



Provincia di
REGGIO EMILIA

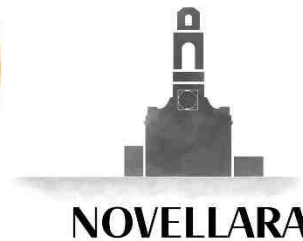


Comune di
NOVELLARA

**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"**

IL PROGETTO URBANO

R06 Relazione Illustrativa



NOVELLARA

Gruppo di lavoro

Ing. Simone Caiti
Arch. Giorgio Paterlini
Rag. Davide Rombi
Arch. Kaya Umesh

Il progettista

Arch. Aldo Caiti

Novembre 2022
Prat 4503

S O M M A R I O

<i>PREMESSA</i>	2
1 – IL DISEGNO STRATEGICO NORD - SUD.....	4
1.1 – LA STRATEGIA DI RIGENERAZIONE URBANA.....	7
1.2 – LA PORTA OCCIDENTALE	22
2 – LA DIRETTRICE EST - OVEST	51

PREMESSA

L'accordo di programma in variante ai piani, ai sensi dell'art. 60 della L.R. 24/2017 comma 3, ai fini dell'esame e dell'approvazione preliminare dell'oggetto dell'accordo e delle variante che lo stesso comporta, deve contenere oltre al progetto definitivo delle opere oggetto dell'accordo, il "progetto urbano" e gli altri elaborati relativi alle variazioni degli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica che conseguono alla conclusione dell'accordo e il documento di VALSAT delle varianti stesse.

Oggetto dell'accordo è la riprogrammazione del tracciato della tangenziale nord a Novellara per le sole parti non ancora attuate ed in esercizio e dando come non modificabili i tracciati e la fascia infrastrutturale delle parti in corso di realizzazione al 2021 sulla base del POC stralcio approvato con D.C. n° 43 del 05/09/2018 relativo 2° stralcio 1° lotto asse 3.

La riprogrammazione, oggetto di specifico provvedimento di variante alla vigente pianificazione urbanistica comunale discendente da procedura inerente "accordo di programma in variante ai piani ai sensi dell'art. 60 della L.R. 24/2017", deve tener conto che la conclusione di un accordo di programma può comportare variante agli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica per conformare le previsioni alle opere, interventi e programma d'intervento approvati.

In relazione a ciò la modifica degli strumenti di pianificazione deve quindi riguardare "esclusivamente" la disciplina delle aree destinate nel nostro caso, alla riprogrammazione e alla realizzazione di un'opera infrastrutturale in grado di connettere funzionalmente la rotatoria n° 3 della tangenziale nord (in corso di realizzazione al 2021 ed oggi già realizzata ma non ancora in esercizio nel territorio agricolo del capoluogo comunale poco più ad est della sua intersezione con via Valle), con la rotatoria 2 realizzata ed in esercizio dal 2009 sulla SP 5 per Reggiolo via Cristoforo Colombo.

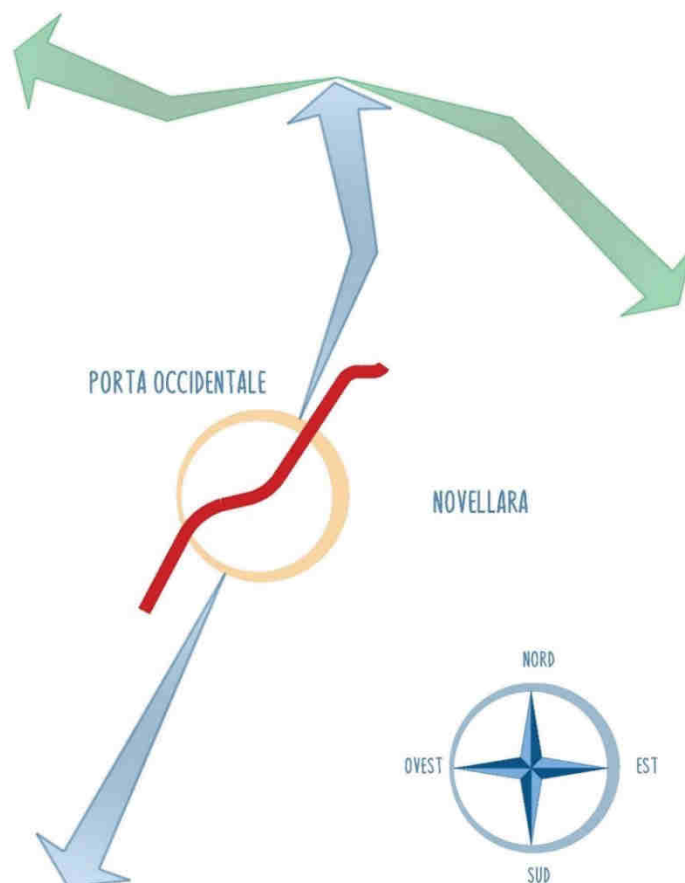
La realizzazione dell'opera oggetto di accordo sarà quindi in grado di dare funzionalità completa ad un programma di miglioramento della viabilità provinciale da decenni ipotizzato come scelta strategica di riassetto urbanistico - territoriale nella pianificazione regionale e provinciale e nei piani regolatori, nei piani strutturali e nei RUE dei Comuni Reggiani attraversati dalle direttrici sud - nord: Reggio - Bagnolo in Piano - Novellara - Reggiolo ed est - ovest: Carpi - Rolo - Campagnola Emilia - Novellara - Guastalla.

Solo con la realizzazione completa e la messa in esercizio della tangenziale nord a Novellara, secondo il corridoio infrastrutturale ipotizzato nel PSC vigente, i flussi di traffico veicolare leggero e pesante di attraversamento in tutte le direzioni dell'abitato del Capoluogo di Comune, potranno essere allontanati dal centro storico e dalle zone residenziali, di servizio e per le attività commerciali e direzionali che a partire dal secondo dopoguerra hanno caratterizzato lo sviluppo

urbano sorto a corona del centro storico e a cavaliere delle principali direttrici viabilistiche da sud a nord e da est a ovest.

Il disegno strategico di miglioramento del progetto urbano e di riqualificazione paesaggistica ed ambientale del territorio urbanizzato del capoluogo comunale, già delineato nei suoi molteplici aspetti fin dal PRG adottato nel 1986 ed approvato nel 1989 e meglio configurato con i piani urbanistici associati dei Comuni di Novellara e Campagnola vigenti fin dal 2004, può trarre impulso irrinunciabile e nuova linfa per la rigenerazione urbana e la resilienza prioritariamente secondo le seguenti direttrici insediative:

- a) Diretrice nord - sud nella porzione di tessuto urbano consolidato e da rigenerare che va dal tracciato della tangenziale nord alla zona industriale "motta" a sud attraverso piazzale Prampolini porta occidentale del centro storico all'altezza della stazione ferroviaria dove il nuovo progetto urbano, tramite via Roma e il viale della Costituzione può connettersi con il settore sud - orientale del centro abitato;
- b) Diretrice est - ovest sia in modo diretto, attraverso il completamento e la mitigazione paesaggistica ambientale del corridoio infrastrutturale per il tratto di attraversamento dell'abitato consolidato del settore nord, sia come opzioni di miglioramento della mobilità, ciclopeditone e veicolare in sicurezza, e più in generale dell'immagine della città costruita che sorge ai lati del tracciato storico della SP4 via Provinciale nord.



1. IL DISEGNO STRATEGICO NORD - SUD

Il disegno strategico per la riqualificazione urbanistica - ambientale ed edilizia dei centri urbani del territorio comunale di Novellara attraversati dalle strade storiche SP 3, SP 42, SP 4, SP 5, SP 30 è delineato in tutti i suoi aspetti e per potenzialità di resilienza, già nello schema preliminare del PSC associato dei Comuni di Novellara e Campagnola approvati agli inizi del 2000.

Sul piano della progettualità, relativamente alla direttrice sud - nord, la programmazione intercomunale del nuovo asse Reggio - Bagnolo - Novellara e la sua collocazione in aree agricole esterne al sistema insediativo lineare storicamente consolidatosi ai lati della SP 3, ha consentito di prevedere nei nuovi strumenti urbanistici, elaborati ai sensi della L.R. 20/2000, un sistema di connessioni ciclopedonali, di aree verdi di ambiti di riqualificazione e rigenerazione urbanistico - edilizia dei centri storici e dei tessuti consolidati di vecchio impianto la cui attuazione potrà avere qualche speranza di successo in più rispetto al passato ed esiti più positivi se si riuscirà a completare in tempi brevi e con la messa in esercizio della tangenziale nord a Novellara il nuovo sistema di viabilità provinciale prefigurato nel PSC associato del 2004.

Quanto sopra evidenziato trova ragione d'essere nei seguenti motivi e nelle seguenti considerazioni:

- a) Con la messa in esercizio della variante alla SP 3 si è fortemente ridotto il traffico di attraversamento dei centri urbani di Bagnolo, S. Tommaso della Fossa, Santa Maria, San Giovanni e ciò almeno fino alla intersezione della provinciale storica con la strada dei Cento Passi all'inizio sud del comparto industriale "Motta";
- b) Da quella rotatoria però, e proprio in ragione del mancato completamento della tangenziale nord a Novellara, parte del traffico diretto nel quadrante sud - orientale del capoluogo, a Reggiolo, a Campagnola e da lì nel modenese, è obbligato a percorrere i tracciati esistenti della viabilità provinciale e ad attraversare il centro abitato del capoluogo in contesti prossimi al centro storico e caratterizzati prevalentemente da insediamenti abitativi consolidati fin dagli inizi degli anni settanta del secolo scorso periodo di approvazione del primo PRG (1969 - 1973);
- c) Punti di particolare criticità ambientale si riscontrano al passaggio a livello e al semaforo del piazzale della stazione dove la SP 3 incrocia via Roma porta occidentale di accesso al centro storico; alla rotatoria di via D'Azeglio incrocio tra SP 42, SP 3, SP 4; lungo tutto il tracciato della SP 4 via Provinciale Nord e lungo il primo tratto sud della SP 5 via Cristoforo Colombo per Reggiolo e Autobrennero;
- d) Oltre alle criticità ambientali direttamente imputabili ai rilevanti volumi di traffico di

attraversamento leggero e pesante in tutte le direzioni che generano rumore ed inquinamento atmosferico, degrado ambientale e scarsa sicurezza sono contemporaneamente fattori disincentivanti per gli interventi di riqualificazione e rigenerazione urbana prefigurati nel PSC proprio e prevalentemente per i tessuti consolidati a partire da quelli produttivi che si sviluppano tra SP 3 e ferrovia da via Cartoccio a via Pasternak e proseguendo in direzione nord con quelli prevalentemente residenziali e misti che si snodano da via Pasternak a via D'Azeglio su entrambi i lati della provinciale storica;

- e) Gli ambiti produttivi da riqualificare AP8; gli ambiti di rigenerazione urbana ARU2; le zone PRU soggette a piani di recupero urbano diffuso, individuate in corrispondenza dei tessuti prevalentemente residenziali tra linea ferroviaria e centro storico; gli ambiti APT produttivi, commerciali, direzionali da trasformare tramite PUA, presenti fin dal PSC e RUE adottati nel novembre 2003 ed incrementati nelle varianti 2009 e 2017, sono rimasti quasi totalmente sulla carta ed inattuati; si veda al riguardo la tabella allegata;
- f) In tale contesto urbano e nel quadrante sud - occidentale del capoluogo, gli interventi di recupero, rigenerazione e nuova costruzione previsti in prevalenza nel PRG 1989, hanno portato alla implementazione del sistema dei servizi pubblici e privati, del verde pubblico e dei parchi urbani che si è verificata con: il recupero dell'area ex Slanzi (PR 4 e PR 5 del PRG) e dell'ex convento dei Gesuiti di via Roma; con il recupero e la trasformazione degli edifici produttivi tra via Montegrappa e via Costituzione; con l'attuazione del PR 1 del PRG 1989 e con la realizzazione della casa della salute e del centro di servizi sociosanitari, sempre in via Costituzione; con l'attuazione delle zone residenziali di espansione del PRG (PP 2; PP 3; PP 4 PEEP; PP 5) e con l'attuazione del 1° stralcio funzionale del vasto ambito residenziale di nuovo insediamento del PSC 2004 NU2a che ha consentito la realizzazione del parco urbano "Augusto Daolio" avente estensione di oltre 50.000 mq;
- g) Nello stesso periodo, in un arco temporale di almeno 30 anni compreso tra la prima programmazione e la non ancora completata realizzazione del sistema di viabilità provinciale, ed in particolare della tangenziale nord a Novellara non sono migliorate le condizioni ambientali e paesaggistiche ed edilizie dei tessuti edificati che, da via Costituzione al piazzale della stazione e fino alla piccola rotatoria al termine nord della SP 3, sorgono ai lati della strada;
- h) L'individuazione di un ambito di rigenerazione urbana "ARU2" fatta con la variante PSC 2009 e 2017, che ridisegna secondo diversi perimetri, gli ambiti APTi, la zona per servizi di rilievo comunale "ex Iodi", l'area della stazione ed il piazzale antistante, gli ambiti consolidati residenziali da riqualificare del PSC 2004, pone in primo piano la inderogabile necessità di programmare un progetto di rigenerazione urbana per il contesto nel quale

oggi si concentrano le maggiori criticità ambientali e paesaggistiche;

- i) Lo stato di dismissione dell'ex consorzio agrario confermato in ambito APTi; la presenza del magazzino comunale, della torre dell'acquedotto e di una stazione radio base tra ferrovia e percorso ciclopedonale nell'area confinante a sud con l'ex edificio scolastico "ES" di interesse storico - architettonico ex Iodi ora "officina culturale"; il progressivo grave stato di degrado in cui versano la stazione ferroviaria e gli edifici residenziali e con attività commerciali che prospettano sul piazzale Prampolini e sulla SP 3, individuano condizioni dalle quali prendere spunto per la configurazione di un progetto urbano che assuma la rigenerazione prefigurata dal PSC come obiettivo fondante per la realizzazione della "nuova porta occidentale del centro storico".

1.1. LA STRATEGIA DI RIGENERAZIONE URBANA

COMUNE DI NOVELLARA - AMBITI DI PSC INSERITI NEI POC 2008 - 2011 - 2017

Anno POC	Località	Ambito	Funzione e usi	ST (mq)	SC (mq)	Alloggi n°	Ab. ins. n°	UT (mq/mq)	Note
2008	Capoluogo	NU1d	Res. N.I.	3.308	827	7	22	0,25	Attuato al 100%. Intervento ancora in corso (manca edificazione dell'ultimo lotto)
2008	S. Maria	NU1i	Res. N.I.	21.800	2.616	22	71	0,12	Attuato al 100% ma non ancora edificato (nessun PDC per nessun edificio ancora)
2008	Capoluogo	NU1e	Res. N.I.	9.100	455	4	44	0,05	Attuato al 50% e già esaurito (già sparito nel PSC del 2018)
2008	S. Bernardino	NU1l	Res. N.I.	31.528	1.892	16	51	0,06	Non attuato. Mai richiesto il PUA
2008	Capoluogo	APTe	Res. Comm. Art.	3.459	1.211	6	16	0,35	606 mq a Res. – Non attuato
2008	Capoluogo	APTf	Res. Comm. Art.	5.890	2.062	10	28	0,35	1.032 mq a Res. – Non attuato. E' solo stato demolito l'edificio esistente con autorizzazione a parte.
2008	S. Maria	APTm	Res. Comm. Art.	3.094	1.083	11	29	0,35	Non attuato
2008	Capoluogo	APT1	Res.	2.800	980	10	26	0,35	Non attuato
2008	Capoluogo	APT2	Res. Comm. Art.	11.076	6.100	11	30	0,50	Non attuato
2008	Capoluogo	AP6a	Comm. Dir. Art.	158.600	31.720	-	-	0,20	Ridotto a mq 50.000 con PUA 2010 Sc = mq 55.000 comm. – Attuato – in fase di costruzione edifici
2008	Capoluogo	AP7a	Comm.	8.080	1.616	-	-	0,20	Non attuato
Tot.						97	317		

2008-2011	Capoluogo	NU1a	Res. N.I. attr. Pub.	52.300	5.184	35	113	0,08	Non attuato
2008-2011	San Bernardino	NU1o	Res. N.I.	16.129	1.290	13	35	0,08	
2008-2011	Capoluogo	NU2a	Res. attr. Pub.	407.000	66.050	611	1.650	0,15	Attuato per circa il 40%. In corso di edificazione il primo stralcio
2008-2011	Capoluogo	APTd	Res. Comm. Art.	5.650	1.978	10	27	0,35	Non attuato
2008-2011	Capoluogo	AP5b	Ind. Art.	188.075	56.423	-	-	0,30	Non attuato
2011	Capoluogo	NU2c	Res. N.I. attr. Sport	84.000	16.800	160	454	0,20	Non attuato – inserito nel POC 2011
2011	Capoluogo	APTn	Comm. Direz.	60.000	9.600	-	-	0,16	Non attuato ex agricolo
2011	Capoluogo	ARU3	Comm. Dir. Att. Sport	68.450	15.000			0,22	PUA I pubblica – Non Attuato
2011	Capoluogo	ARU4	Servizi scolastici e parcheg.	20.390	2.700	-	-	0,13	PUA I pubblica – Non Attuato
Tot.									
Var. 2017	S. Maria-S. Giovanni	NU1m	Res. N.I.	6.566	656	6	17	0,10	Non attuato
Var. 2017	S. Maria-S. Giovanni	NU2b	Res. N.I.	26.740	2.674	26	72	0,10	Non attuato
Var. 2017	Capoluogo	APTi	Res. Comm - Dir.	5.350	2.212	15	30	0,40	Non attuato ex consorzio Agr.
Var. 2017	Capoluogo	AP5a	Industriale Artigianale	73.800	23.640	-	-	0,30	In attuazione Sag Tubi
Var. 2017	Capoluogo	ARU2	Res. servizi Comm.	14.900	2.300	15	30	0,16	Non attuato ex lodi - stazione
Var. 2017	Capoluogo	AP4a	Comm. Dir. Art.	10.595	3.800	-	-	0,36	Non attuato - Ex Goba
Tot.				137.951	35.282	62	149		

A più vasta scala il disegno della rigenerazione urbana sulla direttrice nord - sud da via Mulino di Sotto e via Frassanello, limite meridionale rispettivamente degli ambiti agricoli di rilievo paesaggistico e della zona oggetto di dichiarazione di notevole interesse pubblico "Valli di Novellara", fino a via Costituzione e al polo di servizi socio - sanitari è subordinato, per quanto evidenziato in particolare alle lettere precedenti, al completamento della tangenziale nord.

In altri termini, alla completa messa in esercizio del progetto di mobilità provinciale che l'amministrazione comunale nella propria strumentazione urbanistica ha da sempre individuato come strategico, urgente ed indifferibile inserendolo a partire dal primo POC tangenziale del 2006 (poi annullato con sentenza del Consiglio di Stato) tra gli interventi da attuare attraverso le procedure di legge per la realizzazione delle opere di pubblica utilità.

I settori di pianificazione strategica del PSC sui quali fondare rigenerazione urbana, riqualificazione urbanistico - edilizia dei tessuti consolidati di vecchio impianto, miglioramento delle condizioni ambientali e di vivibilità del settore occidentale del capoluogo di Comune e, contemporaneamente, per connettere in termini di fruibilità, la città costruita con il territorio rurale, si possono individuare nei seguenti tematismi:

- A) Viabilità di progetto con specifico riferimento ai tratti della tangenziale nord ancora da mettere in esercizio o da realizzare (2° stralcio 1° e 2° lotto) con le relative zone FRA a verde pubblico di ambientazione;
- B) Sistema dei percorsi ciclopedonali di rango provinciale e comunale esistenti e di progetto con particolare riferimento, per i primi, al percorso ciclopedonale che corre lungo il tracciato della SP 3 dall'ingresso nel territorio comunale fino a via Costituzione da dove penetra nel centro storico, ritorna sulle strade provinciali 4 e 42 all'altezza della rotatoria al termine di via D'Azeglio e da lì, proseguendo verso ovest e verso nord, si connette a via del Mulino di Sotto e via Frassanello che mettono in relazione il settore occidentale del Capoluogo con il sistema delle aree agricole di valore naturalistico e paesaggistico ambientale;
- C) Patrimonio di valore storico - culturale e paesaggistico ambientale il quale, oltre che nel centro storico, assume particolare rilevanza nel settore nord occidentale del territorio dove accanto agli edifici storici vincolati ai sensi del D.Lgs. 42/2004 e agli insediamenti storici non urbani di Casino di Sopra, Casino di Sotto, Mulino di Sotto, Riviera, emerge l'ambito intercomunale delle Valli di Novellara con la rete di canali storici e viabilità storica;
- D) Programmi di rigenerazione urbana (ARU2); di trasformazione tramite PUA di edifici produttivi o commerciali - artigianali (APT) individuati da appositi perimetri d'intervento e

schede norma di PSC;

- E) Piani di recupero urbano diffuso tramite PRU che interessano i tessuti di vecchio impianto tra centro storico e ferrovia;
- F) Ambiti di nuovo insediamento NU1a e NU2a connessi da un sistema di percorsi pedonali e piste ciclabili, in parte esistenti ed in parte in via di completamento, che con l'attuazione dell'ambito NU1a secondo il progetto planivolumetrico vigente, potrebbero garantire la percorribilità ciclopedonale in sicurezza del territorio urbanizzato ed urbanizzabile a prevalente funzione residenziale del settore occidentale in un ambiente meno inquinato e di migliore qualità;

Detti percorsi ciclopedonali, per lo più immersi nel verde per il tratto esistente che va dalla zona industriale "Motta" costeggiando la ferrovia ed il cavo Linarola, e in corrispondenza della pista ciclabile di progetto che dovrebbe attraversare l'ambito di nuovo insediamento NU1a, possono collegare le aree abitative con il piazzale delle stazione ed i servizi pubblici esistenti e previsti in quel contesto opportunamente arricchiti da un parcheggio scambiatore per favorire il trasporto passeggeri per ferrovia;

- G) La riprogettazione della porta occidentale della città dei Gonzaga, già prefigurata nel PSC vigente con gli ambiti ARU2 e APTi, è obiettivo di riqualificazione strategiche che, attraverso via Roma e i percorsi porticati del centro storico, ma anche attraverso via Costituzione, viale alberato già servito da percorsi ciclopedonali su entrambi i lati, potrà assicurare il collegamento pedonale in sicurezza e senza soluzione di continuità con il polo scolastico e la città del commercio e dello sport nel settore nord orientale, nonché con il parco urbano Augusto Daolio e la campagna nel settore sud - orientale.

Si allegano: Stralcio PS1c vigente - pag. 11

Stralcio PS1c modificata - pag. 12

Stralcio PS2c vigente - pag. 13

Stralcio PS2c vigente - pag. 14

Stralcio PS3c vigente - pag. 15

Stralcio PS3c vigente - pag. 16

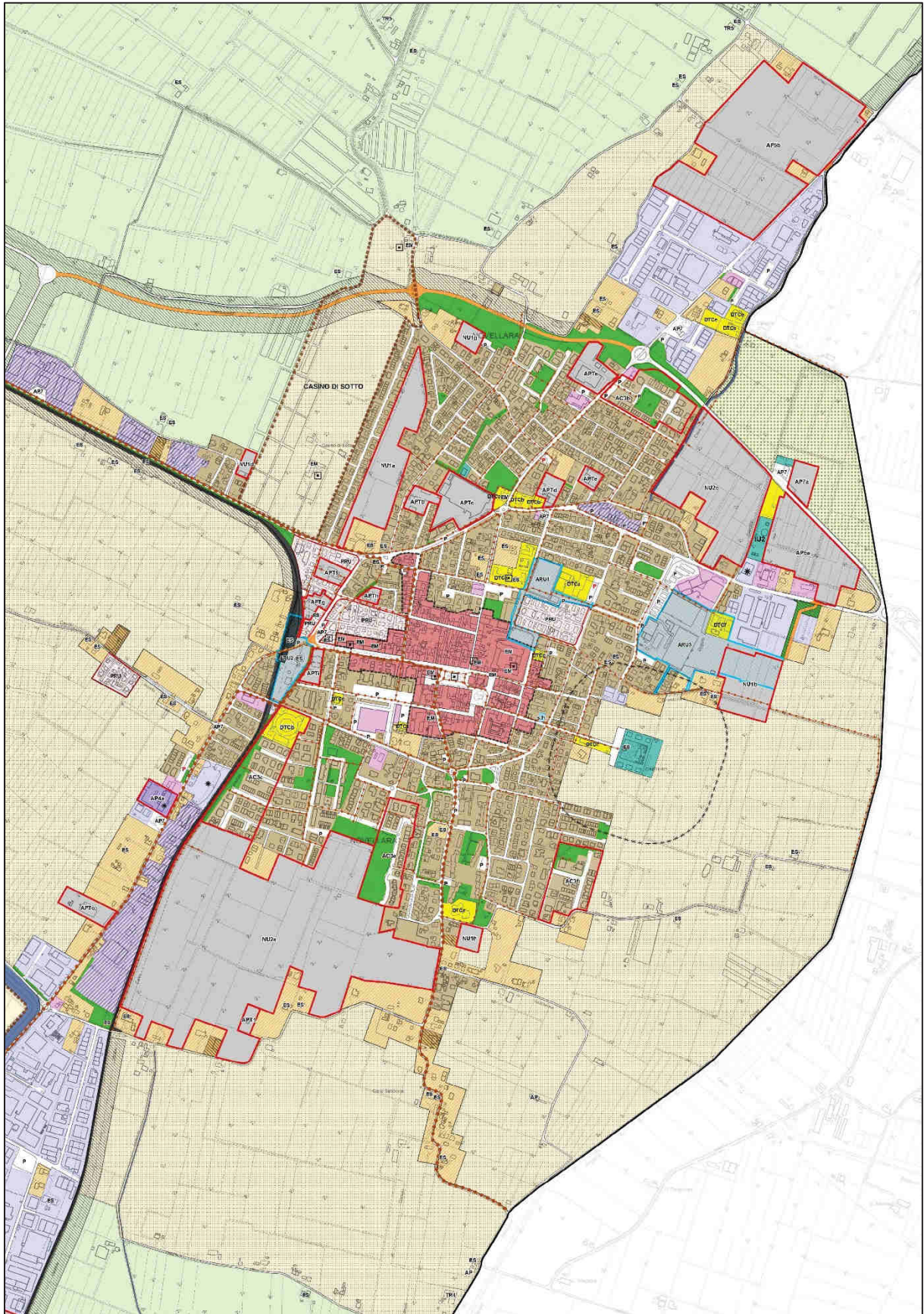
Stralcio RUE4c vigente - pag. 17

Stralcio RUE4c vigente - pag. 18

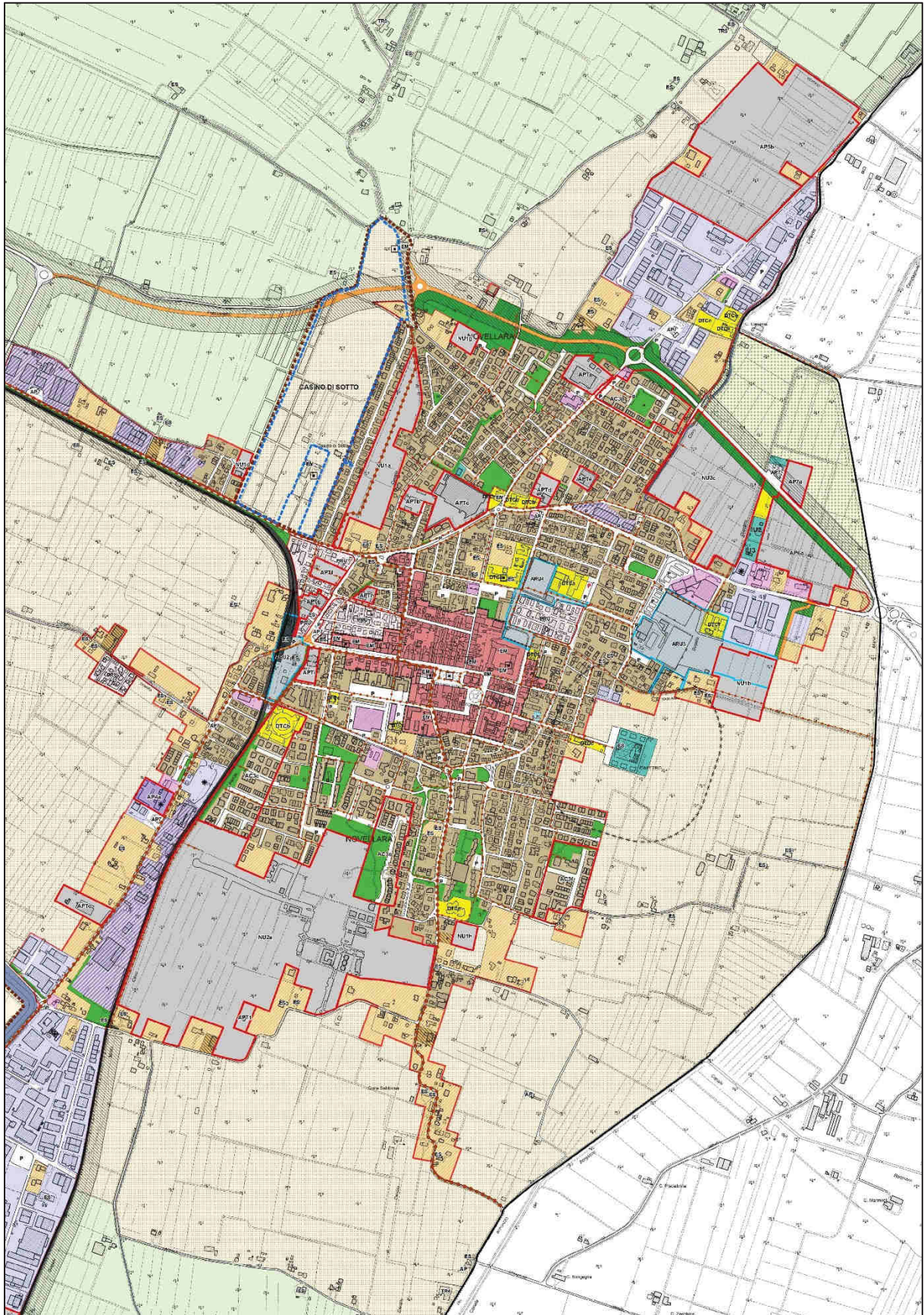
Tavola di Sintesi del Progetto Urbano - pag. 19

Riduzione Tav. 1 del progetto urbano (legenda) - pag. 20

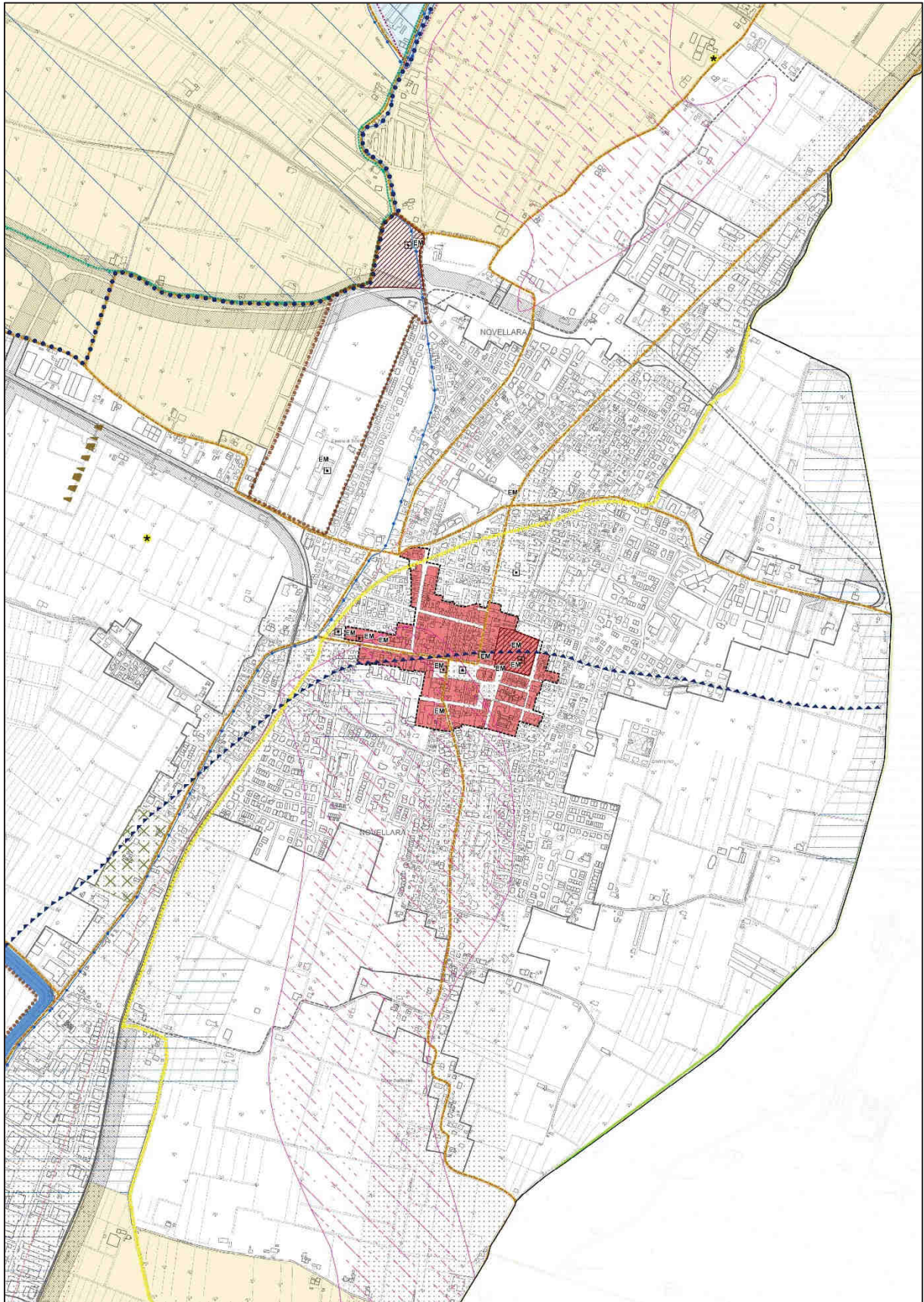
Riduzione Tav. 1 del progetto urbano - pag. 21



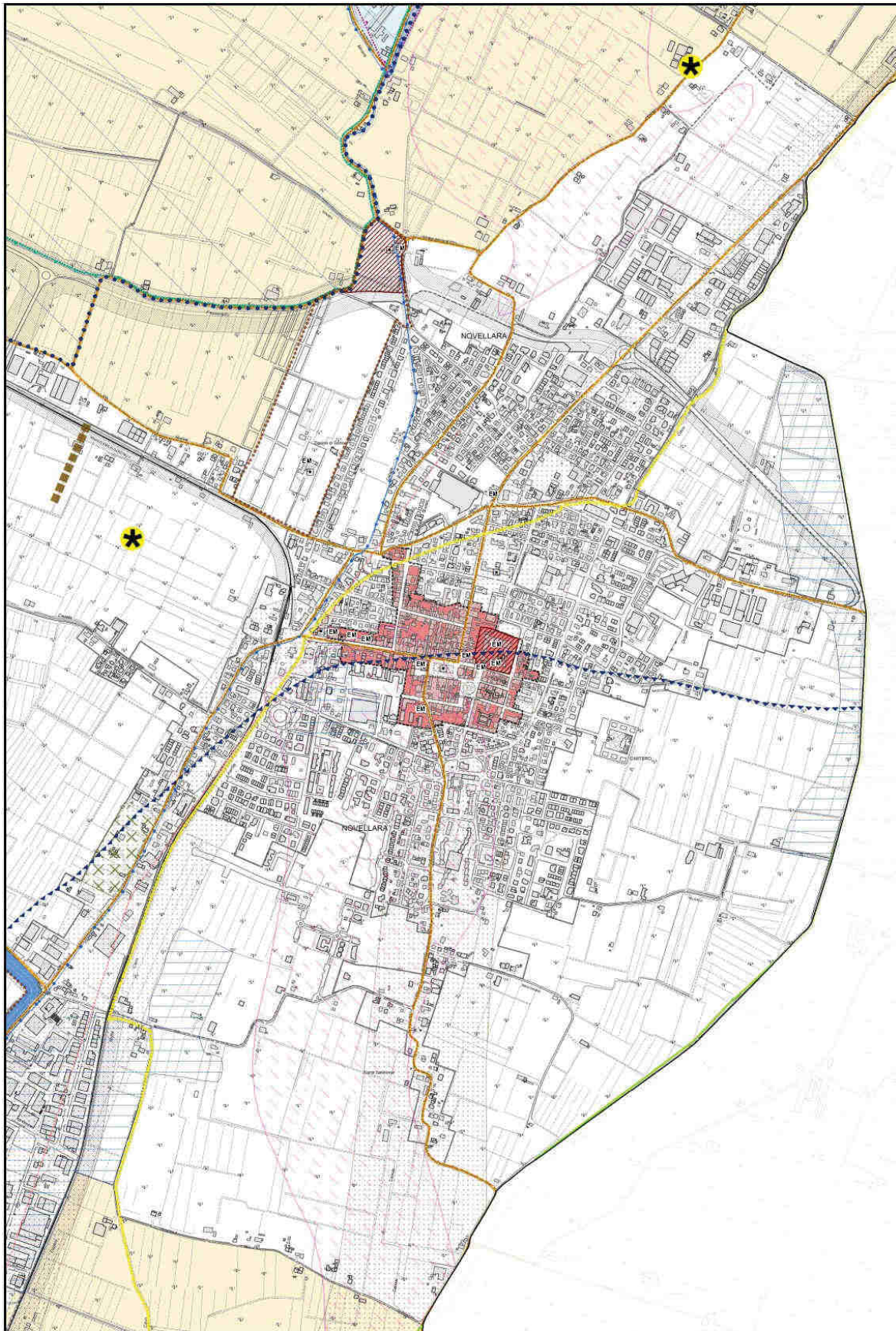
Stralcio tav. PS1c vigente "Pianificazione del territorio"



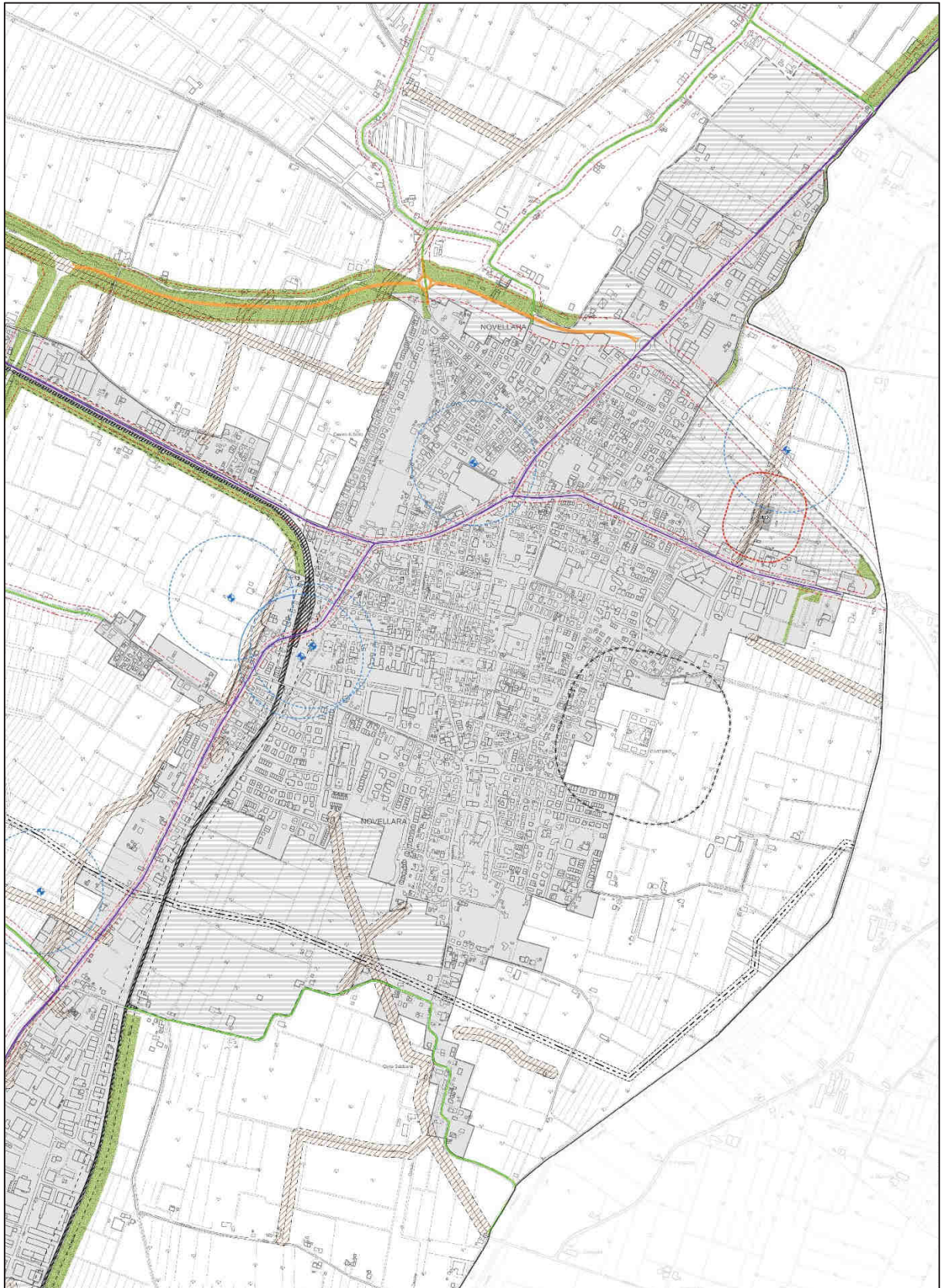
Stralcio tav. PS1c modificata "Pianificazione del territorio"



Stralcio tav. PS2c vigente "Carta delle tutele ambientali, storico culturali e dei vincoli sovraordinati"



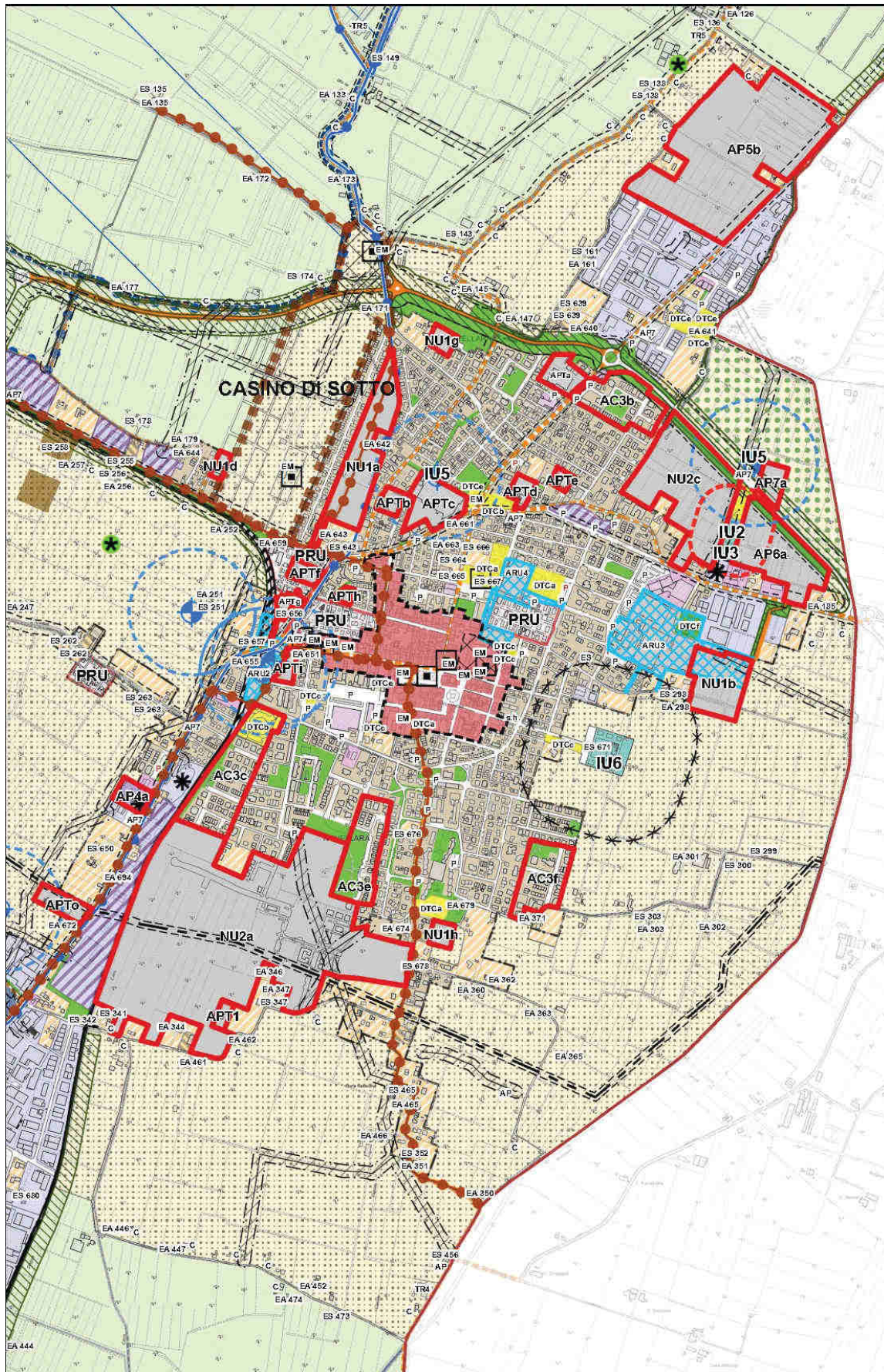
Stralcio tav. PS2c modificata "Carta delle tutele ambientali, storico culturali e dei vincoli sovraordinati"



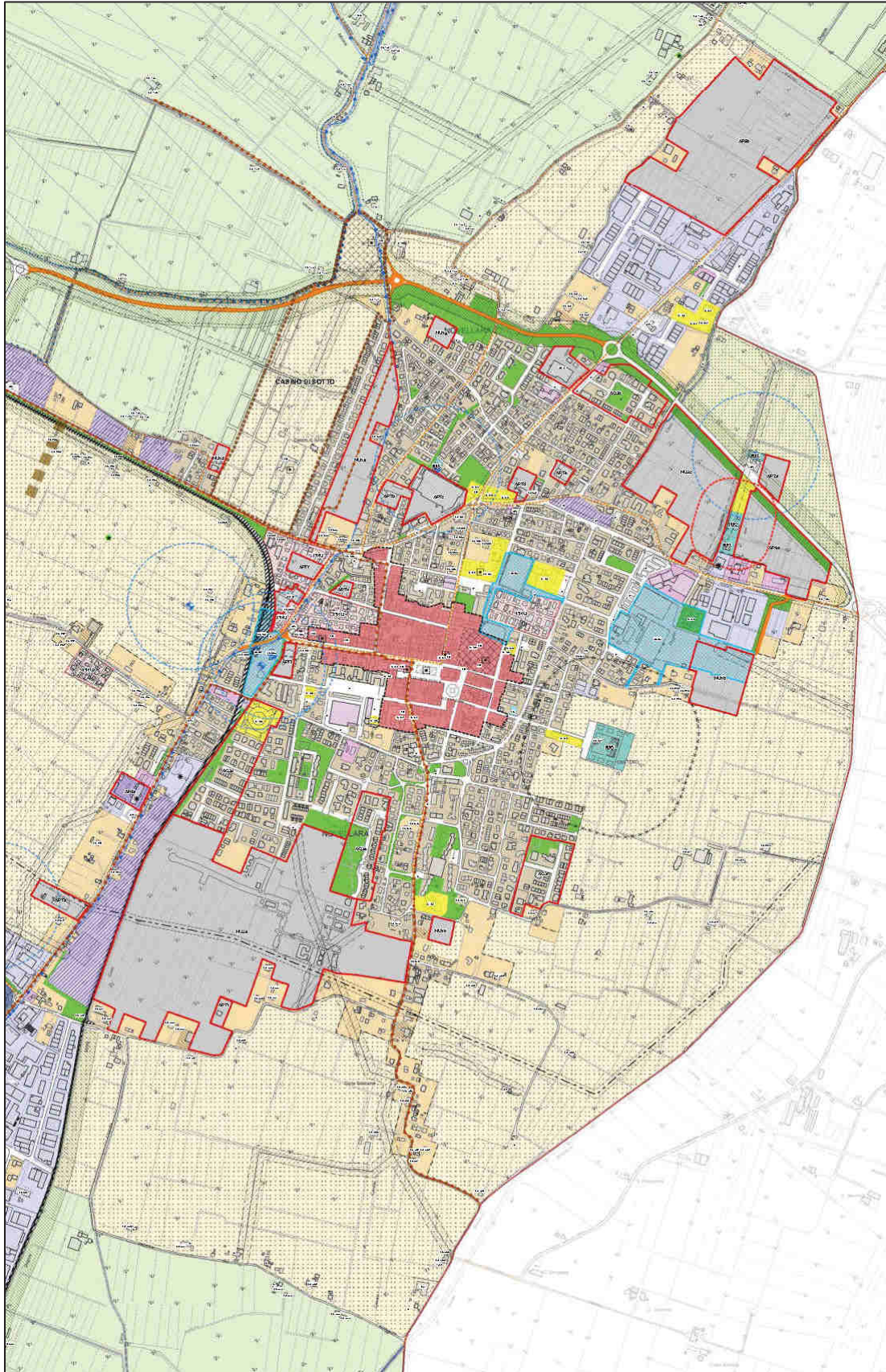
Stralcio tav. PS3c vigente "Carta dei rispetti e dei limiti all'edificazione"



Stralcio tav. PS3c modificata "Carta dei rispetti e dei limiti all'edificazione"



Stralcio tav. RUE4c vigente "Pianificazione del territorio"



Stralcio tav. RUE4c modificata "Pianificazione del territorio"

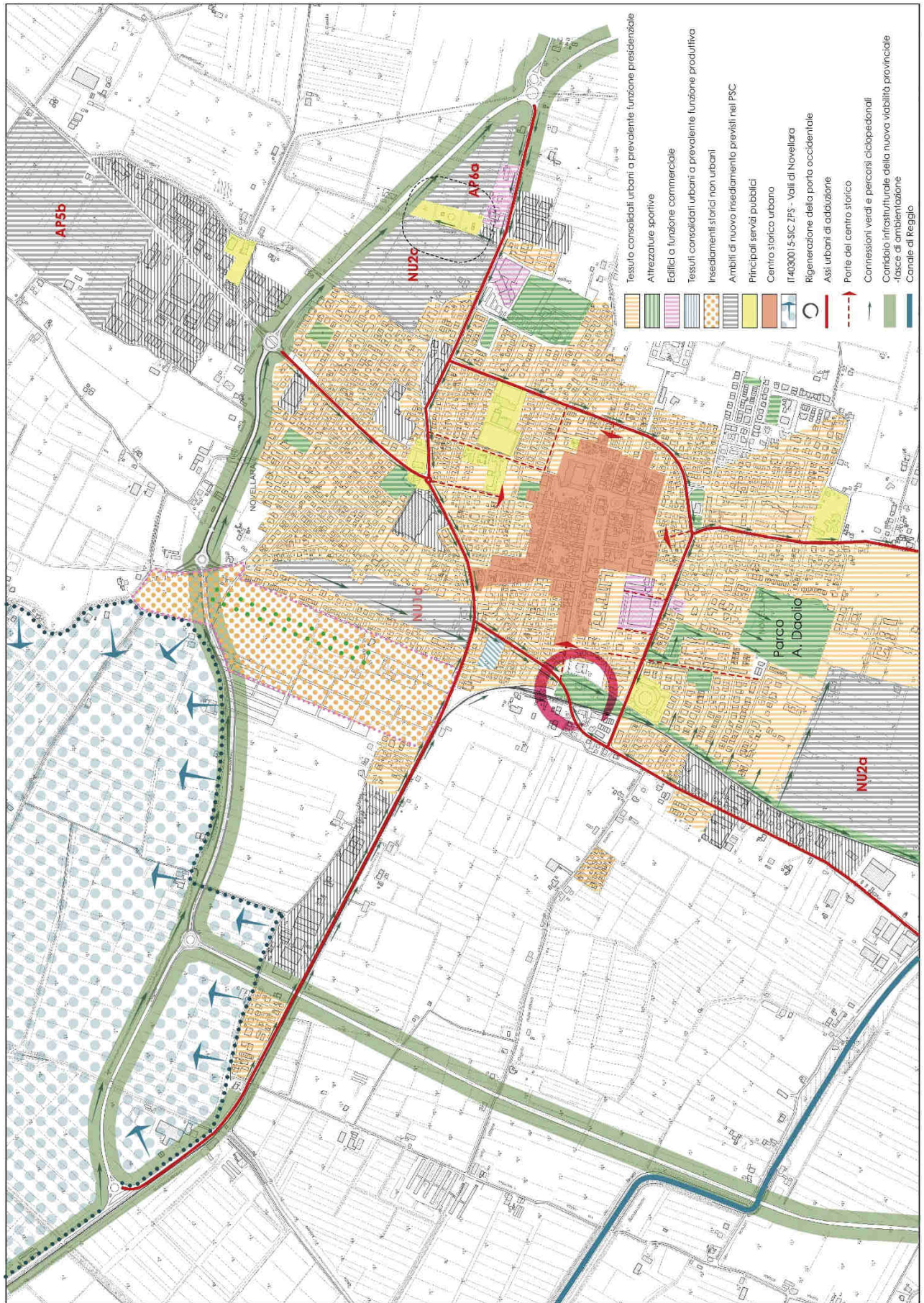










































Tavola di Sintesi del Progetto Urbano

LEGENDA	
	Perimetro centro storico
	Fabbricati rilevanti da recuperare e rigenerare
	Edifici vincolati ai sensi del D.Lgs. 42/2004
	Edifici di valore monumentale
	Edifici di interesse storico architettonico
	Edifici di interesse ambientale
	Mulino di Sotto
	Casino di Sotto
	Ex Convento dei Gesuiti
	Chiesa Collegiata di Santo Stefano
	Piazza Unità d'Italia
	Chiesa della Beata Vergine del Popolo
	Rocca dei Gonzaga
	Chiesa dei Servi di Maria
	Ex Consorzio Agrario
	Officina Culturale
	Casa Protetta e servizi sanitari
	Fabbricato viaggiatori stazione ferroviaria
	Villino Bossone
	Parcheggi pubblici
	Spazi a piazza e percorsi pedonali pubblici
	Circonvallazione nord
	Principali assi urbani a traffico lento (zona 30) SP3, SP4, SP42, via Costituzione, strada Valle, via Roma, via C. Colombo
	Area ferroviaria
	Fontana a lama d'acqua
	Verde pubblico
	Viali alberati (alberature esistenti e di progetto)
	IT4030015 - ZSC-ZPS - Valli di Novellara
	Zona FRA Fasce di rispetto e ambientazione delle principali infrastrutture esistenti e di progetto
	Zona DTC, attrezzature per servizi di rilievo comunale
	Limite rispetto stradale
	Vincolo di tutela indiretta ai sensi del DDR del 24/03/2005 a salvaguardia dell'integrità degli immobili denominati Casino di Sotto e Mulino di Sotto
	Zona IS: Insediamenti storici non urbani
	Zona TR1b Ambiti agricoli di rilievo paesaggistico
	Tracciato tangenziale Nord
<i>Ambiti di riqualificazione e/o rigenerazione urbana</i>	
	Ambiti di Rigenerazione Urbana
	(APTb, APTc, APTf, APTg, APTi) Ambiti produttivi-commerciali-direzionali da trasformare tramite PUA
	Ambiti soggetti a piani di Recupero Urbano
	AP8 Ambiti produttivi da riqualificare - phasing out
	Percorsi ciclo-pedonali di rango provinciale e regionale in progetto
	Altri percorsi pedonali e piste ciclabili esistenti e di progetto
<i>Ambiti di nuovo insediamento</i>	
	Ambiti residenziali di tipo 1 soggetti a PUA
	Ambiti residenziali di tipo 2 soggetti a PUA

Riduzione tav. P01 "Progetto Urbano. Direttrice Nord-Sud" Legenda

1.2. LA PORTA OCCIDENTALE

Il fulcro della rigenerazione urbana a tangenziale nord in completo esercizio, può essere individuato nella progettazione di un nuovo assetto urbanistico ed edilizio degli spazi aperti e delle aree edificate che si attestano sul piazzale Prampolini e sull'incrocio semaforizzato tra SP nord, piazzale della Stazione, via Roma porta occidentale di ingresso al centro storico.

In tale contesto si concentrano criticità ambientali e degrado edilizio, documentate dal rilievo fotografico allegato che hanno tra i principali motivi:

- Il traffico di attraversamento veicolare leggero e pesante;
- La presenza del passaggio a livello e di incrocio semaforizzato;
- La rilevante estensione e la scarsa qualità delle superfici impermeabilizzate carrabili e pedonali;
- La ridotta dotazione di aree verdi ed alberature;
- La scarsa qualità architettonica degli edifici residenziali e produttivi che prospettano sugli spazi pubblici;
- Il degrado delle aree pertinenziali e la scarsa qualità dell'arredo urbano;
- Il disordine urbanistico con punti di particolare concentrazione di fattori negativi nelle aree occupate dal magazzino comunale; negli edifici condominiali con superfici commerciali al piano terra che prospettano su piazzale Prampolini e SP nord; negli edifici posti a nord - est dell'incrocio tra via Roma e SP nord già sede di distributore carburanti dismesso; nelle aree di pertinenza della stazione ferroviaria e degli edifici condominiali che con queste confinano;
- Lo stato di abbandono del Consorzio Agrario dismesso.

Il progetto urbano che si prefigge di riconfigurare, la porta occidentale della città, assume come limiti e condizioni di fattibilità e come obiettivi e indirizzi per la progettazione planivolumetrica i contenuti delle schede normative relative agli ambiti di trasformazione del PSC vigente (volume PS2A) ed in particolare dell'ambito di rigenerazione urbana di iniziativa pubblica ARU2 e dell'ambito produttivo/commerciale/direzionale da trasformare APTi sempre sottoposto a PUA di iniziativa pubblica o privata.

Oltre a tali ambiti, il progetto urbano avanza proposte di rigenerazione e riqualificazione urbanistico - edilizio anche per le aree contermini di proprietà privata che delimitano il lato nord di piazzale Prampolini ed i lati ovest ed est di via Provinciale nord, classificate nel PSC e nel RUE in zona "PRU" ambiti soggetti a Piano di Recupero Urbano diffuso.

Ad ovest della SP nord prospettano edifici condominiali a 2 e 4 piani ad usi prevalentemente residenziali con botteghe e negozi al piano strada cui si aggiunge un piano seminterrato, con

ingresso carrabile tra area ferroviaria e tessuto urbano consolidato. Il piano seminterrato è adibito a garage e servizi residenziali e il fabbricato, risalente all'edilizia residenziale tipica degli anni 50/60 del secolo scorso: è in mediocri condizioni manutentiva; è caratterizzato da elevato frazionamento della proprietà; non è antisismico ed ovviamente necessiterebbe di un radicale intervento di ristrutturazione e di efficientamento energetico (art. 7.2.2 del RUE).

Ad est della SP nord oltre alle aree "AP7" impianti di distribuzione carburanti, ora dismesso, sorge, in angolo con via Roma, una casa singola a 2 piani databile agli anni 50/60 del 1900, con aree pertinenziali completamente asfaltate e stato manutentivo molto carente già sede del distributore carburanti dismesso e trasferito poco più a nord sempre sul lato est della SP 3.

Anche per tale fabbricato e aree contermini, ora classificate in ambiti soggetti a piani di recupero urbano, la rigenerazione urbana, finalizzata alla configurazione della porta occidentale della città di elevata qualità architettonica e funzionalità e di una migliore immagine, richiede di intervenire con un progetto unitario di iniziativa pubblica il quale, oltre alle aree pubbliche già ricomprese nell'ambito ARU2, dovrebbe coinvolgere l'ambito APTi ex Consorzio Agrario; le aree del distributore carburanti dismesso e gli edifici che su di esse prospettano promuovendo le necessarie opere di risanamento ambientale; le aree edificate sul ciglio ovest di via Provinciale 3 aree confinanti ad ovest con la ferrovia e a nord con l'ambito produttivo da trasformare "APTg".

Rispetto ai limiti e condizioni di fattibilità e agli obiettivi e indirizzi per la progettazione planivolumetrica riportati nelle schede normative del PSC vigente, al di là degli adeguamenti che si impongono per aggiornare alla data odierna lo stato di fatto, appaiono condivisibili e prioritari i seguenti punti del programma di riordino urbano:

- Rigenerare e riqualificare l'ambiente urbano nell'ambito della strategia di risanamento ambientale dei tessuti sorti a ridosso dei tracciati storici della viabilità provinciale;
- Dare priorità all'attuazione dell'ambito di rigenerazione urbana ARU2 nel quale sono previsti interventi di riqualificazione profonda degli edifici esistenti di interesse storico - architettonico, di demolizione di quelli privi di valore architettonico o ambientale; di recupero degli spazi pertinenziali e delle aree del sistema mobilità. Ciò al fine di determinare "una evidente riqualificazione dell'area"; una migliore qualità urbanistica e ambientale complessiva dell'insediamento; la riorganizzazione funzionale del sistema di mobilità veicolare e ciclopedonale; la riprogettazione dei fronti edificati che prospettano su piazzale Prampolini e sulla SP nord; il miglioramento dell'arredo urbano e della pubblica illuminazione; l'aumento degli spazi permeabili e delle dotazioni di verde pubblico e privato;

- Realizzare nuove dotazioni di parcheggi pubblici scambiatori e per i servizi al trasporto pubblico assegnando un ruolo primario alla stazione di Novellara, ora in stato di degrado, quale punto di interscambio ferro - gomma, per il trasporto degli studenti diretti ai poli scolastici di Reggio Emilia.

Tra i limiti e le condizioni di fattibilità riportati nella scheda normativa dell'ambito ARU2 si evidenzia che l'intervento di rigenerazione, oltre alle verifiche di sostenibilità previste dalla VAS/Valsat, viene subordinato:

- Alla demolizione totale dell'immobile di proprietà comunale prospiciente via Costituzione e della torre piezometrica Enia;
- Alla riqualificazione architettonica e funzionale dell'edificio Ex Iodi;
- Alla ricostruzione di un fronte urbano prospiciente la SP nord al fine di riqualificare uno dei principali accessi alla Città Storica, con specifica attenzione al corretto uso dei materiali e alla realizzazione di elementi di arredo urbano;
- Alla realizzazione della viabilità del comparto, anche ciclo pedonale di raccordo con il sistema complessivo previsto dal Piano;
- Alla realizzazione di un adeguato sistema di parcheggi pubblici e privati accessibili dalla viabilità interna al comparto;
- Alla realizzazione della pubblica illuminazione sulla strada provinciale;
- Alla realizzazione di un adeguato sistema di protezione idraulica del terreno, avendo presente che la portata massima scaricabile nei cavi di scolo esistenti non potrà superare i 20 l/sec. per Ha di superficie impermeabilizzata.

Rispetto alla disciplina urbanistica delle schede normative del PSC probabilmente da rivedere sembrano essere i carichi urbanistici e le destinazioni funzionali a residenza previsti nel PSC vigente, tanto per l'ambito ARU2 quanto per l'ambito APTi, nei quali andrebbero privilegiati gli usi pubblici e di interesse collettivo e gli spazi a verde e piazza pubblica.

L'obiettivo di ricostruzione di un nuovo fronte urbano sulla provinciale nord trova ostacoli attuativi e punti di contrasto che sembrano difficilmente superabili se non si coinvolgono nel progetto di rigenerazione almeno la cortina edilizia che prospetta su piazzale Prampolini e l'edificio con le relative aree di pertinenza già occupate dal distributore carburanti ora dismesso.

Nel PSC vigente detti contesti edificati non sono compresi nell'ambito di rigenerazione ARU2.

Contemporaneamente la prevista demolizione delle superfetazioni e degli edifici incongrui ancora presenti nell'ambito ARU2 e già avvenuta nell'ambito APTi, ora sede soltanto del fabbricato storico dell'ex Consorzio Agrario che nella stessa scheda normativa si prevede di

recuperare, non è condizione sufficiente per assicurare la ricostruzione di un nuovo “fronte urbano” sul lato sud di piazzale Prampolini e di strada provinciale nord.

In tale contesto infatti l'obbligo di sottoporre ad interventi di recupero conservativo sia il fabbricato liberty dell'ex lodi, sia l'edificio ormai storico dell'ex Consorzio Agrario, non lasciano spazio per la formazione di una nuova cortina edilizia ma impongono piuttosto di recuperare gli edifici storici e di conservare gli spazi liberi esistenti implementando la dotazione delle aree di verde pubblico e degli spazi sistemati a parcheggio e a piazza.

L'eventuale ricostruzione dei volumi demoliti nelle aree attualmente occupate dalla torre dell'acquedotto e dai magazzini comunali potrà avvenire nelle aree retrostanti il fabbricato storico dell'ex “lodi” da adibire preferibilmente ad usi pubblici nel settore della cultura e del tempo libero e per i giovani.

Per l'edificio dell'ex Consorzio, la tipologia delle architetture esistenti rendono compatibili oltre agli usi di interesse sociale e collettivo anche l'uso per attività commerciali - direzionali potendo contare su aree di pertinenza sufficientemente estese per assicurare il reperimento delle aree verdi e dei parcheggi pubblici che tali destinazioni d'uso richiedono.

Per gli spazi asfaltati ed in stato di degrado ambientale di pertinenza dell'ex distributore carburanti e per l'edificio a destinazione commerciale - residenziale associato esistente all'incrocio tra via Roma e strada provinciale nord, tenuto conto che da un lato trattasi di aree attraversate in direzione sud - ovest e nord - est dal tracciato di canali tombati e che dall'altro trattasi di fabbricato di vecchio impianto a soli 2 piani e mediocre stato manutentivo, si può ipotizzare un intervento di demolizione ed eventualmente di ricostruzione secondo le aree di massimo ingombro evidenziate nelle tavole del progetto urbano.

Per tale ipotizzabile “ricostruzione” su aree problematiche perché confinanti con il villino Bossone recentemente vincolato ai sensi del d.lgs. 42/2004; con il limite occidentale del centro storico e con edifici classificati “ES” di interesse storico - architettonico nel PSC, andranno fatte le necessarie verifiche di fattibilità e di compatibilità con il contesto.

L'attraversamento di larghe porzioni di lotto, tra edificio esistente e strada, da parte del tracciato dell'antico canale dei Molini che corre tombato lungo il ciglio est della SP nord e del cavo Linarola che corre diagonalmente tra le aree più interne del tessuto urbano consolidato, è condizione che obbliga a sottoporre a verifica preventiva la possibilità di riedificazione in ragione degli spazi disponibili e della fattibilità geologico - sismica delle nuove costruzioni.

In alternativa alla riedificazione il limite nord - est di piazza Prampolini riprogettata potrebbe essere definito prolungando il muro di recinzione delle costruzioni esistenti dal confine del centro storico all'angolo dell'incrocio di via Roma con Strada Provinciale nord ampliando le

aree da riservare a spazi pubblici sistemati a verde alberato, aiuole fiorite e spazi pavimentati come estensione della piazza.

Analoghe considerazioni si possono fare per la definizione del limite nord di piazzale Prampolini sul quale prospetta un edificio a 2 piani di vecchio impianto ed in mediocre stato manutentivo, a basso rendimento energetico e certamente non antisismico, per il quale in luogo della "ristrutturazione profonda", può convenire l'intervento di demolizione e ricostruzione sulle aree di massimo ingombro evidenziate negli elaborati di progetto nei quali si indica, con apposite simbologie, la continuità della cortina edificata affidata alla barriera visiva creata dai muri di recinzione delle aree pertinenziali pensati come superfici opache lungo le quali solo i cancelli di ingresso individuano trasparenze dalle quali percepire gli spazi cortilivi sistemati a giardino privato.

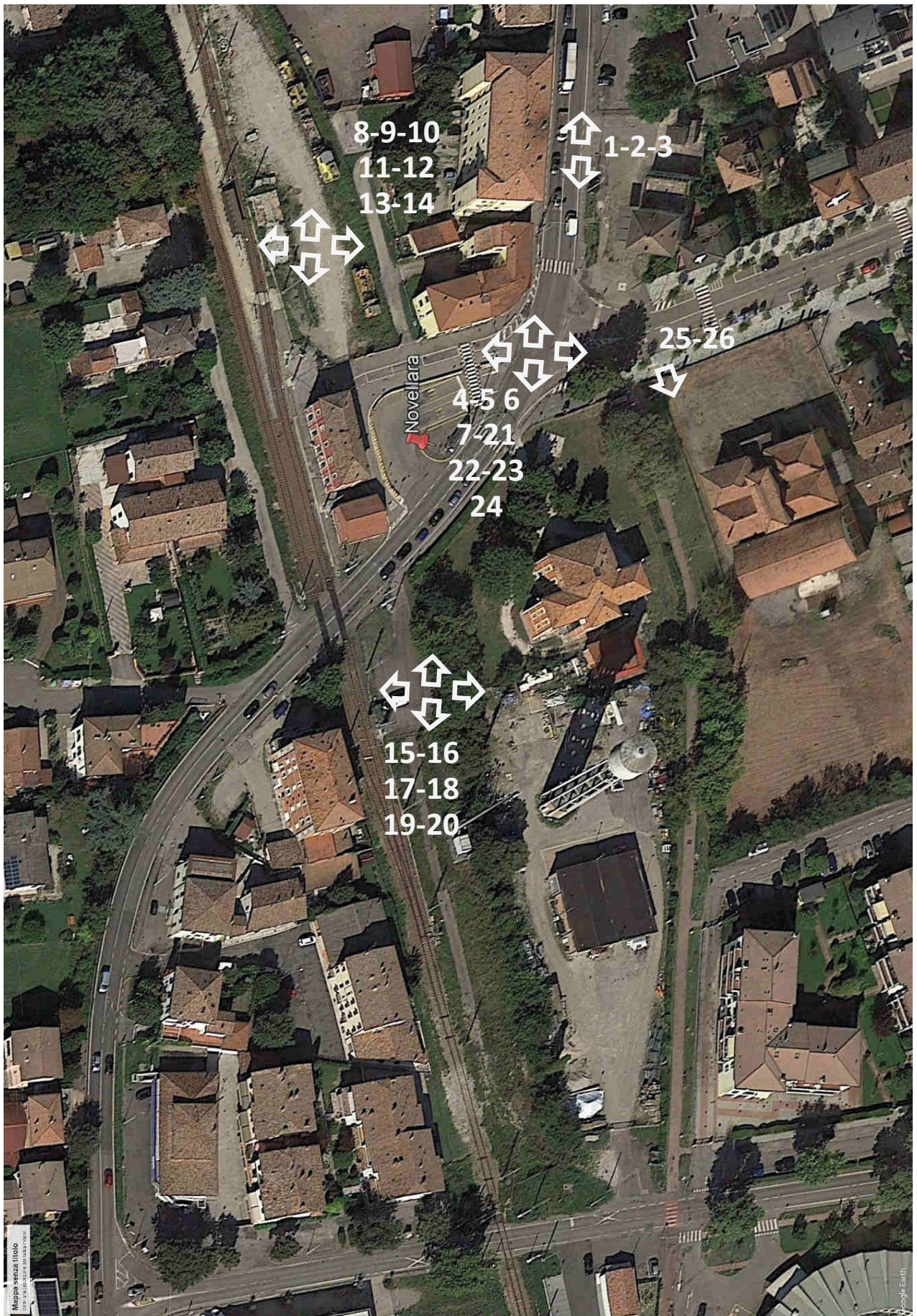
Il sistema di mobilità carrabile viene rivisto: ridisegnando le sedi riservate al transito degli autoveicoli e degli autobus che per le parti coincidenti con l'area di piazza Prampolini e viale Roma vengono pavimentate in materiali naturali (pietra e ciottoli); eliminando i semafori di regolazione del traffico veicolare e prevedendo solo semafori a chiamata per i pedoni, prevedendo un'area di sosta temporanea di due autobus sul lato nord - ovest della viabilità ridisegnata prevedendo un ampio spazio centrale con funzione di aiuola spartitraffico di forma ellittica (40 x 12) che oltre a regolare i flussi veicolari in zona "30" svolge funzione di arredo della piazza, richiamando, con una fontana a lama d'acqua, il tema dei canali e delle acque pubbliche nel territorio delle bonifiche storiche di pianura.

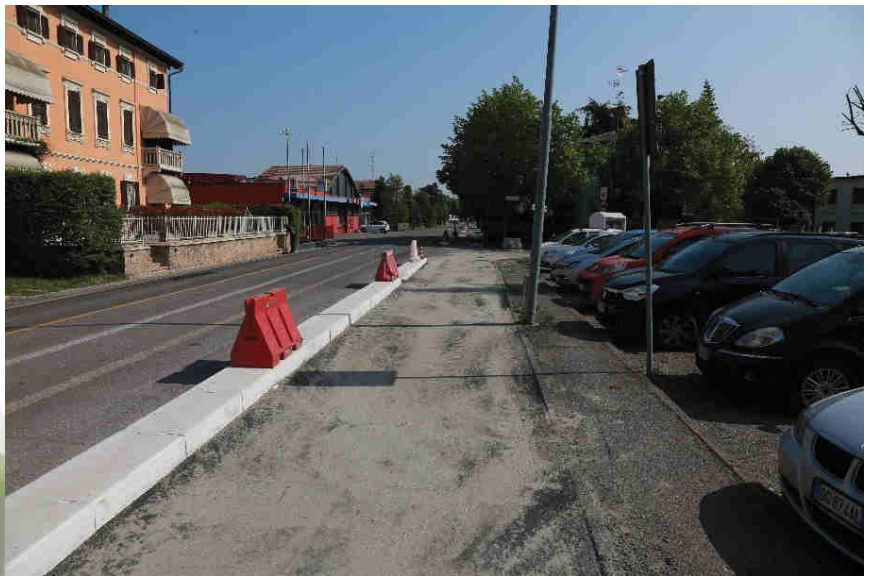
Il ridisegno della porta occidentale, localizza ad est della linea ferroviaria su aree di proprietà della Regione un parcheggio scambiatore per circa 90 posti auto, più parcheggi per bici e moto che attestandosi nei pressi della stazione ferroviaria e della porta occidentale del centro storico non solo potrà incentivare l'uso della ferrovia per il trasporto passeggeri ma potrà contribuire al recupero dei deficits delle aree centrali e servire i bisogni di sosta dei servizi socio sanitari esistenti in via Costituzione.

La rappresentazione cartografica del progetto urbano per la porta occidentale nell'ambito dell'accordo per la riprogrammazione della tangenziale nord a Novellara viene allegato come contributo di idee per la rigenerazione urbana, non è vincolante e non sottende varianti alla vigente strumentazione urbanistica e potrà eventualmente essere preso in considerazione in sede di formazione del PUG:

Si allegano:

- rilievo fotografico dell'ambito urbano, pagg. da 27 a 36
- stralcio della Tav. 2 del progetto urbano, pagg. 37 e 38
- visualizzazioni della proposta progettuale, pagg. da 39 a 50

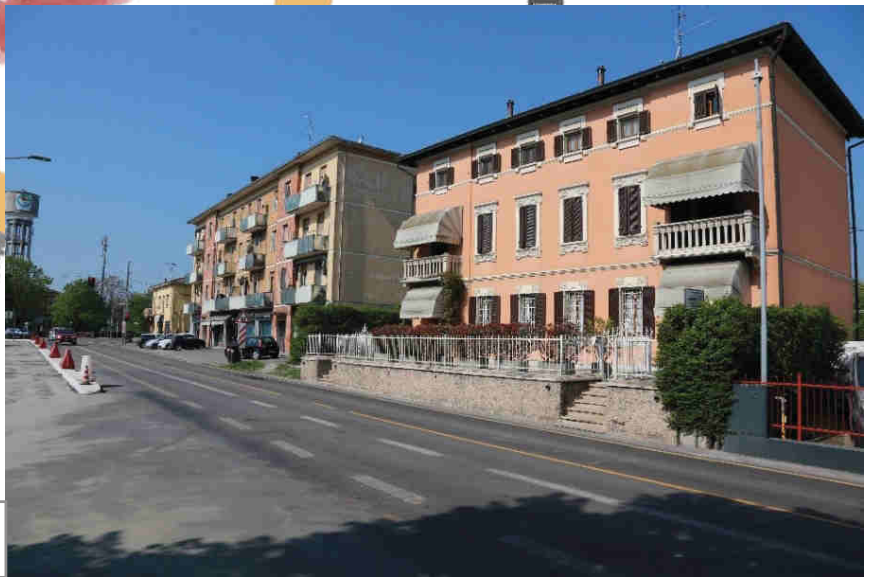




1



2



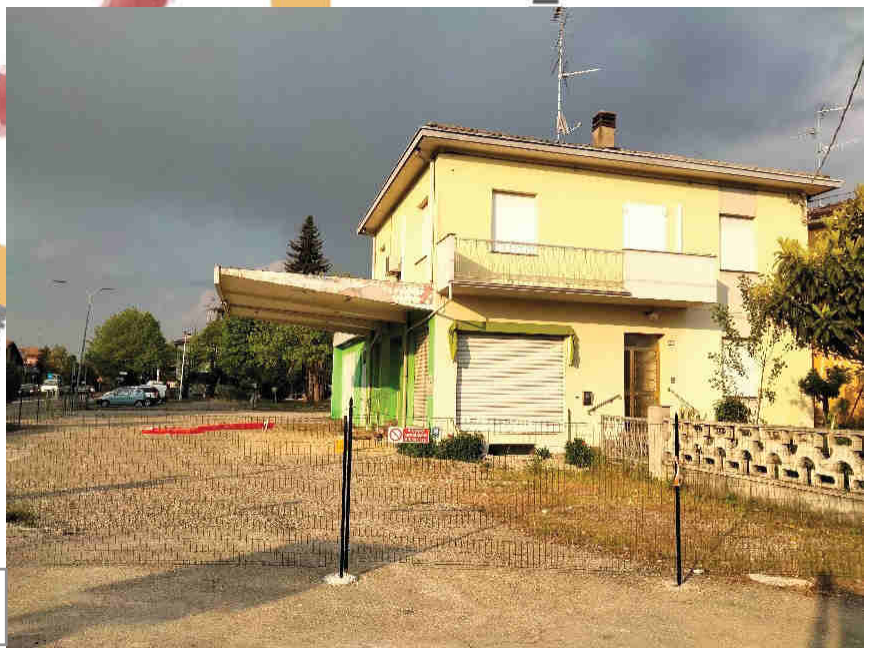
3



4



5



6



7



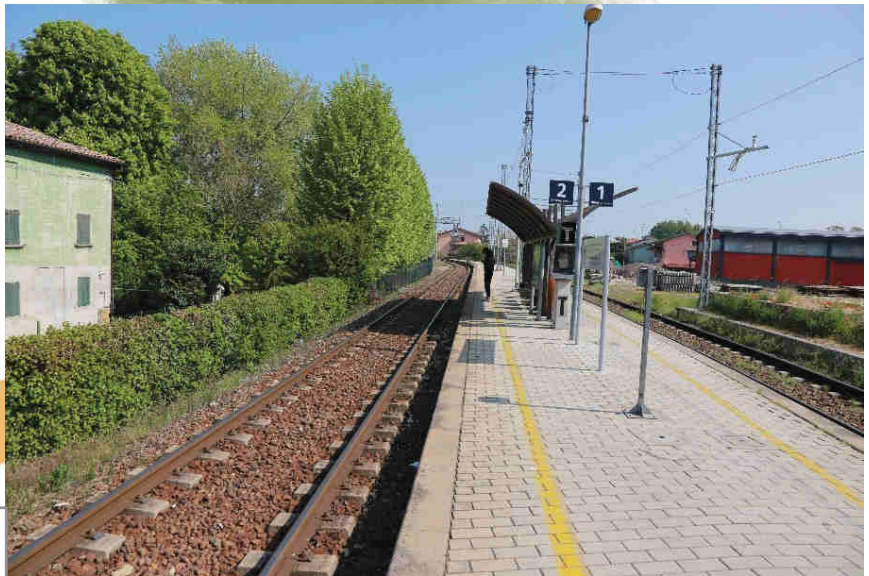
8



9



10

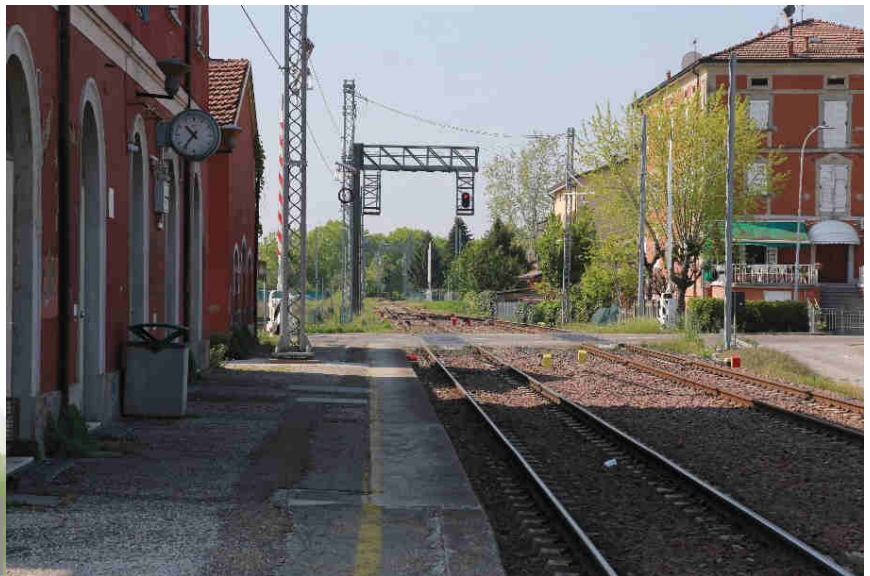


11

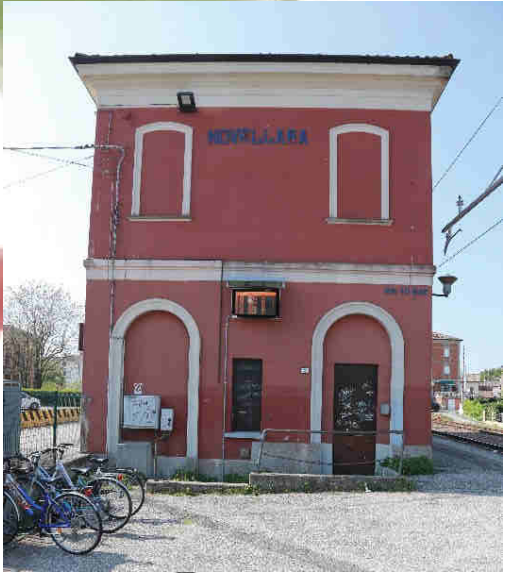


12

IPB



13



14



15



16



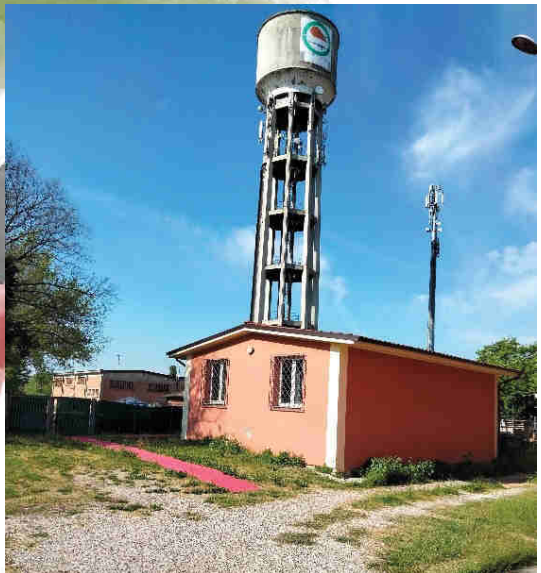
17



18



19



20



21



22



23



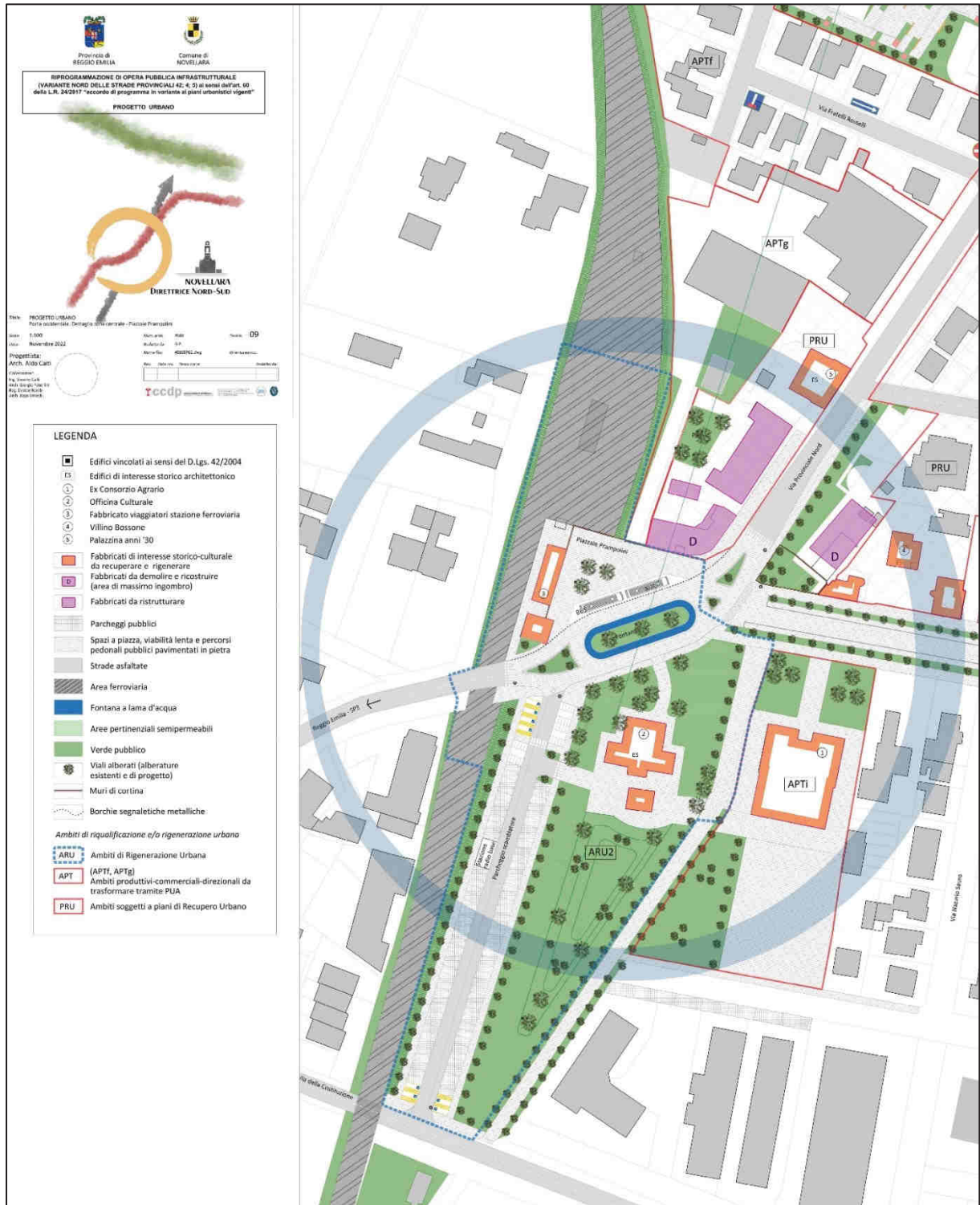
24






25



26



Riduzione tav. P02 «Progetto urbano. Dettaglio zona centrale. Piazzale Prampolini»

LEGENDA	
	Edifici vincolati ai sensi del D.Lgs. 42/2004
	Edifici di interesse storico architettonico
	Ex Consorzio Agrario
	Officina Culturale
	Fabbricato viaggiatori stazione ferroviaria
	Villino Bossone
	Palazzina anni '30
	Fabbricati di interesse storico-culturale da recuperare e rigenerare
	Fabbricati da demolire e ricostruire (area di massimo ingombro)
	Fabbricati da ristrutturare
	Parcheggi pubblici
	Spazi a piazza, viabilità lenta e percorsi pedonali pubblici pavimentati in pietra
	Strade asfaltate
	Area ferroviaria
	Fontana a lama d'acqua
	Aree pertinenziali semipermeabili
	Verde pubblico
	Viali alberati (alberature esistenti e di progetto)
	Muri di cortina
	Borchie segnaletiche metalliche
<u>Ambiti di riqualificazione e/o rigenerazione urbana</u>	
	Ambiti di Rigenerazione Urbana
	(APTf, APTg) Ambiti produttivi-commerciali-direzionali da trasformare tramite PUA
	Ambiti soggetti a piani di Recupero Urbano

Riduzione tav. P02 «Progetto urbano. Dettaglio zona centrale. Piazzale Prampolini» Legenda



**NOVELLARA
PORTA OCCIDENTALE**



Il Parcheggio Scambiatore

Il Parcheggio Scambiatore – vista notturna





Il Parcheggio Scambiatore

Il Parcheggio Scambiatore





Vialetto Pedonale Tra Ex Consorzio Agrario E Officina Culturale

Il Parcheggio Scambiatore





Imbocco Parcheggio Scambiatore Sulla Nuova Rotonda Con Fontana Davanti Alla Stazione

Il Parcheggio Scambiatore





La Stazione

La Stazione





Piazzale Davanti Alla Stazione

Piazzale Davanti Alla Stazione Guardando Verso Via Roma





Piazzale Davanti Alla Stazione Guardando Da Via Roma

Nuova Rotonda Con Fontana Davanti Alla Stazione





Nuova Rotonda Con Fontana Davanti Alla Stazione Guardando Dall'officina Culturale

Nuova Rotonda Con Fontana Davanti Alla Stazione Guardando Verso L'officina Culturale





Piazzale Davanti Alla Stazione Guardando Da Via Roma

Piazzale Davanti Alla Stazione





Piazzale Davanti Alla Stazione

Piazzale Davanti Alla Stazione





Parcheeggio scambiatore visto da Viale Montegrappa

Viale alberato



2. LA DIRETTRICE EST - OVEST

Sulla direttrice est - ovest l'accordo di programma per il completamento della tangenziale nord dalla rotatoria 2 alla rotatoria 4, entrambe in esercizio da anni, produce benefici di miglioramento delle condizioni ambientali per tutti i tessuti urbani consolidati che sono oggi attraversati dall'ultimo tratto orientale della SP 42 - via D'Azeglio, dall'intera SP 4 - via Provinciale, dal primo tratto meridionale della SP 5 - via Cristoforo Colombo.

Anche in questo caso trattasi di arterie storiche ai lati delle quali, da ovest ad est fino all'incrocio con il viale dello sport si addensano prevalentemente insediamenti residenziali di vecchio impianto coi quali si alternano insediamenti produttivi classificati nel PSC in ambiti "AP8" da riqualificare ed in ambiti "APT" produttivi - commerciali - direzionali da trasformare tramite PUA.

Dall'incrocio della SP 4 con via dello sport fino alla rotatoria 1, dalla quale inizia il tratto in esercizio della tangenziale, sorgono ai lati della provinciale storica, insediamenti commerciali e produttivi di impianto più recente quasi tutti precedenti all'adozione del PSC 2004.

Per tali contesti, l'allontanamento del traffico di attraversamento est - ovest: Carpi, Rio Saliceto, Campagnola, Novellara, Guastalla e nord - sud: Reggiolo, Novellara, Bagnolo, Reggio Emilia, potrà favorire significativi miglioramenti delle condizioni di vivibilità, agevolare la riqualificazione edilizia degli edifici che si affacciano sulla viabilità provinciale, migliorare le condizioni di mobilità dei ciclisti e dei pedoni.

Sul piano del riassetto urbanistico e del miglioramento dell'arredo urbano, la disponibilità di spazio, su entrambi i lati della carreggiata stradale ad eccezione di un breve tratto in corrispondenza del ciglio stradale sud dove sorge un edificio storico (ex Mulino) nei pressi di largo Mazzerini, potrà consentire l'integrazione dei percorsi pedonali e delle piste ciclabili esistenti lungo l'intero tratto urbano, dalla rotatoria esistente ad est sulla SP 42 alla rotatoria esistente ad ovest sulla SP 30 dove la strada provinciale penetra nel territorio comunale di Campagnola.

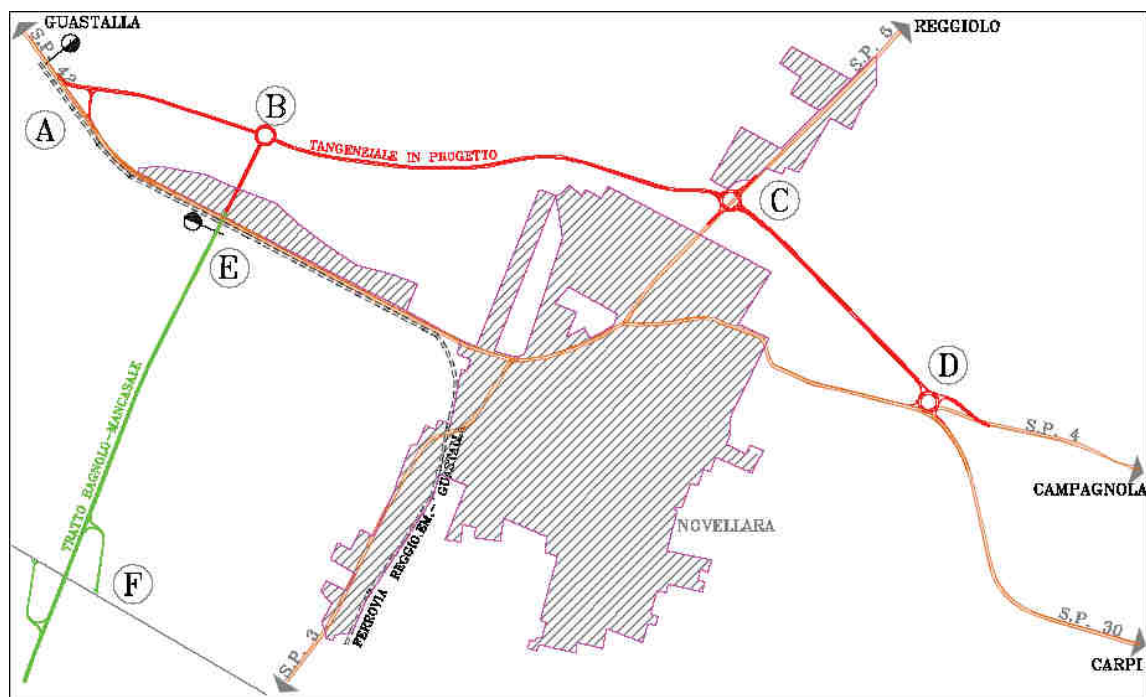
Trattasi, in ogni caso, di effetti indiretti prodotti dagli interventi previsti nell'accordo di programma che incidono sui tessuti consolidati della città e non richiedono varianti alla vigente strumentazione urbanistica.

Effetti più diretti invece sono prodotti dal programmato completamento della tangenziale nord con la realizzazione del 2° stralcio ed in particolare dal 2° lotto asse 2 considerato che il 1° lotto, in corso di realizzazione al 2021 essendo stato inserito nel POC adottato con DC n° 12

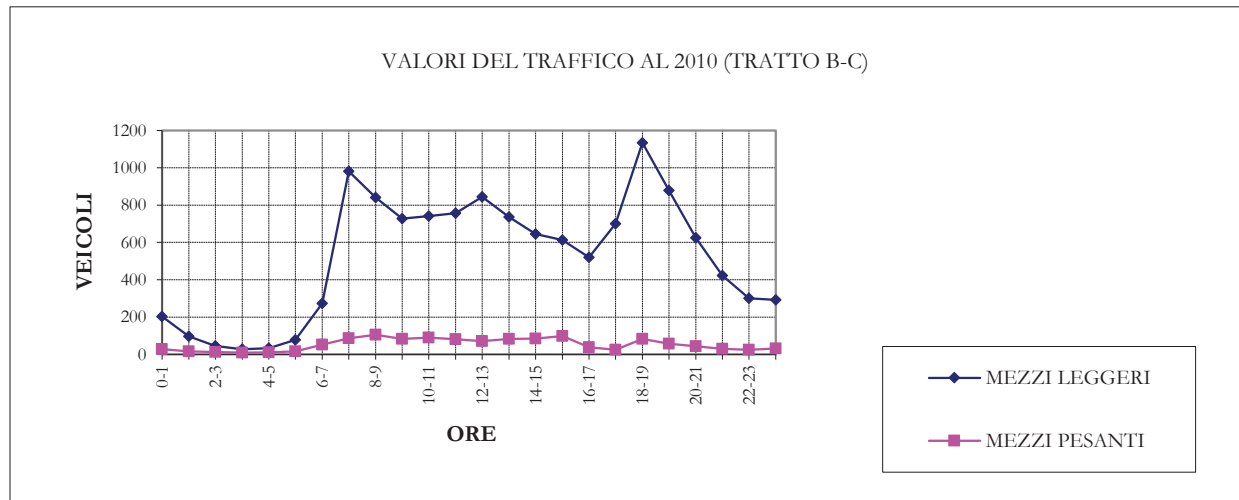
del 28/02/2018, approvato con DC n° 43 del 05/09/2018, è stato nel frattempo ultimato anche se non ancora in esercizio.

Con la realizzazione del 2° lotto del 2° stralcio sarà finalmente completata la nuova viabilità provinciale secondo il disegno programmato a livello intercomunale alla fine del 1900 e da quel momento i flussi veicolari sulle direttrici Guastalla - Carpi e Reggio - Reggiolo A22, non transiteranno più sulle strade provinciali storiche che attraversano il centro urbano di Novellara a meno dei veicoli diretti nei diversi quartieri ed isolati della città.

Al riguardo va evidenziato che fin dalla valutazione di impatto acustico allegata al progetto preliminare, ripresa successivamente nella relazione ambientale di screening del 2004, per le valutazioni dei flussi di traffico si è assunto che: <<in corrispondenza dei nodi di interconnessione della nuova viabilità con quella preesistente, una percentuale pari all'80% dell'entità dei flussi veicolari complessivi sia attratta dalla nuova rete stradale e che il residuo 20% siano flussi di traffico a carattere locale che continueranno a gravare sul centro del paese e quindi sulla viabilità minore>>.



Per il tratto B - C dello schema soprariportato, la stima dei flussi di traffico leggero e pesante al 2010 veniva così evidenziata:



I dati aggiornati al mese di gennaio 2020, con proiezioni al 2034 aggiornati in sede di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) per il lotto 2 del secondo stralcio del precedente tratto B - C riportano per i transiti medi giornalieri ed orari i seguenti valori tabellari:

TRANSITI CON TANGENZIALE COMPLETATA (STIMA AL 2020)		
PERCORSO	Lotto 2 del 2° Stralcio Tangenziale	Viabilità esistente Centro di Novellara
TRANSITI MEDI GIORNALIERI TOTALI	17016	4254
TRANSITI MEDI GIORNALIERI MEZZI LEGGERI	15875	3969
TRANSITI MEDI GIORNALIERI MEZZI PESANTI	1142	285
TRANSITI MEDI ORARI TOTALI	709	177
TRANSITI MEDI ORARI MEZZI LEGGERI	661	165
TRANSITI MEDI ORARI MEZZI PESANTI	48	12

TRANSITI STIMATI AL 2034		
PERCORSO	Lotto 2 del 2° Stralcio Tangenziale	Viabilità esistente Centro di Novellara
TRANSITI MEDI GIORNALIERI TOTALI	21020	5255
TRANSITI MEDI GIORNALIERI MEZZI LEGGERI	19611	4903
TRANSITI MEDI GIORNALIERI MEZZI PESANTI	1410	353
TRANSITI MEDI ORARI TOTALI	876	219
TRANSITI MEDI ORARI MEZZI LEGGERI	817	204
TRANSITI MEDI ORARI MEZZI PESANTI	59	15

Come si può notare dal confronto tra prima e seconda colonna della tabella si avrebbe una riduzione del traffico di attraversamento est - ovest nel centro urbano del 75% se si considera che la mancata realizzazione del lotto 2 del 2° stralcio avrebbe come effetto negativo che il transito medio giornaliero totale al 2034 continuerebbe a percorrere il tratto di SP 30 via Provinciale nord dall'incrocio con la SP 5 alla rotatoria ovest tra SP 30 e via Massimo D'Azeglio.

Ovviamente al beneficio che si registra per le aree centrali corrispondono per il tratto ovest - est della tangenziale nord che va dalla rotatoria 4 alla rotatoria 2, condizioni ambientali molto più negative in quanto il 75% del traffico attraverserebbe contesti urbanizzati ed urbanizzabili del settore nord dell'abitato consolidato che oggi sono in buona parte in ambiti rurali scarsamente interessati dal traffico veicolare.

Da qui la necessità che, pur tenendo conto della quota molto inferiore di popolazione esposta della zona attraversata dalla nuova tangenziale rispetto a quella oggi attraversata dalla SP 30, il progetto urbano prenda in considerazione l'intero tratto della tangenziale nord nella configurazione definitiva che va dalla rotatoria 5 sulla SP 42 ad ovest, alla rotatoria 1 ad est punto d'incrocio tra SP 30 e la medesima tangenziale nord a Novellara.

In tale ambito il progetto urbano visualizzato nella allegata tav 3 evidenzia:

- A) Le aree già acquisite al pubblico demanio comprese tra la tangenziale e via Frassanello che vengono sistemate a fascia verde di ambientazione stradale come previsto nel progetto esecutivo della nuova strada;
- B) Le aree da acquisire al pubblico demanio e da sistemare a verde pubblico di ambientazione stradale che vanno dalla rotatoria 3 alla rotatoria 2 secondo lo schema organizzativo previsto nel progetto di inserimento paesaggistico - ambientale e secondo i limiti individuati nelle planimetrie catastali allegata alla relazione illustrativa della variante urbanistica di riprogrammazione (relazione R01).

In tale contesto vanno considerati anche gli interventi previsti nel progetto della strada per la mitigazione degli impatti acustici (asfalti e barriere fonoassorbenti, collinette antirumore, macchie verdi alberate e cespugliate con essenze arboree e arbustive di specie autoctone).

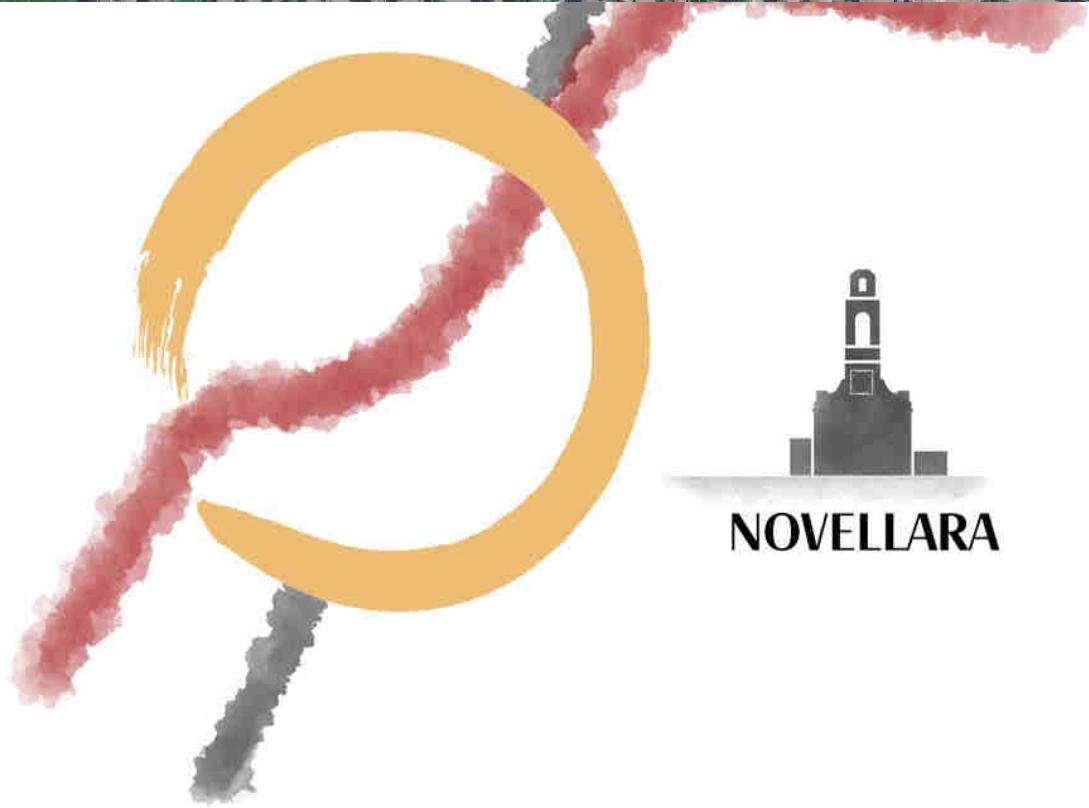
- C) Fasce di ambientazione stradale per il territorio rurale e per gli edifici in esso esistenti, tenendo conto degli spazi disponibili, dello stato di utilizzo degli immobili e della necessità di concordare gli interventi di miglioramento e qualificazione dell'equipaggiamento verde con le proprietà private delle aree investite senza necessariamente sottoporre le stesse a procedura espropriativa tenendo conto delle integrazioni normative introdotte con la 3^a variante al PSC e al RUE. Dette integrazioni normative all'art. 53 del PSC e all'art. 10.2.7 del RUE relativi alle "Fasce di rispetto e ambientazione delle principali infrastrutture esistenti e di progetto" danno facoltà al Comune di determinare il disegno definitivo delle aree ricadenti nella fascia di ambientazione stradale da acquisire al pubblico demanio in sede di approvazione del progetto esecutivo della strada nel rispetto tuttavia delle condizioni di sostenibilità dell'azione previste nella VAS e fermo restando l'opportunità di integrare funzionalmente e sotto il profilo paesaggistico ambientale le aree pubbliche e private laterali alla circoscrizione nord da riservare alla formazione degli impianti verdi alberati e cespugliati.

In relazione a quanto sopra precisato, i giardini privati di pertinenza di costruzioni esistenti già alberati e dotati di equipaggiamento verde non direttamente interessati dalla sede stradale e dalle relative opere accessorie potranno essere mantenute in proprietà privata. Allo stesso modo si potrà operare con le aree agricole e le aree libere intercluse nel territorio urbanizzato che non vengono ricomprese tra quelle da assoggettare a procedura espropriativa nelle quali gli impianti del verde di progetto e quelli di implementazione del verde alberato e cespugliato esistente vanno concordati con i proprietari interessati per la formazione della struttura a bosco lineare lungo tutto il tracciato della tangenziale Nord.

D) Ridisegno del verde pubblico di ambientazione stradale in corrispondenza degli ambiti NU2C e AP6a del PSC vigente dotati di piano urbanistico attuativo vigente; per tali contesti si richiamano i suggerimenti operativi contenuti nella relazione illustrativa della variante alla vigente strumentazione urbanistica (PSC e RUE) conseguente all'accordo di programma ai sensi dell'art. 60 della L.R. 24/2017 (vedi relazione illustrativa R01).

Si allegano:

- Rilievo fotografico e aerofotogrammetrico del settore nord, pagg. 57 - 65;
- Stralci della Tav. 3 del progetto urbano, che evidenziano le zone verdi che accompagnano la nuova infrastruttura stradale, pagg. 66 e 67;
- Viste di inserimento della Tangenziale, pagg. 68-73;
- Tavole di assetto urbanistico degli ambiti di trasformazioni dotati di PUA vigente, pagg. 74, 75, 76 e 77;
- Schema dei percorsi ciclopedonali del settore centro-settentrionale del capoluogo Comunale che si integrano con la nuova viabilità, pag. 78.





1



2





3



4



5



6





7



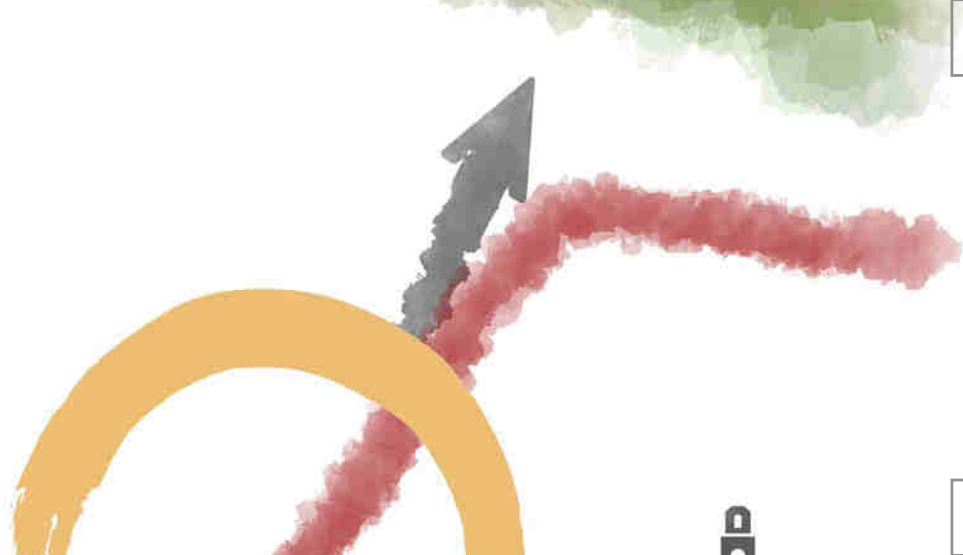
8



9



10



11





12

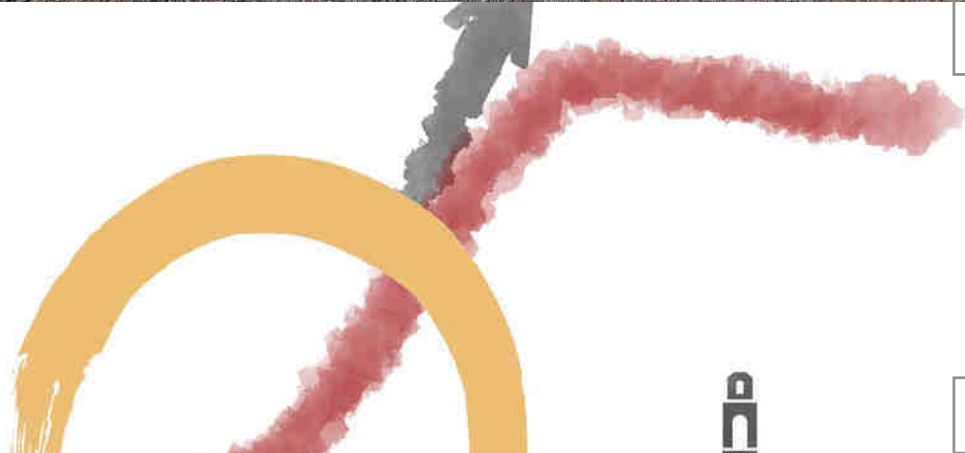


13





14



15





16

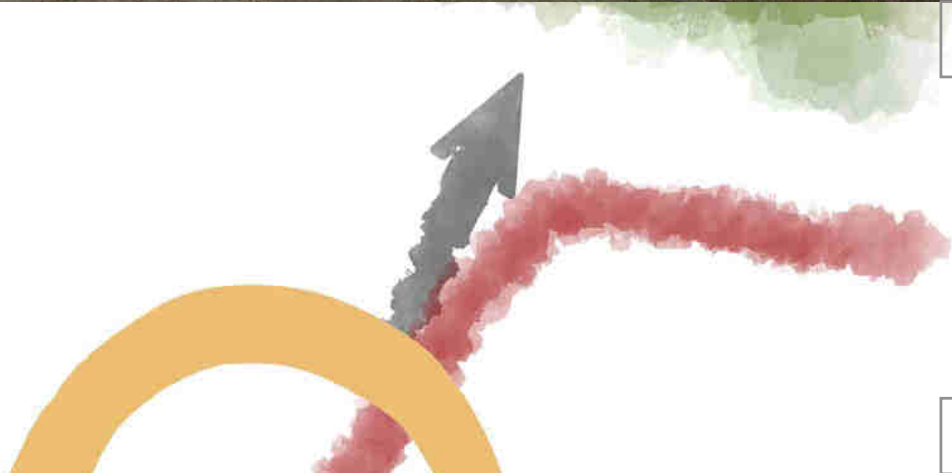


17





18



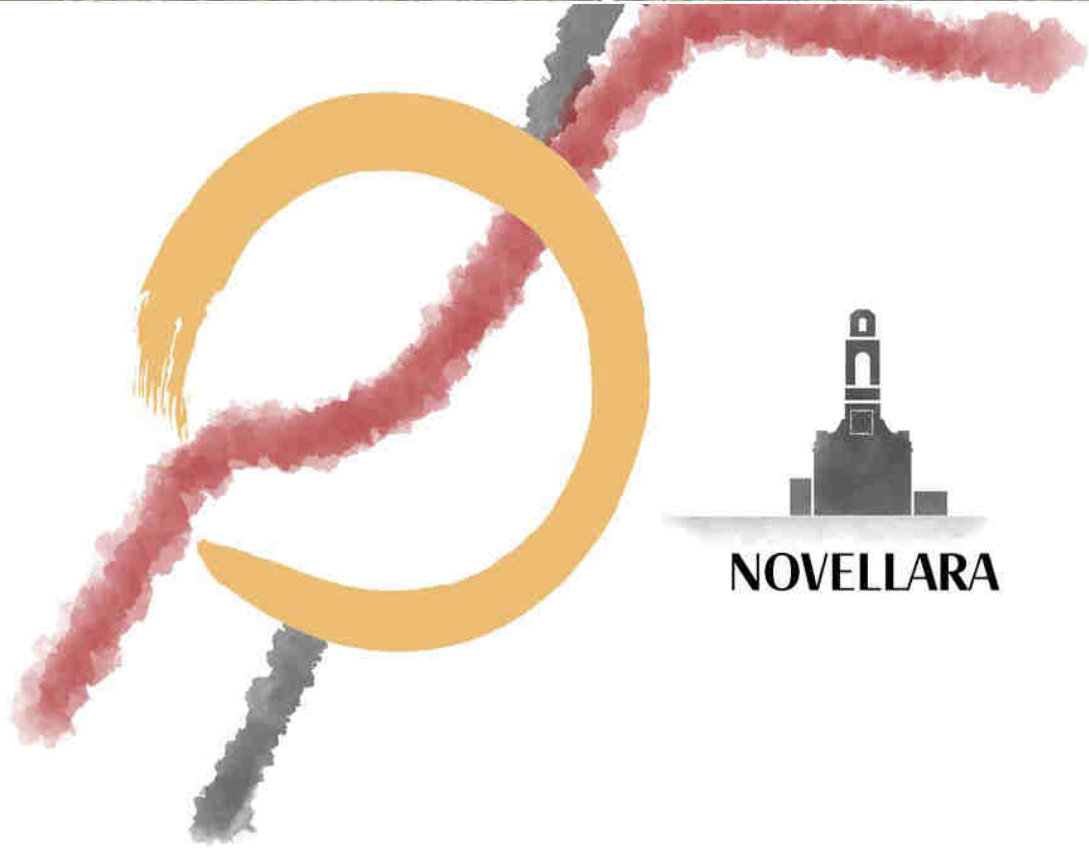
19

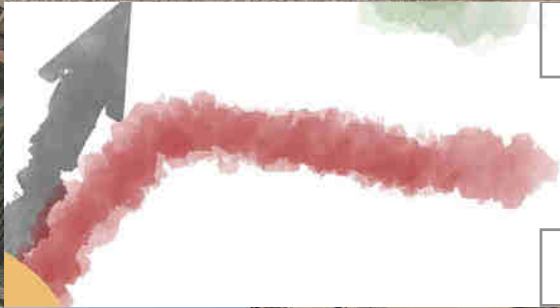
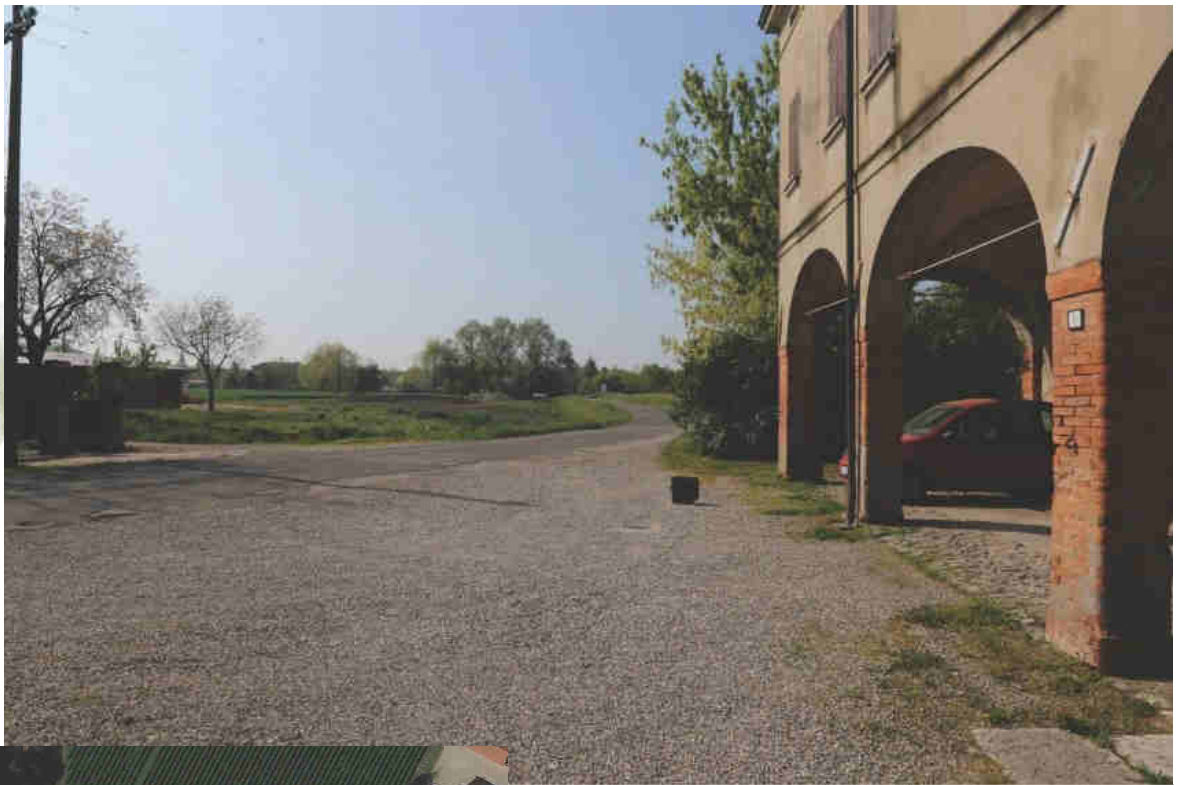


LEGENDA

- 
 Albero di 1^ grandezza. Essenze da utilizzare: *Populus nigra* (pioppo nero), *Quercus robur* (quercia, farnia), *Populus alba* (pioppo bianco)
- 
 Albero di 2^ grandezza. Essenze da utilizzare: *Tilia cordata* (tiglio selvatico), *Carpinus betulus* (carpino bianco), *Acer campestre* (acero campestre).
- 
 Siepe arbustiva. Essenze da utilizzare: *Berberis vulgaris* (crespino), *Corylus avellana* (nocciolo), *Cornus sanguinea* (sanguinella), *Frangola alnus* (frangola), *Prunus spinosa* (prugnolo selvatico), *Rhamnus chatartica* (spino cervino), *Sambucus nigra* (sambuco comune), *Viburnum opulus* (oppio, palle di neve, pallon di maggio), *Berberis vulgaris*, *Frangola alnus*, *Rhamnus chatartica*, *Viburnum opulus*.
- 
 Frassino, Carpino, Tiglio, Acero, Pseudoplatano, Olmo
- 
 Alberatura tipo Tiglia Cordata
- 
 Filare di *Fraxinus Excelsior* interasse 18-20 m
- 
 Filare di Pioppo Cipressino interasse 24-26 m
- 
 Cespugli a fiore e/o autoctoni tipo: *Deutzia*, *Forsythia* e ros
- 
 Siepe tipo: *Ligustrum vulgaris*, *Prunus spinosa*, *Corylus avellan*
- 
 Verde di ambientazione
- 
 Zona TR1b Ambiti agricoli di rilievo paesaggistico
- 
 Perimetro area vincolata con D.M. 01/08/1985 (Galassini)
- 
 Vincolo di tutela indiretta MIBACT DDR n. 1945 del 18/06/2009 a salvaguardia dell'integrità degli immobili denominati Casino di Sotto e Mulino di Sotto
- 
 Punti di criticità (ex mulino e chiesa)
- 
 Linea ferroviaria
- 
 Viabilità
- 
 Percorsi pedonali e piste ciclabili da riqualificare ed integrare

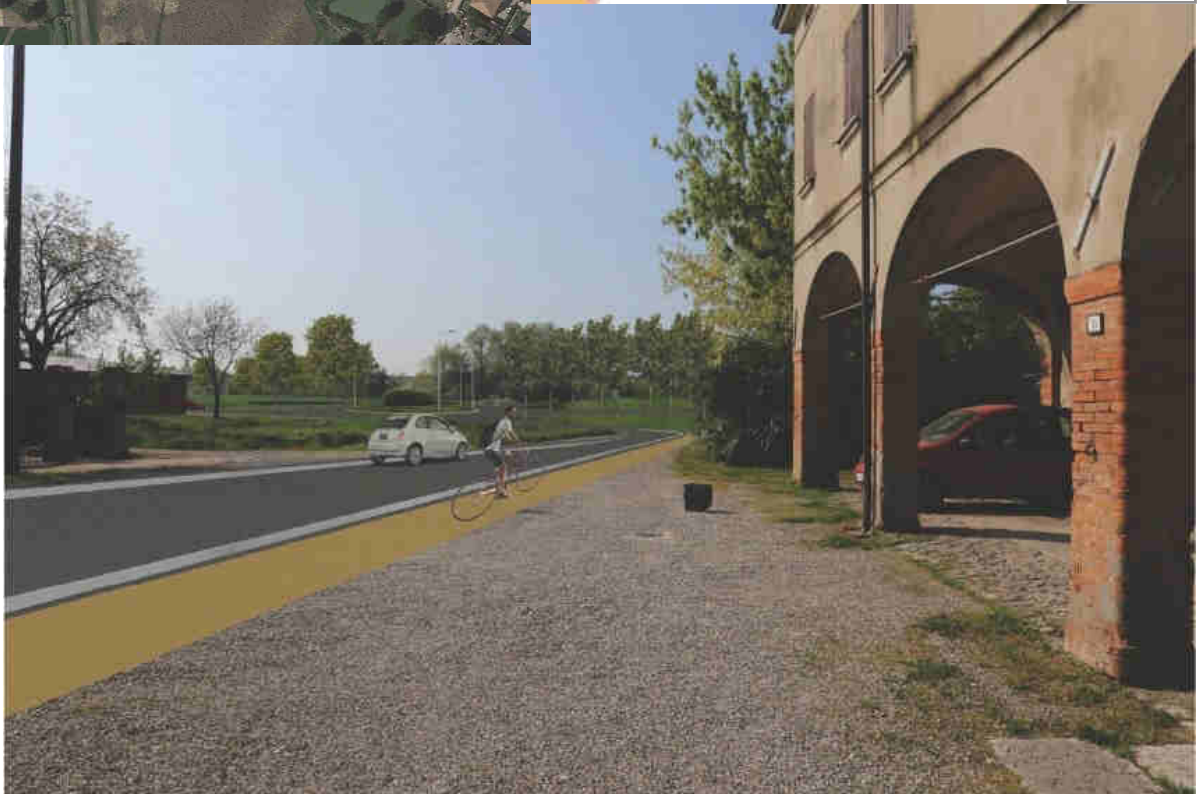
Riduzione tav. P03 "Progetto Urbano. Direttrice Est-Ovest" Legenda





1

1M





2

2M





3

3M

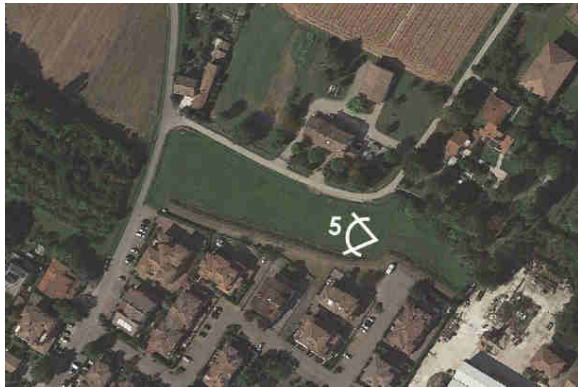


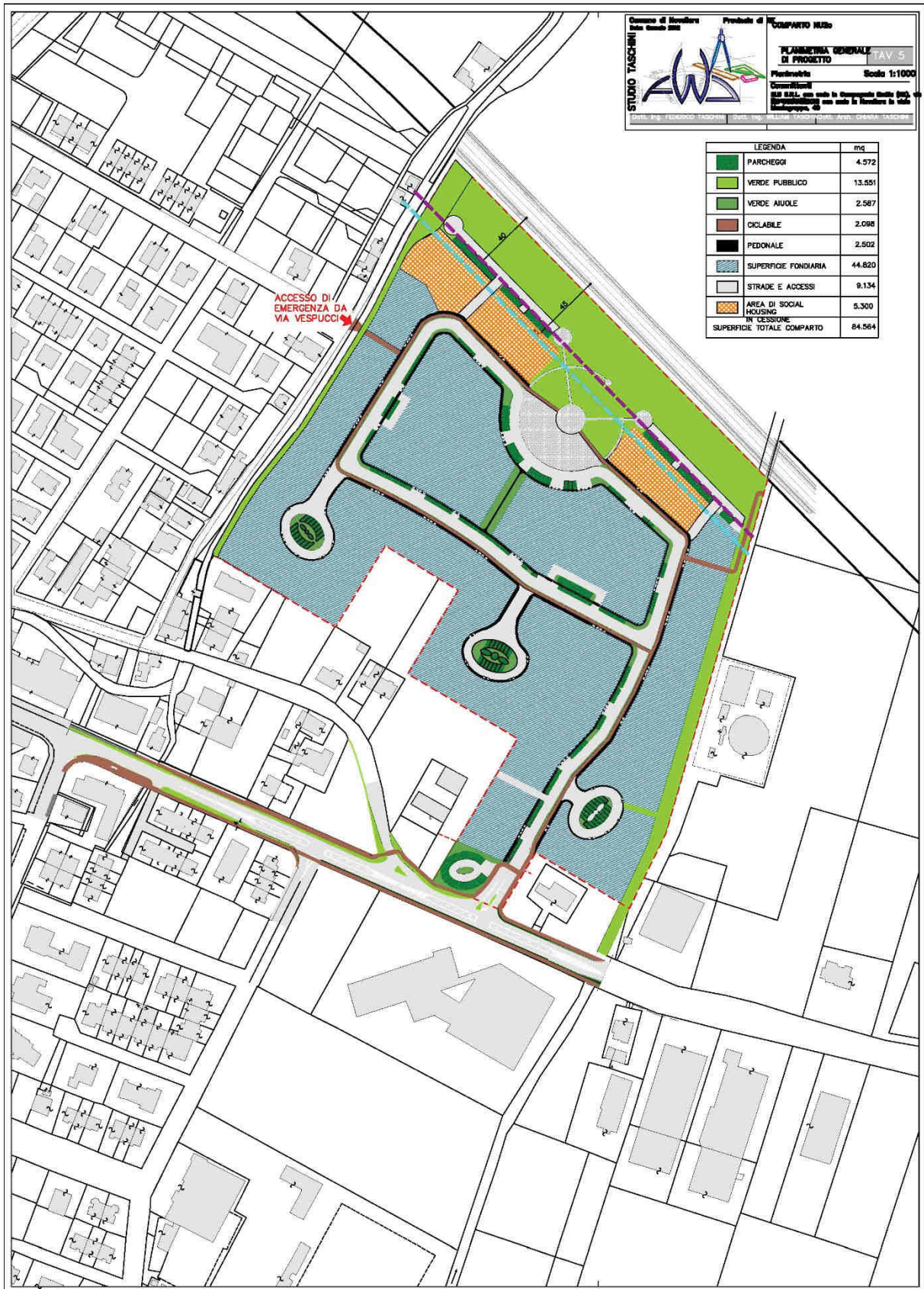


4

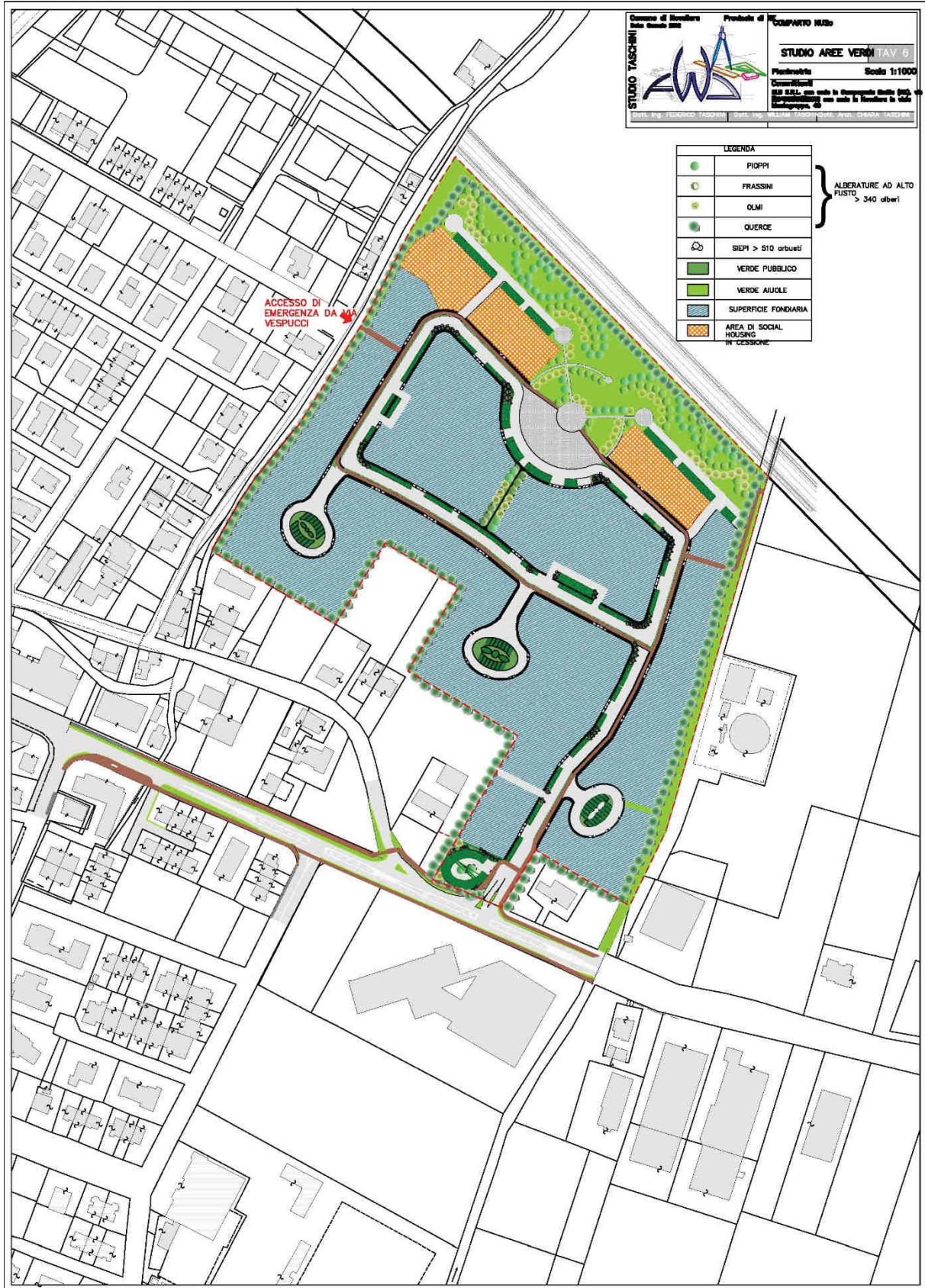
4M







COMPARTO NU2c - Riduzione tav. 5 «Planimetria generale di progetto»



COMPARTO NU2c - Riduzione tav. 6 «Studio aree verdi»



COMPARTO NU2c - Riduzione tav. 7 «Schema di insediamento edilizio»



Schema dei percorsi ciclopedonali del settore del settore centro-settentrionale del capoluogo Comunale che si integrano con la nuova viabilità