



COMUNE DI
REGGIO NELL'EMILIA

I.D. n. **145**

in data **10/07/2025**

Estratto del Verbale di Seduta

DELLA GIUNTA COMUNALE DI REGGIO EMILIA

L'anno **duemilaventicinque** addì **10 - dieci** - del mese **luglio** alle ore **09:30** nella sede municipale, ritualmente convocata, si è riunita la Giunta Comunale, per la trattazione del seguente oggetto:

INDIRIZZI FINALIZZATI ALLA RIQUALIFICAZIONE FUNZIONALE DELL'ASSE VIABILISTICO DI VIALE MARTIRI DI PIAZZA TIEN AN MEN

Alla discussione dell'oggetto sopraindicato, sono presenti:

MASSARI Marco	Sindaco	SI
DE FRANCO Lanfranco	Vice Sindaco	SI
BONDAVALLI Stefania	Assessore	SI
BONVICINI Carlotta	Assessore	SI
MAHMOUD Marwa	Assessore	SI
MIETTO Marco	Assessore	NO
NEULICHEDL Roberto	Assessore	SI
PASINI Carlo	Assessore	SI
PRANDI Davide	Assessore	NO
RABITTI Annalisa	Assessore	SI

Presiede: **MASSARI Marco**

Assiste il Vice Segretario Generale: **ROSATI Dr. Italo Pasquale Enrico**

LA GIUNTA COMUNALE

Premesso che:

- la L.R n.24/2017 nell'abrogare la L.R.n.20/2000, ha previsto, all'art. 3, comma 1, l'obbligo per i Comuni di procedere all'adeguamento della pianificazione urbanistica vigente ai principi fondamentali ivi previsti, entro termini perentori per l'avvio del relativo processo (tre anni all'entrata in vigore della legge) e per la sua conclusione (nei due anni successivi);
- con deliberazioni di Consiglio Comunale ID.n. 91 e 92 del 08.05.2023 sono stati approvati il Piano Urbanistico Generale (PUG) e il Regolamento Edilizio, coordinato agli Indirizzi disciplinari (SQ_D.1) del PUG, ai sensi dell'art. 46 comma 6 della L.R. n. 24/2017, entrati in vigore il 21.06.2023 a seguito di pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Emilia-Romagna - parte seconda - n. 164;
- con deliberazione di Consiglio Comunale ID.n. 96 del 15.05.2023 è stato approvato il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Reggio Emilia strumento che sviluppa azioni e progetti di mobilità sostenibile che porteranno, da qui al 2033, al miglioramento della fruibilità e dell'accessibilità del centro storico e dei centri attrattori, all'incremento della qualità urbana e delle condizioni di sicurezza della rete stradale e alla riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico, in un'ottica di incremento della sostenibilità degli spostamenti, della ciclabilità, della qualità e messa in sicurezza delle infrastrutture.

Premesso, inoltre, che:

- la strategia del PUG individua l'attrattività quale leva strategica per promuovere investimenti sul territorio, attraverso l'integrazione tra programmazione urbanistica e politiche di mobilità, in coerenza con gli obiettivi del Green Deal europeo;
- nell'ambito della SFIDA 3 del PUG, sono individuate azioni prioritarie per la riqualificazione funzionale e ambientale degli ambiti produttivi e del sistema dell'accessibilità, in particolare nei cinque poli produttivi specializzati tra cui Mancasale, Gavassa-Prato e la Zona Annonaria, prevedendo interventi su infrastrutture, servizi, spazi pubblici e accessibilità;

Premesso infine che:

- il principio dell'**accessibilità universale** costituisce fondamento del PUMS, articolato su cinque ambiti strategici (infrastrutture, trasporto pubblico, Ecoesagono, città 30, logistica urbana), che privilegiano la riduzione della domanda di traffico

veicolare privato attraverso l'adozione del principio europeo "Avoid – Shift – Improve";

- per quanto concerne le previsioni infrastrutturali, il PUMS non inserisce nuove infrastrutture, ma basa l'attuazione delle politiche di accessibilità sugli scenari composti dal completamento di diverse infrastrutture, in particolare del sistema delle tangenziali, ritenuti fondamentali per sgravare dal traffico i viali di circonvallazione e le altre direttrici principali urbane;
- il PUMS ha fatto proprio l'approccio strategico ASI (Avoid, Shift, Improve), definito nel 2007 e adottato a livello europeo, per lo sviluppo e la sostenibilità del settore dei trasporti e della mobilità; in particolare la strategia Avoid - "risparmiare traffico" è funzionale a ridurre la quantità di spostamenti necessari e la loro distanza e nel medio lungo termine - di governare la domanda di mobilità attraverso il governo delle aree urbane e del territorio, attraverso la consapevolezza dell'impatto dei sistemi insediativi sulla formazione della mobilità ed adottare tutte quelle strategie "passive" orientate a ridurre il fabbisogno, specie quella automobilistica;
- la stesura del nuovo PUMS è stata l'occasione per aggiornare il modello di simulazione del traffico del 2012, dai grafici ottenuti dalla simulazione dello stato di fatto si possono osservare quattro ambiti particolarmente critici tra cui il sistema composto dagli assi viale Martiri di piazza Tien an Men, Chopin/Hiroshima che risulta congestionato in particolare dalla sovrapposizione fra flussi urbani e flussi da/per l'Autostrada che va poi a ripercuotersi sul comparto a nord/ovest del centro storico ed in particolare su via Cisalpina;
- tra i prioritari assi d'intervento del PUMS *Vivibilità e sicurezza della città* con il completamento dell'assetto infrastrutturale tangenziale della città funzionale alla riduzione della pressione del traffico sulle aree urbane;

Dato atto che:

- con istanza pervenuta in data 22/01/2025 e acquisita al protocollo generale con n. 14793, la Società Decomac Srl ha richiesto l'acquisizione onerosa di una porzione di area cortiliva ad uso funzionale allo stabilimento industriale di proprietà, situato in adiacenza a Viale Martiri di Piazza Tien An Men, già utilizzata di fatto e non interessata da previsioni infrastrutturali attive;
- la richiesta trova motivazione nella necessità di adeguare lo stato giuridico allo stato di fatto, per essere la porzione di terreno oggetto di richiesta di acquisto utilizzata dalla medesima società istante quale area cortiliva, a servizio dello stabilimento industriale di proprietà identificato sul foglio n. 89 con il mappale n. 25;

Precisato che:

- il Piano di lottizzazione e di Fabbricazione facente parte del Piano di Zona approvato con deliberazione di Consiglio Comunale n. 20510/720 del 21 settembre 1960, riguardante i terreni censiti ad oggi al foglio 89 mappale 25 (parte), individuava a nord la strada di circonvallazione, di seguito definita Tangenziale Nord-variante alla SS9, prevista in PRG e dunque facenti parte del ramo strade quali aree di cessione previste dal citato Piano lottizzazione;
- tali aree non sono mai state completamente occupate dalla sede stradale, successivamente realizzata da parte del Comune di Reggio Emilia con una piattaforma stradale di due sole corsie, una per direzione di marcia, contro le quattro previste per l'infrastruttura di competenza statale;
- il Comune ha spostato nel 1999 la previsione del tracciato della variante SS9 più a nord rispetto all'attuale via Martiri di Piazza Tien An Men e successivamente, nel 2008 ancora più a nord, nella posizione su cui ANAS ha poi sviluppato la progettazione ed è ora in corso di realizzazione la variante alla SS9/Tangenziale Nord.

Considerati gli obiettivi del PUG che all'interno della SFIDA3-Attrattività prevedono strategie di **riqualificazione coordinata di infrastrutture viarie e ambiti produttivi urbani**, in linea con le politiche europee di rigenerazione sostenibile per **valorizzare la funzionalità e l'accessibilità degli spazi produttivi esistenti**, migliorando la **connettività con il sistema delle tangenziali**, che assorbirà i flussi di traffico di attraversamento. In questo modo si evitano interventi impattanti sul tessuto urbano consolidato migliorandone sicurezza, efficienza e integrazione con il trasporto pubblico e la mobilità dolce, attraverso un processo integrato **tra economia locale e qualità urbana**.

Considerati gli scenari del PUMS di medio e lungo periodo coerenti con il Green Deal Europeo e la Strategia per una mobilità intelligente e sostenibile (2020), che promuove la riduzione della dipendenza dall'auto privata e la progressiva **decarbonizzazione del settore dei trasporti**, e l'apertura della nuova **Tangenziale Nord di Reggio Emilia**, coerente con la logica europea di **spostare il traffico di attraversamento fuori dai centri urbani**, evitando congestione interna e favorendo una **mobilità urbana più locale, sicura e sostenibile**, l'ampliamento di infrastrutture urbane dedicate al traffico veicolare privato non risulta coerente a questi obiettivi, in quanto tende ad **incentivare la domanda di traffico** (fenomeno noto come "domanda indotta"), aumentando emissioni e congestione.

Considerato che via Martiri di Piazza Tien An Men non sarà più la Tangenziale Nord di Reggio e che la realizzazione della nuova strada statale assorbirà parte rilevante del traffico di attraversamento, alleggerendo il carico veicolare su arterie urbane come Viale Martiri di Piazza Tien An Men e riducendo la pressione del traffico automobilistico sulla viabilità interna, rendendo comunque non più necessario un intervento di ampliamento sul viale esistente. D'altra parte il PUMS di Reggio Emilia punta a una **redistribuzione dello**

spazio pubblico a favore della mobilità attiva (pedoni e ciclisti) e del trasporto pubblico, evitando interventi che incentivino l'uso dell'auto privata. Puntando alla **riduzione delle emissioni**, il contenimento dell'inquinamento acustico e atmosferico, e la riqualificazione dello spazio urbano. Le analisi previsionali, rafforzate dalle simulazioni di traffico correlate alla realizzazione della Tangenziale Nord, non indicano la necessità di aumentare la sezione stradale di Viale Martiri di Piazza Tien An Men. I volumi di traffico previsti risultano compatibili con l'assetto attuale, soprattutto a fronte di politiche di disincentivazione dell'uso dell'auto privata in ambito urbano.

Considerato infine che via Martiri di Piazza Tien An Men si configurerà quale asse di distribuzione di un comparto in cui sono compatibili attività produttive e attività commerciale, assumendo quindi le caratteristiche di strada mercato e valutato la non opportunità di attrezzare la stessa con controviai di distribuzione in ragione del fatto che la rigenerazione è da intendersi come processo continuo, multiscalare, multidimensionale, intersettoriale che permette di innovare lo spazio e la società creando nuove infrastrutture sociali e nuovi valori. In tale ottica l'ampliamento del viale comporterebbe un incremento di superficie asfaltata, in contraddizione con i principi di **contenimento del consumo di suolo** e di **valorizzazione del verde urbano**, entrambi elementi fondanti del PUG e del PUMS. La priorità dovrà essere data invece a interventi di **riqualificazione ambientale** e di **miglioramento della qualità dello spazio pubblico**.

Ritenuto dunque che:

- la nuova configurazione infrastrutturale della Tangenziale Nord rende non più strategico un eventuale ampliamento a quattro corsie, due per direzione di marcia, del Viale Martiri di Piazza Tien An Men, le cui funzioni viarie possono essere mantenute e potenziate con interventi di riqualificazione urbana, anziché con incrementi di capacità veicolare;
- interventi di ampliamento, anche con fini di distribuzione, come ad esempio controstrade di servizio, risulterebbero in contrasto con i principi del contenimento del consumo di suolo e della riduzione dell'asfalto in ambito urbano, e non coerenti con le previsioni del PUMS che privilegiano la redistribuzione dello spazio pubblico a favore della mobilità attiva e del trasporto collettivo;
- la necessità invece di dotare la strada sui propri fianchi di infrastrutture ciclopedonali e di una fascia di ambientazione, per aumentarne l'accessibilità e il valore ecologico e paesaggistico;
- la richiesta della Società Decomac Srl può essere considerata coerente con gli obiettivi di semplificazione e regolarizzazione dell'assetto fondiario, in assenza di previsioni pubbliche attive sull'area interessata;

Visti:

- il DPR. 380/01 ed in particolare l'art. 14;
- l'art. 7.1 degli Indirizzi Disciplinari del PUG vigente;
- il CAPO B, art. 2, comma 4 ultimo capoverso del Regolamento edilizio approvato con D.C.C

n. 92/2023;

- la Circolare Ministeriale n. 3210 del 28/10/67 e la Circolare Min. LL.PP. n. 25/M del 25/02/1970;
- il vigente Regolamento comunale sull'Ordinamento generale degli Uffici e dei Servizi;
- l'art. 48 del D. Lgs. n. 267/2000;

Visto infine

- il parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica del presente provvedimento espresso dal Dirigente dell'Area Rigenerazione Urbana e Infrastrutture sostenibili interessato ai sensi dell'art. 147-bis, comma 1, del D.lgs. n. 267/2000 ed allegato in calce alla presente proposta di deliberazione;

DELIBERA

1. di individuare l'asse viario denominato Viale Martiri di Piazza Tien An Men quale direttrice urbana di collegamento con la rete delle tangenziali in via di completamento, escludendo interventi di ampliamento dell'asse stradale e privilegiando azioni di riqualificazione funzionale, ambientale e di sicurezza, in coerenza con gli obiettivi di sostenibilità urbana del PUG e del PUMS;
2. di non ritenere strategica la conservazione di porzioni di proprietà pubblica ai fini di futuri ampliamenti del suddetto viale, stante la ridefinizione del sistema infrastrutturale urbano, salvo gli spazi necessari all'infrastrutturazione ciclabile, pedonale e all'ambientazione;
3. di demandare ai competenti uffici comunali l'attivazione delle procedure tecnico-amministrative finalizzate alla valutazione e alla possibile alienazione onerosa della porzione di terreno identificata al foglio catastale n. 89, mappale n. 25, come da richiesta della Società Decomac Srl (prot. n. 14793/2025), nel rispetto delle vigenti disposizioni in materia e di un progetto della sezione stradale che corrisponda alle indicazioni contenute nella presente Delibera.

Inoltre, ritenuto che ricorrano particolari motivi d'urgenza per il proseguo delle procedure di assegnazione dell'immobile

Visto l'art. 134, comma 4°, del D.Lgs. 18/8/2000 n. 267;

si propone di dichiarare il presente atto immediatamente eseguibile.

Letto, approvato e sottoscritto.

IL PRESIDENTE

MASSARI Marco

IL VICE SEGRETARIO GENERALE

ROSATI Dr. Italo Pasquale Enrico