

**PIANO URBANISTICO ATTUATIVO
DI INIZIATIVA PRIVATA
AREA DI TRASFORMAZIONE
S. VITTORE 06/09 - AT5**

PROPRIETA'

CORRADO S.r.l.

CESENA – Via Uberti, 14

ALLEGATO “A”

RELAZIONE TECNICA

PROGETTISTA

RELAZIONE TECNICA

L'area oggetto dell'intervento, classificata nel P.R.G. come area di connessione dei margini urbani sottoposta a Piano Urbanistico Attuativo di iniziativa privata, trovasi ubicata in località S. Vittore di Cesena, a monte della Strada Provinciale Diegaro - S. Vittore, inserita fra il comparto PEEP C/13 posto sul lato a Sud dell'intervento e l'insediamento residenziale di Via Bevagna posto a Nord, delimitata ad Ovest dallo stradello interpodereale a prolungamento della Via Montale e ad Est da un'area a verde pubblico affacciata sulla Via Umbertide.

Tale area risulta identificata al Catasto terreni del Comune di Cesena al foglio 185 con le particelle 67 di mq. 9.108 e 577 di mq. 157, per una superficie catastale pari a mq. 9.265, in capo alla Ditta Corrado S.r.l., con sede in Cesena, Via Uberti, 14.

La scheda grafica attinente l'area in oggetto prevede una suddivisione del suolo in tre settori così distinti : nuova strada di collegamento della Via Sangemini con la Via Bevagna, fascia edificabile posta sul fronte della nuova strada, fascia a verde posta sul retro della fascia edificabile avente lo scopo di completare e aggregare il verde pubblico esistente a valle affacciantesi sulla Via Umbertide.

La nuova strada di collegamento della Via Sangemini con la Via Bevagna viene ad interessare, oltre ad una parte dell'area di trasformazione, l'intero stradello interpodereale esistente a prolungamento della Via Montale (già pubblico) e una fascia di area posta a monte dello stradello, distinta al catasto terreni del Comune di Cesena al foglio 184 con le particelle 1168 e 1170 della superficie di mq. 469, in capo sempre alla Ditta Corrado S.r.l.

Il Piano Urbanistico prevede la realizzazione di due comparti edificabili di cui uno a destinazione residenziale privata ed uno a destinazione residenziale pubblica (ERP).

REGOLE E PRESCRIZIONI DELLA TRASFORMAZIONE

St	Superficie territoriale	mq 9.242,00
Ut	Indice di Utilizzazione territoriale residenziale privata	mq/mq 0,15
Sul	Superficie utile lorda residenziale privata	mq 1.386,00
Se	Superficie edificabile residenziale privata	25% St
Ap	Area pubblica	75% St
Ip	Indice di permeabilità (Se)	> 30%
Ip	Indice di permeabilità (St)	> 60%
hm	Altezza massima edifici	ml 13
A	Alberi	n. 60/ha Se
Ar	Arbusti	n. 120/ha Se
Ut	Indice di Utilizzazione territoriale ERP	0,05 mq/mq
Uf	Indice di Utilizzazione fondiaria ERP	0,6 mq/mq
Se	Superficie edificabile ERP	mq 770,00
Sul	Superficie utile lorda ERP	mq 462,00
P2	Parcheggi Pubblici	mq. 336,00
Tii	Trasformazione ad invarianza idraulica	art. 9 Piano stralcio

Vp Verde pubblico di standard

per il rischio idrogeologico
mq. 672,00

CARATTERISTICHE E REQUISITI PROGETTUALI DEL PIANO PARTICOLAREGGIATO

L'intervento progettato prevede la realizzazione della strada di collegamento della Via Sangemini con la Via Bevagna, avente andamento rettilineo e costituita da una carreggiata di ml. 6,00 con un fosso laterale di scolo, a monte della carreggiata, avente larghezza di ml. 2,00 (compreso banchine) in sostituzione del fosso esistente e a continuazione del fosso di Via Bevagna, e con un marciapiede sul lato a valle di ml. 1,50 separato dalla carreggiata stradale da aiuola a verde alberata avente larghezza di ml. 1,65 (1,50 + cordulo).

Nel tratto di unione della nuova strada con la Via Sangemini è stato realizzato un attraversamento pedonale rialzato con rampette di testata aventi un dislivello di cm. 7.

Sul fronte della nuova strada, con partenza dal confine con l'insediamento del PEEP esistente e per una fascia avente una profondità di ml. 31,00, è stata inserita l'area per E.R.P. con adiacente il parcheggio pubblico e in continuità a questo l'area edificabile privata. Sul retro della fascia edificabile e del parcheggio è stata inserita l'area a verde, di cui quella di standard posta centralmente in corrispondenza del parcheggio pubblico.

Il parcheggio pubblico, predisposto per n. 14 posti auto, di cui n. 1 per disabili, è stato approntato con area di svincolo centrale di larghezza ml. 6,00 con parcheggio a pettine su un lato e in linea sull'altro lato, con un marciapiede laterale, lato parcheggio a pettine, di ml. 1,50 partente dal marciapiede stradale fino all'area a verde posteriore e raccordato con questa attraverso una rampa predisposta per l'accesso dei disabili.

Gli stalli del parcheggio a pettine hanno una dimensione di ml. 5,00 x 2,50, mentre quelli in linea hanno una dimensione di ml. 2,50 x ca. 5,50. Fra i posti auto sono state inserite adeguate alberature.

I raggi di curvatura di accesso al parcheggio sono stati realizzati di ml. 3,00.

L'area a verde, distinta in verde pubblico di standard (mq. 850,00) e in verde pubblico di compensazione ambientale aggiuntiva (mq. 4,175,00), è stata completamente attrezzata con alberature, arbusti, aree gioco di cui una riservata a bimbi da 1 a 6 anni e una per bimbi da 6 a 12 anni, panchine, cestini portarifiuti, fontanella e illuminazione pubblica, su indicazioni dell'ufficio verde.

Tutte le piante e gli arbusti dell'area a verde, dell'aiuola di separazione carreggiata stradale/marciapiede e delle aiuole fra box auto del parcheggio pubblico sono dotate di impianto di irrigazione interrato con impianto a goccia in corrispondenza delle alberature.

Perimetralmente alla vasca di laminazione sono state inserite adeguate alberature di coronamento con le essenze indicate dall'ufficio verde e segnalazione con pannello verticale.

Per favorire l'ingresso degli automezzi di servizio all'area a verde è stato previsto un accesso carraio da realizzare nell'area a verde pubblico esistente su Via Umbertide che servirà, oltre che a tale area attualmente priva di accesso carraio, anche alla nuova area a verde pubblico. A filo marciapiede interno verranno inseriti adeguati dissuasori per consentire l'accesso esclusivamente ai mezzi di servizio per la manutenzione. Tali dissuasori saranno realizzati in conformità alle disposizioni dell'Ufficio verde.

All'interno dell'area a verde è stata ricavata una racchetta stradale per agevolare l'inversione e il ritorno della Via Montecchio, attualmente priva di tale possibilità. Tale racchetta è stata progettata con pendenza verso l'area a verde, con corduli a raso per permettere la percolazione a cielo aperto delle

acque nell'area a verde circostante e deflusso nella vasca di laminazione. A protezione del verde verrà realizzata una palizzata in legno aderente al cordulo perimetrale.

Per evitare lo stato di pericolo del fosso esistente nell'area a verde, è stata prevista la sua tombinatura con una condotta DN 500 di collegamento dei collettori esistenti a monte e a valle del fosso stesso.

L'area edificabile privata ha un fronte strada di ml. 74,50 con una profondità di ml. 31,00 per una superficie edificabile pari a mq 2.309,50, con accesso pedonale centrale e accessi carrai laterali posti sul fronte della nuova strada. L'intera area verrà recintata con muretto in calcestruzzo a vista e sovrastante rete plastificata a pannelli.

L'area edificabile pubblica (E.R.P.) ha un fronte strada di ml. 26,50, un fronte sul verde di ml. 23,15 con una profondità di ml. 31,00 per una superficie edificabile pari a mq 770,00, con accesso pedonale e carraio dal parcheggio pubblico e ulteriore accesso carraio privato al posto auto scoperto dalla nuova strada. L'intera area verrà recintata con muretto in calcestruzzo a vista e sovrastante rete plastificata a pannelli.

BARRIERE ARCHITETTONICHE

Il complesso immobiliare, sia per quanto riguarda l'edificio residenziale privato, l'edificio residenziale pubblico e gli spazi pubblici è stato progettato nel rispetto delle prescrizioni tecniche per garantire i livelli di qualità richiesti dalle norme di Legge, e in particolare:

I percorsi pedonali (marciapiedi) sono stati dimensionati di larghezza idonea al passaggio di persone su sedia a ruote e adeguatamente raccordati con il livello stradale attraverso rampe di pendenza non superiore al 15%.

Per il superamento del dislivello fra il parcheggio pubblico e la zona a verde retrostante è stata prevista una rampa avente larghezza di ml. 1,50 e pendenza massima non superiore all'8%.

Nel parcheggio pubblico è stato previsto un posto auto riservato ai portatori di handicap, in aderenza al marciapiede, di larghezza pari a ml. 3,20.

RETE ACQUE BIANCHE

E' stato previsto un collettore principale autonomo della rete fognaria bianca, di diametro DN 400, senza utilizzo del fosso laterale, per non aggravare la portata del fosso stesso con le acque di laminazione e convogliare tali acque direttamente nella vasca di laminazione.

INVARIANZA IDRAULICA

Al fine di garantire l'invarianza idraulica a seguito della trasformazione urbanistica con aggravio della portata di piena del corpo idrico ricevente, è stato previsto un invaso di laminazione per la raccolta di tutte le acque provenienti dalla nuova strada, dalle aree edificabili e dal parcheggio pubblico. Tale invaso è stato posizionato a valle dell'area a verde pubblico da realizzare, con una profondità di circa cm. 65 e con scarpata avente una pendenza massima del 20%, con massimo esondabile di cm. 50.

La vasca di laminazione sotto la racchetta di ritorno è stata eliminata con trasferimento della portata idraulica nella vasca di laminazione posta nel verde pubblico.

Per quanto riguarda le dimensioni e le caratteristiche dell'invaso si rimanda alla tavola di progetto (rete di smaltimento acque bianche - invasi di laminazione) e all'allegato specifico (trasformazione ad invarianza idraulica).

La condotta di collegamento del bacino di laminazione con la fognatura pubblica verrà realizzata con tubazione DN 160.

PERCORSO PEDONALE ALLA SCUOLA

I percorsi dall'area di trasformazione alle scuole locali, individuati nella Tav. 3 di progetto, sono stati verificati con l'ufficio Strade e sono stati ritenuti sufficientemente sicuri, con particolare riferimento all'attraversamento della Strada Provinciale, data la presenza di portale luminoso e segnalatore sentinella.

DISPOSIZIONI ENEL

Per quanto riguarda la realizzazione delle infrastrutture ENEL, l'ente non ha richiesto la realizzazione di cabina di trasformazione (vedi autorizzazione allegata).

RELAZIONE GEOLOGICA

La relazione geologica è stata integrata con gli elementi necessari ad una corretta progettazione (vedi relazione geologica allegata)

DATI DI PROGETTO DEL PIANO PARTICOLAREGGIATO

St	Superficie territoriale	mq 9.242,00
Ap	Area pubblica	mq 6.932,50 (> 6.931,50)
Sp	Superficie permeabile (St)	mq. 6046,00 (> 5.546)
Ip	Indice di permeabilità (St)	65,41% (> 60%)

DATI DI PROGETTO LOTTO RESIDENZIALE PRIVATO

Sul	Superficie utile lorda residenziale privata	mq 1.375,60 (< 1.386,00)
Ut	Indice di Utilizzazione territoriale	mq/mq 0,15
Se	Superficie edificabile	mq 2.309,50 (< 2.310,50)
Sp	Superficie permeabile (Se)	mq 764,00 (> 693,15)
Ip	Indice di permeabilità (Se)	33,08% (> 30%)
hm	Altezza max edificio	ml 6,90 (< ml 13)
A	alberi	n. 14 (= 14)
Ar	arbusti	n. 30 (> 28)
Tii	Trasformazione ad invarianza idraulica	Vedi allegati di progetto

DATI DI PROGETTO LOTTO E.R.P.

Sul	Superficie utile lorda	mq 462 (= 462)
Ut	Indice di Utilizzazione territoriale	mq/mq 0,05
Se	Superficie edificabile	mq 770,00 (= 770,00)
Sp	Superficie permeabile (Se)	mq 280,00 (> 231,00)
Ip	Indice di permeabilità (Se)	36,36% (> 30%)
hm	Altezza max edificio	ml 6,90 (< ml 13)
A	alberi	n. 8 (> 5)

Ar	arbusti	n. 15 (> 10)
Tii	Trasformazione ad invarianza idraulica	Vedi allegati di progetto

PARCHEGGI PUBBLICI

edificio privato + E.R.P.	mq 407,25 (> 336,00)
Posti auto	n. 14 (= 14)
Vp Verde pubblico	
- di standard	mq. 850,00
- di compensazione ambientale aggiuntiva	mq. 5.175,00

CARATTERISTICHE E REQUISITI PROGETTUALI DELL'EDIFICIO RESIDENZIALE PRIVATO

L'edificio progettato è composto da un complesso di villette disposte su due corpi laterali e un piccolo corpo centrale distaccato dai primi due per favorire l'affaccio sul verde pubblico delle singole unità. Al centro dei corpi di fabbrica è stato realizzato un percorso pedonale di accesso con inserimento di aiuole in corrispondenza delle vedute sul verde pubblico e realizzazione di pergolato in legno alla quota del primo solaio di connessione fra gli edifici.

Le villette si sviluppano da cielo a terra, per due piani fuori terra e un piano interrato di collegamento e unione dell'intero complesso, portante tutti i garage e i posti auto delle villette.

Ogni villetta porta al piano terra la zona giorno, al piano primo la zona notte e al piano interrato il garage e la relativa cantina.

La distribuzione ai garage e ai posti auto del piano interrato avviene attraverso un tunnel centrale con accesso da due rampe laterali con viabilità a senso unico di marcia.

L'edificio verrà costruito con l'utilizzo di materiali e tecniche costruttive conformi alla tradizione locale con struttura portante in cemento armato, tamponamenti in laterizio termoisolante, tetto di copertura a padiglione per i corpi a C e a due acque per il corpo centrale con mantellato in tegole, finiture esterne ad intonaco con elementi in mattoni faccia a vista, pavimentazioni esterne in piastrelle ceramicate, infissi esterni di finestra e portafinestra in legno naturale con vetrate isolanti, portoncini d'ingresso in legno del tipo blindato, parapetti balconi a parete piena in mattoni a vista con specchiature laterali in profilati di ferro, tinteggiature esterne con idropitture.

L'edificio verrà realizzato in conformità al Disciplinare per incentivare l'edilizia sostenibile di cui alla Delibera di C.C. n. 210 del 22/11/07 del Comune di Cesena, con i Requisiti Volontari minimi richiesti per l'ottenimento dello sconto degli oneri di U2 e per lo scomputo dei muri perimetrali con spessore uguale o superiore a cm. 40. Scomputo dei muri perimetrali dalla S.U.L. in quanto tali murature avranno uno spessore uguale o superiore a cm. 40, saranno realizzate con materiali ecocompatibili e sono previsti i Requisiti Volontari necessari ad ottenere almeno il 30% di sconto della U2.

In particolare saranno previsti i seguenti requisiti volontari per il raggiungimento della percentuale minima del 30%:

- 1) Miglioramento prestazioni energetiche dell'involucro = 20%
- 2) Miglioramento efficienza impianti termici (caldaie a condensazione e riscaldamento a pavimento) = 6%
- 3) Miglioramento confort estivo (Tetto ventilato) = 3%
- 4) Uso razionale delle risorse idriche (riduzione consumo acqua potabile) = 1%

CARATTERISTICHE E REQUISITI PROGETTUALI DELL'EDIFICIO E.R.P.

L'edificio progettato si eleva per due piani fuori terra portanti n. 6 appartamenti di cui n. 3 al piano terra e n. 3 al piano primo, oltre ad un piano interrato con i servizi, i garage e i posti auto di pertinenza ad ogni unità immobiliare.

Gli appartamenti sono costituiti di tre tipologie distinte di cui n. 2 del tipo bilocale con superficie utile lorda inferiore a mq. 50, mentre per i restanti 4 del tipo tri-quadri locale.

Al piano terra, sul fronte del lotto e con accesso diretto dalla nuova strada, è stato ricavato un posto auto scoperto per completare il numero dei posti auto previsti dagli standards di P.R.G.

L'accesso al piano interrato avverrà attraverso una rampa a doppio senso di marcia, con accesso diretto dal parcheggio pubblico da realizzare.

Tale edificio verrà costruito con le stesse caratteristiche previste per l'edificio residenziale privato e in conformità al disciplinare per incentivare l'edilizia sostenibile.

FASI DI ATTUAZIONE DEL PIANO

1^ Fase - Realizzazione del primo stralcio delle opere di urbanizzazione relativamente all'esecuzione dell'ossatura delle strade e dei sottoservizi

2^ Fase - Realizzazione dell'intervento edilizio sul lotto 1, completamento delle opere di urbanizzazione, collaudo delle opere di urbanizzazione e richiesta certificato di fine lavori lotto 1.

3^ Fase – La realizzazione dell'intervento edilizio sul lotto 2 è subordinata all'assegnazione del lotto essendo un intervento di Edilizia Residenziale Pubblica.

NORMATIVA ANTISISMICA ALTEZZE EDIFICI (D.M. 16/01/96 C3)

Il rapporto delle altezze degli edifici con la larghezza stradale è conforme alla norma antisismica di cui al punto C3 del D.M. 16/01/96.

Si allega autorizzazione ENEL con esenzione dalla realizzazione della cabina elettrica di trasformazione.