



REGIONE EMILIA ROMAGNA  
**COMUNE DI MASSA LOMBARDA**  
PROVINCIA DI RAVENNA

**RIQUALIFICAZIONE VIABILITA' AREA IMPIANTI  
SPORTIVI E REALIZZAZIONE NUOVI CAMPI  
TENNIS**  
**via Fornace di Sopra**

**PROGETTO PRELIMINARE**  
**CUP\_E57B17000040004**

Il Sindaco

L'Assessore ai LL.PP.

Il Segretario Comunale

Il Responsabile dell'Area Tecnica

Il Responsabile del Procedimento

I Progettisti

Daniele Bassi

Laura Avveduti

Paolo Cantagalli

Paolo Cantagalli

Stefania Montanari

Stefania Montanari

Monica Piazzi

**RELAZIONE ILLUSTRATIVA**

Massa Lombarda, **MAGGIO 2017**

IL PROGETTISTA  
*Dott. Ing. Stefania Montanari*

IL PROGETTISTA  
*Dott. Ing. Monica Piazzi*

**Indice:**

1	DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO ED INDICAZIONI PROGETTUALI	pag. 3
2	ANALISI SOLUZIONI ALTERNATIVE	pag. 4
3	CONFORMITA' STRUMENTI URBANISTICI	pag. 7
4	FATTIBILITA' AMBIENTALE	pag. 8
5	CRONOPROGRAMMA DELLE FASI ATTUATIVE	pag. 8
6	COSTO DELL'INTERVENTO	pag. 8
7	SOSTENIBILITA' FINANZIARIA	pag. 8

## **1. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO ED INDICAZIONI PROGETTUALI**

Il progetto di cui alla presente riguarda un intervento generale di riqualificazione dell'area degli impianti sportivi del Comune di Massa Lombarda, a partire da una rivisitazione delle viabilità dell'intorno e dall'incremento degli impianti sportivi in termini di dotazioni.

Al momento il comparto sportivo, la cui ubicazione si distribuisce lungo la via Fornace di Sopra, comprende lo stadio Comunale "Dini e Salvalai", con accesso dalla via Castelletto e dotato di antistante parcheggio di pertinenza, il circolo tennis e il palazzetto dello sport.

Dal lato opposto al campo da calcio lungo la via Fornace si trova un ampio parcheggio non asfaltato, sottoutilizzato da parte dell'utenza ordinaria e prevalentemente sfruttato per la sosta di mezzi pesanti.

L'incrocio fra la via Castelletto, la via Fornace di Sopra e la via Imola risulta un punto critico della viabilità locale, sia a livello di traffico veicolare (in quanto il lunghi rettilinei della via Castelletto e della via Fornace di Sopra in particolare facilitano la percorrenza delle strade a velocità spesso sostenute) sia a livello di percorsi ciclo-pedonali, con un attraversamento diagonale dell'intersezione per collegare il tratto di ciclopedonale esistente sulla via Castelletto lato stadio ed il tratto esistente sul lato opposto della carreggiata.

Al momento l'intersezione è individuata con uno svincolo a raso non canalizzato a rami ortogonali, regolato da impianto semaforico.

La proposta progettuale prevede la realizzazione di una rotatoria COMPATTA a tre bracci di diametro esterno pari a m. 24,90, isola ceanello circolatorio a corsia singola di larghezza m. 7,00. I bracci in ingresso avranno una sola corsia di larghezza minima m.3,50 mentre quelli in uscita, analogamente ad una sola corsia, avranno una larghezza minima di m. 4,00.

Si prevede la chiusura al traffico veicolare di un tratto della via Fornace al fine di realizzare un'area ciclo-pedonale di raccordo tra la zona sportiva situata sul lato est della strada stessa e l'ampio spiazzo attualmente destinato a parcheggio, che diventerà a sua volta oggetto di una importante azione di riqualificazione.

Detta area infatti verrà ricompresa nel comparto degli impianti sportivi mediante la realizzazione di una struttura coperta in grado di ospitare due nuovi campi tennis, andandosi a così a ricomporre la omogeneità urbanistica già ipotizzata dal PSC.

Il traffico veicolare del tratto di via Fornace così modificato verrà deviato e ricanalizzato attraverso la realizzazione, sul lato inferiore dello spiazzo, di un nuovo tratto di viabilità di quartiere che collegherà ortogonalmente la via Fornace con la parallela via S. D'Acquisto.

Si prevede altresì di limitare la circolazione sulla via D'Acquisto al solo traffico leggero.

L'intervento di riorganizzazione della viabilità così concepito persegue i seguenti molteplici obiettivi:

- allontanamento del traffico pesante dall'intorno degli impianti sportivi, tramite eliminazione dello spiazzo abitualmente utilizzato per la sosta dei tir, e divieto di svolta ai mezzi pesanti sulla via D'Acquisto.
- Concentrazione delle aree di parcheggio sul fronte della via Castelletto.
- Eliminazione delle criticità dell'intersezione regolamentata, con fluidificazione dello scorrimento veicolare e introduzione di deflessioni tali da indurre la riduzione della velocità di percorrenza.
- Implementazione del sistema di percorsi ciclo-pedonali, eliminando l'elemento critico dell'attraversamento diagonale dell'intersezione, e ricostituzione di una continuità di percorsi.

L'area ciclo-pedonale derivante dalla chiusura del tratto di Via Fornace rientra in un più ampio disegno che ne vede, in uno stralcio successivo, la riqualificazione ed allestimento a zona attrezzata e spazio connettivo nell'ambito del comparto sportivo:

La piazzetta dello sport diventa elemento di connessione ed unità che permette una fruizione fluida ed in completa sicurezza degli spazi vecchi e nuovi del comparto, grazie alla preclusione al traffico veicolare.

La riorganizzazione dell'area prevede il mantenimento e l'implementazione delle fasce verdi e delle alberature nella massima misura possibile, con ripiantumazione di nuovi elementi a ripristino delle unità eliminate.

Il nuovo tratto di strada, la cui sede viene mantenuta distante dalla recinzione delle case esistenti grazie alla realizzazione di una fascia verde ed al mantenimento delle alberature esistenti, risulta dotata sul lato degli impianti sportivi, di un marciapiede rialzato, che costituirà collegamento per il percorso ciclo pedonale lungo la via Fornace e la via D'Acquisto.

## **2. ANALISI SOLUZIONI ALTERNATIVE**

La realizzazione della rotatoria rappresenta la soluzione ritenuta ottimale al fine del perseguimento del duplice obiettivo di incremento la sicurezza dell'intersezione e di riduzione dell'inquinamento da traffico veicolare in sosta al semaforo.

L'eliminazione dello spiazzo per sosta dei tir rafforza il risultato, così come le limitazioni al traffico pesante relativamente alle strade di penetrazione nel quartiere sportivo.

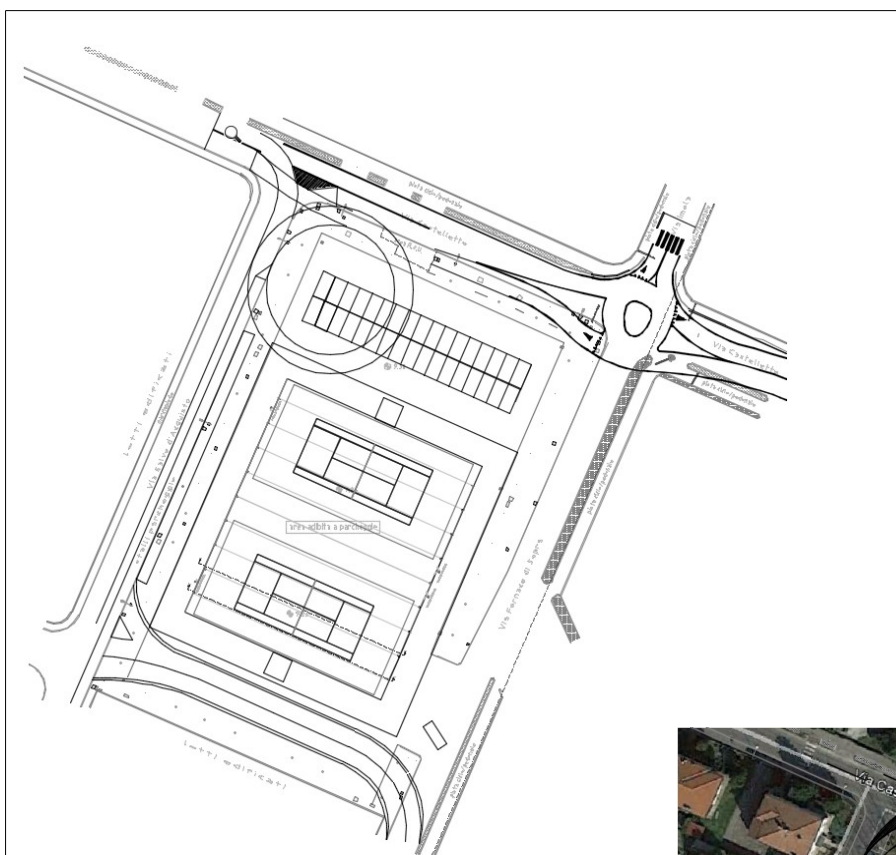
La deviazione del percorso delle via Fornace, oltre a imporre più ridotte velocità di percorrenza, potrebbe altresì indurre auspicabilmente modifiche “virtuose” nelle abitudini dei conducenti: ad oggi infatti la via Fornace viene sovente percorsa per raggiungere velocemente la via Trebeghino che viene poi imboccata per raggiungere, sempre transitando a velocità elevate, la strada provinciale 610 Selice.

Tra le alternative vagliate prima di raggiungere la soluzione progettuale proposta si segnala l’ipotesi di una rotatoria a 4 bracci (con mantenimento quindi della viabilità sulla via Fornace) con anello centrale semisormontabile e dimensioni minori: le caratteristiche geometriche di tale soluzione non garantivano però l’inserimento di quegli elementi (deflessioni) ritenuti necessari per ottenere un efficace effetto dissuasorio nei confronti della percorrenza a velocità sostenute della via Castelletto e della intersezione in oggetto. La mancanza della deviazione della via Fornace di Sopra, inoltre, impediva di conseguire quell’unità di comparto già intravista nelle previsioni del PSC, e la conseguente riqualificazione ad area pedonale-ciclabile fruibile in totale sicurezza dall’utenza.



*Illustrazione 1: ipotesi rotatoria 4 bracci*

Analogamente è stata considerata la possibilità, in concomitanza con la chiusura del ramo di via Fornace e della sua deviazione sul realizzando tratto di strada nel lato sud dell'attuale parcheggio, di spostare la realizzazione della rotatoria all'intersezione tra via Castelletto e Via D'Acquisto al fine di smistare il traffico diretto alla zona sportiva e indirizzarlo verso la nuova viabilità, e riconfigurare l'incrocio Via Castelletto- Via Imola-Via Fornace come una intersezione a T con deflessioni della Via Castelletto. Tuttavia questa soluzione avrebbe comportato la collocazione della nuova rotatoria in posizione fortemente disassata rispetto agli assi stradali intercettati rotatoria, andando altresì ad erodere lo spazio destinato a parcheggio.



*ione 2: ipotesi altra ubicazione rotatoria*



La soluzione progettuale adottata non prevede l'occupazione di spazi privati, andando interamente ad inserirsi su aree di proprietà pubblica.

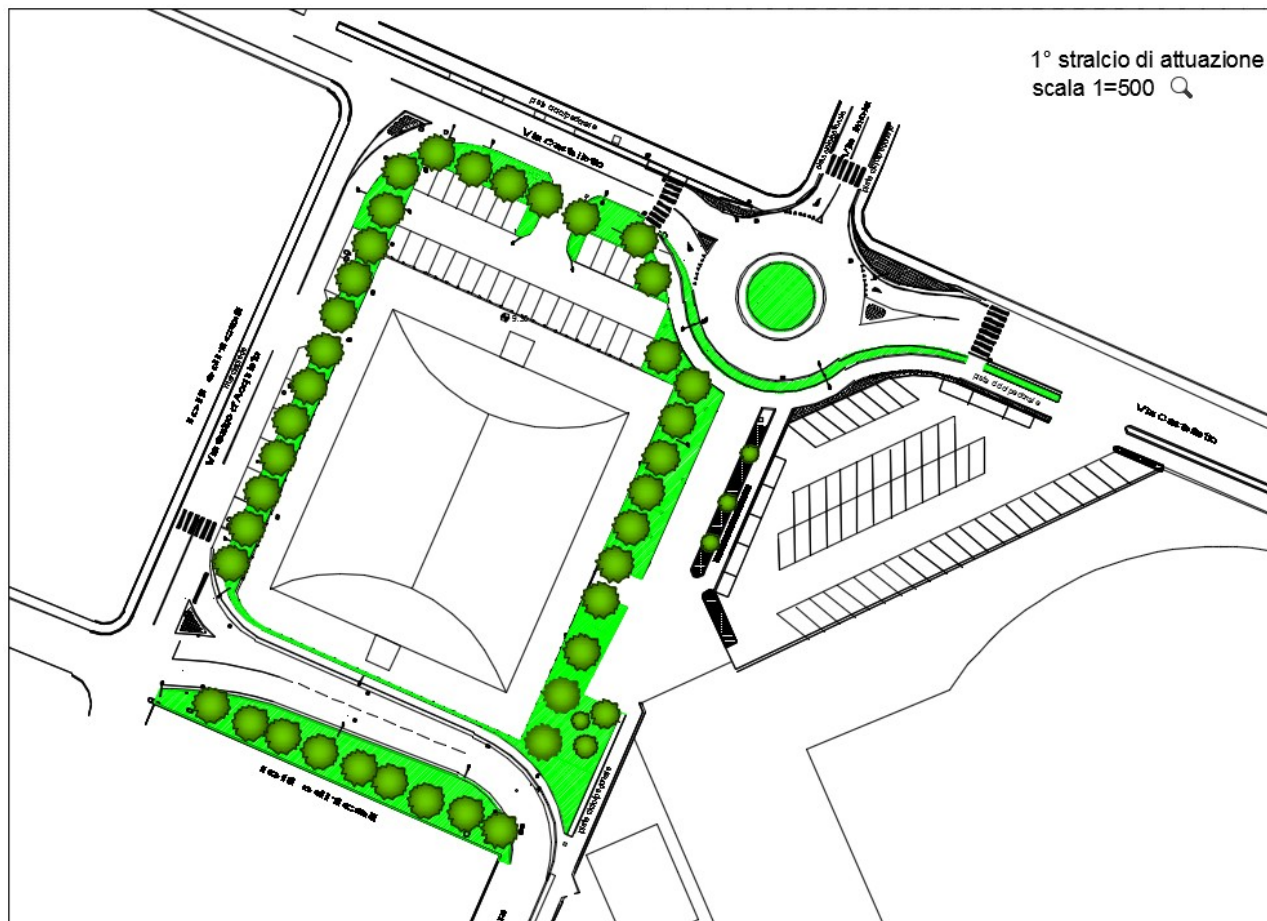


Illustrazione 3: ipotesi progettuale adottata

### 3. CONFORMITA' STRUMENTI URBANISTICI

Dall'analisi degli strumenti urbanistici in vigore nel Comune di Massa Lombarda e dell'Unione dei Comuni della Bassa Romagna si evince che l'intervento risulta compatibile con le previsioni di PSC in quanto detto strumento già individua una perimetrazione omogenea che ingloba l'attuale parcheggio utilizzato dai mezzi pesanti e lo ascrive al comparto dei "Principali sistemi di servizi e spazi collettivi urbani esistenti (art.5.2)"; analogamente la realizzazione di verde attrezzato ad attrezzature sportive (VS) che si prefigura nella costruzione dei nuovi campi tennis coperti, risulta essere un "uso ammesso" e pertanto compatibile (Art. 3.1.2 del RUE),

Si rende tuttavia necessario apportare una variante all'attuale cartografia di Rue al fine di variare la destinazione con la nuova compatibile nonché inserire le modifiche alla viabilità (rotatoria, deviazione della via Fornace con realizzazione di nuovo tratto di strada).

#### **4. FATTIBILITA' AMBIENTALE**

Trattandosi di un intervento di contenute dimensioni e portata, sia a livello stradale sia edilizio (realizzazione di un breve tratto di strada di quartiere a bassa percorrenza con caratteristiche analoghe alle strade cui si raccorda; edificazione di campi tennis coperti analoghi a quelli esistenti nel comparto sportivo nelle immediate vicinanze; realizzazione di rotatoria ad alleggerimento e problematica fra via Castelletto, via Fornace di Sopra e via Imola) si ritiene che non sia necessaria alcuna verifica di Verifica (screening) così come stabilito dalla L.R.9/99.

#### **5. CRONOPROGRAMMA DELLE FASI ATTUATIVE**

Al fine di ottenere la conformità urbanistica, il presente progetto preliminare verrà valutato nell'ambito di una conferenza di servizi al fine di ottenere i pareri e nulla osta necessari alla sua approvazione, che comporterà variante allo strumento urbanistico (art.36 sexies L.R.20/2000); si stima che la procedura possa terminare nel primo autunno 2017.

Successivamente potrà essere redatto il progetto definitivo-esecutivo dell'opera e procedere con l'uscita del bando di gara per l'affidamento dei lavori entro dicembre 2017.

L'aggiudicazione e l'avvio dei lavori pertanto sono collocati ad inizio 2018, con temine dei lavori entro settembre 2018 (165 giorni di lavoro da cronoprogramma)

#### **6. COSTO DELL'INTERVENTO**

La spesa complessiva prevista per l'intervento ammonta ad € 550.000,00; per un maggiore dettaglio delle voci che concorrono alla determinazione dell'importo si rimanda alla visione dell'elaborato "*quadro economico*".

Si precisa che:

- Per la definizione dell'importo è stato eseguito a monte un computo metrico estimativo utilizzando, dove presenti, prezzi desunti dal prezzario regionale o comunque prezzi di mercato in vigore nel territorio, ricavati da voci analoghe a quelle utilizzate.
- Per l'intervento, in considerazione della sua natura, si prevede l'applicazione dell'aliquota al 10% dell'imposta sul valore aggiunto (IVA)

#### **7. SOSTENIBILITA' FINANZIARIA**

La spesa complessiva dell'intervento risulta essere finanziata come segue:

€ 366.330,64 alienazioni  
€ 45.000,00 contributi

€ 40.000,00 avanzo corrente  
€ 50.000,00 monetizzazioni  
€ 48.669,36 avanzo vincolato