



Area Competitività, Innovazione Sociale, Territorio e Beni Comuni

Piazza Prampolini, 1 - 42121 Reggio Emilia tel. 0522 456836 fax 0522 434255

## PROGETTO DI RIORGANIZZAZIONE FUNZIONALE DELLA VIABILITÀ DI VIALE UMBERTO I (TRATTO VIA CODRO-VIA MAGATI)

CODICE INTERVENTO: T\_09901  
CUP: J89H18000430004

### PROGETTO ESECUTIVO

(ai sensi dell'art. 23 comma 8 del D.Lgs. 50/2016)

#### A.1 RELAZIONE ILLUSTRATIVA GENERALE

Dirigente dell'Area Competitività, Innovazione sociale,  
Territorio e Beni Comuni e Responsabile unico del procedimento  
Arch. Massimo Magnani

Responsabile di progetto  
Arch. Simona Bianchini



Gruppo di progettazione  
RTP ARTEAS - OLIVA - BALDI - GANDOLFI  
Progetto architettonico  
arch. Roberto Denti  
arch. Andrea Oliva  
arch. Mariachiara Gandolfi  
Progetto del verde  
dott. agr. Giuseppe Baldi  
Consulente Progetto impianti elettrici  
Restart Progetti - P.i. Luca Catellani  
Coordinamento sicurezza- fase progettazione  
ing. Enrico Morosini



Reggio Emilia, novembre 2018





Reggio Emilia  
città  
delle persone

PROGETTO DI RIORGANIZZAZIONE  
FUNZIONALE DELLA VIABILITÀ DI  
VIALE UMBERTO I (TRATTO VIA CODRO-VIA MAGATI)

CODICE INTERVENTO: T\_09901  
CUP: J89H18000430004

## INDICE

<b><i>Premessa</i></b> .....	<b>2</b>
<b><i>Inquadramento</i></b> .....	<b>3</b>
<b><i>Lo stato dei luoghi</i></b> .....	<b>9</b>
<b><i>Studio di prefattibilità ambientale</i></b> .....	<b>10</b>
<b><i>Obiettivi generali di progetto</i></b> .....	<b>12</b>
<b><i>Interventi oggetto d'appalto</i></b> .....	<b>14</b>

## Premessa

L'attenzione collettiva suscitata da una nuova stagione urbanistica, dal processo di riqualificazione della città storica all'individuazione di poli di eccellenza fino al nuovo PSC, conferma la necessità di continuare e approfondire una "strategia di valorizzazione" della città, peraltro già avviata dall'Amministrazione comunale.

L'azione progettuale sulla città incarna la complessità dei significati di un processo culturale attivo nella riscoperta del senso di appartenenza e riconoscibilità: processi di riqualificazione identitaria, evidenziazione dei caratteri figurativi e riformazione di capisaldi urbani.

Viale Umberto I, già "passeggiata" nella seconda metà del Settecento e Corso Garibaldi, sorto sul tombamento del Crostolo, sono i principali viali storico monumentali di collegamento tra la città e la Reggia di Rivalta costituendo, unitamente al ritmo degli slarghi e delle piazze che attraversano, (piazza Gioberti, Piazza Roversi, Piazza della Legna, Piazza Diaz, Piazza Lepanto) un importante segno urbano e paesaggistico tra la pianura e la montagna. Il rapporto col fuorimura iniziato con la nomina della strada "Lunigiana" a cura dell'Ing. Bolognini nel Sec. XVIII ci ha portati alla presenza di un condensatore di capisaldi urbani (Obelisco di Piazza Gioberti, Palazzi della cultura, Ospedale, Scuole, Chiese e Reggia di Rivalta), saturato da tessuti insediativi (residenze e botteghe), e teatro di momenti di aggregazione (Fiera di S. Pellegrino, attività temporanee, etc. ).

Una cerniera assiale in grado di esprimere la complessità della città mettendo in connessione le parti urbane come "luogo strada", esplicitando le relazioni tra le architetture che la delimitano come luogo piazza fornendo la scena dei comportamenti collettivi come luogo sociale.

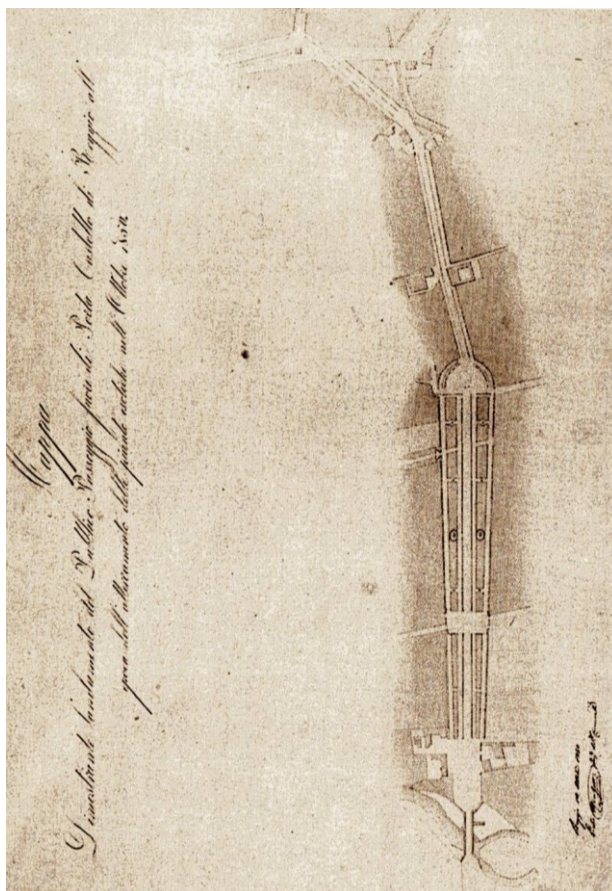
In altre parole questo sistema si riscopre come "passeggiata" nella conservazione di un assetto spaziale di eccezionale importanza (anche se ormai poco leggibile) ma soprattutto intriso di un valore simbolico ancora vivo in chi la percorre: asse che trasporta a sud della città, che riceve dalla montagna reggiana, nonché prima porta delle pertinenze della riscoperta Reggia di Rivalta. Nello spirito della Convenzione Europea del Paesaggio, il progetto mira a:

- conservare** e valorizzare "gli aspetti significativi o caratteristici del paesaggio giustificati dal suo valore di patrimonio derivante dalla sua configurazione naturale e dal tipo di intervento umano";

- arricchire** le diversità paesaggistiche introducendo elementi figurativi innovativi ma appartenenti alla tradizione Settecentesca;

- promuovere** uno sviluppo sostenibile inteso come "lo sviluppo che deve soddisfare i bisogni del presente senza compromettere la capacità delle generazioni future di soddisfare i propri".

- intercettare** i bisogni della cittadinanza di Reggio Emilia per lasciare un'eredità positiva e una migliore qualità della città alle generazioni future, valorizzando "gli aspetti significativi di un paesaggio", nel nostro



Ing. Bolognini - "la passeggiata" 1850

caso lo scenario urbano della città storica, la figura monumentale di Viale Umberto I e la terrazza visiva del Ponte di San Pellegrino;

-**riqualificare** il paesaggio urbano attraverso un intervento di qualità architettonica e la complementare introduzione di zone di sosta, di aree a verde attrezzate (microparchi) e di ambiti per funzioni temporanee (mercati, attività commerciali periodiche, sagre, mostre, proiezioni, etc.)

## Inquadramento

### *Ragione dei vincoli paesaggistico ambientali*

Il sistema della Passeggiata Settecentesca è sottoposto alle disposizioni del D.Lgs 42/2004, Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio, ai sensi del dell'art. 128 per atto emesso in data 20/07/1982 ex legge 1089/1939.

### *Strumenti urbanistici vigenti*

Gli strumenti urbanistici vigenti sono i seguenti:

-**PSC**: adottato dal C.C. con Delibera 5535/87 del 06/04/2009 e Approvato dal C.C. con delibera 5167/70 del 05/04/2011;

-**RUE**: adottato dal c.c. con delibera n. 5840/92 del 16/04/2009 e approvato dal c.c. con delibera n. 5167/70 del 05/04/2011:

- **VARIANTE RUE**: variante adottata dal c.c. con delibera n. 229 del 21/12/2015 variante approvata dal c.c. con delibera n. 71 del 15/05/2017



### *Estratto del PSC vigente*

CAPO II - TUTELA DELL'AMBIENTE, DELL'IDENTITÀ STORICO-CULTURALE E DELLA SICUREZZA DEL TERRITORIO TUTELE DELLE RISORSE STORICO-CULTURALI, ARCHEOLOGICHE E TESTIMONIALI

#### **Art. 2.16 Strutture insediative storiche e strutture insediative territoriali storiche non urbane**

1. Le strutture insediative storiche, che vengono individuate nella Tavola P7.2, sono costituite dagli edifici e complessi edilizi (esterni ai centri e nuclei impianto storico di cui all'art. 4.1), aventi la valenza di elementi ordinatori del paesaggio, e che siano:

a) di interesse storico-architettonico;

b) di interesse storico-culturale e testimoniale;

comprensivi dei relativi spazi ineditati di carattere pertinenziale, dei percorsi di accesso e degli eventuali manufatti minori correlati, nonché per gli edifici e complessi di maggior pregio e interesse, delle eventuali aree di integrazione storico paesaggistica, come definite al successivo comma 2.

2. Le aree d'integrazione storico-paesaggistica delle strutture insediative storiche di cui al precedente comma 1 sono rappresentate dagli spazi di relazione paesaggistica (funzionale e percettiva) con l'intorno finalizzati alla conservazione e valorizzazione della riconoscibilità di tale sistema di relazioni spaziali. Le aree di integrazione storico paesaggistica relative a strutture insediative storiche comprendono pertanto sia gli elementi riconoscibili dell'organizzazione storica del territorio (altri edifici e complessi edilizi di minor pregio o interesse, ma storicamente e paesaggisticamente correlati alle principali strutture insediative storiche, strade, strade poderali e interpoderali, canali di scolo e di irrigazione, elementi residuali di sistemazioni agro-paesaggistiche ed altre coltivazioni, assetti o elementi identificativi delle sistemazioni agrarie tradizionali, sia le aree che permettono la visibilità della struttura storica da spazi di uso pubblico e dai principali percorsi di accesso.

3. Le "strutture insediative territoriali storiche non urbane" sono costituite da sistemi storico-paesaggistici non urbani afferenti le principali strutture insediative storiche (come ville, corti agricole, castelli, chiese) caratterizzate dal ruolo territoriale, ancora oggi

riconoscibile, di elementi ordinatori di vaste porzioni del paesaggio provinciale. Si tratta dunque delle principali strutture insediative storiche alla scala provinciale e delle loro aree di integrazione storico-paesaggistica. Ad esse, in base agli approfondimenti di Quadro Conoscitivo, si aggiungono ulteriori aree che vanno ad integrare le perimetrazioni effettuate nella Tavola P5.a del PTCP.

4. Il presente Piano contiene nella Tavola P7.2 e nell'elaborato P7.2a, l'individuazione cartografica delle strutture insediative territoriali storiche, che includono:

- a) le strutture insediative storiche di cui al comma 1 incluse nell'elenco del PTCP e perimetrare dal PSC;
- b) le strutture insediative storiche non urbane di cui al comma 3, evidenziando la perimetrazione effettuata dal PTCP nonché le integrazioni del PSC.

5. (omissis)

6. Le aree ricadenti nelle "strutture insediative territoriali storiche", di cui al precedente comma 4, sono assoggettate alle seguenti disposizioni:

Trattandosi di norme recepite dal PTCP si è ritenuto opportuno non modificare la numerazione dei commi del suddetto piano. Il termine omissis riportato nel presente comma indica che la relativa disposizione del PTCP non richiede di essere riportata in quanto assoluta nei commi dell'articolo.

- a) è fatto divieto di alterare le caratteristiche storico-paesaggistiche dei luoghi, con particolare attenzione ai giardini storici e alle sistemazioni agro-paesaggistiche;
- b) si deve incentivare la realizzazione di interventi atti a mitigare gli elementi di disturbo e l'eliminazione degli elementi incongrui;
- c) si deve incentivare la realizzazione di spazi e attrezzature destinate alla fruizione collettiva;
- d) non sono ammessi interventi di nuova edificazione.

#### Art. 2.17 Viabilità storica e viabilità rurale storica minore

1. La viabilità storica è definita dalla sede storica dei percorsi, comprensiva degli slarghi e delle piazze, nonché dai relativi elementi di pertinenza e di arredo ancora presenti.

2. Il presente Piano attribuisce agli elementi di cui al comma 1 interesse storico testimoniale e ne persegue la tutela e valorizzazione, da attuarsi attraverso:

- a) il mantenimento e il ripristino dei tracciati e delle relazioni con le altre componenti storiche e/o paesaggistiche;
- b) l'utilizzo dei percorsi per la fruizione dei luoghi, anche turistico-culturale;
- c) la conservazione degli elementi di pertinenza e di arredo.

3. Il presente Piano contiene nella Tavola P7.2 l'individuazione della viabilità storica alla scala territoriale e locale e stabilisce al successivo comma 6 i criteri generali di tutela, articolandoli in base alla funzione assunta attualmente dai tracciati storici.

6. La viabilità storica è soggetta alle seguenti prescrizioni:

- a) la sede storica dei percorsi non può essere soppressa né privatizzata o comunque alienata o chiusa salvo che per motivi di sicurezza e di pubblica incolumità; devono essere inoltre salvaguardati gli elementi di pertinenza che, se di natura puntuale (quali pilastri, edicole e simili), in caso di modifica o trasformazione dell'asse viario, possono anche trovare una differente collocazione in coerenza con il significato e la funzione storicamente consolidata;
- b) per la viabilità d'impianto storico tuttora in uso nella rete della mobilità veicolare, che svolga attualmente funzioni di viabilità principale o secondaria o di scorrimento o di quartiere, come definite ai sensi del Codice della Strada, in caso di modifiche e trasformazioni, sia del tracciato che della sede stradale, deve essere tutelata la riconoscibilità dell'assetto storico attraverso il mantenimento percettivo del tracciato e degli elementi di pertinenza;
- c) per la viabilità d'impianto storico tuttora in uso nella rete della mobilità veicolare, che svolga attualmente funzioni di viabilità locale, come definita ai sensi del Codice della Strada, deve esserne tutelato l'assetto storico ancora leggibile, sia fisico che percettivo e ne va favorito l'utilizzo come percorso per la fruizione turistico-culturale del territorio rurale, nonché ne va salvaguardata e valorizzata la dotazione vegetazionale (filari di alberi, siepi). In particolare, sono da evitare allargamenti e snaturamenti della sede stradale ed in caso di necessità di adeguamento del tratto viario alle disposizioni del Codice della Strada, sono da preferire soluzioni alternative all'allargamento sistematico della sede stradale, quali la realizzazione di spazi di fermata, "piazzole", per permettere la circolazione in due sensi di marcia alternati;
- d) riguardo alla rete dei percorsi non utilizzati per la mobilità veicolare ed aventi uno spiccato interesse storico o paesaggistico, devono essere salvaguardati i tracciati dei percorsi e gli elementi di pertinenza ancora leggibili, con particolare attenzione ai tratti soggetti al pericolo di una definitiva scomparsa, e deve essere perseguito il recupero complessivo della funzionalità e significato della rete, da valorizzare per itinerari di interesse paesaggistico e storico-culturale. Tali percorsi non devono essere alterati nei loro elementi strutturali storici (andamento del tracciato, sezione della sede, pavimentazione, elementi di pertinenza) e se ne deve limitare l'uso, ove possibile, come percorso alternativo non carrabile;
- e) in tutti i casi di cui alle lett. b), c), d), i tratti di viabilità storica ricadenti nei centri storici, o nelle loro aree di integrazione storico-paesaggistica, sono regolati dalla disciplina prevista per le zone storiche;

7. Gli elementi della viabilità rurale storica minore che rientrano nel progetto di "vie del paesaggio" come individuato nella Tavola P8 del PSC saranno soggetti ad uno specifico progetto di valorizzazione in sede di POC. Il PSC ne promuove la salvaguardia dell'integrità, in quanto rete di percorrenze da destinare in via prioritaria alla mobilità lenta (ciclabile e pedonale), anche attraverso interventi mirati di limitazione e moderazione del traffico;



Estratto PSC

8. Non è consentito alterare la sezione stradale o gli elementi accessori alla viabilità rurale storica minore. Ogni nuovo intervento previsto in prossimità di essa deve prevedere una fascia di rispetto di almeno 3 metri nella quale non è possibile intervenire con recinzioni, parcheggi, pavimentazioni impermeabili, ecc... Tutti gli elementi del paesaggio rurale presenti all'interno di detta fascia (siepi, filari, alberi singoli, fossi) devono prioritariamente essere conservati e inseriti all'interno del progetto;
9. Ogni intervento, pubblico o privato, sulla viabilità rurale storica minore o in prossimità di essa deve tenere conto delle "Linee guida per l'inserimento paesaggistico degli interventi in rapporto alla viabilità rurale storica minore" (Allegato D al RUE) e deve essere sottoposto ad una valutazione preventiva, per verificare la compatibilità con l'assetto paesaggistico dei luoghi.

### **Estratto della variante RUE vigente**

#### TITOLO II - NORME DI TUTELA DELL'AMBIENTE E DELL'IDENTITÀ STORICO-CULTURALE DEL TERRITORIO

##### **Art. 2.1 - Sistema delle tutele relative alle valenze ambientali e paesistiche, agli elementi di identità storico-culturale del territorio e alle fragilità e vulnerabilità del territorio [B] [E]**

1. Il PSC riporta, nelle Tavole P7.1 - P7.2 l'individuazione delle seguenti aree ed immobili interessati da vincoli e tutele relativi alle valenze ambientali e paesaggistiche, agli elementi di identità storico-culturale del territorio, alle fragilità e vulnerabilità del territorio.
2. Le disposizioni di tutela delle aree ed immobili assoggettati a ciascuna delle tipologie di tutela o vincolo di cui al comma 1 sono comprese nel Titolo 2 delle norme del PSC. Tutte le possibilità di intervento edilizio ammissibili ai sensi del RUE sono attuabili nel sovraordinato rispetto delle suddette norme di tutela del PSC.
3. Per gli immobili di interesse storico-architettonico e di pregio storico-tipologico e testimoniale, le modalità di intervento in relazione alla categoria di tutela e le destinazioni d'uso ammissibili sono dettate nel successivo Titolo IV Capo 4.1 e Capo 4.6.

#### TITOLO IV - REGOLAMENTAZIONE URBANISTICA DEGLI INTERVENTI EDILIZI DIRETTI NON DISCIPLINATI DAL POC

##### CAPO 4.1 - CITTÀ STORICA ED EDIFICI TUTELATI ESTERNI ALLA CITTÀ STORICA

###### **Art. 4.1.1 - Disposizioni generali**

1. Le disposizioni del presente Capo disciplinano gli interventi effettuabili e le funzioni insediabili nella città storica nonché gli interventi effettuabili sugli edifici soggetti a tutela in quanto riconosciuti di interesse storico-architettonico o di pregio storico-tipologico e testimoniale, collocati in altri ambiti del territorio comunale. Per gli edifici soggetti a tutela esterni alla città storica, le disposizioni del presente Capo prevalgono su quelle dell'ambito specifico in cui ricadono, di cui ai Capi successivi, fatto salvo quanto previsto all'art. 4.6.4 per gli edifici tutelati in territorio rurale.
2. Costituiscono la città storica, i tessuti urbani di antica formazione che hanno mantenuto la riconoscibilità della loro struttura insediativa e della stratificazione dei processi della loro formazione. Essi sono costituiti da patrimonio edilizio, rete viaria, spazi ineditati e altri manufatti storici. Sono assimilati alla città storica i tessuti di formazione recente a cui si riconosce il valore di testimonianza culturale.
3. Ai sensi del PSC, nel Comune di Reggio Emilia si considerano "città storica" i seguenti insediamenti:
  - a) Acs1: il centro storico di Reggio corrispondente alla parte di territorio comunale compreso dal perimetro delimitato dai viali Timavo, dei Mille, Piave e Isonzo;
  - b) Acs2: la prima espansione novecentesca;
  - c) Acs3: i nuclei storici minori, presenti nelle frazioni, all'interno dell'espansione recente e nel forese;
  - d) Acs4: gli insediamenti unitari di particolare qualità progettuale e aventi valore di testimonianza culturale.L'Acs1 è ambito di cui all'art. A-7 della L.R. 20/2000 e costituisce zona omogenea A secondo il DM 1444/1968.

###### Nell'ambito Acs1:

- a) è vietato modificare i caratteri che connotano la trama viaria ed edilizia, nonché i manufatti anche isolati che costituiscono testimonianza storica o culturale;
  - b) non è ammesso l'aumento delle volumetrie preesistenti e non possono essere rese edificabili le aree e gli spazi rimasti liberi perché destinati ad usi urbani o collettivi. Gli ambiti espressamente individuati nella Tav. P3.2 del PSC come "Ambiti della città storica di cui al comma 4 dell'art. A-7 della L.R. 20/2000", possono derogare dalla disposizione di cui alla lettera b) precedente, nei limiti precisati in specifiche disposizioni dettate in sede di POC.
4. Nella città storica il RUE persegue la conservazione dell'impianto urbanistico, del sistema degli spazi pubblici e collettivi e dei caratteri identitari che contraddistinguono i differenti tessuti urbani; persegue inoltre la conservazione dei caratteri tipologici e morfologici degli edifici favorendone peraltro l'adeguamento tecnologico in forme compatibili con la rispettiva categoria di tutela, nonché la qualificazione funzionale degli immobili non utilizzati favorendone la riconversione e riuso anche in forme temporanee, compatibilmente con le caratteristiche storico-architettoniche degli edifici.
5. Nella città storica assume specifica rilevanza, ai fini della conservazione e della percezione delle valenze storico-testimoniali degli insediamenti, il controllo qualitativo degli interventi relativi all'arredo urbano (insegne, bacheche, spazi espositivi di pubblicità, edicole e chioschi, tende e tendoni, segnaletica stradale pubblica e privata, indicazioni toponomastiche, targhe di uffici, vetrine, ecc.), alle infrastrutture e alla sistemazione degli spazi collettivi. In attesa dell'approvazione di specifici Regolamenti, si applicano le disposizioni di cui ai successivi Capi 5.1 e 5.3, integrate da quelle di cui all'art. 4.1.5.

###### **Art. 4.1.5 - Criteri generali di intervento sugli edifici del centro storico e sugli edifici tutelati esterni al centro storico**

24. Spazi scoperti e aree a verde - Nelle aree a verde private è vietata la realizzazione di qualsiasi costruzione salvo i manufatti di arredo, devono essere curate le alberature esistenti e garantite le opere di rinnovo che si rendono necessarie. Non è ammessa la costruzione di serre, tettoie o manufatti precari. In tutti gli interventi, la sistemazione delle aree a verde dovrà avvenire utilizzando, sia per le alberature che per gli arbusti, le essenze tipiche della tradizione locale, nel rispetto del Regolamento Comunale del Verde.
25. Aree di pertinenza - Gli interventi di recupero di edifici tutelati dovranno riguardare contestualmente anche le aree di pertinenza (giardini pertinenziali, corti rurali, e simili) sulla base di un rilievo delle alberature e di tutti i manufatti, elementi di arredo e pavimentazioni preesistenti. Tali aree di pertinenza dovranno essere sistemate salvaguardando le alberature e evitando le pavimentazioni

impermeabili continue ove non già presenti (per i soli percorsi carrabili è ammessa l'inghiaatura o l'acciottolato). Nel territorio rurale, contestualmente al recupero degli edifici tutelati dovranno essere demoliti i manufatti incongrui quali superfetazioni, baracche, concimaie e simili; qualora si tratti di manufatti legittimati essi potranno essere ricostruiti in forma di fabbricati accessori pertinenziali dell'edificio tutelato ai sensi del seguente comma 26.

26. Fabbricati accessori - I fabbricati accessori degli edifici tutelati e quelli facenti parte della medesima unità edilizia o della medesima unità poderali di un edificio tutelato, ma non direttamente sottoposti a specifica categoria di tutela, sono destinabili a pertinenze degli edifici principali tutelati e sono assoggettabili anche ad interventi di Ristrutturazione edilizia, Demolizione nei limiti in cui tali interventi siano ammessi dalle norme di zona; tali interventi dovranno comunque tendere ad armonizzare le caratteristiche di tali fabbricati (materiali, finiture) a quelle del fabbricato tutelato.

27. Recinzioni- Attorno agli edifici di interesse storico-architettonico o di pregio storico-tipologico e testimoniale non è ammessa la realizzazione di nuove recinzioni salvo quelle costituite esclusivamente da siepe viva, con eventuale rete metallica interposta, alta al massimo m 1,20 e priva di cordolo di base, tale da non essere più visibile con lo sviluppo vegetativo della siepe. Sono ammessi elementi verticali in muratura esclusivamente a sostegno dei cancelli di ingresso. Le recinzioni preesistenti possono essere recuperate, se omogenee all'impianto dell'edificio, ovvero sostituite con siepe viva.

28. Elementi architettonici isolati - E' prescritta la conservazione di elementi architettonici isolati quali pozzi, edicole sacre, cippi, piastri votivi, fontane, esedre, coppie di pilastri o colonne di ingresso ai fondi agricoli, e simili.



Estratto variante RUE

### Altri strumenti di pianificazione

Non esistono Piani Paesistici né Piani d'area.

### Inquadramento ambientale della Passeggiata Ducale

Il sistema della "Passeggiata" si presenta allo stato attuale, almeno nella parte della città storica, attraverso i caratteri morfologici e architettonici determinati dalle trasformazioni urbane avvenute nella Reggio Ottocentesca dopo l'interramento e spostamento del Crostolo (l'attuale Corso Garibaldi), la realizzazione della Basilica della Ghiara, dell'Oratorio del Cristo, di Palazzo Magnani, Palazzo Rangone, e della cortina edilizia che ne tratteggia la sinusoide. Più a sud, verso Piazza Diaz, il paesaggio urbano risente delle demolizioni novecentesche delle mura e dell'edilizia risalente alla seconda metà degli anni Cinquanta. Infatti, la cortina si apre dopo Viale Ariosto e Largo degli Alpini perdendo la caratteristica prospettiva sinusoidale.

Piazza Diaz, attualmente nodo di traffico attraversata dalla circonvallazione, si configura più come un lacerto, incompiuto e *distante dall'asse fuori mura* di Viale Umberto I.

Da questo punto la *passeggiata* denota una flessione percettiva della qualità urbana e paesaggistica dovuta alla trasformazione subita nella prima metà del Novecento causata dalla totale saturazione degli spazi campagna che circondavano il viale nelle sue origini. Edifici ad isolato sostituiscono, oggi, i campi coltivati che alternavano le ricche dimore fuori mura.

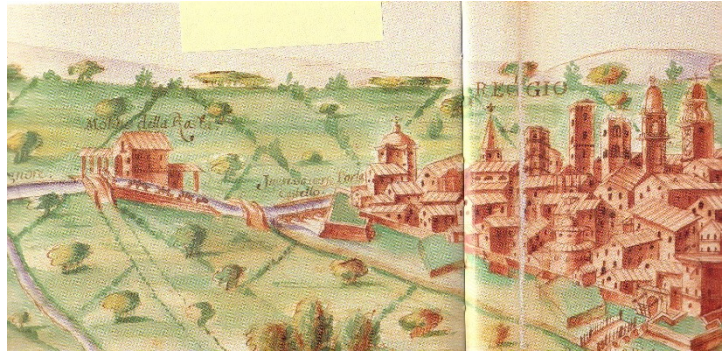
Viale Umberto I, quindi, si articola in tre tratti:

-*un primo tratto* che da Piazza Diaz arriva a via Cassoli caratterizzato da portici e numerose attività commerciali al piano terra;

-*un secondo tratto* da via Cassoli a Piazza Cadorna è costituito da un restringimento della sezione stradale e ciclopedonale con numerosi accessi privati e pertinenziali che ne interrompono la continuità formale e funzionale. Anche in questo tratto sono presenti diversi esercizi commerciali e piccoli laboratori artigianali.

-un terzo tratto, oggetto del presente intervento da piazza Cadorna al Ponte di San Pellegrino, è definito dalla monumentale configurazione originale e, nonostante la prevalenza infrastrutturale, mantiene un buon livello di riconoscibilità figurativa. In questo tratto sono presenti alcune attività temporanee e capisaldi come la Scuola Primaria Matilde di Canossa, la Parrocchia del Buon Pastore e l'Ospedale.

La generale irricognoscibilità della figura storica di Viale Umberto I comporta fino all'altezza di piazza Cadorna una flessione percettiva che di fatto separa, ad oggi, il tratto della *passaggiata della città storica* dal tratto di *passaggiata della città consolidata* rendendo difficile la naturale connessione tra via Emilia S. Stefano e il Ponte S. Pellegrino, quindi tra la "mandorla" e la Reggia.



In seguito, se si sposta l'attenzione al paesaggio, costruito e non, che sta al disotto di questa pregiata cornice naturale e che rappresenta il cosiddetto "ambiente urbano d'accoglienza", la sensazione che si trae è, eccetto alcuni esempi sporadici, di diffuso modesto degrado formale e funzionale. Emerge dunque per questo ambito monumentale l'esigenza di far riaffiorare, valorizzandoli, quegli elementi della memoria storica che attualmente sembrano manufatti "di second'ordine" e che al contrario possono rivelarsi nuove interessanti risorse spendibili in termini di promozione turistica (i viali, le alberature, le fontane, gli obelischi, ecc...).

Il problema della fruibilità di questo ambito non si limita solo agli aspetti "dinamici" di percorribilità delle strade o delle aree interne, ma anche agli aspetti "statici", cioè di corretta fruizione delle zone che dovrebbero essere "a priorità pedonale", come il verde e i giardini pubblici, le piazze che coronano le fontane, i percorsi ciclabili e pedonali inseriti nei percorsi cittadini a al contempo connotati anche per le valenze turistico-culturali del centro storico e della zona naturalistica del Parco del Crostolo.

Ad oggi, queste componenti appaiono più adatte ad essere "osservate da lontano" piuttosto che "vissute"; prova ne è il fatto che per lo più sono spopolate o poco frequentate dagli stessi residenti. All'interno delle "aree omogenee", le automobili godono di priorità praticamente ovunque e possono accedere indisturbate all'interno di aree di pregio, come il nucleo storico di Viale Umberto I, impedendo all'osservatore di godere a pieno della prospettiva e della scena urbana e talvolta, a causa dei parcheggi scriteriati, intralciando anche alcune funzioni primarie. Al di là del fattore estetico emerge pertanto quale esigenza prioritaria la necessità di creare le condizioni affinché il fruitore, cittadino o visitatore che sia, possa riappropriarsi delle diverse aree della Città, elemento determinante nell'innalzamento della qualità della vita.

Su questa porzione della passeggiata si affacciano importanti edifici ed istituzioni quali scuole, oratori, chiese ma soprattutto l'imponente sistema ospedaliero che si connota nell'innesto di via Murri e con l'ingresso all'ex Ospedale Spallanzani. Verso sud, nel tratto monumentale di Viale Umberto I, si insediano annualmente la Sagra di S. Pellegrino e altre attività temporanee commerciali (caldarroste, cocomaio, gioco delle reti, etc.).

Ad oggi questi elementi si sovrappongono in maniera incoerente, mancando un'organizzazione degli spazi adeguata e rischiano di risultare a tratti incompatibili, concorrendo ad un basso rendimento generale della passeggiata e alla sua lenta perdita identitaria. Nessuna delle funzioni sopra descritte e delle esigenze da queste derivanti appare in realtà adeguatamente soddisfatta.

### **La porta della città e dell'area paesaggistica**

Il tratto di Viale Umberto I si inserisce nell'insieme del "sistema Passeggiata" con una funzione di collegamento e accoglienza monumentale tra l'ingresso alla città simboleggiato dal Ponte di San Pellegrino verso la città consolidata di Piazza Diaz e Viale Ariosto. Al contrario venendo dalla città diventa un

preambolo a verde strutturato che precede l'accesso principale all'area naturalistica del Parco del Crostolo e della Reggia di Rivalta, tra le più importanti mete visitate e utilizzate dai reggiani e non solo.



*Piazza Lepanto: terrazza su Viale Umberto I e porta di accesso alla città*

### **La mobilità**

Consequente alla funzione di porta della città l'ingresso in Viale Umberto I troviamo una elevata mobilità e traffico veicolare proveniente dalla *parte sud della città*, che dalla rotonda di via Cadorna occupa due corsie per ogni senso di marcia, con corsie recentemente separate da spartitraffico in cemento temporanei.

Ad aumentare il carico urbanistico dell'ambito in oggetto, nella parte centrale del viale in corrispondenza alle fontane, troviamo la viabilità di ingresso e uscita dall'Ospedale S. Maria Nuova innestata su via Murri e poco distante l'ingresso all'ex Ospedale Spallanzani e al vicino parcheggio della Biblioteca dell'Arcispedale. Nella parte a nord e quindi verso la città storica abbiamo un incrocio stradale molto congestionato verso via Codro e nel proseguimento verso il centro soprattutto a causa del restringimento stradale da due a una corsia per senso di marcia.

### **Il sistema degli "slarghi"**

Il sistema degli *slarghi* costituisce la classica struttura urbana Settecentesca che alterna coni prospettici forzati a momenti di sorpresa. Su Viale Umberto I gli elementi in sequenza qui si possono ricondurre principalmente in Piazza Lepanto, le fontane con l'innesto di Via Murri e Piazza Cadorna. Tale effetto produce inevitabilmente le condizioni per alternare flussi dinamici e statici in grado di far vivere e, non solo percepire, gli spazi urbani. La presenza, di funzioni istituzionali e culturali contribuiscono a differenziare i flussi pedonali e veicolari rendendo *la passeggiata* molto utilizzata.

Attualmente la dinamicità della mobilità carrabile e le interferenze con i flussi ciclopedonali non favoriscono le condizioni della sicurezza.

La presenza della scuola primaria "Matilde di Canossa" e della Parrocchia del Buon Pastore che assumono una forte valenza di appartenenza al luogo e al tessuto sociale, richiedono sicuramente un'attenzione particolare per aumentare la sicurezza e la fruibilità di questo ambito.

### **La cornice paesaggistica**

Di fondamentale importanza è la cornice paesaggistica in cui la passeggiata si colloca come elemento principale grazie all'impianto scenografico messo in atto dall' Ing. Bolognini dal 1817, modificato nel 1850 e reimpiantato dopo l'abbattimento dei platani nel Dopoguerra. Il Viale in uscita dalla città inquadra il Monte Cusna e diviene così "porta" verso il nostro Appennino.

## Lo stato dei luoghi

L'ambito, quotidianamente attraversato ma scarsamente vissuto dai cittadini, presenta un generale degrado delle infrastrutture dovute all'azione del tempo, alla mancanza di manutenzione ma in generale alla mancanza di un controllo generale sugli interventi realizzati nel corso degli anni, con il risultato di una bassa qualità ambientale in ragione della poca coerenza degli interventi, ma che per questo non ne pregiudicano le potenzialità.

### *Il verde*

Le alberature sono state attentamente rilevate ed analizzate con puntualità. In generale, oltre alle varie fallanze della piantumazione sono state rilevate alberature con problematiche fitosanitarie ed altre ritenute di specie incongrua (cedri), piantumati in anni più recenti rispetto all'ultimo impianto di tigli. Per ulteriori approfondimenti, si rimanda alla specifica relazione tecnica del verde.

### *I monumenti*

Le presenze monumentali quali fontane e obelischi sono degradate dal tempo e dall'azione dello smog. Le fontane, oggi non funzionanti, si trovano in una posizione avvallata rispetto al contesto a causa di un progressivo innalzamento della quota del piano campagna nel corso dei secoli. Gli obelischi sono poco visibili per la presenza di manufatti e/o alberature posizionate in modo incongruo e ravvicinato.

### *I percorsi*

I percorsi ciclopedonali sono generalmente in conglomerato bituminoso e in alcune zone hanno subito il sollevamento causato dalle radici degli alberi, in particolare nei percorsi centrali. Oltre ai percorsi principali vi sono numerosi tratti definibili "scorciatoie" in materiali diversificati che collegano alcune zone funzionali attraversando in modo diagonale il verde centrale ai filari.

### *Arredo Urbano*

L'arredo urbano oggi presente è molto eterogeneo in quanto sommatoria di elementi posti in sito nel corso degli anni e ad oggi alquanto degradato. Troviamo:

- sedute* di vario tipo, alcune in legno e ghisa o acciaio, alcune in muratura con seduta in pietra;
- cestini portarifiuti* in cemento alquanto deteriorati;
- cartellonistica* molto deteriorata ed eterogenea;
- segnaletica stradale* oggetto di numerosi interventi successivi che risulta disordinata e molto eterogenea nei suoi elementi, con elementi anche molto impattanti essendo appesi a strutture che attraversano il viale in corrispondenza degli attraversamenti pedonali;
- dissuasori a paletti* in varie tipologie molto diverse tra loro.
- *armadietti tecnici* disposti in molteplici punti, molto disordinati e spesso oggetto di graffiti.

Si potranno conservare solamente gli elementi illuminanti a lanterna oggetto di recenti interventi e le pensiline per la fermata bus, che verranno riutilizzate.

### *Viabilità Carrabile*

La viabilità attuale è molto disordinata e si sovrappone a quella ciclopedonale in più punti in modo disordinato e prevaricante. Si evidenzia la necessità di intervenire soprattutto nell'incrocio con via Codro, nell'intersezione con via Murri e nella zona parcheggio dell'ex ospedale Spallanzani.

### *Illuminazione*

L'illuminazione dei percorsi ciclopedonali è stata in parte già realizzata recentemente con elementi congrui con quelli utilizzati nei tratti già riqualificati della Passeggiata. L'illuminazione della parte centrale carrabile realizzata con pali in calcestruzzo sono molto deteriorati e dovranno essere completamente sostituiti.



Reggio Emilia  
città  
delle persone

PROGETTO DI RIORGANIZZAZIONE  
FUNZIONALE DELLA VIABILITÀ DI  
VIALE UMBERTO I (TRATTO VIA CODRO-VIA MAGATI)

CODICE INTERVENTO: T\_09901  
CUP: J89H18000430004

### ***Infrastrutture tecniche***

L'area negli anni ha subito molteplici interventi sulle reti tecnologiche in modo caotico e senza una precisa regia, in particolare per quanto attiene alle reti dati con numerose centraline sparse in punti diversi. Per una visualizzazione delle diverse parti si rimanda alla specifica Relazione Fotografica allegata.

## **Studio di prefattibilità ambientale**

### ***Conformità dell'intervento proposto con le prescrizioni contenute nel piano PSC e RUE***

Il progetto rispetta le prescrizioni del P.S.C. e del R.U.E.

### ***Eventuali impatti delle trasformazioni sul paesaggio***

Come già detto si ritiene che l'impatto sul paesaggio sia altamente positivo in quanto le opere consistono nella riqualificazione di una passeggiata di rilevante valore storico, che al momento si presenta a tratti in termini anonimi ed è utilizzata prevalentemente come sistema di viabilità. Gli interventi e i materiali proposti completano il lavoro fin qui eseguito dall'Amministrazione per l'ambito della città storica e certamente riportano il viale fuori mura ad una più conforme caratterizzazione.

### ***Eventuali opere di mitigazione e di compensazione***

Non si ritiene di dover prevedere opere di mitigazione o di compensazione in quanto l'intervento in argomento si configura di per sé come una riqualificazione urbana.

### ***La componente antropico-umanistica***

L'evoluzione della proposta si è confrontata via via con le richieste della popolazione locale mediante tavoli di partecipazione con le Circoscrizioni e con il coinvolgimento della scuola primaria Matilde di Canossa. Nel corso delle interlocuzioni si sono condivise seppur in linea generale scelte formali, materiali costruttivi, soluzioni tecnologiche e funzionali perché il progetto potesse riflettere lo spiccato senso di appartenenza e di radicamento degli abitanti ai loro luoghi. Ciononostante il progetto ha mantenuto una sua propria identificabilità e riconoscibilità sia all'interno della tradizione storica che del contesto socio-culturale in continua evoluzione. La Passeggiata contribuirà infatti a rivitalizzare quest'area nevralgica di Reggio Emilia perché disimpegna l'accesso tra Città Storica e gli ambiti di grande valore paesaggistico e monumentale del Parco del Crostolo e della Villa di Rivalta.

### ***La componente percettiva***

#### ***Componente visuale***

L'intervento di riqualificazione dell'area avviene in base alla volontà di tutelare e sottolineare la qualità visiva del paesaggio urbano e di conservare le vedute esistenti. Le opere da realizzare non precludono infatti la visibilità dello scenario urbano, naturale e paesaggistico che conforma il sistema della Passeggiata.

#### ***Componente formale-semiologica ed estetica***

L'intervento sul sistema complessivo intende richiamarsi allo schema morfologico consolidato della città.

### ***Criteri generali dell'intervento***

#### ***Adeguata conoscenza interdisciplinare degli elementi caratterizzanti il luogo di intervento***

L'analisi del luogo di intervento ha coinvolto l'architetto incaricato della progettazione, il Responsabile di Procedimento, lo studio che ha realizzato il rilievo di dettaglio dell'area in superficie, l'ente gestore Ireti per la verifica di sottoservizi, l'ente ACT per le verifiche di mobilità dei mezzi pubblici e la Soprintendenza.

#### ***Utilizzo sostenibile delle risorse disponibili***

La riqualificazione della Passeggiata non prevede un ulteriore consumo di suolo, né un aumento del carico ambientale. La riduzione delle velocità carrabili, consentirà un miglioramento della qualità dell'aria e verrà



Reggio Emilia  
città  
delle persone

PROGETTO DI RIORGANIZZAZIONE  
FUNZIONALE DELLA VIABILITÀ DI  
VIALE UMBERTO I (TRATTO VIA CODRO-VIA MAGATI)

CODICE INTERVENTO: T\_09901  
CUP: J89H18000430004

ridotto l'inquinamento acustico attraverso un programma di riasfaltatura in bitume fonoassorbente di Viale Umberto I.

### ***Rispetto delle caratteristiche orografiche e morfologiche***

L'attuazione del progetto non prevede movimenti di terra significativi in quanto l'area è pressoché pianeggiante.

### ***Compatibilità ecologica***

Sono state previste tecniche e materiali che non hanno impatti negativi sull'ambiente e sul paesaggio (principalmente pietra, calcestruzzi con inerti a vista, conglomerati modificati naturali), inoltre saranno introdotti elementi di naturalità e di riqualificazione ambientale come arbusti e nuove alberature.

### ***Compatibilità visuale***

Si è già riferito del fatto che la riqualificazione urbana della passeggiata non altera le attuali componenti visuali.

### ***Rispetto di elementi, tecniche, materiali tradizionali***

Il riferimento più esplicito alle tecniche e ai materiali tradizionali è rappresentato dall'uso di materiali già impiegati dall'Amministrazione nella riqualificazione delle strade del Centro Storico e presso la Reggia di Rivalta. Schematicamente i ciclopedonali verranno realizzati mediante l'applicazione una emulsione bituminosa modificata e dal colore neutro (doppio strato), quest'ultima da impiegarsi per l'ultimo strato superficiale, seguita dalla stesa di aggregati lapidei di ricoprimento.

### ***Integrazione nel contesto***

L'intervento architettonico si propone con discrezione e di conseguenza, grazie anche all'uso attento delle forme e dei materiali, si integra perfettamente nel contesto urbano.

Il completamento dei filari aumenta di fatto l'integrazione nel contesto, peraltro in parte compromesso per la presenza di ambiti stradali non gerarchizzati.

### ***Compensazioni***

Come già detto, poiché l'intervento si configura come un'opera che riqualifica di per sé l'ambiente, non si ritiene siano necessarie opere compensative.

## Obiettivi generali di progetto

Il progetto definisce e sviluppa un “polo catalizzatore della vita pubblica” in viale Umberto I, oggi ridotto a semplice via di smaltimento del traffico e convulso parcheggio, attraverso la sottolineatura dei caratteri storici e monumentali e nella scelta dei materiali.

Il progetto si pone l’obiettivo di riqualificare completamente questo importante ambito storico per conseguire ad una “riappropriazione” da parte della cittadinanza di questo luogo, attraverso un intervento articolato e complesso, teso a conservare e valorizzare gli aspetti significativi dello scenario urbano che nel loro insieme costituiscono l’eccellenza “monumentale” di Viale Umberto I, basato sui seguenti criteri:

- restauro delle parti storiche e di pregio esistenti;
- ricucitura e riqualificazione delle parti compromesse;
- ri-qualificazione e ri-funionalizzazione delle dotazioni esistenti;
- elevata qualità architettonica degli interventi in progetto.

L’intervento non prevede elementi di rottura con l’impianto esistente ma al contrario propone una rivalutazione della “storia del sito” in cui il disegno architettonico e l’uso dei materiali pongano maggior rilievo alle funzioni di fruibilità pedonale e alle percorrenze ciclabili, quindi alla funzione originaria di “passeggiata” che viene qui valorizzata ed esaltata.

### Azioni

Le principali *azioni* che definiscono il progetto e ritenute fondamentali per la riqualificazione dell’ambito si possono così sintetizzare:

- **valorizzazione, recupero e riqualificazione del patrimonio arboreo** monumentale e dell’ambito verde al fine di una maggiore potenzialità attrattiva e di fruizione pubblica degli spazi;
- **valorizzazione del disegno dell’impianto urbano** anche in relazione alla valenza delle infrastrutture ospedaliere;
- **rivisitazione strategica della mobilità** carrabile per la valorizzazione di quella pedonale-ciclabile e degli spazi urbani.

### **Valorizzazione, recupero e riqualificazione del patrimonio arboreo**

Gli alberi attualmente presenti nel viale si presentano in 4 doppi filari disposti in 2 doppi filari a corredo dell’asse viario del viale e 2 doppi filari a corredo delle 2 ciclabili esterne chiamate Ciclabile Est e Ciclabile Ovest.

Attraverso uno studio approfondito e aggiornato, mediante attenta e complessa analisi secondo i metodi indicati dal metodo VTA visivo, gli esemplari esistenti sono stati classificati mediante le Classi di Propensione al Cedimento (CPC).

Il progetto generale di riqualificazione dell’imponente sistema verde, che rende unico questo spazio urbano, prevede in questo ambito di intervento la rimozione e/o la sostituzione delle alberature in corrispondenza dell’inserimento della nuova rotonda su via Codro.

### **Valorizzazione del disegno dell’impianto urbano**

Il progetto interviene nel disegno dell’impianto generale, con la realizzazione della nuova rotonda e del manufatto centrale, attraverso una soluzione compositiva e architettonica che consenta, da un lato, di ridefinire gli ambiti che gli interventi succedutesi nel tempo hanno banalizzato e, dall’altro, possa valorizzare le nuove direttrici urbane del contesto.

### **Rivisitazione strategica della mobilità**



Reggio Emilia  
città  
delle persone

PROGETTO DI RIORGANIZZAZIONE  
FUNZIONALE DELLA VIABILITÀ DI  
VIALE UMBERTO I (TRATTO VIA CODRO-VIA MAGATI)

CODICE INTERVENTO: T\_09901  
CUP: J89H18000430004

Il sistema della mobilità carrabile viene modificato introducendo elementi funzionali alla razionalizzazione degli incroci, alla moderazione della velocità e alla sicurezza delle utenze più deboli, in piena conformità alle strategie e alle indicazioni adottate dal Piano Urbano della Mobilità, introducendo alcuni elementi strutturali.

In primo luogo, al fine di ridurre le velocità ed impedire manovre pericolose lungo Viale Umberto I, verrà ridotta la sede stradale e realizzato uno specifico manufatto spartitraffico, che garantirà il restringimento delle carreggiate stradali di percorrenza e impedirà manovre pericolose di inversione e attraversamento del viale.

Verrà inoltre modificato l'incrocio di via Codro con l'inserimento di una rotatoria, per garantire un flusso di traffico meno convulso, la riduzione dell'inquinamento dovuto a frenate e ripartenze e per fornire agli automobilisti che devono dirigersi verso sud l'opportunità di cambiare senso di marcia senza percorrere tragitti più lunghi.

Infine, in corrispondenza delle intersezioni stradali di via Codro e via Pariati verranno realizzati sistemi di rallentamento dei mezzi mediante piattaforme rialzate a tutela e favore di pedoni e ciclisti.

## Interventi oggetto d'appalto

Il progetto di riorganizzazione funzionale della viabilità di Viale Umberto I (tratto via Codro-via Magati) viene realizzato, introducendo elementi funzionali alla razionalizzazione degli incroci, alla moderazione delle velocità e alla sicurezza delle utenze più deboli. Tale obiettivo corrisponde alle strategie adottate dal Piano Urbano della Mobilità attraverso i seguenti interventi:

- realizzazione di una rotatoria all'altezza di via Codro;
- sostituzione dei cordoli stradali lungo viale Umberto I nel tratto via Codro-via Magati;
- rimozione delle isole spartitraffico esistenti sostituite da nuove cordolature che fungeranno da basamento alla illuminazione stradale;
- rifacimento delle pavimentazioni stradali in conglomerato bituminoso della rotonda e lungo viale Umberto I nelle zone di rimozione delle isole spartitraffico;
- opere di moderazione e regolamentazione del traffico attraverso la realizzazione di sistemi di rallentamento dei mezzi mediante piattaforme rialzate;
- realizzazione di impianti semaforici a chiamata lungo l'attraversamento pedonale di via Codro e nell'attraversamento pedonale di viale Umberto I vicino alla scuola;
- riorganizzazione della mobilità pedonale, ciclabile e carrabile, della sosta e delle fermate degli autobus;

Inoltre, sono previsti interventi relativi alla illuminazione, alle infrastrutture tecnologiche e sul verde:

- rimozione dei corpi illuminanti esistenti ai margini della carreggiata e installazione di nuovi corpi illuminanti;
- spostamento delle caditoie ai margini della carreggiata e, ove necessario, realizzazione di impatti della rete fognaria sugli edifici;
- posa di cavidotti per altre infrastrutture tecnologiche (enel, telecom e fibre ottiche, videosorveglianza)
- riordino del verde esistente con abbattimenti e nuove piantumazioni intorno alla rotatoria.

Le opere oggetto dell'appalto sono di seguito dettagliate.

### 1. Opere per la mobilità

#### 1.A La rotonda

La rotonda è stata dimensionata valutando sia l'impatto dell'inserimento in un ambito di alto valore paesaggistico che l'ottimizzazione della funzionalità del sistema per la circolazione dei mezzi, in particolare per i mezzi pubblici e di soccorso.

La soluzione sviluppata nel presente progetto prevede una rotonda con diametro esterno di 28 m, una corona centrale non sormontabile di 7 m e una corona sormontabile di 2,5 m. La larghezza della carreggiata è di 8 m ed i raggi di curvatura d'ingresso e di uscita sono rispettivamente di 12 e 16 m. Per moderare gli ingressi e le uscite su via Codro e via Pariati sono state previste delle piattaforme rialzate, sub-ordinando in questo modo la viabilità di zone prettamente residenziali. La corona sormontabile sarà costituita da cordoli sormontabili in granito grigio delle dimensioni di 30x15 cm, con relativo rinfiando in cls magro, e pavimentazione in calcestruzzo architettonico armato con rete elettrosaldato, la pavimentazione sarà sagomata in modo da avere una pendenza minima radiale del 4%. La restante parte interna sarà sistemata

a verde, previo scarifica dell'intero pacchetto stradale esistente fino al sottofondo naturale, mediante stesa di terreno da coltivo contenuto da cordoli in corten e sagomato per garantire una pendenza minima radiale del 4%. L'aiuola verde centrale della rotonda sarà divisa dalla corona sormontabile, in calcestruzzo architettonico colorato e in ghiaia a vista, da una lamina in acciaio corten. La pavimentazione, in conglomerato bituminoso, della carreggiata stradale della rotonda e dei tratti iniziali di via Codro e via Pariati, saranno completamente risagomati per permettere i raccordi altimetrici con il piano viario attuale e per rispondere alle pendenze necessarie del 2,5%.

### **1.B Il restringimento della sede stradale**

Il restringimento della carreggiata stradale realizzato con l'inserimento dell'elemento spartitraffico lineare al centro del viale e la traslazione dei cordoli laterali, oltre ad impedire le frequenti inversioni di marcia che avvengono quotidianamente genera sicuramente un rallentamento dei flussi di traffico a garanzia di sicurezza e impatto ambientale dell'intero ambito. Per quanto attiene allo spartitraffico, esso assume nel progetto una importante componente funzionale, ma al contempo interviene in modo deciso nella componente estetica e percettiva dello spazio "strada".

L'elemento è realizzato con cordoli sagomati in calcestruzzo del tipo "High Performance Concrete", come evidenziati nella tavola di dettaglio 10arch, e riempimento centrale realizzato in ghiaia o ciottoli. Le dimensioni saranno sagomate in modo tale da rispettare la normativa di riferimento in relazione alle sporgenze stradali in rapporto all'altezza della stessa, il manufatto spartitraffico assolverà anche la funzione di supporto e protezione dei pali con lanterne a doppio pastorale. Per quanto attiene ai cordoli laterali, lungo l'asse carrabile verranno sostituiti gli attuali cordoli con altri in granito grigio ma più larghi, delle dimensioni di 30x15 analoghi a quanto già realizzato nel tratto precedente di viale Umberto I. Il nuovo cordolo verrà posizionato più esterno rispetto all'attuale in modo da restringere la sede stradale di 60 cm e lasciare più spazio all'aiuola e quindi alle alberature attualmente molto sacrificate.

Nella zona di nuova edificazione della rotonda sarà realizzata una nuova pavimentazione stradale in conglomerato bituminoso, così come sui tratti iniziali di via Codro e via Pariati, per la formazione delle piattaforme rialzate.

### **1.C Piattaforme rialzate**

Piattaforme rialzate In corrispondenza delle intersezioni stradali di via Codro e via Pariati verranno realizzati sistemi di rallentamento dei mezzi mediante piattaforme rialzate, per ridurre la velocità dei mezzi in ingresso ed in uscita a tutela e favore di pedoni e ciclisti. L'innalzamento della pavimentazione carrabile, realizzato attraverso la scarifica del manto d'usura esistente e la sagomatura attraverso un nuovo strato di conglomerato bituminoso in aggiunta a quello esistente (binder e strato d'usura), agevola inoltre l'attraversamento dei pedoni e ciclisti, per una fruibilità libera da ostacoli e barriere architettoniche.

Le soluzioni adottate nel progetto appena descritte recepiscono gli esiti degli incontri con il servizio Mobilità del Comune di Reggio Emilia, di cui si riportano gli estratti del verbale conclusivo del 30/01/2018:

*"Il sistema della mobilità carrabile viene modificato introducendo elementi funzionali alla razionalizzazione degli incroci, alla moderazione della velocità e alla sicurezza delle utenze più deboli. Nello specifico sarebbero opportuni i seguenti interventi (omissis): - una rotonda all'incrocio con via Codro - uno spartitraffico centrale continuo che determina il restringimento delle carreggiate stradali di percorrenza - piattaforme rialzate per gli attraversamenti in corrispondenza delle intersezioni stradali (via Codro, via Pariati). (omissis) La sezione stradale proposta prevede la larghezza della sede stradale pari a 5,90 mt (2,75 a corsia) con uno spartitraffico centrale di 1,70 mt: tale soluzione sarà suscettibile di modifiche alla luce degli esiti della valutazione di impatto. immissioni strade laterali L'indicazione del Servizio Mobilità di aumentare i raggi di curvatura relativi ad accesso e uscita padiglione Spallanzani e incroci con via Montefiorino, via Murri, via Guido Rossa non è ritenuta perseguibile in considerazione della necessità di uniformarsi con lo stralcio già realizzato. E' stato comunque proposto ad Arcispedale il divieto di accesso dallo svincolo di uscita del Padiglione Spallanzani per motivi legati alla sicurezza stradale. attraversamenti pedonali Oltre all'attraversamento in prossimità della rotonda di Piazza Lepanto, sono previsti altri attraversamenti pedonali: - in prossimità dell'accesso dello Spallanzani; - in prossimità delle fontane storiche; - in prossimità di via Guido Rossa; - in prossimità della rotonda di nuova realizzazione all'incrocio con via Codro/via Pariati (tale attraversamento previsto in continuità con i percorsi dell'ovale esterno sarà dotato di un impianto semaforico a chiamata h24 per andare incontro alle esigenze della Scuola Matilde di Canossa; un ulteriore impianto sarà previsto davanti alla Scuola su via Codro). (omissis)"*



## 2. Opere a verde

Per la realizzazione della nuova rotonda al posto dell'incrocio con via Codro e via Pariati si prevede l'abbattimento di 14 alberi.

Nelle nuove aiuole esterne alla rotonda saranno piantati 12 *Carpinus betulus* ad alberetto, mentre nell'aiuola all'interno della rotonda saranno piantati nuovi arbusti del tipo *Ilex crenata*, *Pachysandra terminalis* e *Miscantus zebrius*.

Le aiuole saranno realizzate mediante la posa di tessuto TNT e strato pacciamante di lapillo.

L'aiuola verde centrale della rotonda sarà divisa dalla corona sormontabile, in calcestruzzo architettonico colorato e in ghiaia a vista, da una lamina in acciaio corten.

## 3. Illuminazione ed infrastrutture tecniche

### 3.A L'illuminazione

Il progetto di illuminazione, come attuato dall'Amministrazione Comunale nei tratti già realizzati, propone l'introduzione della "lanterna" su palo come corpo illuminante per i viali storici e monumentali.

Nella zona della rotonda, per l'illuminazione dedicata e in corrispondenza degli attraversamenti dei percorsi ciclabili e pedonali, viene riconfermato l'utilizzo di questi elementi illuminanti.

Il progetto modifica l'illuminazione dedicata alla percorrenza carrabile centrale, eliminando i pali in cemento posti ai lati della strada ed inserendo, al centro dell'asse stradale sull'elemento spartitraffico centrale, elementi sempre a lanterna ma inseriti su palo con doppio pastorale.

### 3.B Raccolta acque meteoriche

Il progetto delle reti fognarie per il recepimento delle acque piovane, nel confermare il sistema esistente, prevede solo lo spostamento delle bocche di lupo lungo tutto viale Umberto a seguito dello spostamento dei cordoli stradali.

Per quanto riguarda le reti fognarie, di acque miste o nere, non sono previste modifiche alla rete. Saranno da rintracciare gli allacci dei singoli edifici alla rete principale, al fine di verificarne lo stato di degrado.

### 3.C Rete gas-acqua

Per quanto riguarda le reti gas-acqua non sono previste rivisitazioni o modifiche alla rete. Saranno valutate eventuali operazioni di manutenzione o di rifacimento a fronte di precisi accordi e indicazioni con l'ente gestore.

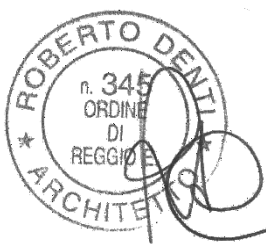
### 3.D Rete enel telecom e fibre ottiche

L'intervento di riqualificazione non prevede modifiche alla linea elettrica o alle linee Telecom, mentre sarà indispensabile per il soggetto attuatore concordare con gli enti la posa di eventuali corrugati di predisposizione a futuri collegamenti.

Per quanto riguarda le reti delle fibre ottiche sarà da prevedere lo spostamento degli armadi esistenti all'incrocio con viale Umberto e via Codro per permettere la realizzazione della nuova rotatoria.

### 3.E Rete videosorveglianza

La possibilità dell'implementazione della rete di video-sorveglianza sarà garantita dal posizionamento di cavidotti.



I tecnici incaricati  
arch. Roberto Denti  
arch. Andrea Oliva  
arch. Mariachiara Gandolfi