



Comune di Vezzano

Sul Crostolo

P.zza della Libertà 1

42030 Vezzano sul Crostolo (RE)

Completamento della rete

pedonale esistente in loc. La Vecchia,

in fregio alla S.S. 63

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Reggio Emilia 30/03/2026

il tecnico

Ing. Ermanno Panciroli

DESCRIZIONE DELL'AREA DI INTERVENTO

Il progetto in oggetto riguarda le opere di completamento della rete pedonale esistente nella località La Vecchia, frazione del comune di Vezzano sul Crostolo (RE).

L'intervento si sviluppa lungo la Strada Statale 63 del valico del Cerreto che collega la Toscana all'Emilia Romagna partendo da Aulla e terminando a Gualtieri e comprende due tratti lungo Via Caduti della Bettola.

Il tratto C si estende per circa 150 metri e si sviluppa a partire dall'incrocio tra Via Caduti della Bettola e Via Francesco Lolli (oggetto di realizzazione di una nuova rotatoria) fino all'incrocio con Via Prandi, mentre il tratto D si estende per circa 200 metri, dall'incrocio di Via Caduti della Bettola con Via Brugna fino al civico n.96 di Via Bettola.

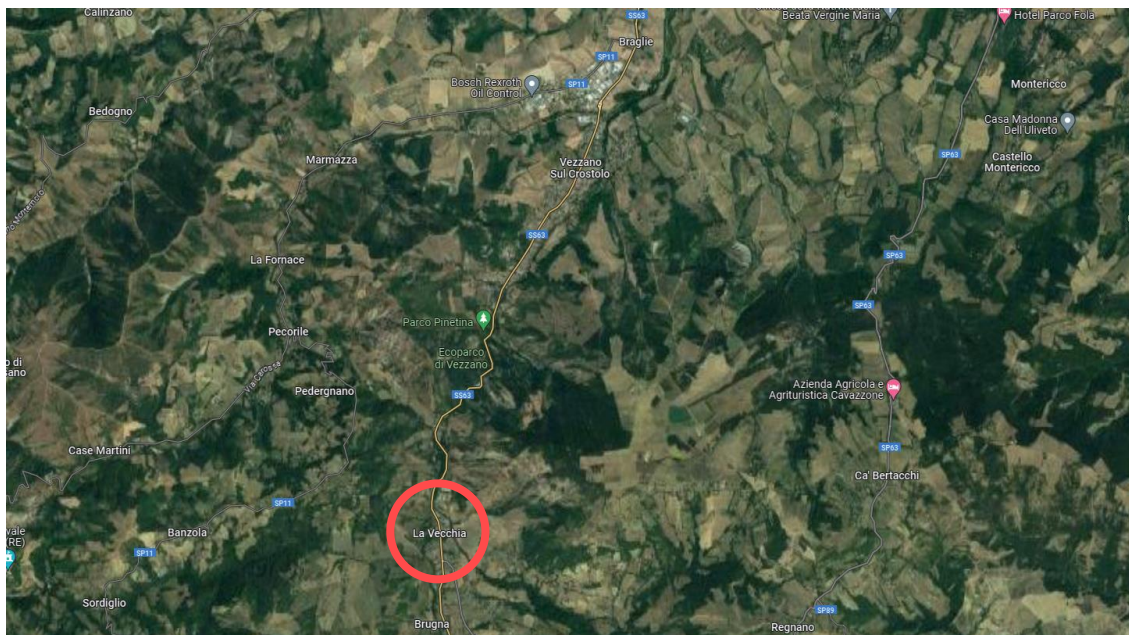


Figura 1_ Ortofoto loc. La Vecchia, frazione di Vezzano sul Crostolo (RE)

Le aree di intervento sono rappresentate nel catastale n. 33, mappali 358, per il tratto C, e 665 per il tratto D. L'opera di utilità pubblica richiede che vengano espropriati porzioni di proprietà private, tuttavia la dimensione attuale della carreggiata consente la realizzazione del percorso pedonale per la dimensione minima consentita (1,50 m) senza dover prevedere la demolizione di muretti o manufatti posti al confine con le singole aree private.

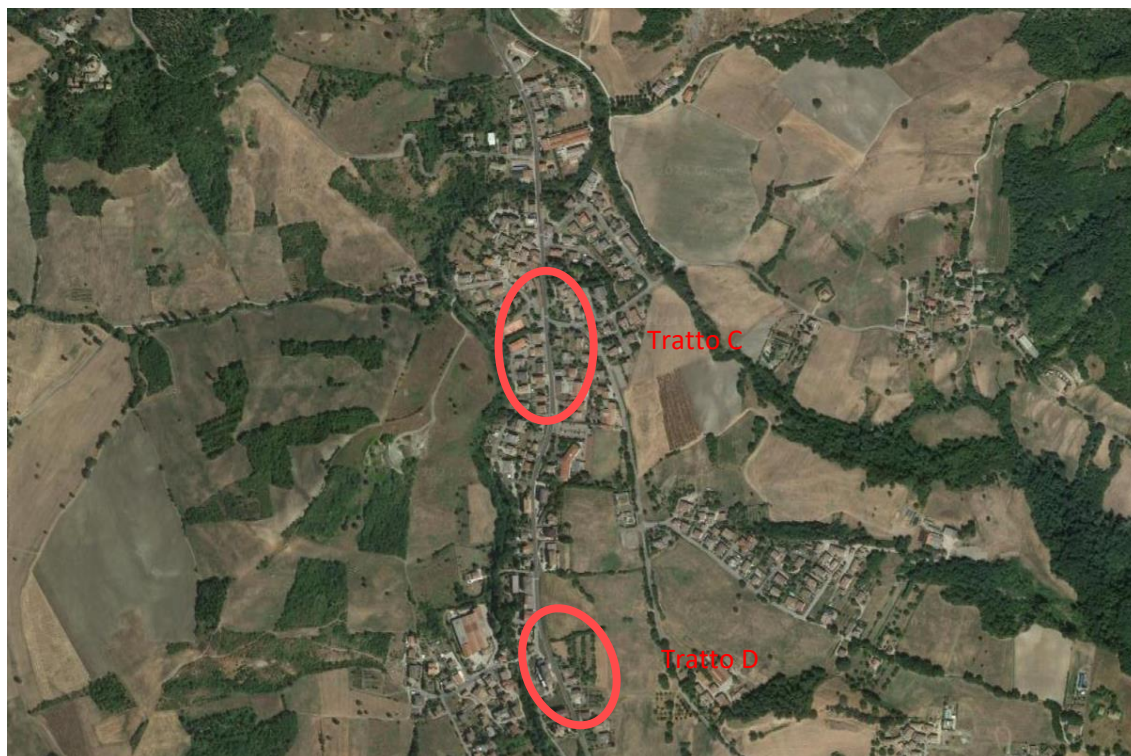


Figura 2_Tratti C e D

DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

Il progetto è finalizzato al miglioramento della qualità delle zone pedonali in particolare dei marciapiedi nella località La Vecchia, con l'obiettivo di aumentare il livello di sicurezza dei cittadini riqualificando dal punto di vista ambientale e funzionale le pavimentazioni degradate là dove esistenti.

L'andamento del nuovo marciapiede è pensato al fine di creare una continuità dei percorsi definendo i collegamenti con la rete pedonale esistente per migliorare la sicurezza dei pedoni ed eliminare le barriere architettoniche se presenti; il progetto include inoltre la realizzazione di due attraversamenti pedonali di tipologia smart, dotati di segnaletica luminosa e pulsante di chiamata.

Allo stato attuale il tratto D non presenta alcun tipo di percorso pedonale mentre il tratto C è dotato sul lato Ovest di un marciapiede in autobloccanti ammalorato in alcune porzioni. Si è scelto di realizzare il nuovo marciapiede in conglomerato bituminoso e non in autobloccanti perché ritenuto più vantaggioso sotto molteplici aspetti, non solo in termini economici ma anche per la rapidità della realizzazione e la facile manutenzione.

Le lavorazioni previste riguardano:

- Il taglio e la demolizione di massicciata stradale e di eventuali cordoli esistenti;
- Lo scavo di sbancamento effettuato con mezzi meccanici con rimozione di eventuali arbusti e ceppaie;
- La compattazione del piano di posa;
- La realizzazione di un sottofondo per uno spessore di 30 cm;
- Uno strato di calcestruzzo di cemento di 7 cm di spessore con rete elettrosaldata con maglia 20x20;
- La realizzazione del pavimentato in conglomerato bituminoso dello spessore di 2,5 cm;
- La modifica al marciapiede esistente in autobloccanti sul lato Ovest di Via Caduti della Bettola prospiciente la Posta nel tratto C, per consentire di arretrare la rampa ed eliminare il dislivello tra manto stradale e percorso pedonale e realizzare un nuovo attraversamento pedonale eliminando la presenza di barriere architettoniche;
- L'utilizzo di pali di castagno per la difesa della scarpata presente a ridosso dell'incrocio tra via Caduti della Bettola e Via Brugna per evitare probabili cedimenti del terreno considerando il dislivello attuale di 1,50 m tra le due strade;
- La realizzazione di una staccionata in legno di castagno in continuità con quella ubicata su via Caduti della Bettola per la protezione della zona rifiuti adiacente alla scarpata.

Reti tecnologiche

I lavori lungo i due tratti di interesse della strada statale dovranno essere svolti tenendo in considerazione gli impianti esistenti ed eventuali interferenze.

Prima di procedere con le fasi di scavo si dovranno fare alcune video-ispezioni per verificare la corretta posizione e lo stato delle reti di raccolta delle acque bianche e della rete elettrica esistente, al fine di non danneggiare gli impianti ed eventualmente integrare il progetto con le opportune migliorie. Per realizzare i due attraversamenti smart inoltre si dovrà collegare l'impianto elettrico alla rete esistente. Entrambi i tratti stradali sono attualmente dotati di illuminazione pubblica pertanto l'intervento non prevede l'aggiunta di nuovi corpi illuminanti.

Tutti i pozzetti presenti lungo le aree nelle quali verrà realizzato il marciapiede dovranno essere mantenuti ed eventualmente dotati di prolunghe per portarli alla quota del percorso pedonale di progetto qualora questo non sia a raso.

Tutte le altre reti tecnologiche (telefono, gas-acqua, ecc.) a servizio delle proprietà private dovranno essere individuate prima delle fasi di scavo per garantire la sicurezza degli allacci e la fornitura dei servizi.

SICUREZZA

Vista la specifica natura degli interventi da eseguirsi, dovranno adottarsi tutte le prescrizioni relative ai lavori e depositi sulle strade contenute nel D.M. 22 Gennaio 2019 che individua i criteri generali di sicurezza relativi alle procedure di revisione, integrazione e apposizione della segnaletica stradale destinata alle attività lavorative che si svolgono in presenza di traffico veicolare. La delimitazione dell'area di cantiere e il posizionamento della cartellonistica avverrà secondo le tavole presenti nel Decreto 10 Luglio 2002 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Disciplinare tecnico relativo agli schemi segnaletici da adottarsi per il segnalamento temporaneo. Per la posa e rimozione dei segnali stradali, oltre all'eventuale creazione temporanea di sensi unici alternati, dovrà essere garantita la presenza di movieri. La segnaletica dovrà restare coerente in ogni momento, in modo da svolgere il proprio ruolo sia nei confronti degli utenti che del personale impiegato nella sua posa in opera, pertanto dovrà essere oscurata la segnaletica già presente sulla strada se eventualmente in contrasto. Prevedendo che le lavorazioni lungo i tratti avvengano per fasi, si dovrà realizzare un'area di cantiere di circa 50m di estensione, garantendo non solo la viabilità lungo la S.S.63 ma anche l'accesso ai passi carrabili privati e ai servizi presenti (Posta, Farmacia, ecc.).

La realizzazione delle opere non darà luogo alla produzione di alcun tipo di elemento inquinante che possa causare danno all'ambiente circostante, vista la loro natura, si escludono rischi causati da eventuali incendi o rotture che comportino rilasci nell'ambiente di sostanze tossiche, sversamenti accidentali o sostanze pericolose.

il tecnico

Ing. Ermanno Pancioli