



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, REV OTTOBRE 2017

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 delle dotazioni 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.

Risulta altresì particolarmente sentito il problema della sicurezza per l'utenza "debole" lungo il tratto iniziale della via Fornace di Sopra a partire dall'intersezione con la via castelletto fino al palazzetto dello sport, dove gli studi trasportistici hanno evidenziato si concentri il cosiddetto "traffico parassita" e dove l'alta velocità con cui viene percorsa la via Fornace di Sopra risulta da sempre elemento di pericolosità per l'utenza in entrata ed in uscita dagli impianti sportivi.

Nell'ottica della proposta progettuale che prefigura l'ampliamento delle aree a verde sportivo mediante la realizzazione di una struttura coperta in grado di ospitare due nuovi campi tennis, è stata quindi ipotizzata la chiusura di detto tratto iniziale della strada Fornace di Sopra, con deviazione della medesima ortogonalmente alla via D'Acquisto, al fine di eliminare alla radice il problema dell'utilizzo in sicurezza del comparto sportivo, che si ricostituisce nell'unitarietà già prefigurata dal PSC: il sistema di percorsi ciclabili, l'ampia area pedonale centrale di nuova realizzazione e con funzione di connettivo nonché l'ubicazione della aree a parcheggio in posizione periferica definiscono quindi un comparto utilizzabile in completa sicurezza anche dall'utenza "debole". L'interruzione dell'andamento rettilineo della Via Fornace di Sopra mediante la sua deviazione si prefigura, infine, come un potenziale elemento dissuasore nei confronti della

consolidata abitudine di percorrere la strada a velocità elevate.

La proposta progettuale prevede la realizzazione di una rotatoria COMPATTA a tre bracci di diametro esterno pari a m. 24,90, isola centrale e anello 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.

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 della via Fornace
- Implementazione del sistema di percorsi ciclo-pedonali, con eliminazione dell'elemento critico dell'attraversamento diagonale dell'intersezione; ricostituzione di una continuità di percorsi e conseguente messa in sicurezza generale dell'intero comparto sportivo particolarmente nei confronti dell'utenza "debole" (pedoni, ciclisti, bambini ecc)

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.

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

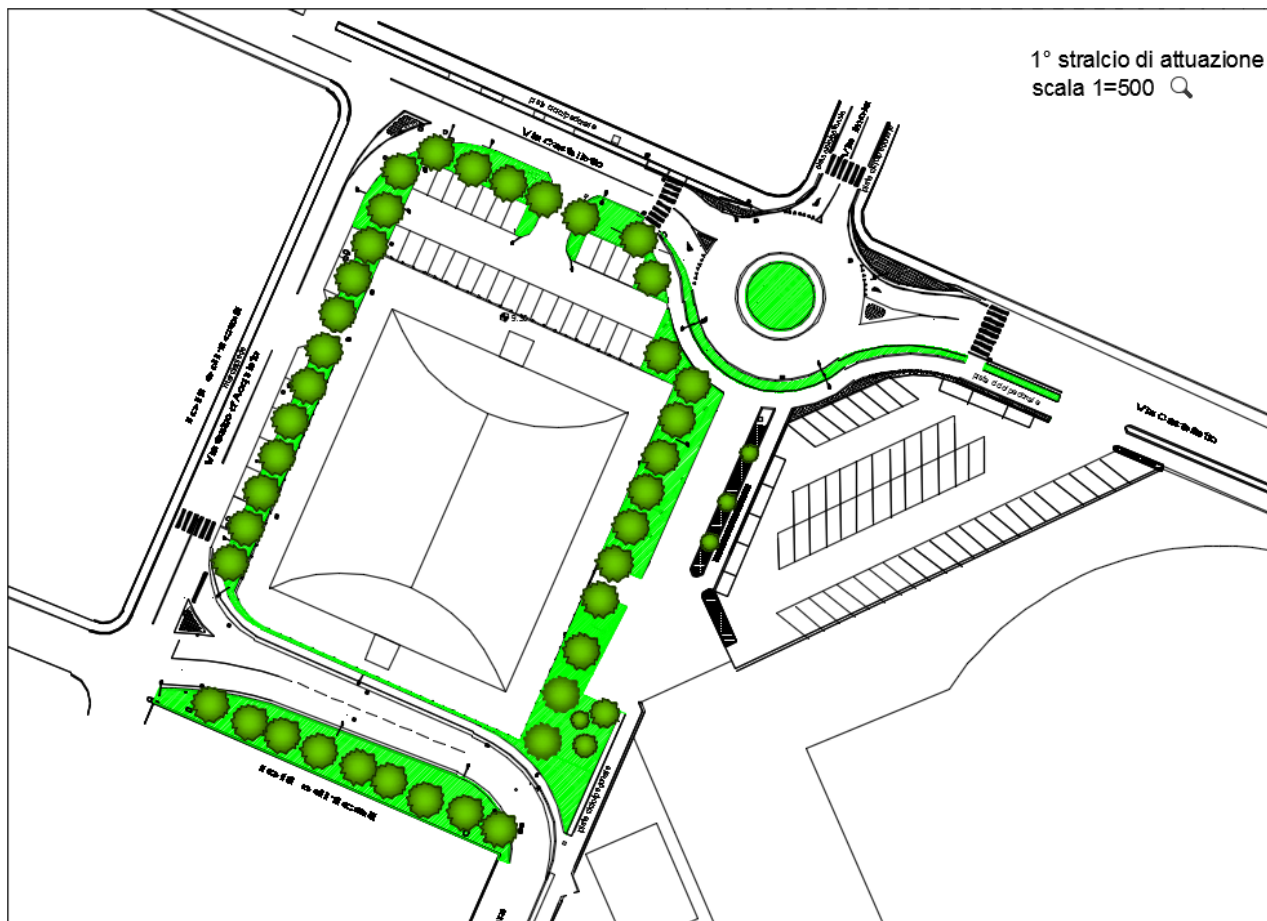


Illustrazione 1: ipotesi progettuale adottata

2. ANALISI SOLUZIONI ALTERNATIVE

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

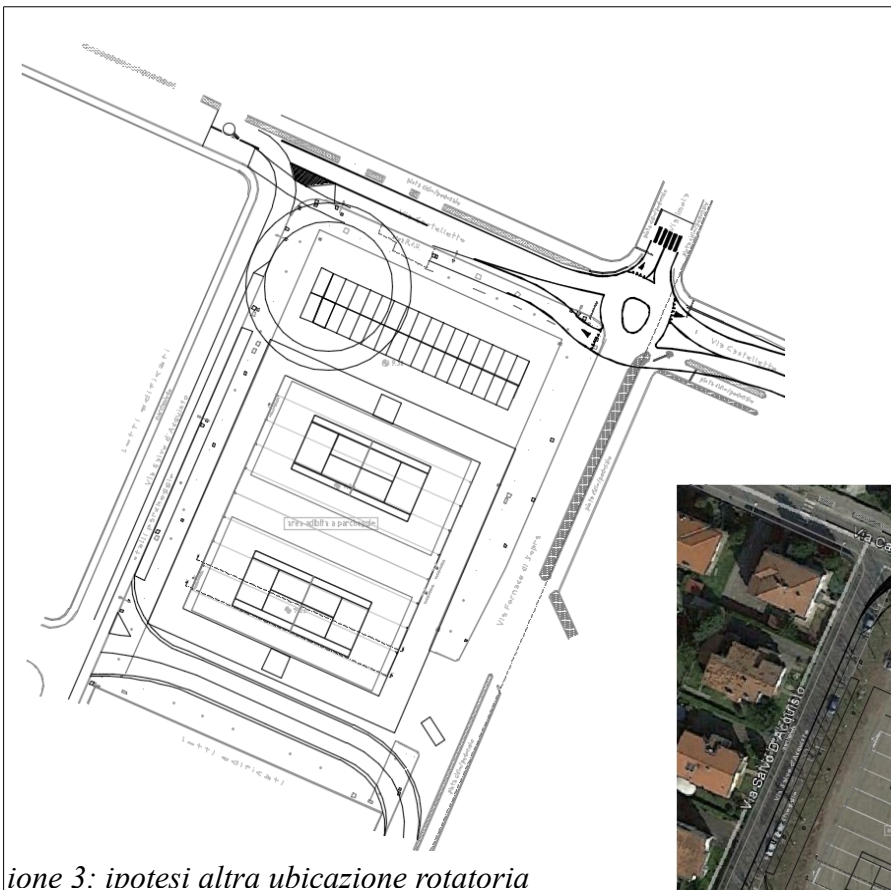
L'eliminazione dello spiazzo per sosta dei tir rafforza il risultato, così come le limitazioni al traffico pesante relativamente alle strade di penetrazione nel quartiere sportivo.

La deviazione del percorso della 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 rotonda a 4 bracci (con mantenimento quindi della viabilità sulla via Fornace) con anello centrale semismontabile e dimensioni minori: tale soluzione, pur risolvendo il nodo dell’intersezione, non permetteva il perseguimento della messa in sicurezza generale del comparto dal punto di vista della fruizione dell’utenza non veicolare (unitarietà di comparto, area pedonale centrale, rete dei percorsi ciclo-pedonali) né l’inserimento di quegli elementi (deflessioni) ritenuti necessari per ottenere un efficace effetto dissuasorio nei confronti della percorrenza a velocità sostenute della via Castelletto né tantomeno l’analogo effetto auspicato sull’utilizzo della Via Fornace di Sopra ottenibile con la variazione dell’andamento rettilineo della stessa. La mancanza della deviazione della via Fornace di Sopra impedisce 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.



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 3: ipotesi altra ubicazione rotatoria



Gli studi trasportistici condotti hanno analizzato lo scenario di chiusura di via Fornace di Sopra, lungo tutto il tratto da via Castelletto fino a via Trebeghino, al fine di non realizzare la deviazione della strada Fornace: la deviazione dei percorsi provenienti da sud (Trebeghino/Palmiera) e diretti verso nord viene ipotizzata sugli itinerari esterni tra loro alternativi rispetto a quelli centrali:

- via Morini;
- via Argine S. Paolo;

Si riportano le conclusioni di dette ipotesi: *in entrambi i casi i flussi di traffico non risultano compatibili con la capacità delle strade: questo aspetto va letto in termini di inadeguatezza dimensionale e di sostanziale “non sicurezza” del sistema viario considerato. La capacità rappresenta il flusso massimo per direzione che può transitare lungo la strada nell’unità di tempo: essa tiene conto delle caratteristiche geometriche della strada (larghezza carreggiata, numero di corsie, tortuosità e andamento planimetrico), di regolazione (sensi di marcia), strutturali (ad esempio carreggiate separate) e elementi di condizionamento della circolazione lungo la rete stradale (sosta su strada, frequenza passi carrabili e immissioni secondarie, etc.) ed elementi di condizionamento di contesto (distanza e altezza dei fronti edificati, presenza di alberature, etc.).*

Quindi l’aspetto negativo consiste di fatto nei problemi riscontrati sui singoli tratti stradali:

- via Morini:

- strada bianca

- larghezza massima della carreggiata pari a 3,40 mt.

• via Argine S. Paolo:

- larghezza della carreggiata agli incroci con via Palmiera e con via Trebeghino uguale a 4,00 mt. - visibilità totalmente assente all'intersezione con via Trebeghino per la presenza della chiesa sul lato nord-est

• via Trebeghino:

- larghezza variabile della carreggiata min 3,00 min – max 4,40 mt.

- divieto di transito sul tratto ad est di via Fornace di Sopra

• via Palmiera:

- larghezza massima della carreggiata pari a 4,20 mt.

- divieto di accesso sul tratto ad est di via Fornace di Sopra

Risulta quindi che la scelta di chiudere al transito veicolare l'intero tratto di via Fornace di Sopra, da via Castelletto fino a via Trebeghino, non è percorribile poiché il traffico della via Fornace di Sopra non può essere dirottato utilmente su altri percorsi esistenti di scorrimento.

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