



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 PAESAGGISTICA

Reggio Emilia 30/03/2026

il tecnico

Ing. Ermanno Panciroli

PREMESSA

La presente Relazione Paesaggistica è redatta allo scopo di definire tutti gli elementi necessari alla verifica della compatibilità paesaggistica dell'intervento, con riferimento ai contenuti e alle indicazioni del piano paesaggistico ovvero del piano urbanistico-territoriale con specifica considerazione dei valori paesaggistici. La relazione illustra lo stato dei luoghi e l'area di intervento prima dell'esecuzione delle opere previste, le caratteristiche progettuali dell'intervento in oggetto e infine il possibile stato dei luoghi dopo l'intervento.

Tale documento è reso obbligatorio dal DPCM 12 dicembre 2005 (attuativo dell'art. 146 del Dlgs 42/2004), funzionale all'attività svolta dalla Commissione per il Paesaggio, elemento indispensabile per la conoscenza dell'ambito territoriale su cui si svilupperà il relativo intervento di trasformazione.

ANALISI DEL CONTESTO

Inquadramento geografico-territoriale.

Le aree oggetto di intervento sono due tratti della Strada Statale 63 del Valico del Cerreto che consente il collegamento sia con Reggio Emilia, sia con l'appennino reggiano. I due tratti fanno parte del territorio del comune di Vezzano sul Crostolo, che sorge a circa 13 km a sud di Reggio Emilia.

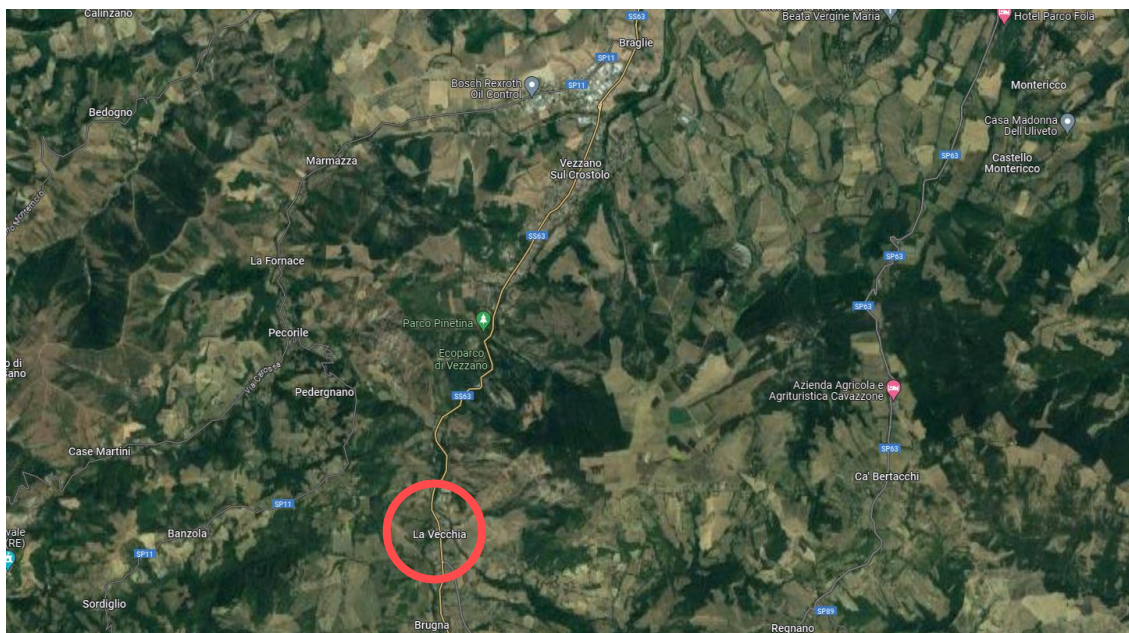
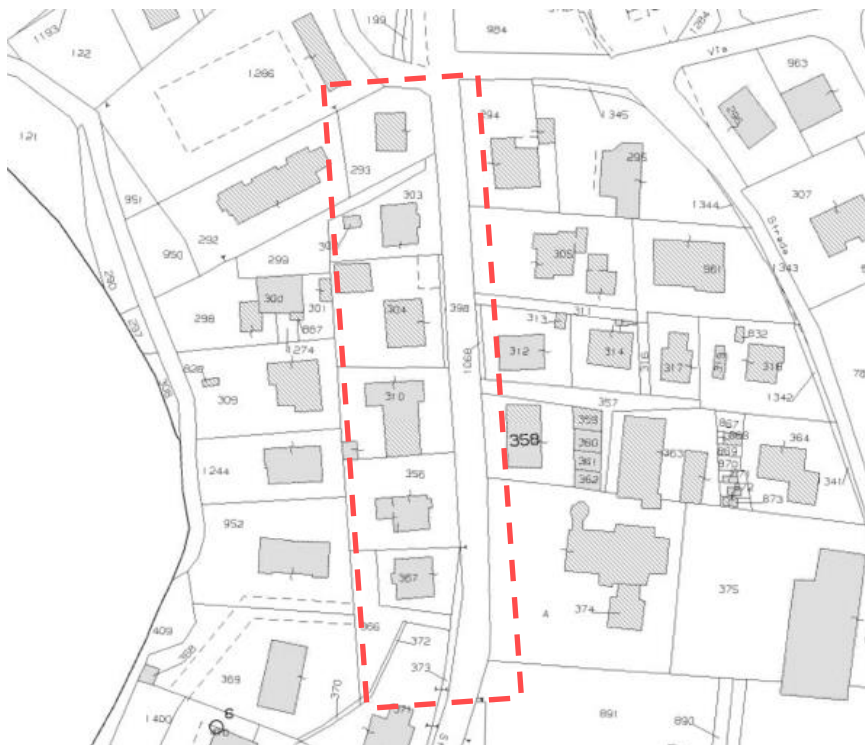


Figura 1_Ortofoto area di intervento

Il territorio comunale, che si estende per 37,82 km², include diverse frazioni tra le quali la località La Vecchia dove ha sede il progetto di completamento del percorso pedonale, ubicata ad una quota di circa 162 metri s.l.m..

Localizzazione dell'intervento

Il tratto C si estende lungo Via Caduti della Bettola, a partire dall'incrocio con Via Francesco Lolli e Via P. Brandi per circa 150 m, mentre il tratto D si estende lungo Via Caduti della Bettola dall'incrocio con Via Brugna fino al civico n. 96 di Via Bettola, per una lunghezza complessiva di 200 m.



TRATTO C



TRATTO D

Dall'analisi delle cartografie disponibili risulta che le particelle interessate dall'intervento nei due tratti sono le seguenti:

1. per il Tratto C il foglio catastale a cui fare riferimento è il n. 33, mappale 358, particelle 303, 304, 310 e 354
2. per il Tratto D il foglio catastale a cui fare riferimento è il n. 33, mappale 665, particelle 571, 662, 663, 664, 692, 693 e 694.

Da una prima analisi del contesto urbano nel quale ci si trova ad intervenire, appare chiara la necessità di implementare la rete pedonale in quanto o del tutto inesistente o presente in aree limitate ed isolate della località La Vecchia, prive di collegamenti idonei a consentire un utilizzo da parte dei pedoni in totale sicurezza.

Analizzando il tratto C, sito in zona centrale rispetto al paese, si riscontra:

- la presenza di marciapiede solo sul lato est della strada storica;
- un numero insufficiente di attraversamenti pedonali;

mentre il tratto D, ubicato alla fine della frazione di La Vecchia, è caratterizzato da:

- una interruzione del marciapiede esistente tra via Caduti della Bettola e la strada che conduce a Brugna;
- l'assenza di percorsi pedonali su entrambi i lati della carreggiata;

- l'assenza di attraversamenti pedonali.

Interferenze presenti

Le aree interessate dall'intervento sono già dotate di illuminazione pubblica pertanto non si ritiene necessaria la sostituzione o l'aggiunta di nuovi corpi illuminanti, si dovrà prestare attenzione alla rete elettrica durante le fasi di cantiere per evitare problematiche o disservizi. I due nuovi attraversamenti pedonali di tipologia smart dovranno essere opportunamente collegati alla rete pubblica.

Sarà necessaria una verifica mediante videoispezioni per determinare con precisione il tracciato delle reti di scolo delle acque piovane, per non intercettarle durante le fasi di scavo e demolizione. Durante la realizzazione del percorso pedonale le caditoie e le bocche di lupo esistenti dovranno essere adeguate ed eventualmente alzate alle quote di calpestio dei marciapiedi.

Intervenendo in un contesto urbano in aderenza a confini di proprietà private, si dovrà prestare attenzione agli allacci delle reti in prossimità di ogni proprietà, sia durante le fasi di cantiere, prevedendo eventuali problematiche o disservizi, ma anche modificandone il tracciato in caso di interferenze con il percorso pedonale non individuate in fase progettuale.

Lungo il tratto C si riscontra la presenza di una colonnina elettrica per il passaggio di cavi in fibra ottica in una posizione nella quale verrà realizzato un tratto di marciapiede, ci si dovrà pertanto coordinare con i fornitori della rete per le lavorazioni previste in questo tratto.

Lungo il tratto D, considerata la vicinanza con quella che nella Tavola 03a del PSC risulta essere una area interessata da frane attive, è previsto un sostegno della scarpata tra Via Caduti della Bettola e Via Brugna mediante l'utilizzo di pali di castagno e una protezione con una staccionata in castagno in proseguimento a quella già presente nella zona rifiuti. Per maggiori dettagli in merito si rimanda alla lettura della Relazione geologica, si può già affermare che in fase preliminare alla realizzazione dell'intervento saranno necessarie indagini geologiche per constatare lo stato e le caratteristiche del terreno.

OBIETTIVI DEL PROGETTO

Il progetto è finalizzato al miglioramento della sicurezza e dell'accessibilità alle zone percorse dalla S.S.63, attraverso il completamento e la riqualificazione dei marciapiedi, secondo criteri di continuità dei percorsi e di eliminazione delle barriere architettoniche esistenti. Gli interventi di mitigazione della velocità, messi in atto attraverso l'implementazione degli attraversamenti pedonali, e la messa in sicurezza dei percorsi pedonali stimoleranno i cittadini ad adottare soluzioni alternative di mobilità influenzando positivamente sulla riduzione quotidiana del mezzo privato e sui conseguenti fenomeni di congestione veicolare.

ANALISI DI TUTELA – RAPPORTI CON LA NORMATIVA

Il PSC del Comune di Vezzano individua nella Tav.01 gli itinerari ciclabili e pedonali, esistenti e di progetto, e demanda al RUE la definizione delle caratteristiche funzionali, tecniche, di sicurezza e la conformazione precisa del tracciato.

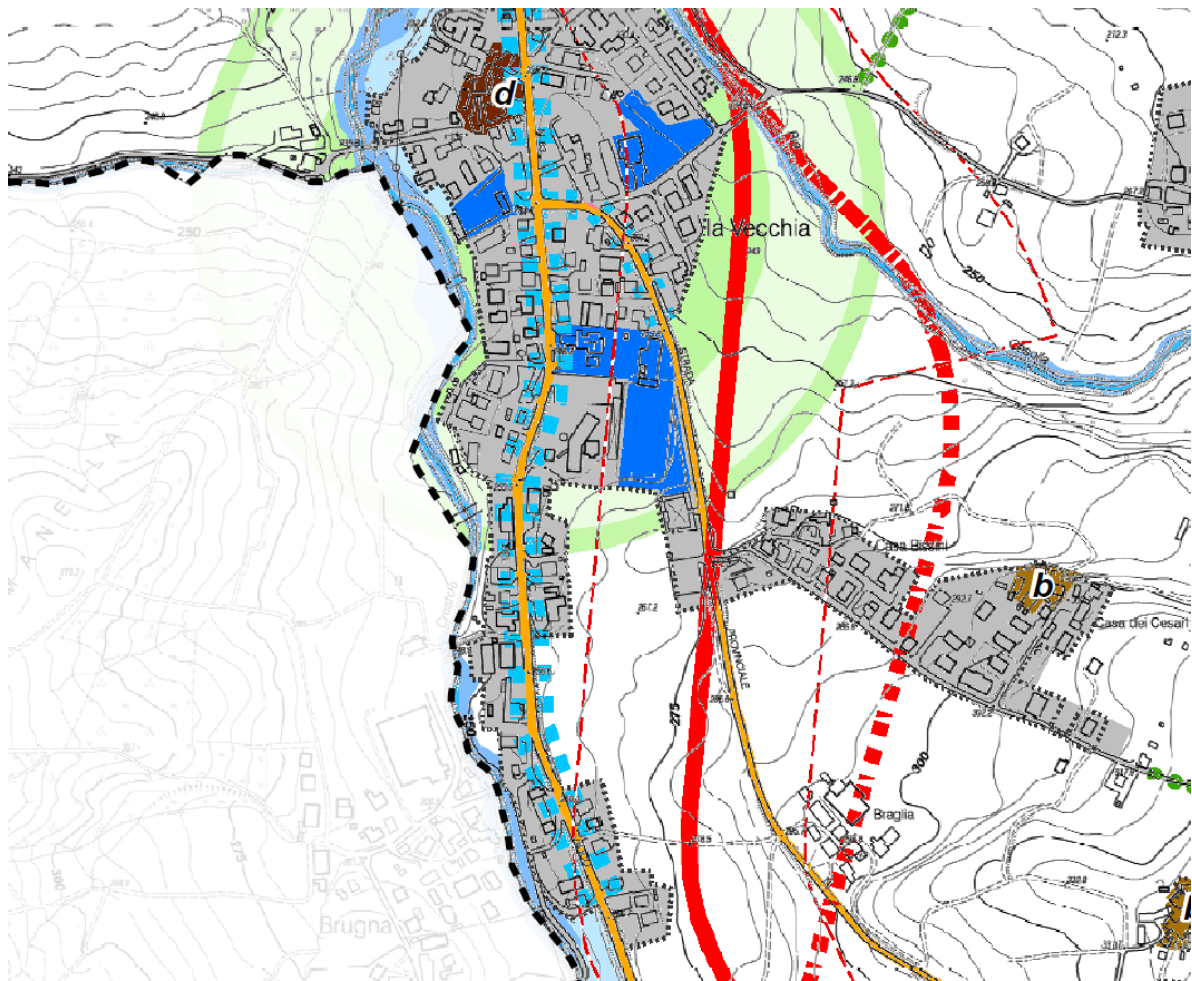
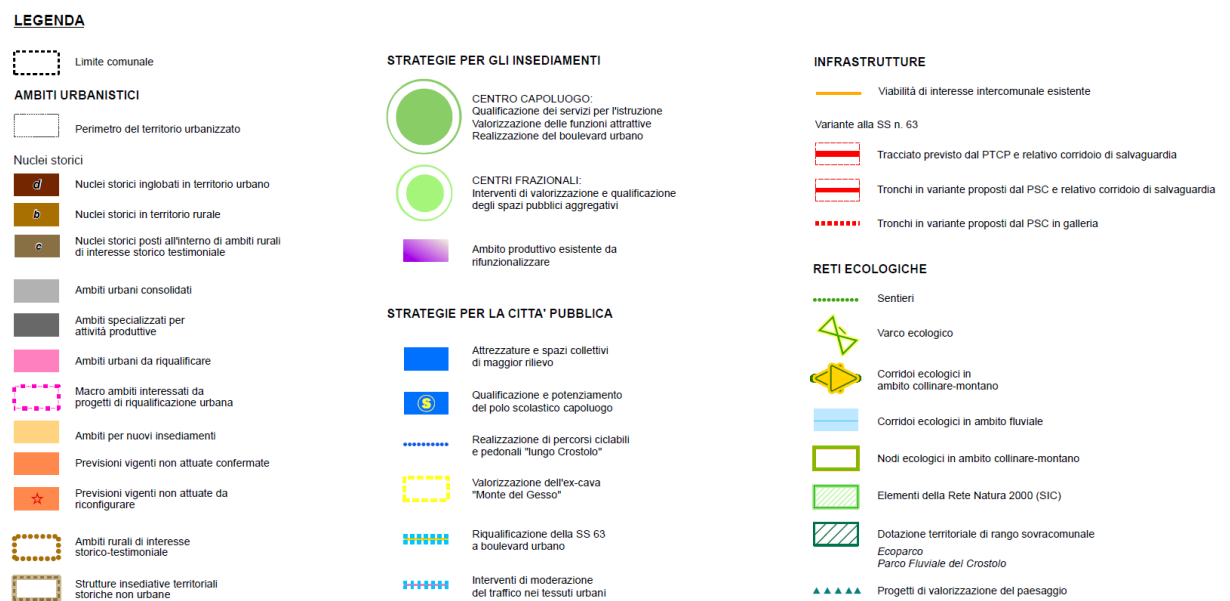


Figura 2_Tav.01 PSC



La rete pedonale contenuta nel PSC ha valore indicativo, fermo restando il mantenimento degli obiettivi di collegamento e la connesse con gli itinerari di valenza sovralocale. Nel caso in oggetto la scelta della posizione dei percorsi pedonali è legata alla preesistenza di un marciapiede nel tratto C e alla dimensione degli elementi della carreggiata del tratto D che obbligano la creazione del percorso lungo il lato est della S.S.63.

L'intervento in questa parte del territorio rientra nella disciplina per la tutela e la valorizzazione delle risorse naturali, ambientali, paesaggistiche e storico-culturali, il PSC infatti indica le strategie di valorizzazione delle risorse paesaggistiche con specifico riferimento agli ambienti rurali di interesse storico testimoniale e ai progetti di valorizzazione del paesaggio. Gli interventi previsti in queste zone del territorio devono pertanto avere un basso impatto ambientale ed una scarsa incidenza sul costruito. Per la realizzazione di percorsi pedonali si deve preferire l'utilizzo della rete di sentieri e vie storiche dismesse, individuando al contempo alcuni nodi di interscambio attigui all'attuale tracciato della S.S.63. In quest'ottica il percorso in progetto si inserisce nel contesto integrandosi perfettamente e rispondendo alle necessità di sicurezza e viabilità senza venir meno ai principi di tutela indicati dalla normativa.

La Tavola 02 del PSC individua i tronchi di progetto della nuova viabilità in variante alla S.S. 63 quale proposta autonoma del Comune di Vezzano sul Crostolo; il POC e il RUE specificano la configurazione topografica, le caratteristiche tecniche e le fasce di rispetto della rete stradale e disciplinano le trasformazioni ammesse nelle fasce di rispetto stradale, nel rispetto delle prescrizioni contenute nel Codice della Strada. I corridoi di salvaguardia della rete stradale di progetto individuati nella tavola 03b e nella tavola 03c del PSC rappresentano le fasce di attenzione ai fini della non compromissione delle opportunità di razionalizzazione, potenziamento, ridefinizione della rete stradale stessa.

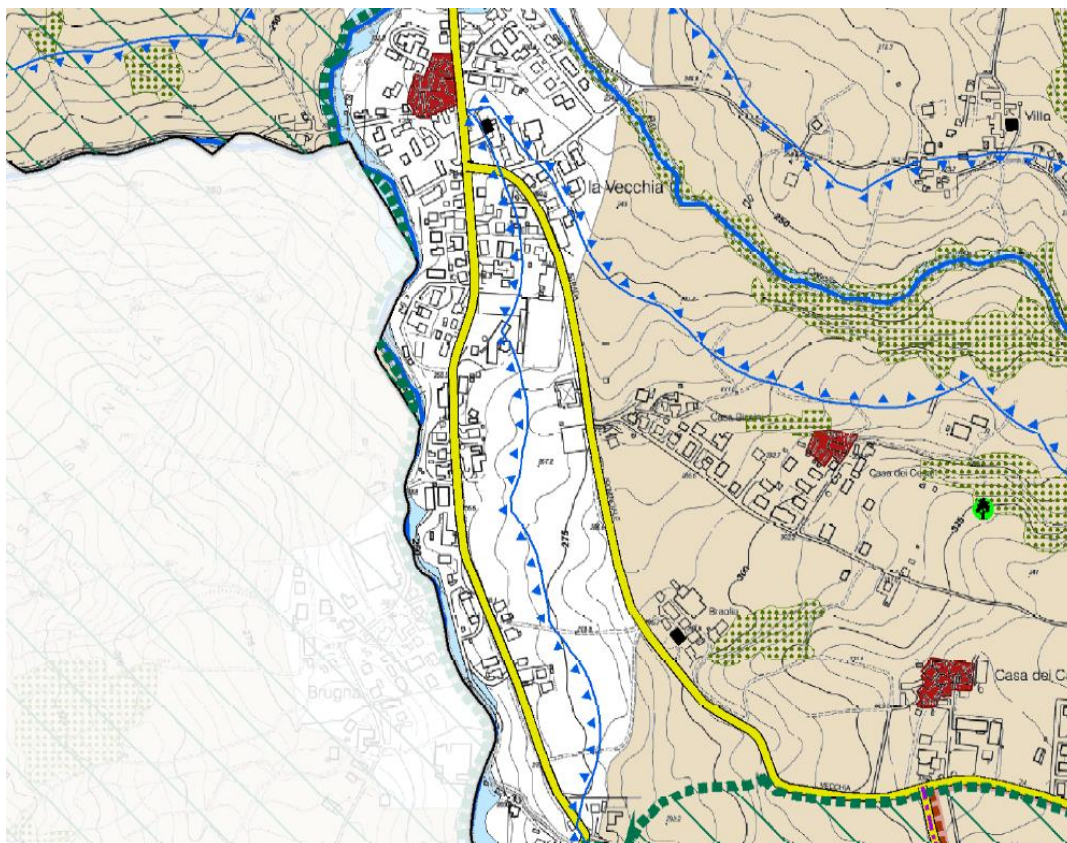


Figura 3_Tav.03b PSC

LEGENDA

Beni culturali, storici e paesaggistici

Insedimenti storici

- Nuclei storici (art. 31)
- Strutture insediative territoriali storiche non urbane (art.60bis)

Edifici storici ed emergenze storico-architettoniche

- Edifici di valore storico - architettonico (art. 58)

Archeologia

- Aree di interesse archeologico (art. 60)

Aree di interesse paesaggistico

- Aree soggette a vincolo paesaggistico (art. 51)
- Zona di tutela naturalistica (art. 45)
- Zona di particolare interesse paesaggistico ambientale (art. 52)
- Zona di tutela agronaturalistica (art. 46)
- Viabilità panoramica (art. 53)
- Sistema forestale boschivo (art. 49)
- Vincolo paesaggistico ai corsi d'acqua meritevoli di tutela (art. 51)
- Alberi monumentali (art. 56)

- Crinali principali (art. 54)

- Crinali secondari (art. 54)

Elementi del paesaggio storico (art. 59)

- Viabilità storica
- Canali storici

Aree di valore naturale e ambientale

- Invasi ed alvei di laghi, bacini e corsi d'acqua (art. 47)
- Corsi d'acqua meritevoli di tutela (art. 51)

Altri vincoli

- Usi civici (art. 51)

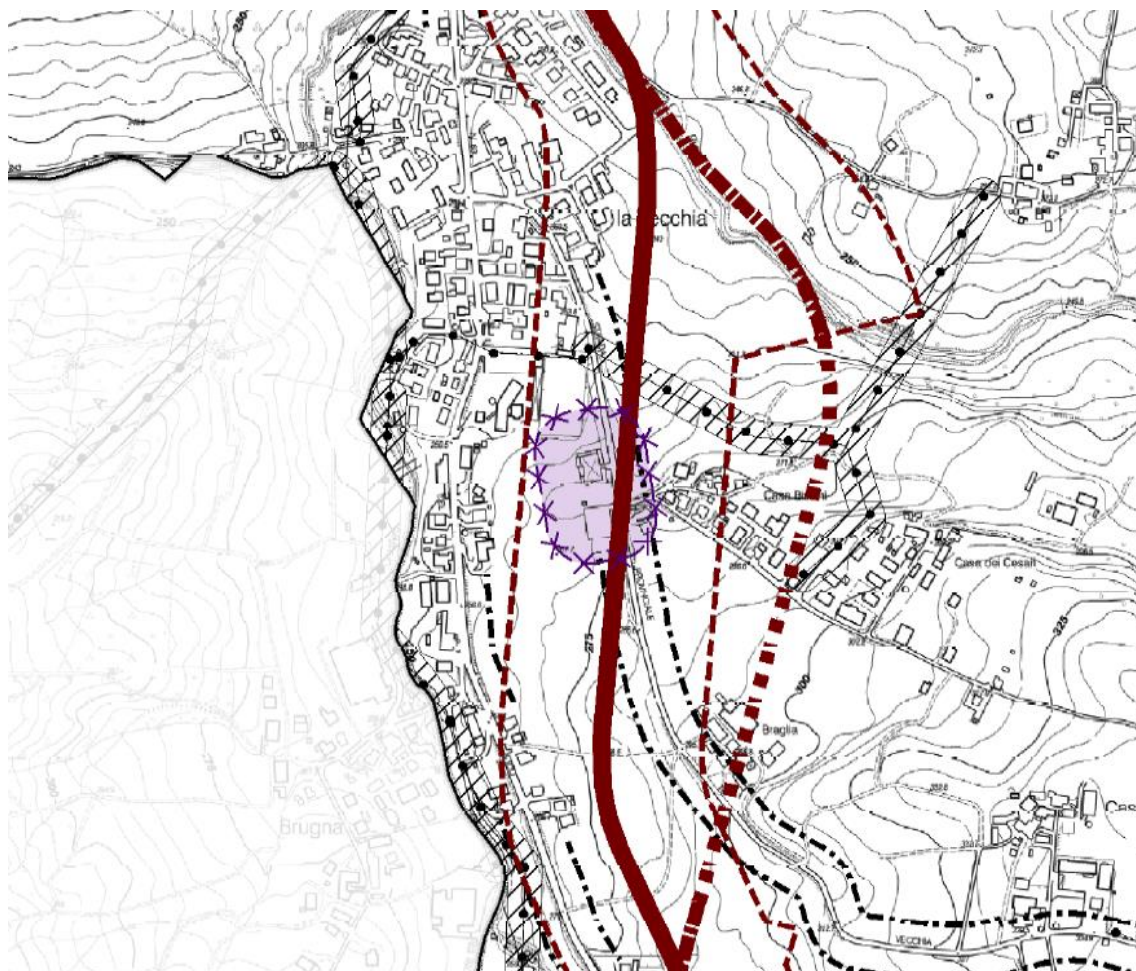


Figura 4_Tav.03c PSC

LEGENDA

Rispetti e limiti all'edificabilità dei suoli e alla trasformazione degli insediamenti

Fasce di rispetto

----- Fasce di rispetto stradale (art. 36)

Variante alla SS n. 63 (art. 36)



Tracciato previsto dal PTCP e relativo corridoio di salvaguardia



Tronchi in variante proposti dal PSC e relativo corridoio di salvaguardia



Tronchi in variante proposti dal PSC in galleria



Fascia di rispetto cimiteriale (art. 40)



Fascia di rispetto del depuratore (Delibera C.I.T.A.I. del 04/02/1977)

Elettrodotti (art. 39)



Elettrodotto media tensione



Elettrodotto alta tensione



Distanze di prima approssimazione

Coerentemente con quanto indicato dalle Norme regolamentari edilizie del RUE di Vezzano sul Crostolo, in particolare nell'Art. 9.77, il percorso pedonale di progetto ha una sezione di 1,50 metri, in due soli punti del suo andamento il marciapiede ha una sezione inferiore a 1,50 metri (ma mai inferiore a 1,00 metro) dovuta alla presenza di muretti di confine con proprietà private o altri elementi di interferenza. I percorsi pedonali, poiché affiancati alla carreggiata della S.S.63, sono separati da questa mediante cordoli con un opportuno dislivello. Le pavimentazioni dei percorsi pedonali sono tali da offrire una superficie continua e non sdruciolevole e nei casi di attraversamenti pedonali, oltre a garantire la continuità planoaltimetrica delle superfici, è prevista la disposizione delle opportune segnalazioni assicurando una adeguata intervisibilità tra il veicolo in manovra e il pedone.

ANALISI DEL TRAFFICO

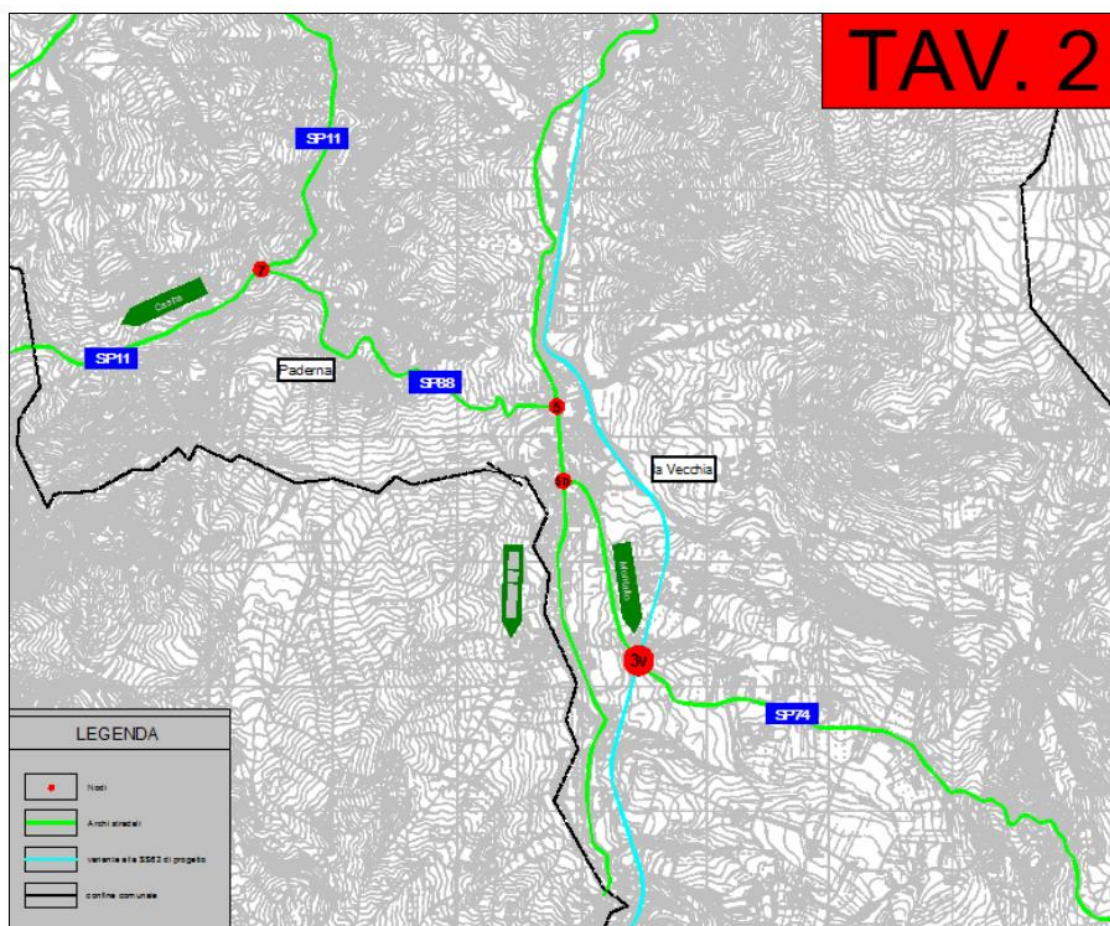


Figura 5_Tav.02 grafo stradale-stato futuro

All'interno del Rapporto ambientale per la Valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale delle proposte contenute nel Piano Strutturale Comunale del Comune di Vezzano sul Crostolo sono contenute le tavole relative al grafo stradale rappresentanti lo scenario futuro (anno 2025).

Appare evidente la Variante SS63, rappresentata dal colore ciano, che assorbirà gran parte del traffico che attualmente attraversa il centro del Comune e la frazione di La Vecchia. In questo scenario, ipotizzato sulla base dei tassi di crescita e di mortalità definiti dal PRIT della Regione Emilia Romagna, si ritiene che la futura variante alla SS63 assorbirà il 70% dei veicoli che attualmente transitano sulla strada esistente.

Per un confronto con lo stato attuale, quanto rappresentato nella tavola 2 individua il grado di saturazione delle principali strade attualmente presenti nell'area di intervento.

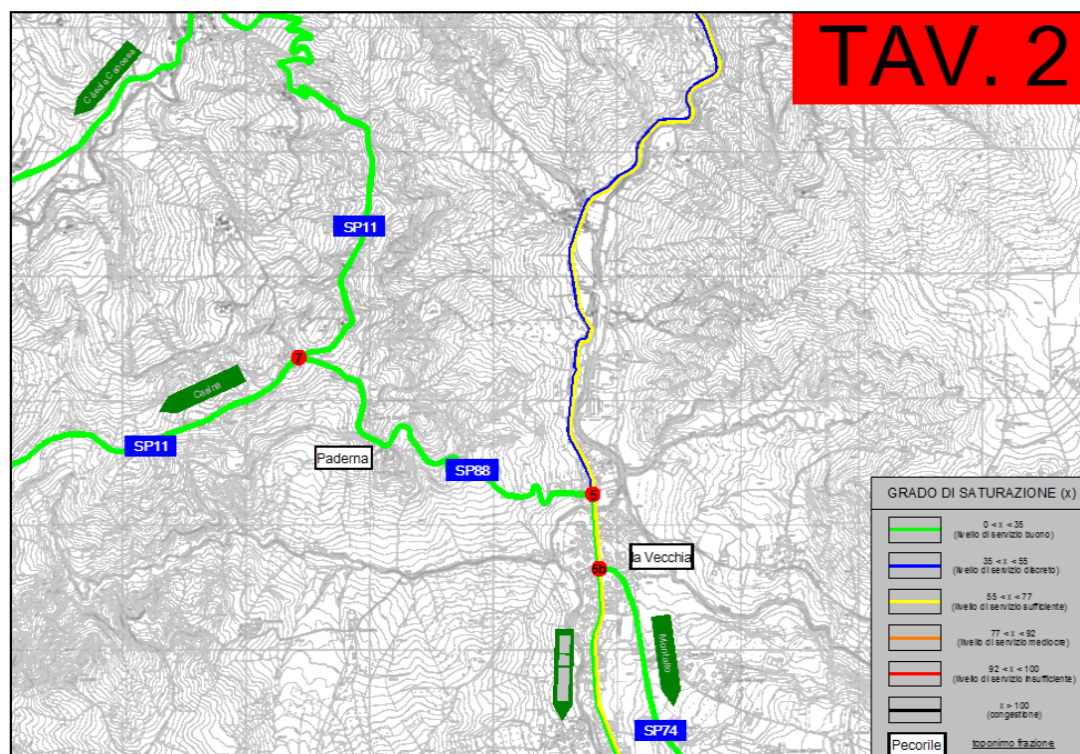


Figura 6_Tav.02 grafo stradale-stato attuale

Si evince che il livello di servizio lungo la attuale SS63 nei tratti C e D della località La Vecchia risulta tra il buono e il sufficiente, la realizzazione della variante potrà risolvere le criticità presenti per lo più nel centro del Comune di Vezzano riducendo il flusso veicolare. Questo intervento da solo non è però sufficiente a migliorare la viabilità se non si include un potenziamento del sistema di trasporto pubblico, associato a un servizio di car sharing o car pooling per ridurre gli spostamenti dei pendolari, e il miglioramento della rete pedonale presente.

MATERIALI

Marciapiede

Per la realizzazione del marciapiede il progetto prevede la realizzazione delle seguenti lavorazioni:

- scavo di sbancamento effettuato con mezzi meccanici;
- demolizione parziale di eventuale massicciata stradale;
- compattazione del piano di posa;
- strato di 30 cm di sottofondo per rilevati stradali;
- strato di calcestruzzo di cemento dello spessore di 7cm, con rete elettrosaldata diametro 6 mm e maglia 20x20mm;
- marciapiede pavimentato in conglomerato bituminoso per uno spessore di 2,5 cm.

Solo per il tratto C le lavorazioni relative al marciapiede prevedono inoltre la sistemazione di una porzione esistente di percorso pavimentato con autobloccanti, per la creazione di una nuova rampa pedonale dovuta alla creazione del nuovo attraversamento pedonale smart.

Cordoli

Tutta la rete pedonale viene separata dalla carreggiata mediante appositi cordoli in calcestruzzo, posati su un bauletto di calcestruzzo, aventi sezione trapezoidale 12/15x25cm.

Irrigidimenti

Lungo il tratto D si prevede un irrigidimento mediante infissione di pali di castagno di diametro 25-30cm e il proseguimento della staccionata lignea esistente in prossimità dell'incrocio tra Via Caduti della Bettola e Via Brugna, dove la scarpata esistente deve essere protetta da eventuali cedimenti dovuti alle lavorazioni previste per il nuovo marciapiede oltre che alla viabilità lungo la SS63.

Segnaletica stradale

Avendo scelto per il nuovo percorso pedonale una soluzione di pavimentazione in conglomerato bituminoso, si rende necessaria l'adeguamento della segnaletica stradale orizzontale nei tratti in cui il marciapiede verrà fatto a raso e della segnaletica verticale in prossimità degli incroci.

I nuovi attraversamenti pedonali introdotti sono di tipologia Smart e presentano un impianto di illuminazione, dotato di due segnali retroilluminati fissati su due pali dotati a loro volta di corpi illuminanti in modo da consentire la simultanea illuminazione della carreggiata e del percorso pedonale. Il sistema, dotato anche di pulsante di chiamata, necessita di un collegamento con la rete elettrica pubblica.

SOSTENIBILITÀ E VERDE URBANO

L'intervento oggetto della presente Relazione Paesaggistica tende a mantenere la morfologia dei luoghi, senza stravolgimenti eccessivi ma ponendosi in simbiosi con il paesaggio, migliorando la qualità ambientale e paesaggistica del contesto territoriale assicurando la

sicurezza dei fruitori della rete pedonale. Il sito in cui si prevede la sistemazione del marciapiede fa parte dell'ambito urbano consolidato all'interno del Paesaggio Protetto delle Collina Reggiana delle terre di Matilde.

Si ritiene però che il progetto proposto per la nuova rete pedonale non abbia impatto sulla flora e sulla fauna autoctona poiché non si modificano aree verdi tutelate né si prevede di abbattere alberature esistenti lungo i tratti della SS63. Il nuovo marciapiede si colloca infatti in una area urbana esistente e andrà ad occupare il suolo che attualmente corrisponde alla banchina stradale.

IMPATTO AMBIENTALE E SOCIALE

Il marciapiede di progetto è stato pensato per inserirsi nel contesto urbano migliorando lo stato attuale della circolazione e della sicurezza dei pedoni, studiando i collegamenti con i percorsi esistenti e senza interferire con la viabilità esistente. La presenza di servizi commerciali nei tratti C e D ha determinato la scelta dei dislivelli dei marciapiedi per consentire l'accesso pedonale e carrabile verso le attività di paese mediante un percorso pedonale realizzato a raso, ben individuato attraverso l'opportuna segnaletica stradale orizzontale.

Si ritiene per tanto che l'impatto sociale dell'intervento possa essere positivo perché risponde ad una necessità di miglioramento della sostenibilità urbana.

PIANIFICAZIONE DELLA MANUTENZIONE

La manutenzione delle opere previste dal progetto e la pianificazione di monitoraggi futuri sono indispensabili come attività volte a conservare le caratteristiche strutturali e di funzionalità delle opere stesse nel corso della loro "vita utile". Il monitoraggio ambientale ha lo scopo di esaminare le eventuali variazioni che intervengono nell'ambiente a seguito della costruzione dell'opera, risalendo alle cause. Gli obiettivi del monitoraggio sono quello di verificare la conformità alle previsioni di impatto individuate in fase progettuale per quanto concerne le fasi di costruzione e di esercizio dell'opera, correlare gli stati ante-operam, in corso d'opera e post-operam al fine di valutare l'evoluzione della situazione ambientale, garantire, durante la costruzione, il controllo della situazione ambientale per rilevare tempestivamente eventuali situazioni non previste e/o criticità ambientali, attuare le necessarie azioni correttive e verificare l'efficacia delle misure di mitigazione, sia in fase di costruzione sia nella successiva fase di esercizio.

Nel primo periodo d'esercizio della nuova infrastruttura sarà quindi opportuno verificare se le eventuali alterazioni temporanee, intervenute durante la costruzione, rientrano o meno nei valori normali e se le eventuali modificazioni permanenti siano o meno compatibili e coerenti con l'ambiente preesistente.

Fin dalla fase di progettazione si sono operate scelte volte a ridurre o eliminare, per quanto prevedibile, problematiche connesse con le manutenzioni future dell'opera, questo è stato attuato adottando standards geometrici appropriati, scegliendo materiali con caratteristiche di resistenza e durabilità elevate, progettando tenendo conto delle operazioni di ispezione, riparazione e sostituzione delle diverse parti dell'opera. Una corretta manutenzione non può esulare dalla corretta esecuzione dell'opera, che dovrà pertanto rispondere alle indicazioni riportate negli elaborati progettuali sia per quanto riguarda la qualità dei materiali sia per quanto riguarda la loro posa in opera.

CONCLUSIONI

La presente Relazione Paesaggistica ha illustrato le peculiarità delle aree nelle quali verranno realizzati i due tratti di marciapiede sottolineandone le necessità e le criticità prima dell'esecuzione delle opere, con l'obiettivo di valutare e scegliere le caratteristiche progettuali in riferimento ai caratteri specifici del contesto paesaggistico. Si ritiene quindi che la proposta per la nuova rete pedonale nella località La Vecchia soddisfi l'esigenza di migliorare i collegamenti pedonali esistenti, sia in termini di scelte tecnologiche e di materiali che di sostenibilità e sicurezza.

il tecnico

Ing. Ermanno Panciroli