R. 24/2017  
"Accordo di Programma in variante ai piani urbanistici vigenti"**

**PIANO PARTICELLARE D'ESPROPRIO**



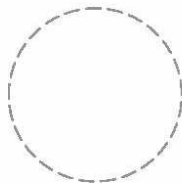
**Titolo:** PIANO PARTICELLARE D'ESPROPRIO  
Elenco ditte

**Scala:** ---

**Data:** Novembre 2022

**Progettista:**  
Arch. Aldo Caiti

**Collaboratori:**  
Ing. Simone Caiti  
Arch. Giorgio Paterlini  
Rag. Davide Rombi



**Num. prat.** 4503

**Redatto da:** G.P.

**Nome file:** 4503PPE02.xlsx

**Tavola:** 12

**Orientamento:**

Rev.	Data rev.	Descrizione	Redatto da:



centro cooperativo di progettazione in  
architettura ingegneria urbanistica

Via Lombardia 5, 7, 42124 Reggio Emilia  
tel: 0522 500480 / fax: 0522 500794  
www.ccdp.org.com / e-mail: info@ccdp.org.com  
C.F. P. 0450476040302

AZIENDA CON  
SISTEMA DI GESTIONE  
CERTIFICATO DA DNV  
ISO 9001-2015

Num. Rif.	Foglio	Particella	Intestati	Superficie catastale mq	Totali parziali	
1	21	847	Davolio Giovanna (6/36) Morandi Marco (15/36)	3.630		
2	21	845	Finregg Spa	1.789		
3	21	851 parte	Hegoburu Jean Christian (1/3) Hegoburu Maryse Edwige (1/3)	180		
3	21	853	Hegoburu Jean Christian (1/3) Hegoburu Maryse Edwige (1/3)	309		
4	21	123 parte	Edil Borgonovi Srl	33		
4	21	207 parte	Edil Borgonovi Srl	671		
5	21	159 parte	Spaggiari Alessandra	2.093		
6	20	262	Il Globo Immobiliare Srl	3.879		
7	20	78 parte	Dall'Olio Christian	3.483		
7	20	86	Dall'Olio Christian	2.000		
7	20	87	Dall'Olio Christian	4.404		
8	20	300 parte	Gasparini Catia (1/2) Ghisi Adriano (1/2)	514	29.889	
8	20	302 parte	Gasparini Catia (1/2) Ghisi Adriano (1/2)	997		
8	20	318 parte	Gasparini Catia (1/2) Ghisi Adriano (1/2)	804		
8	20	320 parte	Gasparini Catia (1/2)	1.196		
9	20	83 parte	Lusetti Ettore (1/2) Rozzi Angiolina (1/2)	868		
10	20	89 parte	Davolio Gabriele (1/2) Zanichelli Angela (1/2)	988		
11	20	326 parte	Ghizzoni Sauro	2.051		
Già acquisite	20	263	Comune di Novellara	4.491		6.274
Già acquisite	20	319	Comune di Novellara	696		
Già acquisite	20	321	Comune di Novellara	1.087		
Già acquisite	20	327	Provincia di Reggio Emilia	2.995		13.554
Già acquisite	20	328	Provincia di Reggio Emilia	5.688		
Già acquisite	20	332	Provincia di Reggio Emilia	211		
Già acquisite	21	844	Provincia di Reggio Emilia	208		
Già acquisite	21	846	Provincia di Reggio Emilia	1.481		
Già acquisite	21	848	Provincia di Reggio Emilia	1.967		
Già acquisite	21	849	Provincia di Reggio Emilia	3		
Già acquisite	21	852	Provincia di Reggio Emilia	933		
Già acquisite	21	854	Provincia di Reggio Emilia	68		
TOTALE				49.717		