



COMUNE DI CESENA

PIANO ATTUATIVO DI INIZIATIVA PRIVATA

DI AREA RESIDENZIALE A-T3

IN VIA MARZOLINO, CASE FINALI



PROPRIETA':

BAGNOLI TIZIANO
GHINI ALESSANDRO
GHINI CARLO
GHINI TERESA ORNELLA
GHINI GIUSEPPINA
NANNERINI MARIA LETIZIA

Res. a Cesena in via Marzolino I°, 1034

Res. a Cesena in Corso Sozzi, 65

Res. a Cesena in via Rasi Spinelli, 80

Res. a Cesena in via Chiaramonti, 85

Res. a Cesena in viale Carducci, 51

Res. a Cesena in via Chiaramonti, 85

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Tavola

22

Scala

Data

MAGGIO 2008

Aggiornamento

GIUGNO 2009

professionisti incaricati:

Ing. Massimo Di Fonzo
Via dell'Arrigoni 260
47023 - CESENA
Tel. 0547/318032

Arch. Stefano Rossi
P.zza Albizzi 8
47023 - CESENA
Tel. 0547/25912

***Geom. Moreno Pirini**
Via Civinelli 1080
47023 - CESENA
Tel. 0547/317565

* per prestazioni specifiche
previste dagli ordinamenti professionali

OGGETTO: Richiesta di Autorizzazione a presentare il Piano Attuativo di Iniziativa Privata 03/04-A3.
PROGETTO DI AREA RESIDENZIALE _ Via Marzolino I°, loc. Case Finali – Cesena.

| | | |
|--------------------|--------------------------------|---------------------------------------|
| PROPRIETA': | BAGNOLI TIZIANO | Res. in Cesena via Marzolino I°, 1034 |
| | GHINI ALESSANDRO | Res. in Cesena Corso Sozzi, 65 |
| | GHINI CARLO | Res. in Cesena via Rasi Spinelli, 80 |
| | GHINI TERESA ORNELLA | Res. in Cesena via Chiaramonti, 85 |
| | GHINI GIUSEPPINA | Res. in Cesena viale Carducci, 51 |
| | NANNERINI MARIA LETIZIA | Res. in Cesena via Chiaramonti, 85 |

RELAZIONE

L'area, oggetto di intervento, è attualmente occupata da vasti terreni agricoli, posti a ridosso delle ultime propaggini di urbanizzazione, nella parte orientale di Cesena. La zona si presenta delimitata dalla ferrovia Bologna-Ancona e dalla Strada Secante a nord, da piccoli lotti residenziali a ovest e da campi agricoli ad est e a sud.

Lo scolo consorziale oggi scorre in posizione centrale nel comparto, mentre il progetto, in accordo con il Consorzio di Bonifica competente in materia, ne prevede la sostituzione con un nuovo scolo a cielo aperto perimetrale sui tre lati dell'intervento, completamente immerso nella fascia di verde pubblico.

Il progetto prevede un percorso pubblico e una fascia alberata nell'area su cui attualmente insiste lo scolo consorziale da sostituire: il percorso di tale canale verrà allargato, mentre per l'area su cui insiste attualmente sarà prevista la sdemanializzazione e la cessione come area pubblica.

Il progetto propone un principale asse di penetrazione carrabile collegato a via Marzolino, che potrà poi essere proseguito nell'area meridionale attigua, di cui il P.R.G. già prevede un'espansione del tessuto. Su questa strada alberata e sugli altri assi di urbanizzazione si attestano i lotti edificabili, di maggiori dimensioni verso il costruito e più piccoli a degradare verso la campagna. In generale il piano prevede una tipologia di insediamento rarefatta, in continuità con il tessuto

adiacente; gli stessi piccoli condomini e villette mono o bifamiliari a due piani vengono in questo modo distribuite e integrate nel verde.

Sul lato nord-orientale, si sviluppa una fascia di parco pubblico, filtro tra l'insediamento e il territorio agricolo confinante e, in modo particolare, area di protezione acustica verso l'asse ferroviario e la secante ad intenso traffico veicolare. I fronti compatti degli alberi si integrano quindi con le proprietà isolanti di una barriera antirumore predisposta sul lato settentrionale e su quello orientale, maggiormente esposti all'incidenza acustica.

In questa fascia verde è localizzata anche la vasca di laminazione (profonda 50 cm.) per il drenaggio delle acque meteoriche.

I parcheggi pubblici sono distribuiti uniformemente nel comparto, in quanto localizzati prevalentemente lungo le strade, ad eccezione di una porzione di posti-auto concentrati vicino all'area verde orientale.

PRESCRIZIONI IDROGEOLOGICHE

L'area ricade all'interno *dell'Art. 6 – “Aree di potenziale allagamento” del Progetto di Piano di Bacino – Stralcio.*

Come riportato nell'articolo sopra citato, il riferimento per le misure da adottare è la presenza di un tirante idrico sul piano di campagna pari a 50 cm.

Saranno quindi realizzati tutti gli accorgimenti prescritti, primo tra tutti la realizzazione della nuova strada a circa +1,00m rispetto al piano di campagna.

Il comparto ricade in *“Zone ed elementi caratterizzati da potenziale instabilità (Art. 27 del PTCP) di cui all'art. 3.2 dell'allegato 1” e “Zone soggette ad eventi alluvionali saltuari (PTCP Tav.4)”*, nonché in *“Zone ed elementi di tutela dell'impianto storico della centuriazione (Art. 21B del PTCP) di cui all'art. 2.12 dell'allegato 1”*.

Quest'ultima prescrizione fa riferimento alla presenza, all'interno dell'area di intervento, di un tratto di canale di scolo riconducibile al sistema della centuriazione romana.

Il progetto urbanistico proposto, oltre a seguire l'orientamento della centuriazione, reca segno del suddetto canale mediante un filare di alberi che ne ricalca la posizione.

Dal punto di vista idrogeologico, invece, i canali di scolo presenti sul sito saranno sostituiti da un nuovo canale, opportunamente dimensionato, che circonda su tre lati il comparto.

In accordo dunque con le precedenti prescrizioni, in generale la situazione idrologica esistente non sarà peggiorata a seguito dell'intervento, ma anzi sarà migliorata dal nuovo sistema di regimentazione delle acque.

FOSSO CONSORZIALE

In accordo con il Consorzio di Bonifica, lo *scolo demaniale* presente nell'area verrà spostato, contribuendo in questo modo all'ottimizzazione della funzione idraulica dello stesso.

Relativamente alla parte di scolo che verrà chiusa verrà chiesta la *sdemanializzazione*; tale area verrà adibita a verde pubblico e ceduta come area pubblica.

Analogamente, il tracciato del *nuovo canale*, inteso come area compresa tra due cigli, dovrà essere frazionato, individuato nella mappa catastale 1:2000 e ceduto gratuitamente al Demanio Pubblico dello Stato, con volturazione alla partita acque.

Accanto a tale tracciato verrà garantito mediante servitù di uso pubblico uno spazio adeguato al passaggio dei mezzi per la pulizia del fosso, di larghezza pari a 4m; verranno quindi previsti tre accessi ai mezzi dalla strada pubblica mediante marciapiedi con cordoli di tipo sormontabile, e due attraversamenti carrabili di 4 m di larghezza tramite tombinamento del canale stesso con scatolare in cls.

È prevista inoltre la demolizione della tombinatura esistente in corrispondenza del passo ferroviario e la ricostruzione, su entrambi i lati della barriera acustica così come indicato in planimetria, con manufatti adeguati al transito dei mezzi meccanici per la manutenzione della barriera stessa.

La tombinatura a monte del passo ferroviario sarà munita di pozzetto con botola di ispezione in corrispondenza delle immissioni laterali del fosso ferroviario e della fognatura comunale proveniente da Via Marzolino.

Per evitare l'accumulo di materiali che possano occludere lo stretto ponte ferroviario e per salvaguardare la pubblica incolumità, all'ingresso del tratto tombinato sotto la ferrovia verrà installata una griglia metallica a lamine verticali poste ad interasse massimo di 10cm.

La sezione prevista per il nuovo scolo ne garantirà un adeguato dimensionamento idrologico; d'altro canto, la pendenza molto leggera data alle sponde e la limitata profondità dello scolo stesso non renderanno necessaria la costruzione di una barriera tipo staccionata in legno, lato urbanizzazione, così come invece richiesto in determina.

BARRIERA ACUSTICA

Secondo quanto prescritto da A.R.P.A, dovrà essere realizzata una *barriera antirumore* lungo il lato del comparto prospiciente la ferrovia, esternamente al nuovo fosso di scolo consorziale, dal cui ciglio avrà una distanza di 1,5m. Sia la barriera che il canale rigireranno quindi parallelamente al lato ovest del comparto, in un'area esterna a questo che si provvederà a cedere.

Come meglio specificato nel relativo allegato, la barriera antirumore sarà di tipo prefabbricato con pannelli in cls; avrà un'altezza di 7m e una distanza di 9,5 m dalla ferrovia (distanza min. = altezza + 2m).

Verrà garantito un adeguato percorso sul lato esterno al comparto per l'accesso ai mezzi di manutenzione al piano stesso ed alla barriera: verso la ferrovia sarà largo 3,5 m, mentre verso il terreno agricolo avrà una larghezza complessiva di 6m, di cui 4m in servitù di uso pubblico all'interno della proprietà adiacente.

Al fine di limitare la visibilità della barriera, all'interno della fascia verde che si estende parallelamente al tracciato della barriera e del canale consorziale, lato urbanizzazione, verrà realizzata una duna dalla pendenza molto dolce (max15%), in modo da non impedire il movimento dei mezzi meccanici per la manutenzione del verde; in sommità la duna verrà piantumata con arbusti di diverse essenze, mentre ai piedi della stessa è previsto un filare di alberi di III grandezza (*Acer campestre*).

Per dettagli costruttivi e specifiche tecniche ed acustiche della barriera si rimanda alla tavola specifica (*Tav.24C*).

AREA ESTERNA AL COMPARTO

Al fine di garantire continuità al nuovo sistema idrologico ed alla barriera anti-rumore, si provvederà a cedere al Comune di Cesena il terreno agricolo esterno al perimetro di PUA posizionato lungo il lato ovest del comparto, per una larghezza di m 17, ad eccezione dell'area compresa tra i due cigli esterni del canale, che verrà frazionata e ceduta gratuitamente al Demanio dello Stato.

SERVITÙ DI USO PUBBLICO

Come accennato precedentemente, al fine di garantire l'accesso ai mezzi pubblici per la manutenzione del nuovo canale di scolo, verrà istituita mediante apposito articolo in Convenzione una servitù di uso pubblico per un percorso di 4 m di larghezza parallelo al fosso stesso, accessibile dalla strada pubblica mediante cordoli sormontabili, per una superficie di mq1.619,78.

Una seconda servitù di uso pubblico verrà inoltre richiesta sul terreno esterno al perimetro di PUA, lato ovest dello stesso, al fine di garantire l'accesso ed il transito ai mezzi per la manutenzione della barriera acustica: anche in questo caso la larghezza del percorso sarà di 4m, e la superficie totale dell'area di mq 302,42.

Per approfondimenti si rimanda all'elaborato specifico (Tav.08 – *Aree da cedere*).

MODIFICHE ALLA VIABILITÀ

Come riportato nella Determina n. 1102 del 25/06/08, il doppio senso di circolazione su Via Marzolino, viste le dimensioni della sede stradale, è da ritenersi temporaneo: dalle verifiche effettuate presso l'Ufficio Strade del Comune pare infatti probabile che tale strada verrà resa a senso unico con verso entrante rispetto alla nuova lottizzazione.

Di conseguenza, l'asse viario di progetto in continuità con Via Marzolino ne manterrà il senso unico fino all'intersezione con la nuova strada di andamento est-ovest, per poi diventare a doppio senso di marcia fino all'incrocio con Via Angelini. Sarà così possibile servire la quasi totalità della nuova lottizzazione con un collegamento viario ad anello a doppio senso di marcia.

Verrà infine previsto un tratto di strada privata a fondo chiuso sul lato ovest della lottizzazione, indicato da apposita segnaletica e da sormonto carrabile lungo la strada pubblica. La superficie di tale strada, con i relativi marciapiedi ed aiuole, sarà esclusa dalla cessione al Comune, e verrà monetizzata.

Per approfondimenti si rimanda all'elaborato specifico (Tav.11 - *Progetto Viabilità*).

IMPATTO SULLA MOBILITÀ

L'intervento è attuato con accesso attraverso la via Marzolino I° con possibilità da P.R.G. di integrazioni con due collegamenti nel prolungamento di via Cesare Angelini che sarà realizzata nel P.U.A. adiacente.

Si prevede che il nuovo insediamento, 17 lotti per bifamiliari e 20 appartamenti condominiali, andrà ad ospitare circa 160 persone.

L'attuale accesso di via Marzolino non appare certamente l'eccellenza, ma risulta sicuramente rassicurante il collegamento nel prolungamento della via Cesare Angelini con due nuovi innesti.

Il futuro collegamento ad anello potrà dare ed assorbire in modo soddisfacente il traffico derivante dalla realizzazione dell'intervento in progetto.

LIMITAZIONE DELL'ALTEZZA IN FUNZIONE DELLA LARGHEZZA STRADALE

In riferimento al punto **C.3 del D.M. 16/01/96** “*Norme tecniche per costruzioni in zona sismica*”, l’insediamento è caratterizzato totalmente da edifici a due piani fuori terra per cui il rapporto fra altezza e distanza dell’edificio con il ciglio opposto della strada, compresa carreggiata, è ampiamente soddisfatto.

Cesena, giugno 2009

I Progettisti

Ing. MASSIMO DI FONZO

Arch. STEFANO ROSSI

Geom. MORENO PIRINI