COMUNE DI LONGIANO
Comune di Longiano
E
COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE DIGITALE
Protocollo N.0010487/2025 del 01/09/2025
Firmatario: PARIDE SAVINI

1. Relazione generale

L'esigenza espressa dall'amministrazione comunale è quella di creare un percorso protetto per pedoni e ciclisti, lungo la strada comunale denominata via Crocetta, fra il centro di Crocetta e la zona artigianale di via 11 settembre, come da foto aerea seguente.



Foto aerea di via Crocetta

La tipologia di pista proposta, per uniformità con la recente realizzazione lungo via Ponte Ospedaletto, prevede un percorso asfaltato largo 220 cm, adiacente alla carreggiata stradale e dalla stessa separato da un cordolo di cemento bianco e granigliato largo 50 cm.

Considerato che il Comune di Longiano è proprietario di alcuni terreni adiacenti la strada, nella zona del campo da calcio e che la zona artigianale di via 11 settembre si trova a valle di via Crocetta, per privilegiare la sicurezza (evitando attraversamenti stradali fuori dal centro abitato) e ridurre i costi di esproprio, si è deciso sviluppare la nuova pista a valle della strada comunale, escludendo l'alternativa di monte anche per vincoli idraulici relativi

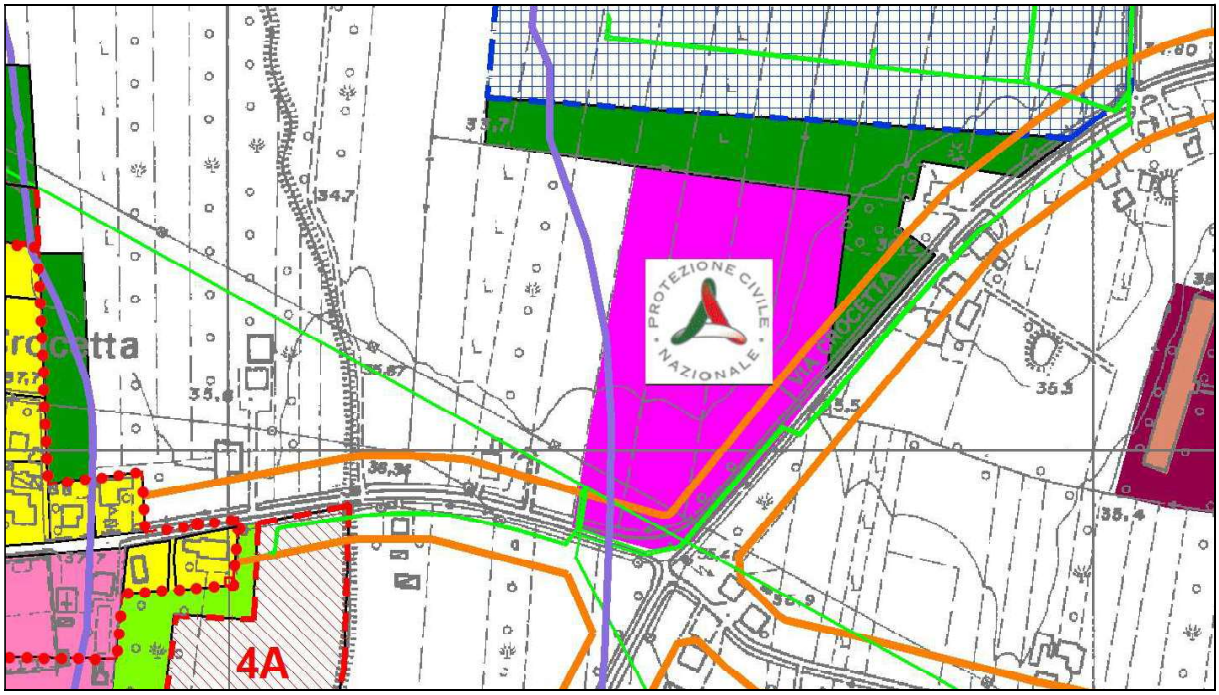
all’allargamento dei ponti esistenti. Lungo il percorso si incontrano infatti due corsi d’acqua (Rio Baldona e Scolo Albiani), entrambi gestiti dal Consorzio di bonifica Romagna.



Tipologia pista ciclopedonale via Ponte Ospedaletto

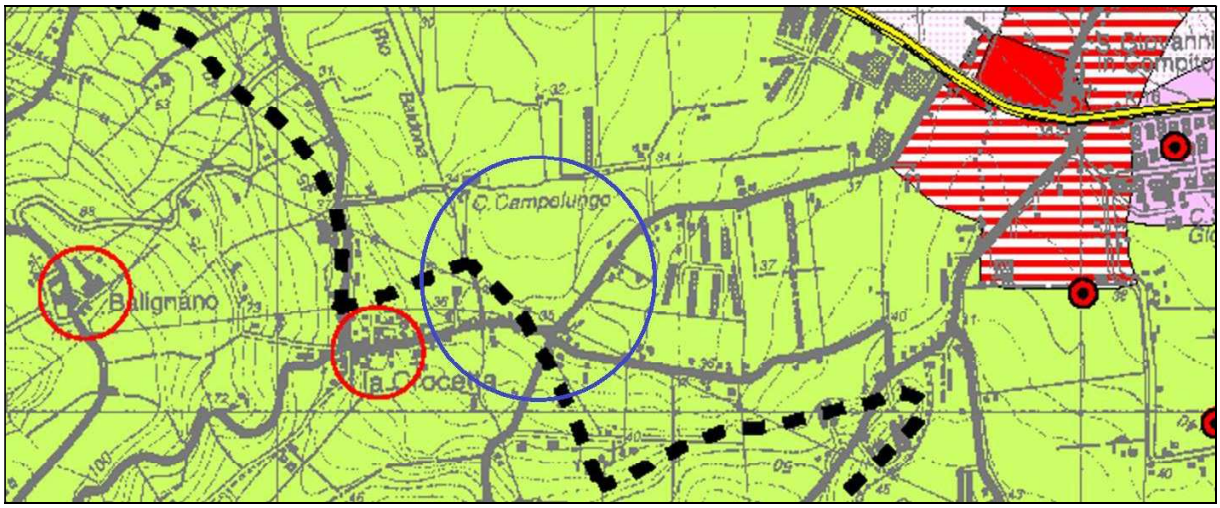
Dal punto di vista urbanistico, come meglio si evince dall’estratto di PRG seguente, si parte dalla zona residenziale del centro abitato di Crocetta (retino di colore giallo), passando lungo una zona agricola (colore bianco), la zona sportiva del campo da calcio e zona per la protezione civile (retino di colore viola), la zona a verde pubblico (colore verde scuro) con un

inserto agricolo (casa privata di civile abitazione), fino ad arrivare alla zona artigianale di via 11 settembre (retino blu a scacchiera).



Estratto PRG

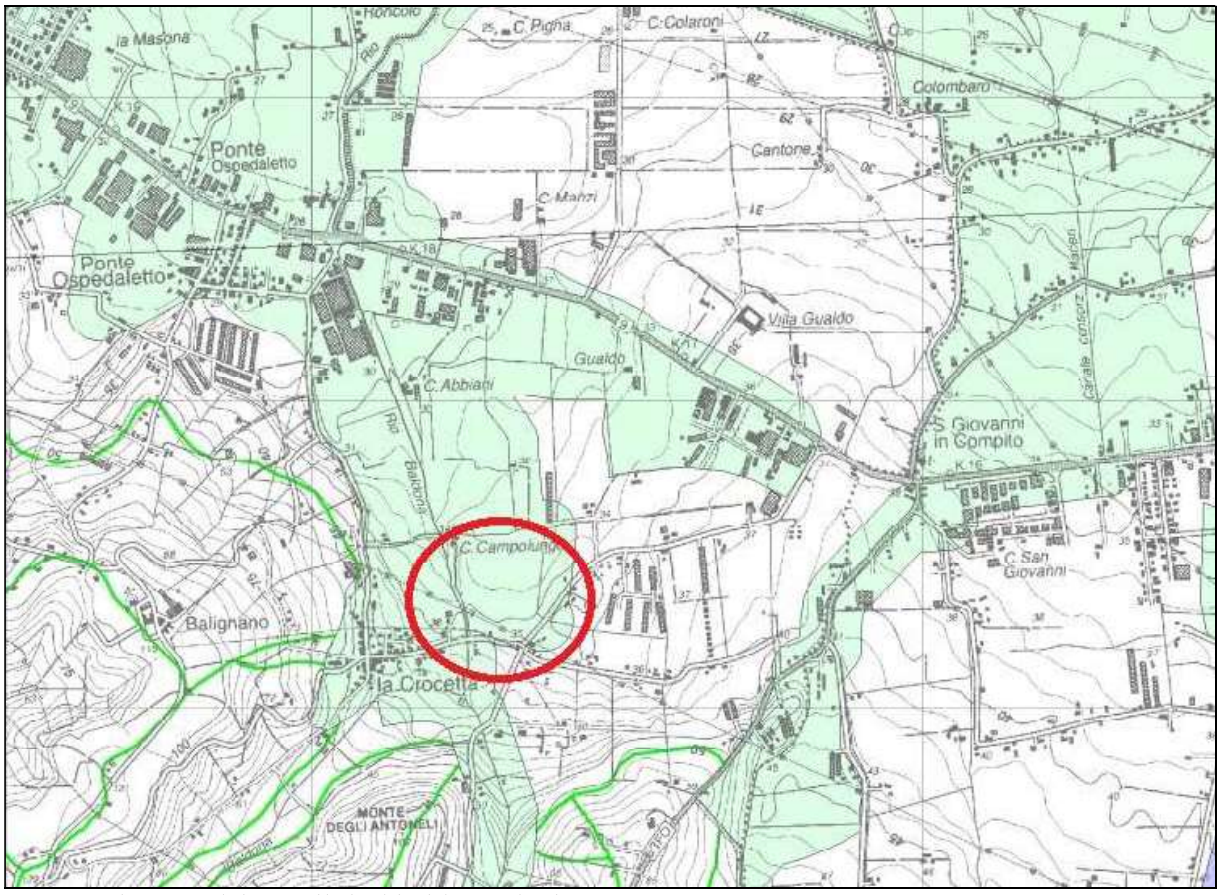
Dal punto di vista paesaggistico tutta la zona di intervento (cerchio blu dell'immagine seguente) è classificata dal PTCP (Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale) come zona di particolare interesse paesaggistico-ambientale, senza vincoli archeologici.



Estratto PTCP "zonizzazione paesistica" tavola 2

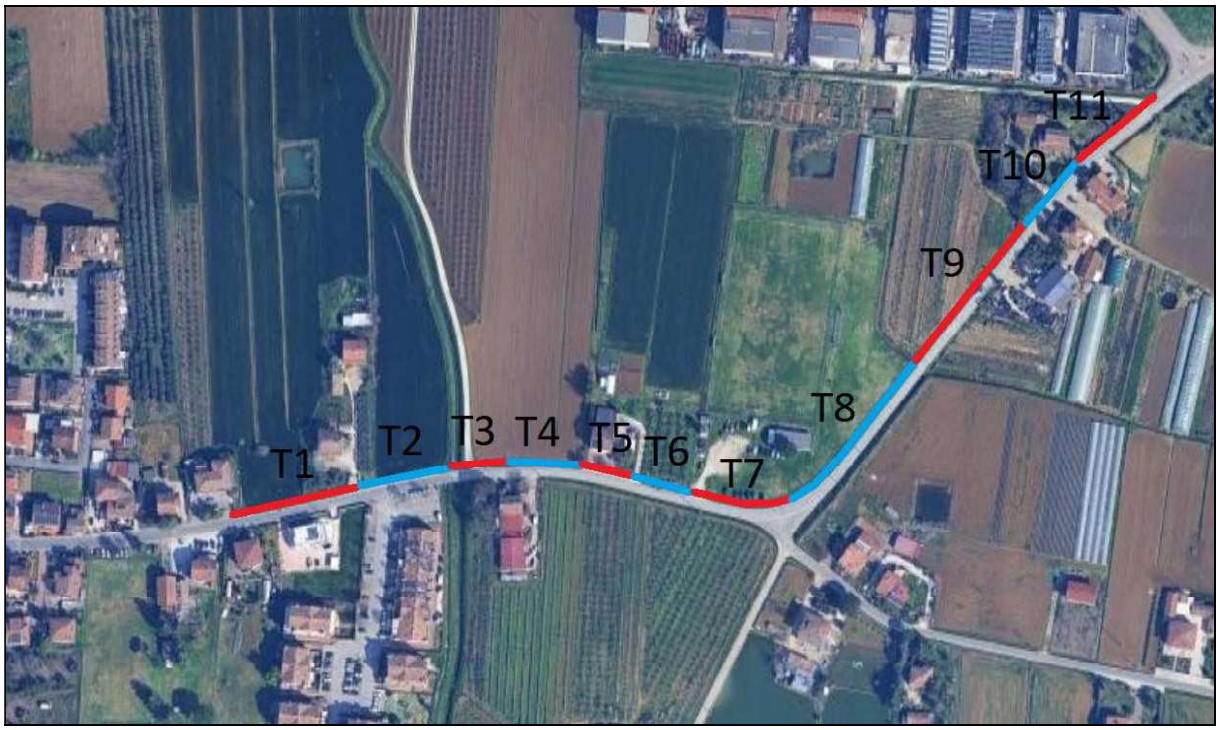
Sempre dal PTCP si desume il seminativo come uso dei suoli (tavola 3), la ricchezza di falde idriche (tavola 4: carta del dissesto e della vulnerabilità territoriale), senza vincoli particolari di tipo sismico (tavola 6) e di tipo ambientale (tavola 5b: carta dei vincoli).

Dal punto di vista idrogeologico, quasi tutta la zona di intervento (cerchio rosso dell'immagine seguente) è classificata dal Piano di bacino della Regione (Piano stralcio per il rischio idrogeologico) come area di potenziale allagamento, con il tirante idrico variabile da 20 a 50 cm.



Estratto piano stralcio per il rischio idrogeologico

Dal punto di vista progettuale, la pista lunga circa 625 m, è stata suddivisa in undici tratti con caratteristiche tecniche omogenee, come meglio si evince dalla foto aerea seguente.



Nuova pista suddivisa in tratti omogenei

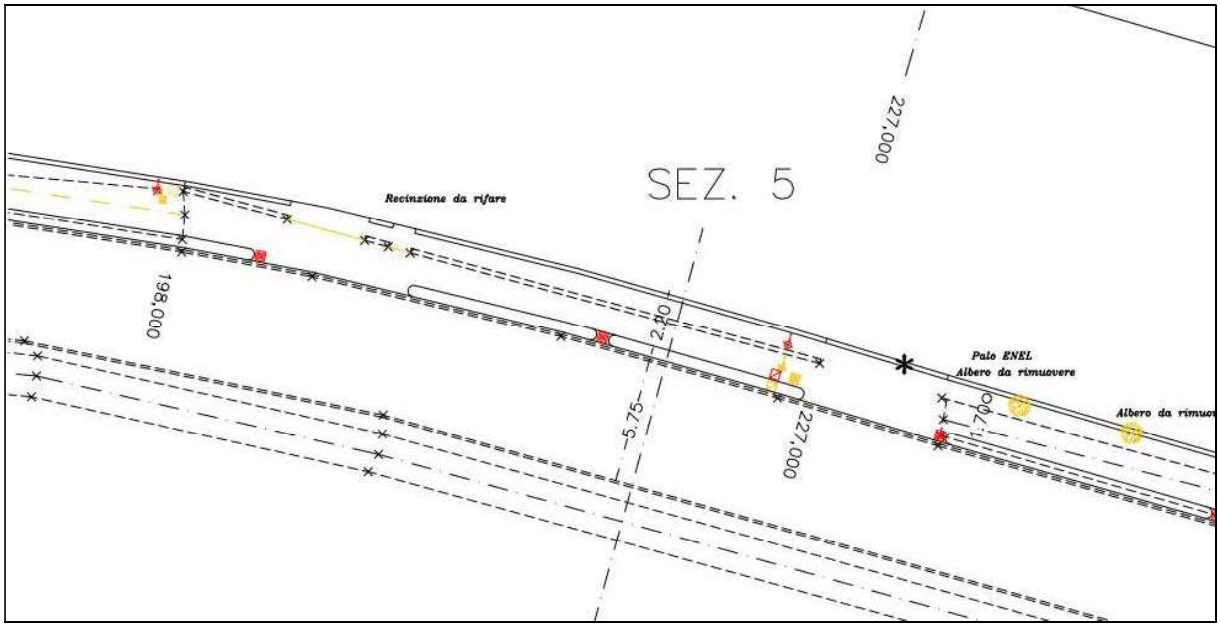
I tratti T7, T8 e T9 interessano terreni di proprietà comunale e per ridurre i costi e ridurre l'impatto ambientale dell'intervento, si è scelto di mantenere il fosso stradale esistente (anziché tombinarlo) e realizzare la pista nel verde, correndo parallelamente alla strada, ad una distanza di circa 4 m, usando gli ingressi esistenti, al campo da calcio e all'area di verde pubblico, come zone di transizione fra la pista adiacente alla strada e la pista nel verde. Per sottolineare la valenza ambientale di questa scelta si è optato per una pavimentazione naturale in stabilizzato di calcestre (anziché in asfalto), senza cordoli perimetrali e quindi con una larghezza di 250 cm (anziché 220 cm), per compensare la conseguente diversa percezione degli spazi e consentire una più semplice integrazione con panchine ed elementi di arredo urbano quando verrà realizzata la futura area verde attrezzata nella zona destinata a verde pubblico.

La realizzazione della pista nei tratti finali T7-T11 consente anche di realizzare le opere edili propedeutiche al futuro completamento della pubblica illuminazione lungo via Crocetta, nel tratto mancante fra il campo da calcio e la zona artigianale di via 11 settembre,

ottimizzando i costi per un'economia di scala e perseguire un altro obiettivo dell'amministrazione comunale.

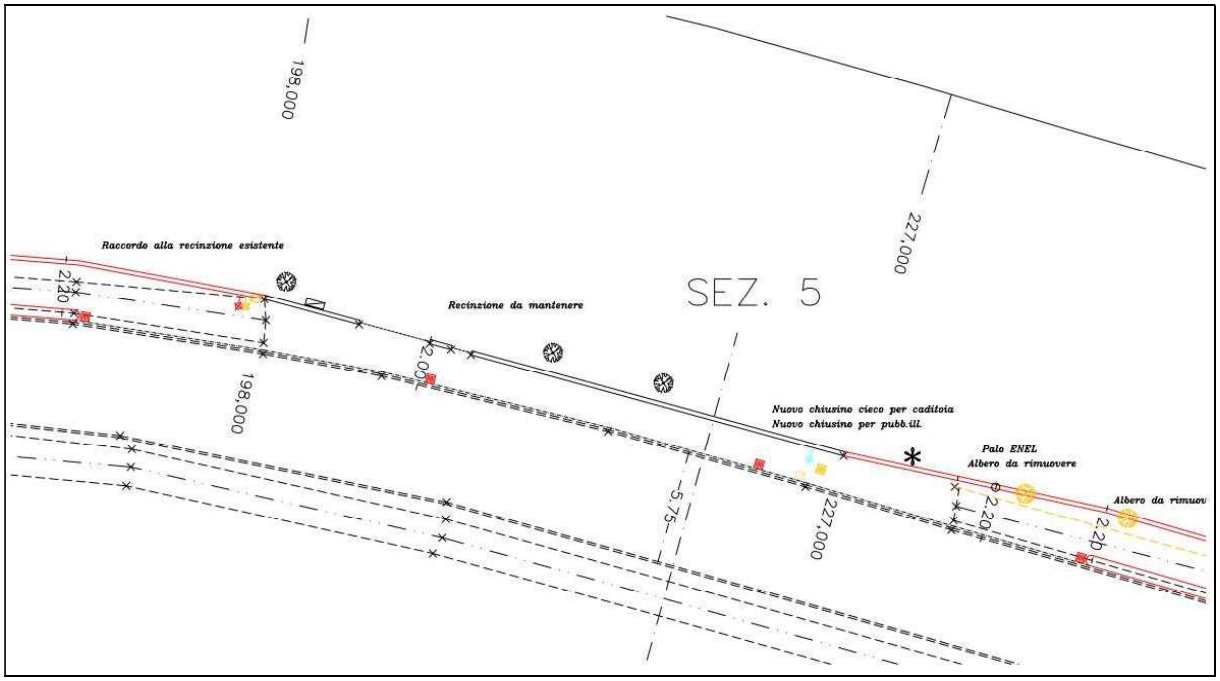
Le alternative progettuali esaminate, oltre alla suddetta ipotesi di correre a monte di via Crocetta (scartata per vincoli idraulici, minore sicurezza e maggiore costo), hanno riguardato in particolare il tratto T5 e il tratto finale (T7-T11).

Il tratto T5 è condizionato da una recinzione esistente e dall'adiacente corte residenziale privata che non consente di mantenere i 220 cm di larghezza della pista; la soluzione in progetto, uniformando la carreggiata stradale e riducendo la larghezza della pista fino a 150 cm nel punto più stretto (seguendo l'esempio recentemente adottato in un tratto analogo lungo via Ponte Ospedaletto), consente comunque una buona fruibilità della pista e una buona percezione visiva dalla strada. È stata valutata e scartata l'ipotesi di demolizione e ricostruzione della recinzione, arretrandola rispetto alla strada, per le notevoli complicazioni tecniche, i problemi di interferenza con i sottoservizi privati e di gestione delle fasi transitorie, oltre che per il consistente aggravio economico. Si riporta di seguito un estratto planimetrico utilizzato per valutare tale soluzione.



Soluzione T5 con demolizione e ricostruzione recinzione

È stata analizzata anche l'alternativa senza cordolo di separazione con la carreggiata stradale ma è stata scartata perché la necessaria gradualità di cambiamento avrebbe comportato la mancanza del cordolo per una lunghezza di circa 50 m, ritenuta eccessiva e in contrasto con la finalità principale del progetto, la sicurezza di pedoni e ciclisti; si riporta di seguito un estratto planimetrico di tale ipotesi.



Soluzione T5 senza cordolo di separazione

Il tratto finale (T7-T11) è condizionato dalla presenza di una recinzione annessa all'unica abitazione privata presente che non consente di mantenere 220 cm di larghezza della pista. In questo caso si propone di demolirla e ricostruirla, arretrandola rispetto alla strada e uniformando la carreggiata stradale perché, a differenza del tratto T5, si tratta di una recinzione molto semplice, con rete romboidale e paletti metallici infissi direttamente nel terreno, senza interferenze di sottoservizi (l'armadio contatori e il vicino palo Enel non devono essere spostati). Anche in questo caso è stata analizzata una soluzione alternativa, passando lontano dalla strada e dalla casa, seguendo lo Scolo Albiani ma è stata scartata perché, oltre ad allungare il percorso, avrebbe comportato un maggiore costo per la

predisposizione della pubblica illuminazione, non potendo beneficiare dell'illuminazione stradale di cui giova anche per la pista quando corre in prossimità della strada e una mancanza di sicurezza per l'interferenza con la viabilità carrabile lungo lo stradello degli orti, come meglio si evince dall'immagine seguente.



Soluzione T7-T11 lontano dalla strada

Per motivi di interferenza è previsto lo spostamento di un palo Enel nel tratto T6, della rete di recinzione, dell'armadio contatori e di un altro palo Enel nella zona del campo da calcio, come meglio si evince dalla planimetria di progetto.

L’area del cantiere si prevede di ricavarla nell’area di proprietà comunale limitrofa al campo da calcio.

Il Rio Baldona rientra nell’elenco delle acque pubbliche e pertanto dovrà essere richiesta alla Soprintendenza di Ravenna l’autorizzazione paesaggistica.

Nella zona di intervento sono presenti sottoservizi e linee elettriche aeree, BT e MT, come risulta anche dall’estratto di PRG riportato in precedenza.

Per l’allargamento dei ponti sul Rio Baldona e sullo scolo Albiani, oltre al dimensionamento preliminare già effettuato in accordo con il Consorzio di bonifica Romagna, servirà il progetto esecutivo strutturale.

Tutti i lavori rientrano nella categoria SOA OG3 x lavori stradali e similari, incluse le opere in c.a. connesse. Le opere strutturali relative all’allargamento dei due ponti esistenti sono state quantificate in 30.632,84 €.

Il sottoscritto Ing. Paride Savini (iscritto all’Ordine degli Ingegneri di Forlì - Cesena al n. 1400/A), ha ricevuto dal Comune di Longiano (FC), in data 28 aprile 2025, l’incarico di redigere il progetto di fattibilità tecnico economica per la realizzazione di una pista ciclopedonale lungo via Crocetta, fra il centro di Crocetta e la zona artigianale di via 11 settembre, come da Determina n. 155 in pari data (comunicazione prot. n. 5457/2025 del 08/05/2025 e integrazione prot. n. 7542 del 23/06/2025).