

# COMUNE DI CESENA

## PIANO URBANISTICO ATTUATIVO

Diegaro - Via Brighi  
Comparto 05/01 AT4a

Proprietà:

**ARCA S.p.a.**

Sede: Via Emilia 3902, 47020 Longiano (FC)

P.IVA: 00138870407

**ottagono**  
associazione professionale

Cesena, via A. Saffi 62  
tel/fax 0547-332425  
studio.ottagono@libero.it

progettista:

Arch. Arnaldo Montacuti

Collaboratore: Arch. Agnese Riva

All.

# 12.1

Agg. Gennaio 2014

## RELAZIONE ILLUSTRATIVA INTEGRATIVA

## RELAZIONE ILLUSTRATIVA INTEGRATIVA

In adempimento alla richiesta di documentazione integrativa del 02/10/2013, con riferimento alla nota della Provincia di Forlì-Cesena Prot. 109539 del 26/07/2013, e successiva richiesta di integrazioni del 08/01/2014, PG: 0001489/2014, con riferimento alle disposizioni contenute nella Deliberazione di Giunta Provinciale n. 506 del 17/12/2013, si forniscono le precisazioni di seguito riportate.

- **Rif. punto 1 – Decreto legislativo n. 152/2006 e s.m.i.: Verifica di assoggettabilità**

- **SISTEMAZIONE VIA BRIGHI E INTERSEZIONE CON VIA EMILIA**

L'attuazione dell'area di trasformazione in oggetto non prevede interventi sostanziali sulla viabilità esistente se non quelli richiamati nell'autorizzazione a presentare il piano, rilasciata con delibera di G.C. n° 180 del 05/06/2012, nella quale viene prescritto che *“il PUA dovrà contenere i seguenti impegni infrastrutturali: “Riqualificazione della Via Primo Brighi” come previsto nell'allegato all'elaborato 4 del PPA “Scheda Programmatica”.*

Al confronto con l'ufficio di competenza del Comune di Cesena, Settore Infrastrutture e Mobilità, si è valutato che oltre alla risistemazione della Via Primo Brighi vi era la necessità di migliorare l'intersezione tra questa e la Via Emilia dal punto di vista della sicurezza. Ci si è posti come obiettivo quali potessero essere i lavori fattibili all'interno delle previsioni del PRG e delle aree disponibili per migliorare per quanto possibile l'innesto.

E' prevista la razionalizzazione dell'intersezione tra Via Brighi e la Via Emilia con l'intenzione di migliorarne la sicurezza con la possibilità di ritorno ed accesso all'area senza attraversamenti della Via Emilia.

Rispetto alla situazione dello stato di fatto, lungo la Via Emilia provenendo da Cesena, viene impedita la svolta a sinistra verso Via Brighi data la presenza nelle immediate vicinanze della rotonda all'incrocio con la provinciale Diegaro – San Vittore, mentre provenendo invece da Via Brighi, viene impedita la svolta a sinistra in direzione Forlì, in uscita, obbligando la svolta a destra.

Verrà ampliata l'isola spartitraffico posta in corrispondenza dell'immissione di Via Brighi nella Via Emilia e rifatta adeguata segnaletica allo scopo di evitare la svolta in entrata verso la Via Brighi dei mezzi che procedono in direzione Forlì, ed evitare la svolta a sinistra in uscita da Via Brighi verso Forlì, obbligando la svolta a destra.

I lavori di sistemazione di un tratto della Via Emilia di circa 160 metri consistono nell'allargamento a valle della banchina stradale: per la realizzazione di questo ampliamento si va ad occupare un'area di proprietà demaniale a nord della stessa e si prevede la

tombinatura del fosso esistente e la creazione di una nuova scarpata verso la proprietà privata che verrà delimitata da un muretto di contropinta in cemento armato.

Per adeguarsi al parere AUSL espresso alla seconda Conferenza dei Servizi del 22/05/2013, si è deciso, in accordo con il Settore Infrastrutture e Mobilità, di rimuovere l'aiuola di fronte al distributore Tamoil, costruita in sede del fosso stradale, che dovrà essere ricostruita all'interno della proprietà, se richiesta dalla stessa. Tale soluzione consente di mantenere la continuità della banchina senza la presenza di ostacoli.

I lavori, che sono opere in aggiunta alla prescrizione di PRG, consistono anche nel rifacimento della segnaletica di un tratto della Via Emilia di circa 170 metri. Il costo delle opere fuori comparto ammonta a circa €. 190.000.

- *CONGESTIONE DEL TRAFFICO ALLA LUCE DELLO STATO EFFETTIVO DELLA PIANIFICAZIONE*

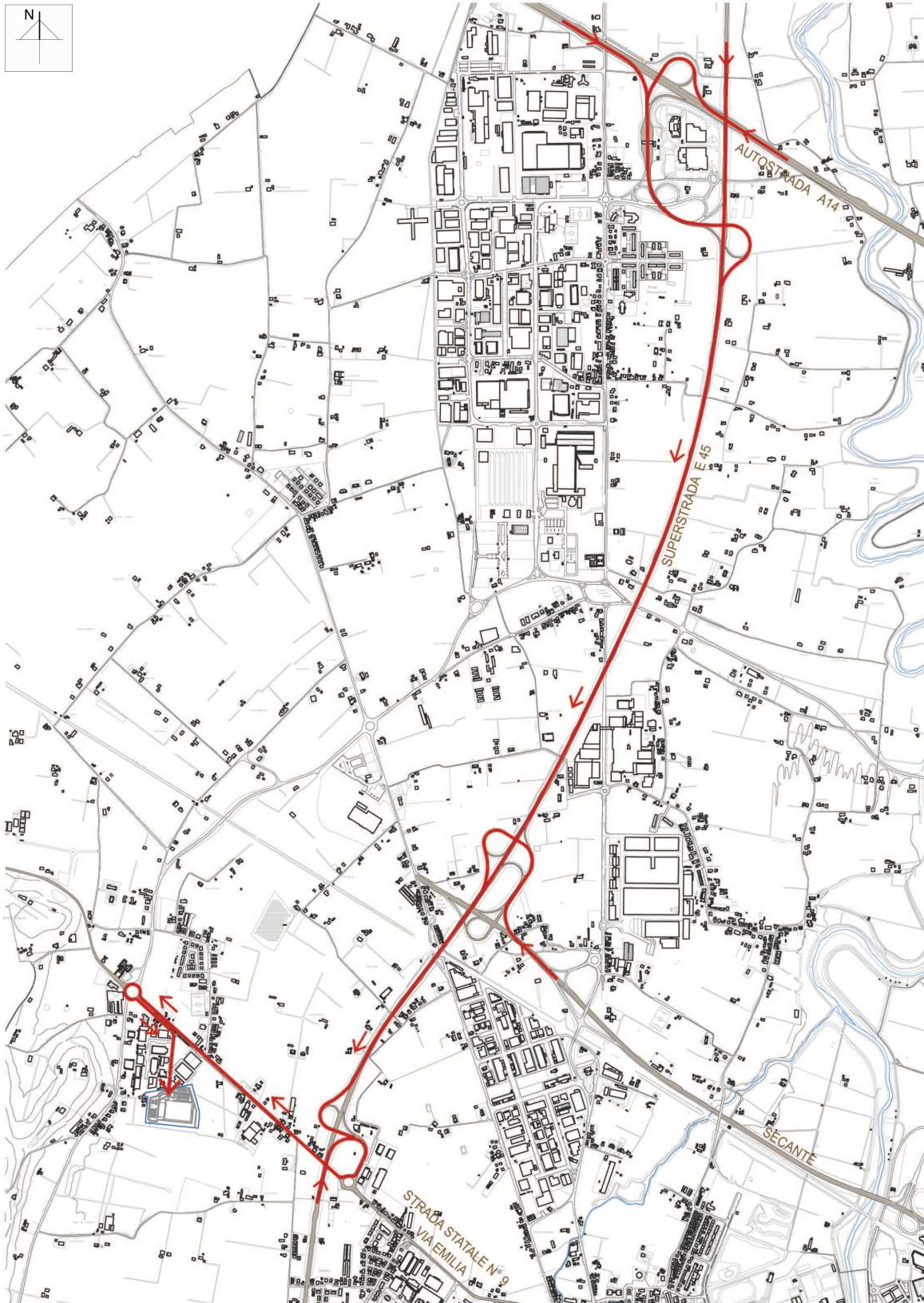
**Per quanto riguarda il flusso orario dei mezzi che afferiscono ed escono dall'area, si stima un aumento sulla Via Emilia dello 0.05% di mezzi ingombranti (da intendersi sia bilici che camioncini) e dello 0.007% di auto, mentre su Via Brighi dello 0.2% di mezzi ingombranti (da intendersi come sopra) e dello 0.08% di auto (calcoli effettuati in base ai dati riportati all'interno del Rapporto Preliminare di Assoggettività a VAS).**

**Da quanto sopra descritto si può dedurre che l'incremento di traffico non è tale da creare situazioni di congestione particolare, soprattutto alla luce del fatto che Via Brighi conduce ad un'area attualmente poco frequentata ed utilizzata da aziende poco vitali (artigiani, depositi, ecc.) che non richiamano grande movimento di mezzi.**

- *MOVIMENTI DEI VEICOLI AFFERENTI AL NUOVO CENTRO DISTRIBUTIVO*

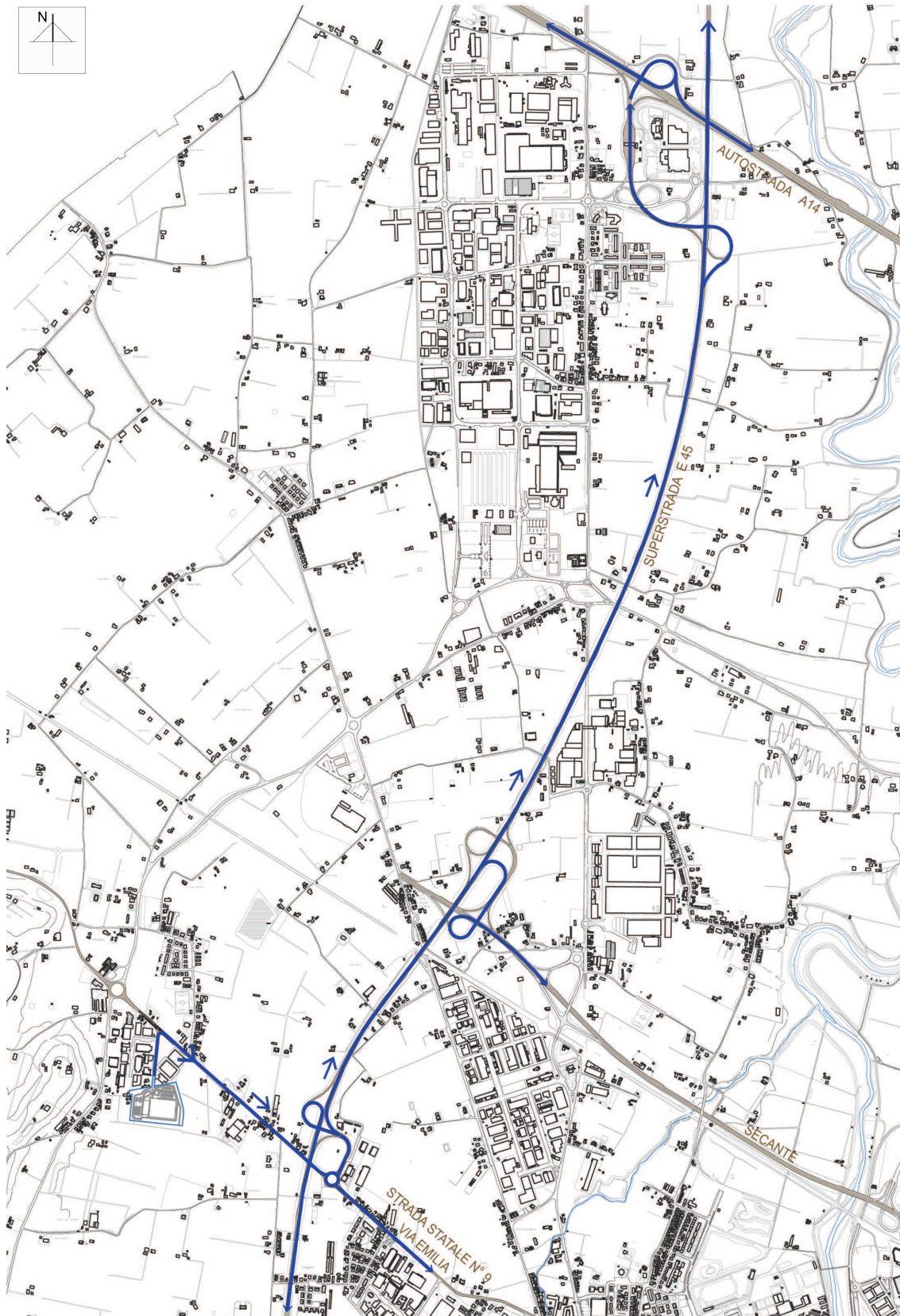
I mezzi che giungono all'area provengono per la quasi totalità dall'autostrada e dall'E45 (l'80% dei bilici fornitori provengono da nord), e fanno lo stesso percorso di ritorno verso nord una volta scaricata la merce. Dal centro partono invece i mezzi più piccoli che distribuiscono i 60 punti vendita di cui 15 nelle Marche e 45 in Romagna, dislocati nelle aree di Forlì-Cesena, Ravenna-Faenza e Rimini.

Il percorso privilegiato per i mezzi in entrata (percorso A), in quanto più breve e veloce, essendo una strada di grande comunicazione, è quello che dall'autostrada A14, grazie ad un tratto di E45, arriva alla Via Emilia; da qui per l'ingresso in Via Brighi con i lavori che vengono fatti si obbligano tutti i mezzi a percorrere la rotonda, evitando così la svolta a sinistra per poi accedere in sicurezza con una semplice svolta a destra.



*Schema percorso A - Entrata*

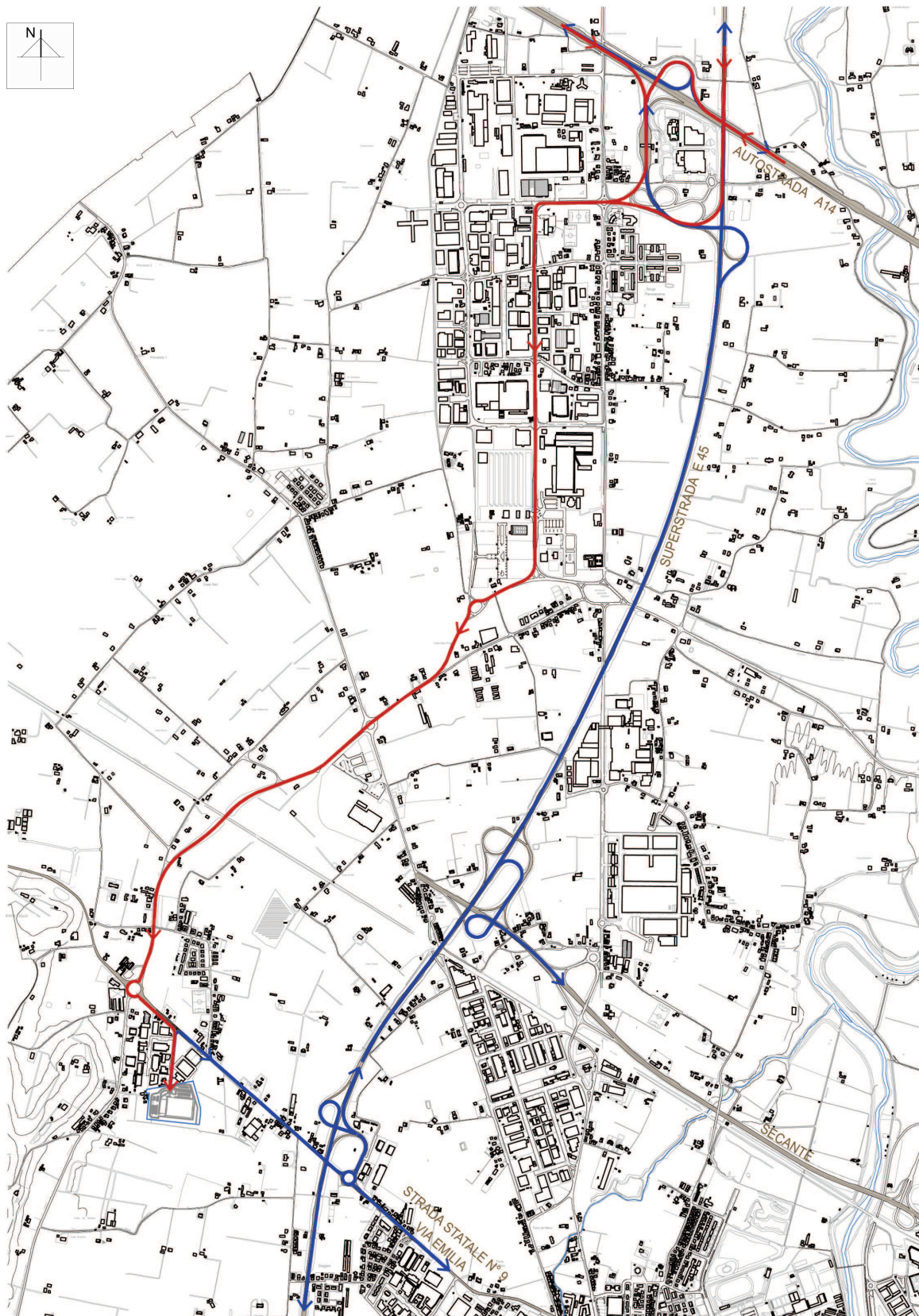
Per ragioni di sicurezza si obbliga l'uscita con svolta a destra per i mezzi pesanti, convogliandoli direttamente verso l'ingresso in E-45, seguendo lo stesso percorso da cui provenivano in entrata.



*Schema percorso A - Uscita*

Esiste una viabilità alternativa per raggiungere il centro (percorso B) che dal casello autostradale attraversa la zona industriale seguendo Via Turati – Via Merloni - Via del Commercio, fino a raggiungere la Diegaro – Pievesestina ed arrivando direttamente alla rotonda Diegaro. Questo tragitto, che risulta comunque agevole anche per i mezzi più

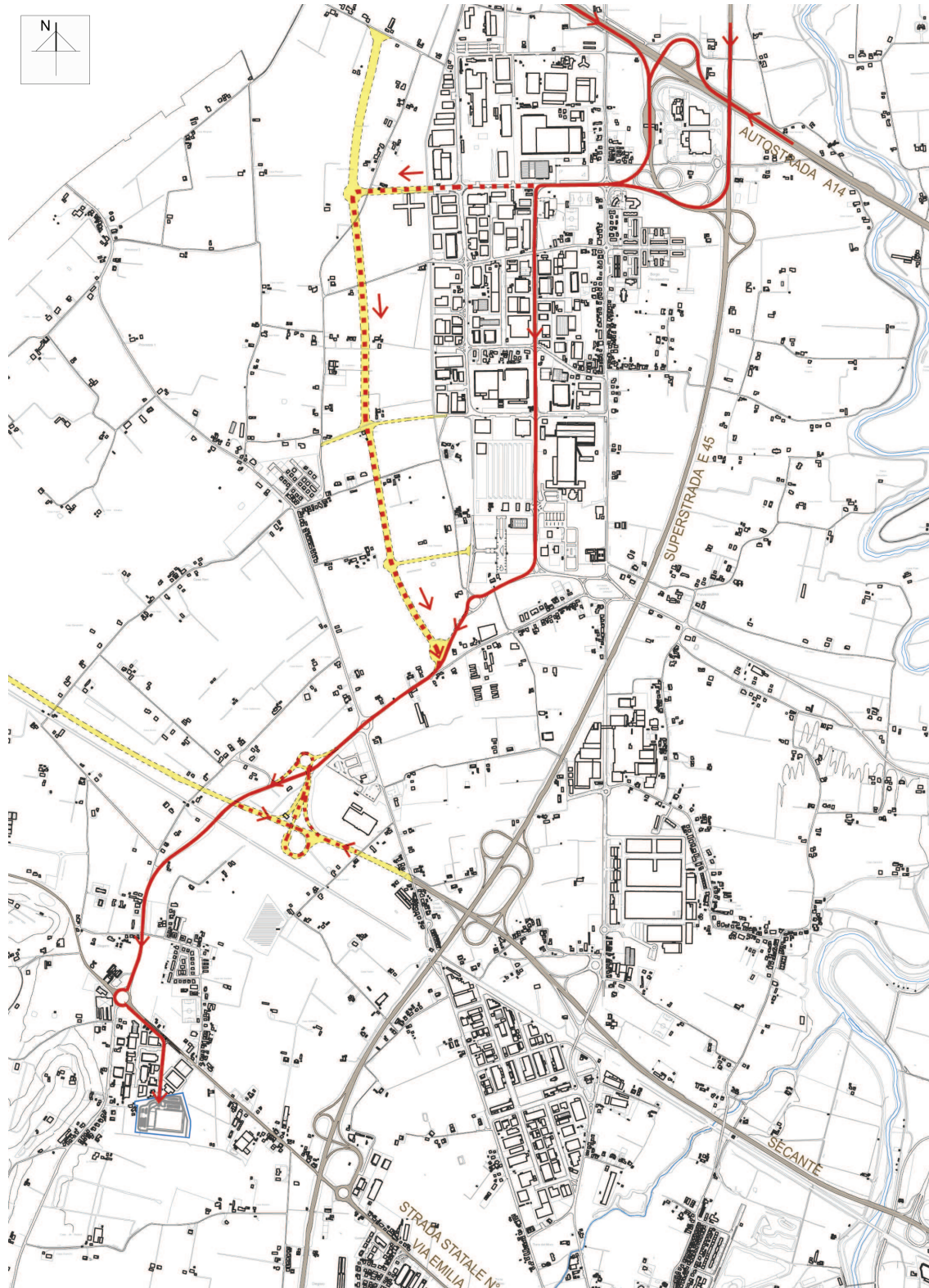
ingombranti, può funzionare soprattutto in entrata, mantenendo per il ritorno il tratto di E-45, in un percorso complessivo continuo, ad “anello”.



Schema percorso B

Considerando che il centro viene rifornito e ridistribuisce in maniera cadenziale, la prima soluzione risulta essere quella più agevole e veloce.

Nel PRG sono presenti inoltre previsioni infrastrutturali che, in un'ipotesi di attuazione, seppure a lungo termine, rappresentano un rafforzamento del percorso B, portando più verso l'esterno, fuori dall'edificato, il collegamento ad ovest della E45 tra autostrada e l' area di progetto che converge comunque nella rotonda Diegaro.



Schema percorso entrata nell'ipotesi di attuazione delle previsioni infrastrutturali del PRG

Per quanto riguarda, infine, il flusso orario dei mezzi che afferiscono ed escono dall'area si fa riferimento a quanto detto nel paragrafo precedente, ovvero che si stima un aumento sulla Via Emilia dello 0.05% di mezzi ingombranti (da intendersi sia bilici che camioncini) e dello 0.007% di auto, mentre su Via Brighi dello 0.2% di mezzi ingombranti (da intendersi come sopra) e dello 0.08% di auto (calcoli effettuati in base ai dati riportati all'interno del Rapporto Preliminare di Assoggettabilità a VAS).

Si tenga conto che con la costruzione del nuovo edificio si toglie traffico dal centro città, in cui è presente la sede attuale del centro distributivo di ARCA (in Via Cavalcavia), dove l'impatto sul traffico è sicuramente più pesante, e si va ad innestare in un contesto che non altera dal punto di vista della congestione la situazione di fatto.

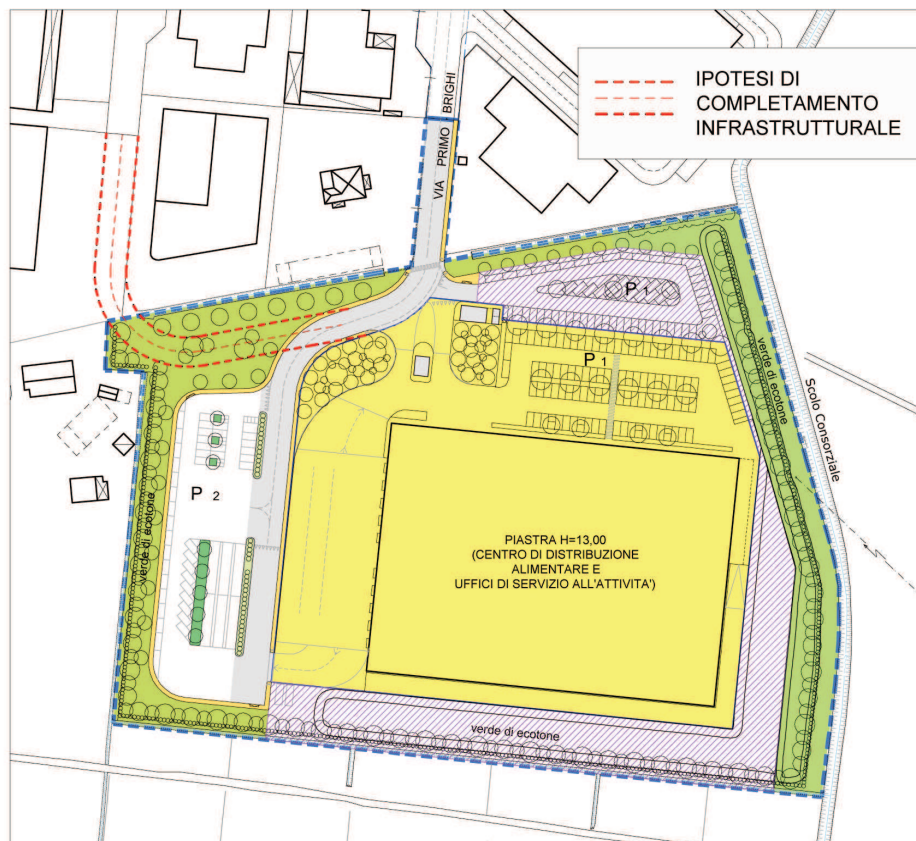
#### - LA DISTRIBUZIONE DEL COMPARTO

L'insediamento si colloca ai margini sud di una lottizzazione industriale realizzata intorno agli anni '60-'70 le cui opere di urbanizzazione non sono mai state di fatto completate.

Per quanto realizzato ci si trova in un contesto di forte deterioramento ed è per questo che la prescrizione sopra citata prevede la "Riquilificazione della Via Primo Brighi".

Dall'analisi del PRG '85 si può osservare che vi era una previsione di un collegamento ad anello di Via Primo Brighi e Via Primo D'Altri.

Sebbene non sia stato realizzato un completamento effettivo, in quanto i privati non hanno ceduto le aree per la realizzazione della strada, abbiamo verificato che non sarebbe escluso un possibile completamento dal momento che gli spazi sono fisicamente liberi, ed esiste già una linea di illuminazione pubblica nelle aree



Planimetria di progetto con ipotesi di completamento infrastrutturale



da destinare a strada che tuttora sono ancora private.

In fase progettuale si è lasciata la possibilità di completare “l’anello” di collegamento fra la Via Primo Brighi e Via Primo D’Altri che, come viene evidenziato nello schema in allegato, potrebbe avvenire, in un secondo tempo, con un raccordo posto più a sud rispetto al progetto di lottizzazione originario. In questo caso si è scelto dunque di inserire il parcheggio pubblico ad ovest in quanto anche in un’ottica di completamento della strada il parcheggio si troverebbe in posizione centrale e sarebbe immediatamente fruibile anche dal pubblico.

La distribuzione del verde pubblico a contorno dell’edificato recepisce le indicazioni della scheda di trasformazione 05/01 At4a, che si allega, che prevede una fascia di verde di ecotone tra area urbanizzata e campagna. **Se da un lato, inoltre, il verde di ecotone funge anche da mitigazione rispetto alle emissioni in atmosfera derivanti dal transito dei mezzi, dall’altro si tenga presente che le emissioni che coinvolgono il recettore in adiacenza al parcheggio pubblico, sono comunque relative a manovre di parcheggio, e non ad un transito continuo, dunque avranno un andamento non continuo nel tempo e soprattutto concentrazioni di inquinanti non particolarmente rilevanti.**

Le scelte organizzative del comparto e del lotto sono suggerite inoltre dalla tipologia edilizia del centro distributivo che segue uno schema che la ditta che andrà ad insediarsi ha già realizzato in altri complessi di questo tipo; per esigenze logistiche si ha infatti la necessità di realizzare un modulo di un solo piano, corrispondente ad una superficie di circa 10.000 mq. Per rendere funzionale questa struttura e per dotarla dei servizi e degli spazi di verde e parcheggio necessari si è richiesta una specifica variante urbanistica al PRG per l’ampliamento del perimetro del comparto. (Osservazione alla ripubblicazione della variante 01/2010 approvata con Delibera n° 71 del 26/07/2012). Per avere un’agevole funzionalità del centro è preferibile che lo spazio a parcheggio sia di una superficie anche superiore a quanto previsto dallo standard.

Con l’approvazione della variante di cui sopra, si è passati da una superficie territoriale di 25.000 mq a 40.000 mq, allo scopo primario di realizzare parcheggi, ma anche spazi esterni adeguati alla superficie della struttura, considerando anche il fatto che l’edificio stesso si realizza di dimensioni inferiori rispetto a quelle che si potrebbero avere in riferimento all’indice di utilizzazione fondiaria, corrispondente a 16.000 mq di Sul che si realizza per circa il 20% in meno.

Allo stesso tempo si è valutato che al di là delle superfici realizzate, si abbia un armonico rapporto tra aree coperte e scoperte. Gli spazi del parcheggio pubblico sono aperti, ben illuminati e regolamentati per evitare problemi di traffico ma anche di decoro.

Per mitigare gli eventuali disagi dal punto di vista acustico alle uniche due abitazioni esistenti, distanti rispettivamente 18 e 25 metri, provocati dal rumore dei mezzi pesanti in

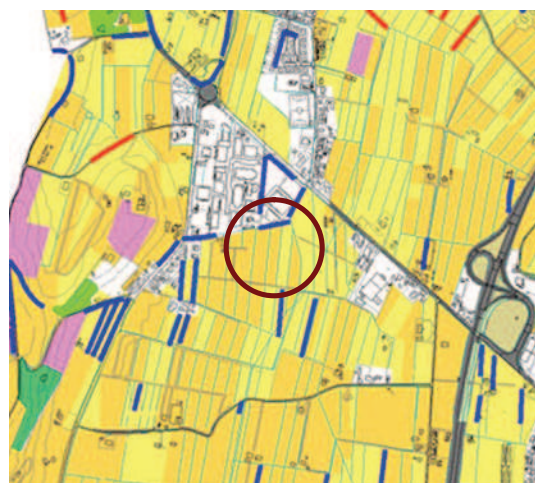
sosta nel parcheggio pubblico, si è provveduto a collocarlo il più possibile a sud e mantenendo la parte nord per la sosta auto.

Si precisa comunque che il centro di distribuzione prevede solo il deposito di alimenti non deperibili e non sono previste celle frigorifere per lo stoccaggio di prodotti frigo, per cui non vi è necessità di dare accesso ai mezzi refrigerati.

- **Rif. punto 2 – Contenuti specifici del Piano Attuativo**

Nelle Tav. 1.2 - “PRG – Rilievo planoaltimetrico” e Tav. 2 – “Analisi progettuale” non è stato rappresentato il presunto filare meritevole di tutela posto sul lato nord del comparto (art. 10 PTCP) in quanto non ne è stata riscontrata esistenza.

Nella tavola PS 5.4 “Carta dell’uso reale del suolo” riportata di seguito si nota che a margine dell’area di studio è presente un filare alberato soggetto a tutela.



Stralcio “Carta dell’uso reale del suolo” (Tav. PS 5.4)  
con individuazione del filare Scala 1:25.000

#### **SISTEMA FORESTALE E BOSCHIVO**

art. 2.3.2 B All. A1 Pianta, gruppo, filare meritevole di tutela (art. 10 PTCP)



Filari alberati

#### **SISTEMA DELLE AREE AGRICOLE**

art. 2.4 All. A1 Sistema delle aree agricole (art. 11 PTCP)

 Seminativo

 Frutteto

Da cartografia tale filare risulta posizionato sul confine della proprietà, in realtà da un rilievo sul posto si è potuto constatare che la vegetazione effettivamente presente in loco, sull’argine del fosso esistente, risulta essere della varietà delle robinie, le quali non presentano caratteristiche di pregio, anzi essenze da eliminare poiché infestanti.





*Vegetazione di robinie lungo il fosso a nord est*

Dalle indagini effettuate non si è riscontrata memoria negli ultimi decenni di cosa potessero essere i filari indicati dalla cartografia e non si è in grado di avere elementi tali da dimostrarne l'esistenza.

Analogamente, l'inesistenza del filare sottoposto a tutela, in relazione all'apposizione dei vincoli disposti dal PTCP, è verificabile anche dall'osservazione della foto aerea dell'IGM anteriore all'anno di redazione del PTCP (Strisciata n°6, Foto 3199, Comune di Cesena, ripresa del 21/11/1995).

Per quanto riguarda invece il filare che il PTCP individua lungo la Via Brighi, dalla consultazione della medesima foto aerea dell'IGM sopra citata, e da un rilievo sul posto, è

stato verificato che l'unico filare presente non risulta su Via Brighi, ma all'interno della proprietà privata adiacente, lato est, e quindi fuori dall'area di intervento.



*Il filare alberato adiacente Via Primo Brighi, in altra proprietà*

Non abbiamo dato rilievo invece alla presenza di taluni filari alberati disposti lungo il perimetro orientale del comparto, non sottoposti a specifica tutela, in quanto l'area è ancora destinata a vivaio, seppure in fase di dismissione, con residue essenze da togliere o da abbattere. Allo stato attuale le essenze utilizzabili sono già state tolte per la quasi totalità, ciò che resta sono esemplari deformati o scortecciati e saranno da eliminare. Si tratta quindi di piante che non hanno alcuna rilevanza, e per questo motivo non sono state riconsiderate nella progettazione.

Il progettista  
Arch. Arnaldo Montacuti