



# COMUNE DI CAVRIGLIA

“Medaglia di Bronzo al Valor Militare”

Provincia di Arezzo

## DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

N. 13 DEL 27.04.2018

**Oggetto: MODIFICA AL TRACCIATO DELLA STRADA COMUNALE DELLE CORTI. APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO IN CONTESTUALE VARIANTE AL REGOLAMENTO URBANISTICO.**

L'anno **duemiladiciotto** il giorno **ventisette** del mese di **aprile** alle ore **17:30**, nella solita sala delle Adunanze, si è riunito il Consiglio Comunale, convocato a norma di legge.

All'appello risultano

DEGL'INNOCENTI O SANNI L.	P	LEVICE SCHANY	P
BALDINI SIMONE	N	SECCIANI MASSIMILIANO	P
BUTINI SOFIA	N	ORLANDO GIANTONIO	P
CARRAESI ANDREA	P	BUTINI GIANLUCA	P
MUGNAI CLIO	P		
PROSPERI EDGARDO	N		
RUSTICHINI CLAUDIO	P		
TINACCI MILO	P		
TOGNAZZI GIANNI	P		

Totale Presenti: **10**

Totali Assenti: **3**

Risulta/no assente/i l'/gli Assessore/i Esterno/i BONI FILIPPO, PATTI CLAUDIA.

Assiste il Segretario Generale, **dott.ssa Antonella Romano**, che provvede alla redazione del presente verbale.

Essendo legale il numero degli intervenuti, il Sig. **DEGL'INNOCENTI O SANNI LEONARDO**, nella sua qualità di Sindaco assume la presidenza e dichiara aperta la seduta per la trattazione dell'argomento indicato in oggetto.

## IL CONSIGLIO COMUNALE

PREMESSO che:

- durante la due ultime stagioni invernali si sono notevolmente aggravate le condizioni di stabilità della strada comunale delle Corti, a causa di un importante movimento franoso che si è manifestato poco prima dell'agglomerato di Tregli, in prossimità della loc. Fonte del Bacherozzolo;
- è stato quindi disposto lo svolgimento di una campagna di indagini geologiche volta ad accertare le condizioni generali di stabilità dell'area, in maniera da poter progettare un intervento di stabilizzazione del versante in frana;
- sulla base delle risultanze di detta campagna di indagini, è emerso in sintesi che il movimento franoso in atto ha origini profonde e che l'intervento di stabilizzazione del versante risulta particolarmente impegnativo ed oneroso;
- durante la stessa campagna di indagini è stata effettuata una ricognizione di tutto il tratto della strada in oggetto che fronteggia il torrente Bacherozzolo, riscontrando la presenza di una serie di movimenti franosi attualmente quiescenti, ma che in passato hanno costretto a vari spostamenti verso monte del tracciato stradale, senza tuttavia conseguire risultati definitivi in termini di stabilità del tracciato stesso;
- il tratto di viabilità che presenta pericoli evidenti di frana ha uno sviluppo complessivo di circa 400 metri;
- è stato valutato che la realizzazione di un intervento di stabilizzazione del suddetto versante franoso per tutta la sua lunghezza costituisca un intervento di difficile realizzazione, oltreché estremamente oneroso;
- sono state valutate soluzioni alternative al tratto di viabilità in frana ed è stato ritenuto che la sola soluzione possibile sia quella di prevedere la realizzazione di una deviazione del tracciato stradale e il suo allontanamento dalla zona di frana, secondo un nuovo tracciato che, a partire dall'attuale diramazione dalla strada comunale di Massa dei Sabbioni, costeggiando per larga parte il Rio di Poggio, si collochi al piede della collina sottostante l'abitato di Massa dei Sabbioni, per uno sviluppo lineare di circa 500 ml;
- è stato pertanto dato corso alla redazione del progetto definitivo di tale opera, a cura dell'Ufficio tecnico comunale;

RICHIAMATA integralmente la delibera della Giunta Comunale n. 252 del 21/12/2017, con la quale è stato approvato, per quanto di competenza, il suddetto progetto definitivo, per un ammontare complessivo di spesa pari a € 600.000,00=, dando altresì atto che detto intervento non è previsto nel vigente Regolamento urbanistico e che pertanto per la sua approvazione occorre prevedere anche la modifica di detto strumento urbanistico;

VISTA la variante al Regolamento Urbanistico denominata "*Variante al Regolamento Urbanistico vigente per l'adeguamento della strada comunale delle Corti*", predisposta dall'Ufficio tecnico comunale;

DATO ATTO che le modifiche proposte non incidono sulle previsioni del Piano Strutturale, né influiscono sostanzialmente sul contenuto generale del Regolamento Urbanistico, che rimane conforme agli indirizzi e ai contenuti degli atti sovraordinati regionali, provinciali e Comunali quali il Piano di Indirizzo Territoriale, il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale ed il Piano Strutturale;

RICHIAMATO l'art. 19 comma 2 del D.P.R. n. 327 del 08/06/2001, che recita:

*L'approvazione del progetto preliminare o definitivo da parte del Consiglio Comunale, costituisce adozione della variante allo strumento urbanistico.*

RICHIAMATO l'art. 34 della L.R. n. 65/2014, che recita:

*Fermo restando quanto previsto dagli articoli 9, 9 bis e 35, nei casi in cui la legge prevede che l'approvazione del progetto di un'opera pubblica o di pubblica utilità,*

*costituisca variante agli strumenti di pianificazione territoriale o urbanistica del comune, l'amministrazione competente pubblica il relativo avviso sul BURT e rende accessibili gli atti in via telematica, dandone contestuale comunicazione alla Regione, alla provincia o alla città metropolitana. Gli interessati possono presentare osservazioni nei trenta giorni successivi alla pubblicazione. Sulle osservazioni si pronuncia l'amministrazione competente adeguando gli atti, ove necessario. Qualora non siano pervenute osservazioni, la variante diventa efficace a seguito della pubblicazione sul BURT dell'avviso che ne dà atto.*

RITENUTO che nella fattispecie ricorrano pertanto le condizioni per l'applicazione del procedimento approvativo previsto dall'art. 34 della L.R. n. 65/2014;

DATO ATTO che:

- l'approvazione della suddetta variante al Regolamento Urbanistico comporta l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. n. 327/2001 e dell'art. 7 della L.R. n. 30/2005, sulle aree interessate dalla realizzazione delle infrastrutture previste;
- detta variante al Regolamento Urbanistico rientra tra i casi di esclusione dalla Valutazione Ambientale Strategica di cui all'art. 6, comma 1 bis, della L.R. n. 10/2010 che cita: *“Per le modifiche dei piani e dei programmi elaborati per la pianificazione territoriale*
- *o della destinazione dei suoli conseguenti a provvedimenti di autorizzazione di opere singole che hanno per legge l'effetto di variante ai suddetti piani e programmi, ferma restando l'applicazione della disciplina in materia di VIA, la VAS non è necessaria per la localizzazione delle singole opere”*;
- l'opera in oggetto non è sottoposta a VIA o a verifica di assoggettabilità a VIA, in quanto non compresa tra quelle elencate negli allegati II, III, IV del D.Lgs. 152/2006;
- gli elaborati progettuali sono stati depositati all'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale in data 27/01/2018 e con nota prot. n. 0002504 del 05/04/2018 è stato rilasciato, ai sensi dell'art. 11 PAI, parere positivo al progetto di costruzione del nuovo tracciato stradale e, contestualmente, la comunicazione che la proposta di modifica ed integrazione della perimetrazione da frana del PAI trasmessa dall'amministrazione comunale ai sensi dell'art. 32 del PAI è accolta nei suoi contenuti sostanziali;
- gli elaborati di variante urbanistica, completi delle indagini relative alla fattibilità degli interventi, è stata depositata agli uffici della Regione Toscana - Genio Civile di Arezzo e sottoposta a controllo obbligatorio ai sensi dell'art. 7 del D.P.G.R. 53/R/2011, controllo che ha avuto un esito positivo ai sensi dell'art. 9 del D.P.G.R. 53/R/2011, come da comunicazione pervenuta in data 24/04/2018, prot. 5742;
- l'approvazione della variante al Regolamento Urbanistico comporta l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 327/2001 e dell'art. 7 della L.R. 30/2005, sulle aree interessate dalla realizzazione dell'adeguamento previsto;
- l'approvazione del progetto definitivo comporta la dichiarazione di pubblica utilità dell'opera ai sensi dell'art. 12 del D.P.R. n. 327/2001 e dell'art. 9 della L.R. n. 30/2005 in materia di espropriazioni per pubblica utilità;
- il Responsabile del Procedimento ha provveduto ad inviare l'avviso di avvio del procedimento per l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e di approvazione del progetto definitivo ai sensi e per gli effetti degli artt. 11, 16 e 19 del D.P.R. 327/2001 e s.m.i., degli artt. 7 e 8 della Legge 241/1990 e dell'articolo 2 della Legge Regionale 30/2005;

RICHIAMATO l'art. 42 del Testo Unico degli Enti Locali, D.Lgs. n. 267/2000, ed accertata

pertanto la competenza del Consiglio Comunale;

VISTA la proposta formulata in merito dal Responsabile dell'Area Urbanistica;

ACQUISITI i pareri di cui all'art. 49 del T.U. delle Leggi sull'ordinamento degli Enti Locali n° 267/2000;

ACQUISITO il parere di legittimità del Segretario Generale ai sensi dell'art. 97, comma 4, lett. d), del D.Lgs. n. 267/2000 e giusta Decreto del Sindaco n. 7 del 7 giugno 2014;

UDITA l'illustrazione del Sindaco, il quale fa presente che questo progetto, benché originariamente non previsto nel programma dell'amministrazione, si rende però ora necessario in quanto le numerose frane che si sono verificate in loco, anche a causa delle ingenti piogge, rischiano di lasciare isolate le persone che vivono in quella zona.

Con voti favorevoli unanimi, espressi nei modi e nelle forme di legge;

## **D E L I B E R A**

1. di approvare, ai sensi e per gli effetti del combinato disposto di cui all'art. 19 comma 2 del D.P.R. n. 327/2001 e all'art. 34 della L.R. n. 65/2014, il progetto definitivo predisposto dall'Ufficio tecnico comunale relativo a “Nuova strada per l'abitato di Tregli - Le Corti ” composto dai seguenti elaborati:
  - Tavola A “Relazione tecnica illustrativa;
  - Tavola 01 “Planimetria-Piano Quotato” - STATO ATTUALE;
  - Tavola 02 “Planimetria-Piano Quotato” - STATO PREVISTO;
  - Tavola 03 “Planimetria Tracciamento”;
  - Tavola 04 “Profili” - STATO ATTUALE E PREVISTO;
  - Tavola 05 “Sezioni” - STATO ATTUALE E PREVISTO;
  - Tavola 06 “Sezioni Tipo” - STATO PREVISTO;
  - Tavola 07 “Planimetria – Piano Espropri”;
  - Tavola 08 “Sezioni Ambientali”;
  - Tavola 09 “Planimetria segnaletica – stato previsto”
  - Tavola 10 “Interferenze con Servizi a Rete”;
2. di approvare, ai sensi dell'art. 34 della L.R. n. 65/2014, la variante al Regolamento Urbanistico denominata “*Variante al Regolamento Urbanistico vigente per l'adeguamento della strada comunale delle Corti*” composta dai seguenti elaborati:
  - Elaborato A “Relazione illustrativa;
  - Tavola B.3 “Castelnuovo S.ni – Massa S.ni” - STATO ATTUALE;
  - Relazione Idrologica – Idraulica;
  - Indagini geologiche - Tecniche;
3. di dare atto che l'approvazione della variante comporta l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e contestualmente la dichiarazione di pubblica utilità dell'opera ai sensi e per gli effetti della L.R. n. 30/2005 (artt. 7 e 9) e del D.P.R. n. 327/2001 (art. 10 e 12);
4. di incaricare il Responsabile dell'Area Urbanistica di procedere agli adempimenti conseguenti ai sensi dell'art. 34 della L.R. 65/2014;
5. di stabilire che il contenuto della presente deliberazione possiede tutti i requisiti dell'urgenza e, pertanto, con voti favorevoli unanimi, separatamente resi, alla stessa viene conferita l'immediata eseguibilità, ai sensi dell'art. 134, comma 4, del Testo Unico delle leggi sull'Ordinamento degli Enti Locali 18 agosto 2000, n° 267.





# COMUNE DI CAVRIGLIA

“Medaglia di Bronzo al Valor Militare”

Provincia di Arezzo

**MODIFICA AL TRACCIATO DELLA STRADA COMUNALE DELLE CORTI.  
APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO IN CONTESTUALE VARIANTE AL  
REGOLAMENTO URBANISTICO.**

**Letto, approvato e sottoscritto.**

**IL SINDACO**

**F.to Leonardo Degl'Innocenti O Sanni**

**IL SEGRETARIO GENERALE**

**F.to dott.ssa Antonella Romano**

---

---



# COMUNE DI CAVRIGLIA

“Medaglia di Bronzo al Valor Militare”

Provincia di Arezzo

**MODIFICA AL TRACCIATO DELLA STRADA COMUNALE DELLE CORTI.  
APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO IN CONTESTUALE VARIANTE AL  
REGOLAMENTO URBANISTICO.**

## REFERTO DI PUBBLICAZIONE

Su attestazione del messo comunale si certifica che la presente deliberazione, ai sensi dell'art. 124, 1° comma, del D.lgs. n. 267/2000, viene affissa in copia all'Albo Pretorio, in data 09/05/2018 e vi rimarrà pubblicata per 15 giorni consecutivi;

**IL SEGRETARIO GENERALE**

**F.to dott.ssa Antonella Romano**

---

## CERTIFICATO DI ESECUTIVITA'

- Si certifica che la presente, è divenuta esecutiva il giorno ..... ai sensi dell'art. 134, 3° comma, del D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267, decorsi dieci giorni consecutivi dalla sua pubblicazione all'Albo Pretorio.
- Si certifica che la presente deliberazione è stata dichiarata immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134, 4° comma, del D.Lgs. n. 267/2000.

**IL SEGRETARIO GENERALE**

**F.to dott.ssa Antonella Romano**

---

Copia conforme all'originale, in carta libera, per uso amministrativo.

Cavriglia, li \_\_\_\_\_

**IL SEGRETARIO GENERALE**

**dott.ssa Antonella Romano**

---



# COMUNE DI CAVRIGLIA

Provincia di Arezzo

Viale P. di Piemonte, 9 - 52022 Caviglia (AR) Tel. 055-966971 Fax 055-966503

**DELIBERAZIONE AVENTE AD OGGETTO: "MODIFICA AL TRACCIATO DELLA STRADA COMUNALE DELLE CORTI. APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO IN CONTESTUALE VARIANTE AL REGOLAMENTO URBANISTICO."**

Parere preventivo di regolarità tecnica ai sensi dell'art. 49, comma 1, del D.lgs. n. 267/2000:

FAVOREVOLE

Caviglia, lì 16.04.2018

IL RESPONSABILE DELL'AREA TECNICA

F.to Geom. Piero Secciani

Parere preventivo di legittimità ai sensi dell'art. 97, comma 4, lett. d) del D.lgs. n. 267/2000 e del decreto sindacale n. 7 del 7 giugno 2014

FAVOREVOLE

Caviglia, lì 27.04.2018

IL SEGRETARIO GENERALE

F.to dott.ssa Antonella Romano



## COMUNE DI CAVRIGLIA

Provincia di Arezzo

### PROGETTO DELLA NUOVA STRADA A PER L'ABITATO DI TREGLI - LE CORTI

PROGETTISTA	TIMBRO E FIRMA:
UFFICIO TECNICO COMUNALE	Ing. Lorenzo Corsi
PROPRIETA':	FIRMA:
COMUNE DI CAVRIGLIA	

REV	DESCRIZIONE	DATA
0	EMISSIONE	novembre 2017

OGGETTO:		
RELAZIONE ILLUSTRATIVA	SCALA	A

**UFFICIO TECNICO** del Comune di Cavriglia

Viale Principe di Piemonte n° 9 52022 Cavriglia (AR) Tel. 055-966971

## **PREMESSA**

La strada comunale delle Corti risulta essere l'unica via di accesso all'abitato delle Corti oltre che ad alcuni complessi limitrofi.

Da tempo parte del tracciato è interessato da una serie di movimenti franosi che, in varie occasioni, hanno costretto il Comune a traslarne porzioni verso monte al fine di garantirne la percorribilità.

Durante la scorsa stagione invernale le condizioni della strada si sono ulteriormente aggravate a causa di un importante cedimento che si è manifestato a valle della località Poggi.

A seguito di ciò, a partire dal mese di marzo 2017, il Comune ha promosso una campagna di indagini geologiche volta ad accertare le condizioni generali del versante così da poter progettare l'intervento di stabilizzazione. Le risultanze delle indagini hanno evidenziato che il movimento franoso in atto ha origini profonde e che lungo il tratto di strada che fronteggia il torrente Bacherozzolo sono presenti una serie di frane quiescenti per uno sviluppo complessivo di circa 400 metri.

La realizzazione di un intervento di stabilizzazione del versante franoso per tutta la sua lunghezza costituisce un intervento di difficile realizzazione in quanto molto oneroso e rischioso nella sua messa in atto.

## **1 OBIETTIVI DELL'INTERVENTO**

L'esigenza di una variante stradale alla strada comunale per gli abitati di Tregli - Le Corti è stata generata dai movimenti franosi quiescenti e attivi presenti nel tratto che va dall'incrocio con la comunale di Massa fino all'intersezione con la vecchia comunale di Massa.

I costi che si possano prevedere per il ripristino di tali movimenti franosi nonché la difficoltà dell'intervento, considerato anche la notevole pendenza del versante, hanno fatto propendere l'Amministrazione Comunale verso una scelta progettuale che preveda la realizzazione di un nuovo tratto di strada a By-pass del tratto sopra descritto per poi immettersi sul vecchio tracciato in un luogo sicuro relativamente ai movimenti franosi.

La viabilità in progetto contempla tra i suoi obiettivi, conseguentemente a quello principale che è quello di bypassare il tratto franoso:

- mantenere una distanza minima dal torrente Rio di Poggio corrispondente a ml 4 in conformità a quanto stabilito dal R.D. 523/1904;
- mantenere una quota non inferiore a ml +1 dalla quota attuale del terreno nel tratto adiacente al torrente Rio di Poggio;

- rendere "trasparente" il rilevato nel tratto in adiacenza del torrente Rio di Poggio;
- effettuare una schermatura alberata in corrispondenza dei fabbricati limitrofi;

## **2 STATO DI FATTO**

### **2.1 Descrizione dello stato di fatto**

L'area sulla quale sarà realizzata la nuova strada di accesso alle località di Tregli - Le Corti è posta su un leggero declivio degradante da Ovest verso Est. Nel primo tratto la viabilità in progetto si sviluppa lungo il torrente Rio di Poggio che raccoglie le acque del versante Ovest di Massa dei Sabbioni. Dette aree risultano coltivate a seminativo ed a oliveto per la parte centrale del percorso in progetto. In detta parte del percorso la nuova viabilità si sovrappone ad una comunale che proviene direttamente dall'abitato di Massa Sabbioni attualmente poco utilizzata o addirittura non più utilizzata.

Nel tratto dove la viabilità in progetto si immetterà nella vecchia sede stradale le aree sono boscate.

I carichi di traffico rilevabili sul tratto attualmente funzionante risultano modesti in quanto l'utilizzazione della strada si limita ai residenti e ai proprietari di aree oltre agli occasionali appassionati di caccia e raccolta funghi.

### **2.2 I sottoservizi esistenti**

I sottoservizi a rete, interferenti con l'intervento in progetto, sono censiti nello specifico elaborato di progetto e sono classificabili in:

- Linee aeree;
- Linee interrate.

In relazione alla natura dell'intervento che si prospetta, tali interferenze possono essere sotto classificate in due tipologie:

- linee interferenti per le quali è necessario lo spostamento;
- linee interferenti per le quali sono necessari accorgimenti di salvaguardia da tenere in fase esecutiva;

I sottoservizi aerei esistenti sono:

n°	SERVIZIO	TIPOLOGIA	GESTORE
1	Linea Elettrodotto MT in corrispondenza della progr 53,28	2	Enel distribuzione
2	Linea Telefonica con percorrenza dal progr. 319,34 a 351,19	1	Tim

I sotto servizi interrati esistenti sono:

n°	SERVIZIO	TIPOLOGIA	GESTORE
3	Linea di allacciamento acquedotto con percorrenza progr. 376,49	1	Publiacqua
4	Dorsale di approvvigionamento per acquedotto pubblico con percorrenza progr. 508,85	1	Publiacqua
5	Linea Telefonica per allacciamento fabbricato Poggio di Colle in prossimità del progr. 351,17	1	Tim

Dall'esame dei sottoservizi interferenti con il nuovo asse stradale si è riscontrata la necessità di:

- spostamento/interramento di un tratto di linea telefonica con percorrenza dal progressivo 319,34 al 351,17 in quanto interferente con la sede stradale;
- spostamento della linea di allacciamento al pubblico acquedotto dei fabbricati limitrofi oltre al posizionamento in nuovo alloggio dei contatori per acqua potabile;
- intercettazione della dorsale di approvvigionamento idrico potabile e sua collocazione sull'intero tratto stradale fino al deposito posto in Località Fornace.

### **3 IL PROGETTO**

#### **3.1 Descrizione del nuovo asse stradale**

Il progetto prevede la realizzazione di un nuovo asse stradale che costituirà un'alternativa all'esistente strada comunale delle Corti, nel tratto compreso tra l'intersezione con la comunale di Massa S.ni e l'abitato di Tregli. L'intervento in oggetto si compone di un asse principale che si snoda parallelamente alla sponda sinistra idrografica del torrente Rio di Colle per circa 320 m e si conclude con l'intersezione con l'attuale viabilità posta in riva destra del torrente Bacherozzolo, in prossimità dell'abitato di Tregli.



## **3.2 Tracciato e corpo stradale**

### **3.2.1 La sezione trasversale**

La sagoma stradale prescelta è definita come tipo "F" Urbano secondo le prescrizioni del D.M. 05/11/2001 e presenta le seguenti caratteristiche:

- velocità di progetto comprese tra 25 e 60 km/h;
- piattaforma stradale da 6.50 m;
- 2 corsie (una per senso di marcia) da 2.75 m;
- 2 banchine da 0.50 m;
- pendenza massima longitudinale pari al 10%;
- pendenza massima trasversale pari al 2,5%.

La sezione trasversale adottata risulta congrua rispetto ai volumi di traffico che la interesseranno sia nell'immediato che in un orizzonte futuro sufficientemente cautelativo.

Il limite di velocità dedotto dal Codice della Strada è, in generale, pari a 50 Km/h su tutto il tratto con un limite minimo di 30K m/h in corrispondenza dell'immissione della nuova viabilità con la quella esistente.

### **3.2.2 Elementi a margine della sede stradale**

Nei tratti in rilevato la piattaforma stradale è delimitata da arginello, di larghezza minima pari a 0,50 m, mentre nei tratti in scavo si prevede l'inserimento di canaletta alla francese.

La scelta delle barriere di sicurezza è ricaduta sulle classi H1-bordo laterale come prescritto dal D.M. del 21/06/2004 "Aggiornamento delle istruzioni tecniche per la progettazione delle barriere di sicurezza" per una strada urbana di tipo F con limitazione del traffico pesante .

### **3.2.3 Ulteriori caratteristiche peculiari**

In relazione alle caratteristiche specifiche del territorio attraversato, si è inoltre provveduto a:

- prevedere lungo tutto lo sviluppo della strada e su entrambi i lati, fossi di guardia per lo smaltimento delle acque meteoriche;



- garantire la continuità podereale prevedendo intersezioni con le varie strade esistenti all'interno delle aree necessarie alla realizzazione della nuova viabilità;
- garantire la "trasparenza" del rilevato lungo il torrente Rio di Poggio.

Inoltre in fase di formazione dei rilevati stradali e riempimenti dovrà essere usato materiale rispondente alla classificazione delle terre AASHO UNI 10006. Si tratta di terreni insensibili al gelo, di media o elevata permeabilità che non diano luogo a fenomeni di rigonfiamento o di ritiro.

La formazione dei rilevati sarà eseguita previo trattamento superficiale del piano di posa del rilevato previa eliminazione della coltre vegetale dal piano di campagna per un adeguato spessore.

In base alle indagini geologiche si è previsto uno spessore di bonifica del piano di posa del rilevato di 0.70 m di cui 0.10 m saranno riempiti con un strato anticapillare.

In corrispondenza di aree particolarmente instabili (classe di pericolosità geologica F4) come quella dalla progr. 252,58 a progr. 351,17 (intercettazione del soliflusso) si è previsto, diversamente dal resto del tracciato, uno spessore di bonifica del piano di posa del rilevato di 1.40 m di cui 0.10m saranno riempiti con un strato anticapillare.

### **3.2.4 Asse stradale in progetto**

L'asse stradale principale sviluppa complessivamente circa 508,85 ml.

Il nuovo tracciato prende origine in prossimità del tratto della comunale per Massa dei Sabbioni con innesto a T sul centro della curva esistente con buona visibilità sulle varie direzioni..

L'asse stradale di nuova progettazione, a partire dal suddetto innesto a T, si snoda verso ovest e dopo essersi sviluppato per 508,85 m si innesta nuovamente sulla comunale per Tregli - Le Corti in prossimità dell'abitato di Tregli.

### **3.2.5 Intersezione a T con la comunale per Massa S.ni**

L'immissione nel nuovo tratto della comunale di Tregli - Le Corti avviene per mezzo di un innesto a T sulla comunale per Massa S.ni. Tale innesto garantisce un'ampia visuale sia sul lato destro che sul lato sinistro. Tutte le manovre di immissione e di uscita avvengono nella massima sicurezza.

Lo schema di svincolo in questo caso prevede un'isola centrale, all'interno della quale sarà collocata l'illuminazione pubblica. Per quanto riguarda l'immissione dalla comunale per Massa S.ni, la sede stradale risulta adeguata per ricevere il traffico veicolare sia per chi si immette dal lato di Castelnuovo dei S.ni sia per chi proviene dal lato Massa S.ni.

Per quanto riguarda l'immissione dalla nuova comunale per Tregli - Le Corti nella comunale di Massa S.ni, lo spazio dedicato sarà suddiviso con la segnaletica orizzontale in due zone di stop; una per chi vorrà immettersi nella corsia con direzione Castelnuovo S.ni e l'altra per chi vorrà immettersi nella corsia con direzione Massa S.ni.

### **3.2.6 Verifica del dimensionamento della pavimentazione adottata**

La pavimentazione relativa alla viabilità principale di progetto è costituita da:

- strato di usura in conglomerato bituminoso drenante di spessore pari a 3 cm;
  - strato di collegamento in conglomerato bituminoso dello spessore di 4 cm ;
  - strato di base in misto bitumato dello spessore di 9 cm;
  - strato di sottofondazione in misto granulare non legato di spessore pari a 35 cm.

I documenti progettuali riportano le specifiche tecniche relative ai vari materiali costituenti la sovrastruttura dei quali si è tenuto conto nella verifica di dimensionamento.

Nel metodo razionale le tensioni e le deformazioni provocate dai carichi stradali sono determinate mediante modelli matematici basati sulla soluzione del multistrato elastico, isotropo ed omogeneo sovrapposto al semispazio di analoghe caratteristiche e sottoposto all'azione di uno o più carichi distribuiti uniformemente su aree circolari. L'analisi del degrado a cui sono soggette le pavimentazioni viene poi valutato con altri modelli che tengono conto della ripetitività dei carichi stradali e delle specifiche condizioni ambientali nei quali l'interazione ha luogo.

Il modello qui considerato discende dall'impostazione data nel 1945 da Burmister<sup>1</sup> relativa al doppio strato mediante la teoria dell'elasticità. Le ipotesi su cui si basa questo approccio sono le seguenti:

- si trascurano gli effetti gravitazionali ed inerziali e si ammette la perfetta aderenza degli strati;
  - si considerano gli strati infinitamente estesi sul piano orizzontale;
  - si trascurano le azioni a distanza, ovvero quelle indotte dagli altri assi e dal pneumatico appartenente allo stesso asse;
  - si considerano gli strati omogenei e isotropi con comportamento elastico-lineare.

La resistenza nel tempo di una sovrastruttura flessibile è legata principalmente al comportamento in opera dei materiali bituminosi in essa contenuti, i quali risultano sensibili alle condizioni di temperatura e di frequenza della sollecitazione per la loro natura viscoelastica e termoplastica. I diversi stati tenso-deformativi a cui la sovrastruttura va incontro nel corso della sua vita utile possono comunque essere valutati, con sufficiente approssimazione, attraverso la teoria dell'elasticità e successivamente verificati con i modelli di comportamento dei materiali per stimare la loro capacità di resistenza nei riguardi dei due più importanti fenomeni di ammaloramento delle sovrastrutture flessibili, la fessurazione per fatica.

Entrando nello specifico, la verifica condotta sulla pavimentazione scelta per il nuovo tratto stradale ha valutato l'attitudine di quest'ultima a resistere ai due fenomeni di ammaloramento sopra richiamati per le specifiche condizioni di clima e di traffico a cui essa risulterà sottoposta nel corso dell'esercizio.

A questo scopo sono stati considerati i seguenti dati:

- caratteristiche dei materiali della sovrastruttura desunte, in assenza di prove sperimentali su materiali di riferimento, dall'esperienza progettuale, dalla letteratura e dai modelli volumetrici;
  - caratteristiche del piano di sottofondo compatibili con le prescrizioni progettuali adottati all'interno delle Norme Tecniche del Capitolato Speciale d'Appalto dell'ANAS<sup>2</sup> e delle Norme Tecniche comunemente adottate nel settore stradale;

condizioni di interfaccia:

- piena aderenza tra gli strati legati a bitume (interfacce usura-collegamento e collegamento-base);
  - libero scorrimento per i casi rimanenti (interfacce base-fondazione e fondazione-sottofondo).

---

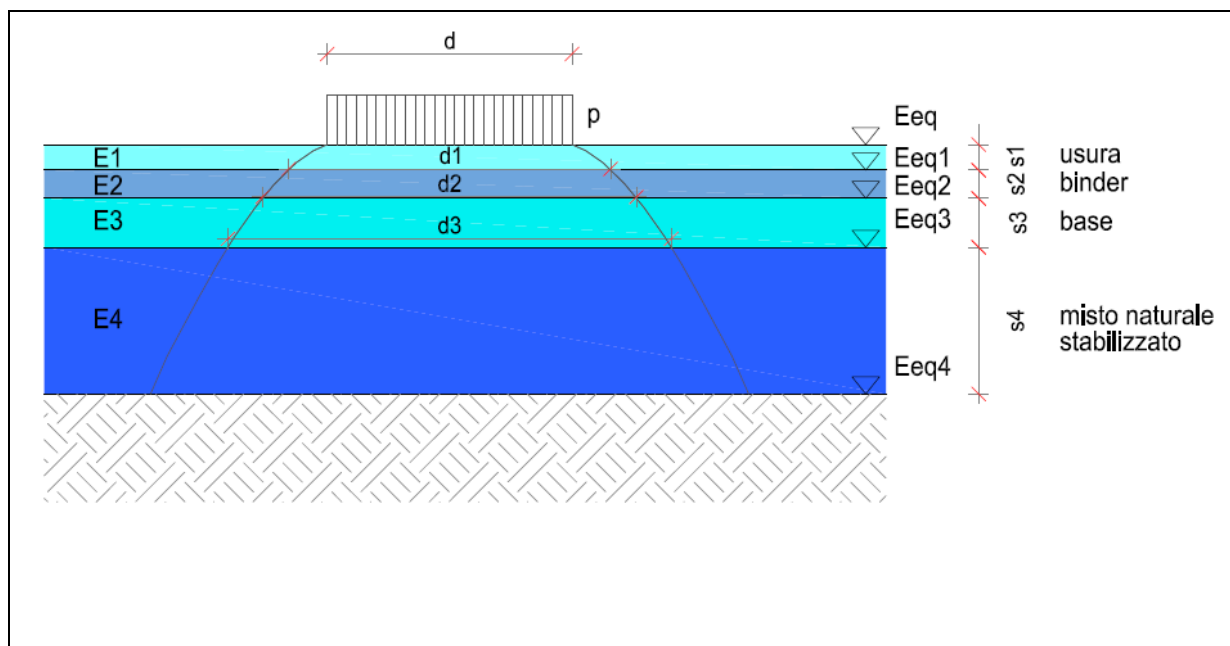
<sup>1</sup> Burmister, D.M., "The General Theory of Stresses and Displacement in Layered Systems", *Journal of Applied Physics*, vol.16, n.2 pp. 89-96, n.3 pp. 126-127, n.5 pp.296-302, 1945

<sup>2</sup> Capitolato Speciale d'Appalto Norme Tecniche (Ente Nazionale per le Strade ANAS edizione 2008).

Si fa riferimento alla teoria di Boussinesq del multistrato elastico ossia la pavimentazione è schematizzata come un insieme di strati sovrapposti di spessore costante, indefiniti in senso orizzontale e poggiati su un semispazio indefinito anche in profondità (sottofondo).

Ogni strato è ipotizzato omogeneo, isotropo, elastico o viscoelastico e quindi caratterizzato dal modulo di elasticità  $E$  e dal modulo di Poisson  $\nu$ . Inoltre si può immaginare che lungo il piano di separazione tra due generatrici vi sia completa solidarietà per cui non vi sia scorrimento relativo (espresso dal parametro di aderenza tra gli strati  $k$ ).

In pratica il metodo razionale per il progetto delle pavimentazioni stradali flessibili parte da un disegno della pavimentazione in cui sono individuati i vari strati e per ciascuno di essi i materiali (caratterizzati da  $E$ ,  $\nu$  e  $k$ ) e lo spessore.



Individuati questi parametri si passa ad eseguire l'analisi dello stato tensionale e deformativo dei singoli strati della pavimentazione e del sottofondo provocato dai carichi che si susseguono in superficie.

Dalla teoria di Boussinesq il cedimento massimo che si ottiene in corrispondenza dell'asse di carico è espresso dalla formula:

$$f_{\max} = p * d / E_{eq}$$

ove:

$p$  = carico uniformemente distribuito (nel caso in esame esso coincide con la pressione di gonfiaggio del pneumatico di un ordinario veicolo industriale ossia 8 kg/cmq);

$d$  = diametro dell'area d'impronta circolare di distribuzione del carico ossia 31,396 cm;

$E_{eq}$  = modulo di deformazione o modulo elastico

ponendo il cedimento limite uguale al cedimento massimo si ottiene:

$$E_{eq} = p * d / f_{\lim}$$

Il cedimento limite si ricava con la seguente espressione:

$$f_{\lim} = 0,17 - 0,026 \log N$$

con:

$N$  = numero di assi equivalenti all'asse tipo (considerati da 12 tonnellate) in un giorno e per corsia che si presume transiteranno sulla strada all'anno  $n$ , cioè al termine di vita utile.

Assumendo  $N = 500$  si ottiene:

$$f_{lim} = 0,080$$

da cui  $E_{eq} = 2.476,445$  kg/cm<sup>2</sup> che rappresenta il modulo elastico in sommità dello strato di usura.

Calcoliamo ora il modulo elastico alla base dello strato di usura  $E_{eq1}$  utilizzando la seguente formula:

$$E_{eq} = E_{eq1} / [1 - 2/\pi * (1-1/n^{3.5}) * \arctan (s_1/d^n)]$$

con  $s_1$  = spessore del primo strato

e  $n$  ricavato da:

$$n = (E_1 / E_{eq1})^{0.4}$$

Sviluppando i calcoli si ottiene il seguente valore:

$E_{eq1} = 2.145,981$  kg/cm<sup>2</sup> che rappresenta il modulo elastico alla base dello strato di usura che coincide con quello in sommità dello strato di collegamento.

Ripetendo il procedimento per tutti gli strati di pavimentazione indicati all'inizio del paragrafo si ottengono:

$E_{eq2} = 1.832,555$  kg/cm<sup>2</sup> modulo elastico alla base dello strato di collegamento che coincide con quello in sommità dello strato di base;

$E_{eq3} = 1.293,490$  kg/cm<sup>2</sup> modulo elastico alla base dello strato di base che coincide con quello in sommità del misto granulare;

$E_{eq4} = 623,433$  kg/cm<sup>2</sup> modulo elastico alla base del misto granulare che coincide con quello del piano di appoggio del pacchetto di pavimentazione.

Nella tabella sono riportati i valori utilizzati per il calcoli descritti sopra:

<b>Eq</b>	<b>2.476</b>	<b>Eq1</b>	<b>2.146</b>	<b>Eq2</b>	<b>1.833</b>	<b>Eq3</b>	<b>1.293</b>	
<b>Eq1</b>	<b>2.145,981</b>	<b>Eq2</b>	<b>1.832,56</b>	<b>Eq3</b>	<b>1.293,49</b>	<b>Eq4</b>	<b>623,433</b>	Kg/cm <sup>2</sup>
<b>E1</b>	17.500	<b>E1</b>	13.500	<b>E1</b>	12.000	<b>E1</b>	3.800	Kg/cm <sup>2</sup>
<b>s1</b>	3	<b>s1</b>	4	<b>s1</b>	9	<b>s1</b>	35	cm
<b>d</b>	30,9	<b>d</b>	35,7	<b>d</b>	41,8	<b>d</b>	59,2	cm
<b>n</b>	2,3	<b>n</b>	2,2	<b>n</b>	2,4	<b>n</b>	2,1	

(formula) Eqq=	2.476,000	(formula) Eqq=	2.146,000	(formula) Eqq=	1.833,001	(formula) Eqq=	1.293,000	
-------------------	-----------	-------------------	-----------	-------------------	-----------	-------------------	-----------	--

I valori relativi ad  $E_1, E_2, E_3, E_4$  ed  $E_5$  sono stati ricavati dalla letteratura.

### **3.2.6.1 Elementi altimetrici**

L'andamento altimetrico dell'asse principale prevede la successione di 15 livellette che si snodano a partire dalla progressiva 0.00 con le seguenti caratteristiche:

1. L=14.23 p= 4.78%;
2. L=14.22 p=1.55%;
3. L=24.83 p=1.57%;
4. L=24.83 p=4.19%;
5. L=36.54 p=5.12%;
6. L=68.97 p=7.90%;
7. L=68.96 p=5.28%;
8. L=49.29 p=7.57%;
9. L=49.30 p=7.97%;
10. L=25.33 p=8.29%;
11. L=36.57 p=0.25%;
12. L=36.57 p=-6.97%;
13. L=29.61 p=7.97%;
14. L=29.61 p=2.80%.

## **3.3 Opere d'arte**

### **3.3.1 Opere d'arte minori**

#### **3.3.1.1 Rilevato in terra rinforzata da progr. 206.62 a progr. 229.22**

Trattasi della realizzazione di un tratto di rilevato, esclusivamente sul lato costeggiante il Rio di Poggio, con l'ausilio di "terra rinforzata". La costruzione di detta opera d'arte è finalizzata a mantenere una distanza minima di ml 4 dal torrente Rio di Poggio, potendo eseguire il rilevato con un maggior angolo di posa.

Il rilevato presenta un'inclinazione della facciata di 60° rispetto all'orizzontale, un interasse verticale per il posizionamento delle geogriglie di rinforzo pari a 0.60m e lunghezza di infissione delle stesse pari a 3.00m.

L'intero tratto in terra rinforzata pari a 22,73 m ha un'altezza di 1.50m

## **3.4 Opere di minimizzazione ambientale**

### **3.4.1 Opere di mitigazione acustica**

In considerazione del modesto traffico veicolare che usufruirà della nuova viabilità non si ritiene necessario prevedere barriere di mitigazione acustica.

### **3.4.2 Inerbimenti e piantumazioni**

Le sistemazioni a verde saranno localizzate lungo tutto il tracciato, in corrispondenza dei rilevati stradali, delle fasce limitrofe e delle aree intercluse, non più riconducibili all'uso del suolo preesistente l'intervento.

Le sistemazioni in progetto avranno molteplici funzioni tra cui:

- creazione di nuovi habitat;

- ricucitura e riconnessione dell'ecomosaico territoriale;
- protezione del suolo e delle colture adiacenti in tracciato dall'inquinamento;
- azione antierosiva;

I rilevati dell'opera saranno oggetto d'inerbimento mediante idrosemina. Si è evitato l'impianto di specie arboree in modo da limitare l'ingombro delle chiome sulla carreggiata e prevenire rischi derivanti da schianti e ribaltamenti.

Le fasce limitrofe all'infrastruttura e le aree intercluse saranno oggetto di sistemazione mediante formazione di prato.

Si prevedono piantumazioni di essenze locali aventi lo scopo di mitigare l'effetto visivo della nuova strada dal fabbricato colonico posto in adiacenza alla nuova viabilità.



# COMUNE DI CAVRIGLIA

Provincia di Arezzo

## VARIANTE AL REGOLAMENTO URBANISTICO PER LA LOCALIZZAZIONE DELL'ADEGUAMENTO DELLA STRADA COMUNALE DELLE CORTI

<i>PROGETTISTA</i>	<i>TIMBRO E FIRMA:</i>
UFFICIO TECNICO COMUNALE	Ing. Lorenzo Corsi
<i>PROPRIETA':</i>	<i>FIRMA:</i>
COMUNE DI CAVRIGLIA	

<i>REV</i>	<i>DESCRIZIONE</i>	
0	EMISSIONE	<i>DATA</i> Aprile 2018
<i>OGGETTO:</i>		
RELAZIONE ILLUSTRATIVA		
	SCALA	A

INDICE:

PREMESSA

INTERVENTO PREVISTO

OGGETTO DELLA VARIANTE URBANISTICA

VINCOLI INTERCETTATI DAL TRACCIATO IN ADEGUAMENTO

PROCEDIMENTO DI VARIANTE

AMBITO E CONTENUTI DI VARIANTE

VERIFICHE DI COERENZA

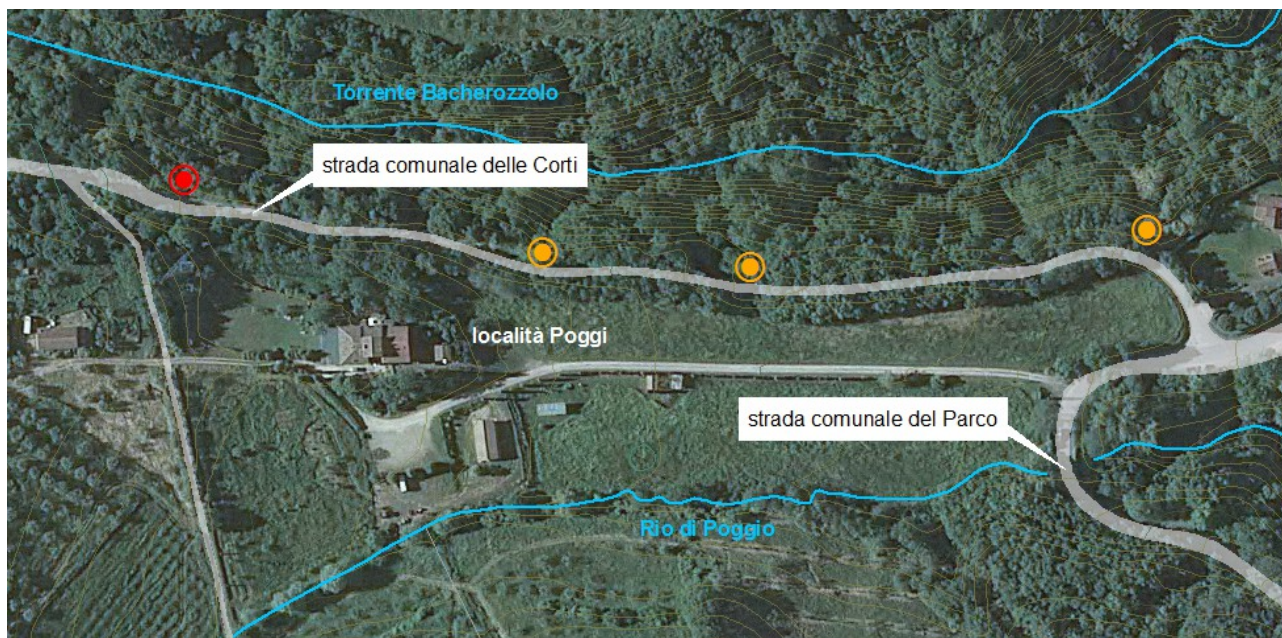
VINCOLO PREORDINATO ALL'ESPROPRIO




## PREMESSA

La strada comunale delle Corti risulta essere l'unica via di accesso all'abitato delle Corti oltre che ad alcuni complessi limitrofi<sup>1</sup>.

Da tempo parte del tracciato è interessata da una serie di movimenti franosi che, in varie occasioni, hanno costretto il Comune a traslarne porzioni verso monte al fine di garantirne la percorribilità.



Tipologia di frana :

 quiescente

 attiva

Durante la scorsa stagione invernale le condizioni della strada si sono ulteriormente aggravate a causa di un importante cedimento che si è manifestato a valle della località Poggi.



Il fronte di frana aperto (foto ottobre 2017)

A seguito di ciò, a partire dal mese di marzo 2017, il Comune ha promosso una campagna

<sup>1</sup> La strada confina con l'area ex mineraria tuttora oggetto di interventi di stabilizzazione e rimodellamento morfologico da parte di Enel Produzione

di indagini geologiche volta ad accertare le condizioni generali del versante così da poter progettare l'intervento di stabilizzazione. Le risultanze delle indagini hanno evidenziato che il movimento franoso in atto ha origini profonde e che lungo il tratto di strada che fronteggia il torrente Bacheruzzolo sono presenti una serie di frane quiescenti per uno sviluppo complessivo di circa 400 metri.

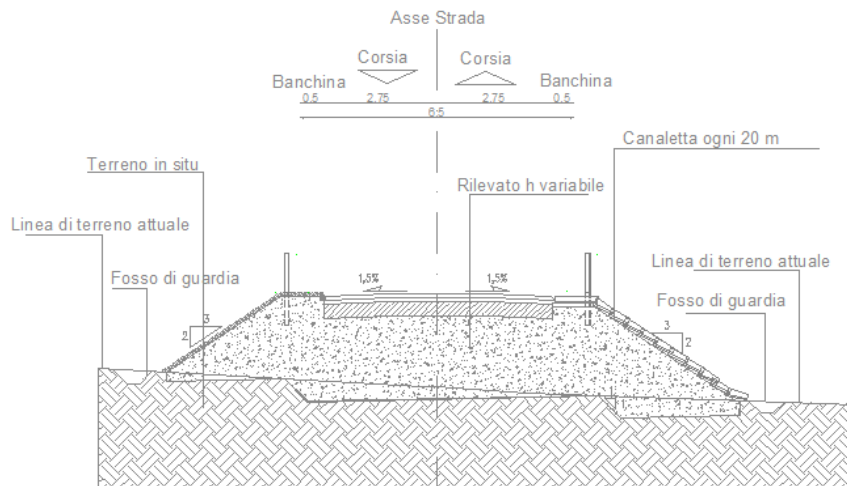
La realizzazione di un intervento di stabilizzazione del versante franoso per tutta la sua lunghezza costituisce un intervento di difficile realizzazione in quanto molto oneroso e rischioso nella sua messa in atto.



## INTERVENTO PREVISTO

Ai sensi dell'articolo 2 comma 2 del D.Lgs 285/1992 “Nuovo Codice della Strada” la strada Comunale delle Corti è classificata, sulla base dei carichi di traffico e delle velocità ammesse, come strada locale extraurbana di tipo F: attualmente il tracciato presenta una sezione di circa 6,00 metri senza banchine.

L'intervento di adeguamento prevede la realizzazione, a monte dell'area di frana, di un bypass di circa 530 metri che garantisca le necessarie condizioni di sicurezza per la circolazione veicolare: il nuovo tratto avrà sezione stradale di 6,50 metri<sup>2</sup> (2 carreggiate da 2,75 metri e due banchine da 0,50 metri).



Sezione tipo

Lo studio preliminare ha preso in esame due ipotesi di percorrenza alternative riportate nella foto aerea sottostante nei colori verde e giallo canarino.



- 2 “Interventi su strade esistenti vanno eseguiti adeguando alle presenti norme, **per quanto possibile**, le caratteristiche geometriche delle stesse, in modo da soddisfare nella maniera migliore le esigenze della circolazione. **La transizione tra tratti adeguati e tratti in cui l'adeguamento è stato ritenuto non possibile dovrà essere convenientemente risolta ad evitare l'introduzione di ulteriori situazioni di pericolosità**”.



La scelta tra le due alternative si è basata sull'analisi delle seguenti componenti:

- ambientale (consumo di suolo, movimenti terra, presenza di area boscata);
- paesaggistica (presenza di oliveti, presenza di vincoli paesaggistici quali area boscata e distanza da fiumi, visibilità da monte);
- storico testimoniale (presenza di edificato di matrice storica, presenza di tracciati storici);

A seguito dell'analisi condotta il tracciato in verde è risultato quello che determina i minori impatti<sup>3</sup> da un punto di vista ambientale (minor consumo di suolo, minori sbancamenti e minore fascia boscata interessata) e paesaggistico (il tracciato non interessa oliveti e si presenta meno visibile dalla viabilità del Parco).

Come detrattore resta il fatto che il tracciato prescelto si sovrappone per un tratto alla vecchia viabilità storica che da Massa dei Sabbioni portava alle Corti adeguandone la sezione e amplificando in parte (nonostante i carichi di traffico esigui cui sarà soggetto il nuovo tratto) l'effetto cesoia già esistente tra fabbricato principale e capanno.



L'incrocio esistente tra strade storiche e vista del tratto che attualmente collega a Massa dei Sabbioni

In questo tratto sarà comunque garantito il mantenimento della continuità di tracciato del percorso storico anche in vista di una sua riqualificazione come percorso ciclopedonale<sup>4</sup>.



Particolare dell'incrocio tra tracciati

<sup>3</sup> Per la valutazione dettagliata si rimanda alla relazione di progetto definitivo;

<sup>4</sup> La continuità sarà mantenuta affiancando, a monte del tratto in adeguamento e per una lunghezza di circa 20 metri, un tratto di strada bianca che serva da ricucitura tra i due spezzoni di tracciato storico che altrimenti resterebbero scollegati;



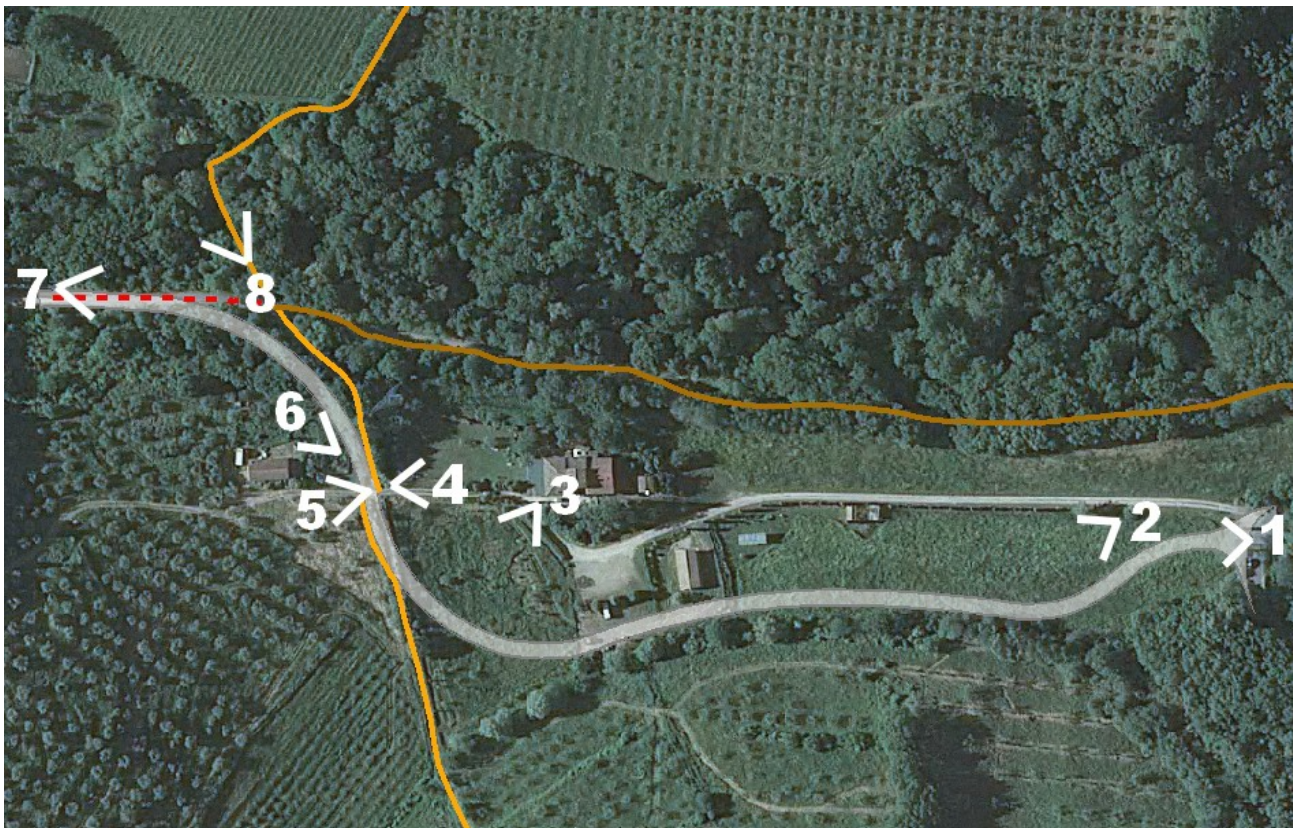
Un'attenzione particolare è riservata al rapporto visuale che si instaura tra la porzione in adeguamento e il fabbricato principale del complesso (che comunque si trovano sempre ad una distanza reciproca superiore ai 40 metri): il progetto definitivo prevede che le scarpate relative alla porzione in curva più prossima al fabbricato padronale oltre ad essere adeguatamente rinverdate siano piantumate con doppio filare di olivi con funzione di marcatore di confine e di schermatura; quando ritenute troppo alte inoltre la pendenza sarà spezzata prevedendo una sezione a doppio ciglione. Per la descrizione dettagliata dell'intervento si rimanda agli elaborati di progetto definitivo.

La realizzazione del bi-pass prevede, a corredo, la progettazione di alcuni interventi di ricucitura di tracciati e di riqualificazione di percorrenze abbandonate.

La foto aerea riportata alla pagina precedente sintetizza gli interventi previsti: il tratto di strada comunale a valle della frana - in marrone<sup>5</sup> - sarà mantenuto, probabilmente con sezione ridotta, fino all'area di frana al duplice fine di consentire in un primo tempo l'intervento di stabilizzazione e, in un tempo successivo, la connessione con il secondo tratto della viabilità storica che scende da Massa dei Sabbioni (in arancio tratto continuo) nella prospettiva di un riutilizzo della rete stradale minore della zona come percorrenza ciclopedonale.

Il progetto di intervento sulla viabilità esistente sarà affrontato nel dettaglio una volta che sarà terminato l'intervento di messa in sicurezza perché solo allora ci sarà certezza del fatto che le quote dei due tracciati (marrone e giallo) siano effettivamente raccordabili.

Di seguito si riportano una serie di scatti che, a partire dall'incrocio con la viabilità del Parco, ripercorrono il tracciato della porzione in adeguamento fino alla connessione con la strada comunale delle Corti. Nella foto aerea sottostante, in bianco, sono individuati i coni ottici e la numerazione progressiva dei fotogrammi.



<sup>5</sup> In rosso tratteggiato è riportato inoltre il tratto di viabilità comunale che sarà dismesso in quanto non raccordabile, per quota e sezione, con il nuovo tracciato;







## OGGETTO DELLA VARIANTE URBANISTICA

La variante al Regolamento Urbanistico è relativa alla localizzazione del tracciato di adeguamento della viabilità comunale de “Le Corti” in prossimità del complesso de “Il Poggio”.

La soluzione prevista dal progetto individua una bretella che si diparte a monte dell'attuale diramazione dalla strada comunale del Parco e costeggia per larga parte il Rio di Poggio collocandosi al piede della collina sottostante l'abitato di Massa dei Sabbioni e, dopo aver percorso il tratto in pianura va ad intercettare la viabilità comunale una cinquantina di metri circa più a monte del tratto in frana.

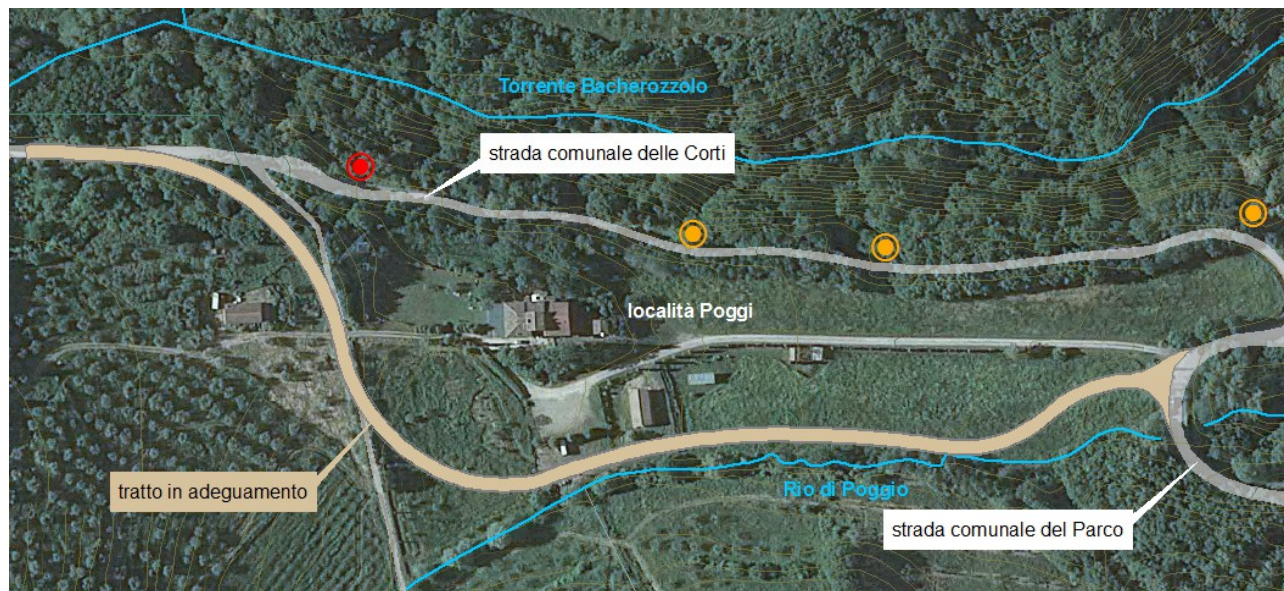
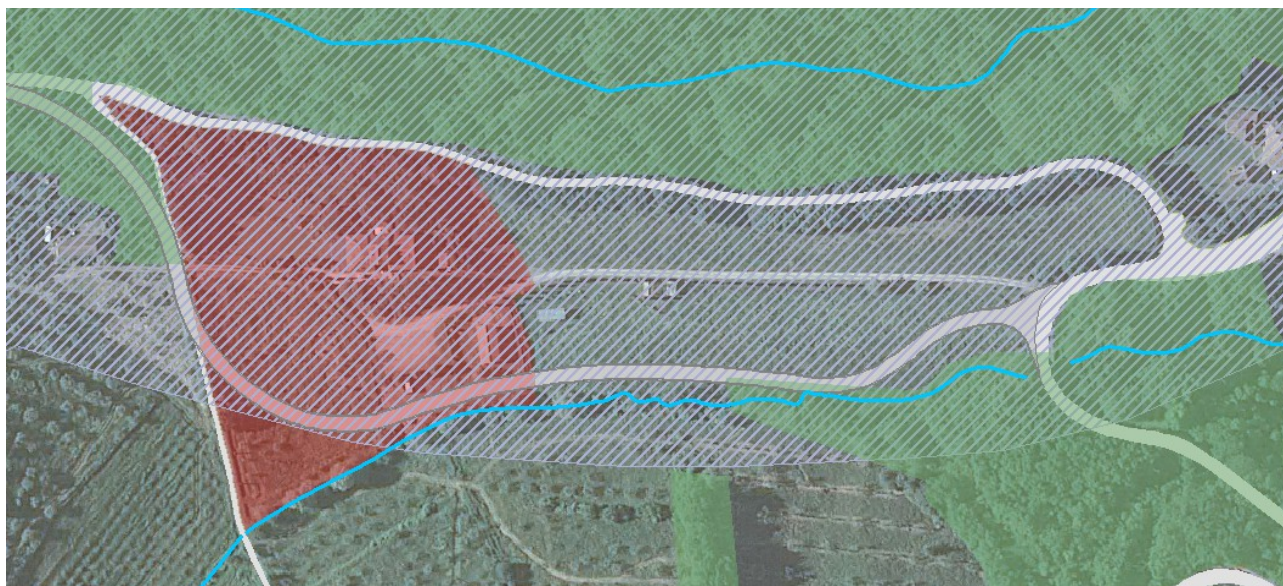


foto aerea con individuazione del tratto in adeguamento





La variante prevede l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio sulle porzioni di territorio funzionali alla realizzazione dell'infrastruttura e sarà approvata sulla base del combinato disposto del DPR 327/2001 e della L.R. 65/2014 secondo il procedimento meglio descritto allo specifico paragrafo: l'approvazione del progetto di opera pubblica costituisce variante agli strumenti urbanistici vigenti ed in particolare **variante al Regolamento Urbanistico per quanto riguarda la localizzazione dell'infrastruttura e aggiornamento del quadro conoscitivo di Piano Strutturale per quanto riguarda la variazione, nella porzione di interesse, della carta della pericolosità geologica.**

## VINCOLI INTERCETTATI DAL TRACCIATO IN ADEGUAMENTO

L'area su cui insiste l'infrastruttura è interessata da più tipologie di vincolo.



Tipologie di vincolo che interessano l'area di intervento:

-  1. vincolo paesaggistico: D.Lgs 42/2004 art. 142 lett. c) I fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua
-  2. vincolo paesaggistico: D.Lgs 42/2004 art. 142 lett. g) I territori coperti da foreste e boschi
-  3. vincolo di matrice storica: art. 9 N.T.A. Regolamento Urbanistico
-  4. vincolo Regio Decreto 523/19004 Testo Unico sulle opere idrauliche

Di seguito si descrivono nel dettaglio le tipologie di vincolo interessate:

1. Vincolo paesaggistico ex D.Lgs 42/2004 art. 142 lett. c) I fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua  
Pressoché tutta l'area è interessata dal vincolo dei 150 metri dalla sponda del torrente Bacherozzolo. Il Torrente, che dai Monti del Chianti scende verso il lago di Castelnuovo rappresenta indirettamente, dato il suo carattere erosivo, la causa per cui in più punti il tracciato stradale attuale è interessato da frane.

L'adeguamento della strada comunale delle Corti con la realizzazione del bi-pass a monte del tracciato attuale costituisce un miglioramento delle condizioni del vincolo in quanto allontana l'infrastruttura dall'alveo. Per la verifica di compatibilità con il vincolo si rimanda alla relazione paesaggistica allegata al progetto definitivo di piano.

2. Vincolo paesaggistico ex D.Lgs 42/2004 art. 142 lett. g) I territori coperti da foreste e boschi: parte del tracciato in adeguamento (circa 60 metri), subito prima della intersezione con il tratto esistente della strada comunale delle Corti, intercetta un'area boscata identificata da PIT come appartenente al nodo forestale primario dei Monti del Chianti con prevalenza di castagneti, cerrete e boschi di conifere. L'interferenza con il vincolo è originata dalla necessità di riconnettersi alla via comunale delle Corti sufficientemente a monte della zona in frana e dall'opportunità, ai fini della sicurezza della circolazione, di rispettare adeguati raggi di curvatura del tracciato.

Il bosco intercettato si compone principalmente di acero campestre e giovani querce di circa 40 cm di diametro. Presenta un sottobosco piuttosto fitto particolarmente favorevole agli ungulati.





L'area boscata nei pressi dell'immissione del tratto in adeguamento sulla viabilità esistente

L'infrastruttura comporta un taglio di circa 900 metri di bosco (data la scarsa densità del bosco si stima in circa 35-40 esemplari il numero di piante da abbattere) quantità non sufficiente a determinare l'applicazione dell'istituto del rimboschimento compensativo. La compatibilità con i vincoli paesaggistici è ampiamente affrontata all'interno della relazione paesaggistica di progetto definitivo approvato contestualmente all'adozione della presente variante a cui si rimanda per esigenze di sinteticità di trattazione.

3. Vincolo derivante dall'attuazione del Regio Decreto 25 luglio 1904, n. 523 - Testo unico sulle opere idrauliche. Il nulla osta relativo al vincolo si allega in calce alla presente relazione. Per gli approfondimenti in merito si rimanda alla relazioni idraulica ed idrologica allegate alla proposta di variante urbanistica.

4. Vincolo di matrice storica - Il tracciato intercetta la pertinenza di un edificato di matrice storica schedato di valore dal Piano Strutturale vigente (scheda 91 allegata in calce alla presente relazione).



foto dell'edificio durante gli interventi di restauro

Di seguito si riporta un estratto del foglio catastale (catasto leopoldino) relativo al Popolo di San Pietro a Massa. Analizzando la mappa si riconosce il complesso di Poggio di Colli

con il sistema edificio principale/annesso e con la relativa viabilità poderale di accesso. Si individua inoltre, a sinistra in direzione perpendicolare alla via di spina del complesso, la viabilità storica che collegava di Massa dei Sabbioni alle Corti, ancora oggi esistente come poderale, ma la cui percorrenza è stata da tempo sostituita nei fatti dall'attuale via comunale delle Corti. Quest'ultima, pur non essendo presente, sembra ricalcare in parte il tracciato che, dipartendosi dalla via del Parco, a sinistra, si riconnette al complesso subito a monte del fabbricato principale.



Catasto leopoldino – foglio relativo al Popolo di San Pietro a Massa

La foto aerea attuale del complesso mostra pressoché invariato il rapporto spaziale tra edificio principale e annesso agricolo (già interrotto dalla viabilità storica di collegamento tra Massa e Le Corti).



Foto aerea attuale

Anche il sistema della viabilità di accesso al complesso risulta ben conservato fatta eccezione per la deviazione realizzata nei pressi della casa padronale al fine di allontanare il traffico veicolare dal fabbricato (in tempi recenti utilizzato come ristorante). Passando all'analisi dei fabbricati si nota come i restauri effettuati negli ultimi anni del 1900 abbiano in parte compromesso la qualità architettonica del fabbricato principale



(realizzazione di cordolo sommitale in cemento armato e rifacimento delle gronde, posa in opera di infissi in alluminio, realizzazione di tettoie in aderenza).



Il fabbricato principale

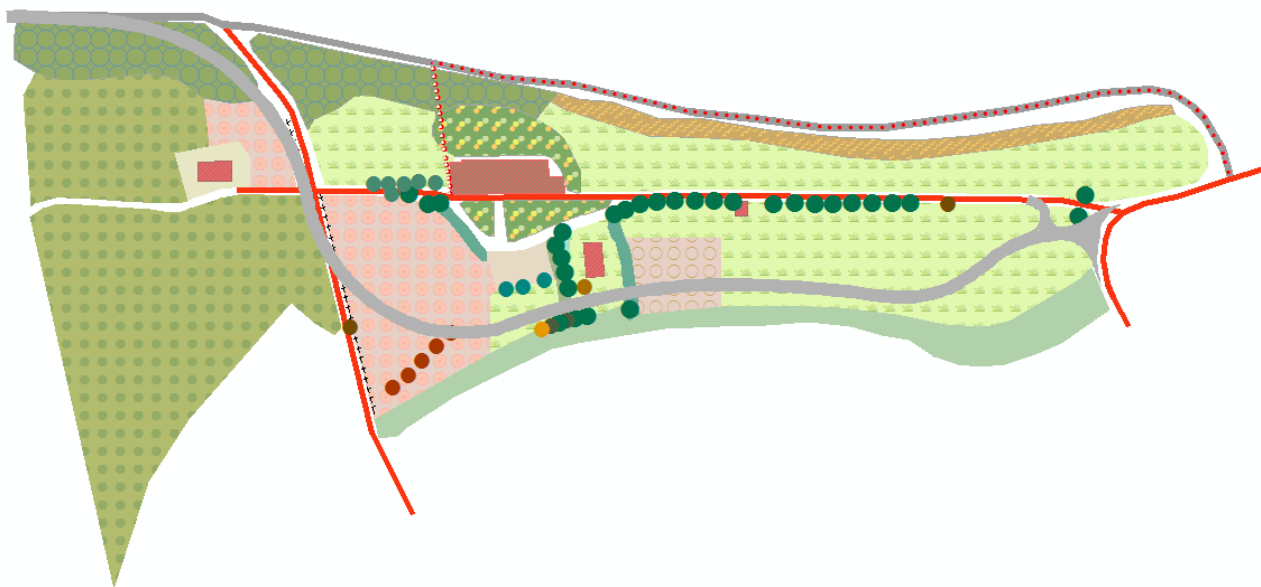
L'annesso agricolo è stato completamente ristrutturato con un intervento che ne ha completamente snaturato i caratteri tipologici originari. E' stato inoltre realizzato un secondo annesso nei pressi del fabbricato principale.



L'adeguamento della strada comunale intercetta, e per circa 80 metri si sovrappone, al tracciato di matrice storica che da Massa dei Sabbioni collegava all'abitato delle Corti. Il tracciato, rilevato dal Catasto Leopoldino e attualmente utilizzato come viabilità poderale e come percorso CAI, ha una larghezza di circa 2,20 metri. Nel tratto che lambisce l'oliveto il percorso è sorretto a valle da un muretto a secco dell'altezza di circa 80 cm che prosegue anche, questa volta sul lato di monte, dopo l'incrocio con la viabilità di spina del complesso per terminare circa 30 metri dopo l'incrocio.



Si riporta di seguito una lettura dettagliata dei caratteri di valore del complesso.



### LEGENDA

— strada comunale delle Corti

▒ tratto adeguato

#### semiologia antropica

■ casa padronale

■ annesso

■ resede

■ parcheggio

— tracciato storico

⋯ muro a secco

— tracciato storico modificato

⋯ tracciato storico scomparso

■ frutteto

■ oliveto

■ arboreto

■ canneto

■ prati

■ siepe di rovo

■ siepe di alloro

■ siepe di alloro, cipresso e viburno

■ scarpata piantumata con corbezzolo, olivo, alloro, mirto, oleandro, viburno, rosa canina, rosmarino

● cipresso

● cipresso di leyland

● cipresso dell'arizona

● leccio

● melo

● noce

● quercia

● quercia rossa

■ vegetazione riparia

■ bosco misto quercia acero campestre

Non sono presenti, né nell'area interessata dagli interventi né nelle vicinanze, edifici sottoposti a vincolo architettonico ai sensi del D.Lgs. 42/2004.

## PROCEDIMENTO DI VARIANTE

La variante al Regolamento Urbanistico è adottata contestualmente all'approvazione del progetto definitivo dell'infrastruttura sulla base del combinato disposto del D.P.R. 327/2001 (artt. 11<sup>6</sup> e 19<sup>7</sup>), e della L.R. 65/2014 (art. 34<sup>8</sup>).

L'approvazione della variante comporta l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio sulle aree interessate dalla realizzazione dell'infrastruttura.

## AMBITO E CONTENUTI DI VARIANTE

La variante riguarda un ambito rurale, in particolare interessa aree agricole classificate come sottozona E3<sup>9</sup> - zona agricola collinare di elevato valore ambientale. L'inserimento della previsione infrastrutturale all'esterno del territorio urbanizzato, ai sensi dell'art. 25 comma 1 della L.R. 65/2014, non è subordinato al previo parere della conferenza di copianificazione in quanto trattasi di (cita comma 2 lett. a e b): *a interventi di adeguamento delle infrastrutture lineari esistenti; b interventi attinenti alla sicurezza, al pronto soccorso sanitario, alla difesa idraulica e idrogeologica.*

La previsione risulta inoltre coerente con quanto previsto all'art. 4 commi 8 e 9 della L.R. 64/2015 che cita:

---

### 6 Art. 11 *La partecipazione degli interessati*

1. Al proprietario, del bene sul quale si intende apporre il vincolo preordinato all'esproprio, va inviato l'avviso dell'avvio del procedimento:

a) nel caso di adozione di una variante al piano regolatore per la realizzazione di una singola opera pubblica, almeno venti giorni prima della delibera del consiglio comunale;

... omissis ...

2. L'avviso di avvio del procedimento è comunicato personalmente agli interessati alle singole opere previste dal piano o dal progetto. Allorché il numero dei destinatari sia superiore a 50, la comunicazione è effettuata mediante pubblico avviso, da affiggere all'albo pretorio dei Comuni nel cui territorio ricadono gli immobili da assoggettare al vincolo, nonché su uno o più quotidiani a diffusione nazionale e locale e, ove istituito, sul sito informatico della Regione o Provincia autonoma nel cui territorio ricadono gli immobili da assoggettare al vincolo. L'avviso deve precisare dove e con quali modalità può essere consultato il piano o il progetto. Gli interessati possono formulare entro i successivi trenta giorni osservazioni che vengono valutate dall'autorità espropriante ai fini delle definitive determinazioni.

... omissis ...

5. Salvo quanto previsto dal comma 2, restano in vigore le disposizioni vigenti che regolano le modalità di partecipazione del proprietario dell'area e di altri interessati nelle fasi di adozione e di approvazione degli strumenti urbanistici.

### 7 Art.19 *L'approvazione del progetto*

... omissis ...

2. L'approvazione del progetto preliminare o definitivo da parte del consiglio comunale, costituisce adozione della variante allo strumento urbanistico.

... omissis ...

### 8 Art. 34 *Varianti mediante approvazione del progetto*

1. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 9 e dall'articolo 35, nei casi in cui la legge prevede che l'approvazione del progetto di un'opera pubblica o di pubblica utilità, costituisca variante allo strumento di pianificazione territoriale o urbanistica del comune, ove non comporti effetti sovracomunali, l'amministrazione competente pubblica il relativo avviso sul B.U.R.T. e rende accessibili gli atti in via telematica, dandone contestuale comunicazione alla Regione, alla provincia o alla città metropolitana. Gli interessati possono presentare osservazioni nei trenta giorni successivi alla pubblicazione. Sulle osservazioni si pronuncia l'amministrazione competente adeguando gli atti, ove necessario. Qualora non siano pervenute osservazioni, la variante diventa efficace a seguito della pubblicazione sul B.U.R.T. dell'avviso che ne dà atto.

### 9 Art. 23 - Sottozona E3 (dei colli del Chianti e della valle di Montegonzi)

1. In tali sottozone sono ammessi, sulla base dei criteri generali previsti all'Allegato V sezione IV di Regolamento Edilizio per le zone agricole i seguenti interventi edilizi:

... omissis ...

d) Impianti pubblici o di pubblico interesse

... omissis ...

**“8. Fermo restando quanto previsto ai commi 3 e 4, nuovi impegni di suolo a fini insediativi o infrastrutturali sono consentiti esclusivamente *qualora non sussistano alternative di riutilizzazione e riorganizzazione degli insediamenti e delle infrastrutture esistenti. Essi devono in ogni caso concorrere alla riqualificazione dei sistemi insediativi e degli assetti territoriali nel loro insieme, nonché alla prevenzione e al recupero del degrado ambientale e funzionale.***

**9. L'individuazione dei tracciati delle infrastrutture lineari *persegue la massima coerenza possibile con le invarianti strutturali di cui all'articolo 5<sup>10</sup>, come specificate dagli strumenti della pianificazione territoriale di cui all'articolo 10, comma 2.***”

La variante prevede inoltre l'ampliamento dell'areale del complesso di matrice storica di cui all'art. 9<sup>11</sup> delle N.T.A. di Regolamento Urbanistico al fine di ricomprendere l'effettivo ambito di pertinenza fotografato dal Catasto Leopoldino (1821-1822).

10 Art. 5 Le invarianti strutturali.

1. Per invarianti strutturali si intendono i caratteri specifici, i principi generativi e le regole che assicurano la tutela e la riproduzione delle componenti identitarie qualificative del patrimonio territoriale. Caratteri, principi e regole riguardano:

- a) gli aspetti morfotipologici e paesaggistici del patrimonio territoriale;
- b) le relazioni tra gli elementi costitutivi del patrimonio territoriale;
- c) le regole generative, di utilizzazione, di manutenzione e di trasformazione del patrimonio territoriale che ne assicurano la persistenza.

2. L'individuazione delle invarianti strutturali riguarda l'intero territorio, comprese le sue parti degradate. Salvo espressa disciplina dello strumento della pianificazione territoriale, l'individuazione delle invarianti strutturali non costituisce un vincolo di non modificabilità del bene ma il riferimento per definire le condizioni di trasformabilità.

3. Il riconoscimento delle invarianti strutturali e la loro disciplina richiedono:

- a) la rappresentazione dei caratteri che qualificano gli elementi e le relazioni costitutive di ciascuna invariante;
- b) l'individuazione dei principi generativi e delle regole che ne hanno consentito la riproduzione nel tempo;
- c) la valutazione dello stato di conservazione dell'invariante, la definizione delle azioni per mitigare o superare le criticità e per valorizzare le potenzialità d'uso e prestazionali.

11 art. 9 – Patrimonio extraurbano di matrice storica

1. Il patrimonio extraurbano di matrice storica è perimetrato all'interno degli elaborati grafici di Regolamento Urbanistico ed identificato con il codice di riferimento del complesso edilizio attribuito dalla relativa schedatura di Piano Strutturale.

2. All'interno dell'areale di pertinenza del complesso, individuato sulla base della sovrapposizione tra situazione rilevata al Catasto Leopoldino e situazione rilevata ad oggi (a sua volta ottenuta dall'interpolazione dei dati catastali, aerofotogrammetrici e cartografici), valgono le norme relative alla zona agricola in cui l'ambito è compreso, con i seguenti limiti:

a) sugli edifici antecedenti al 1939 (catasto all'impianto), in attesa dell'implementazione delle indagini conoscitive e dell'attribuzione del giusto grado di valore storico architettonico paesaggistico, sono consentiti, in via diretta, esclusivamente interventi di:

- manutenzione ordinaria;
- manutenzione straordinaria;
- restauro e risanamento conservativo.

... omissis ...

3. A seguito dell'attribuzione della relativa classe di valore, sugli edifici interni al perimetro di matrice storica sono ammessi, in via diretta, i seguenti tipi di intervento:

3.1. sugli edifici con grado di valore rilevante sono ammessi interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, restauro e risanamento conservativo e degli interventi di eliminazione delle barriere architettoniche che comportino variazione della sagoma dell'edificio;

... omissis ...

12. Gli interventi sul patrimonio extraurbano di matrice storica dovranno rispettare le prescrizioni ed i criteri indicati all'Allegato V di Regolamento Edilizio “*Criteri per la realizzazione degli interventi all'interno delle zone di Regolamento Urbanistico*” Sez. II.

... omissis ...



## VERIFICHE DI COERENZA

Per le verifiche di coerenza si rimanda alla relazione del Responsabile del Procedimento redatta ai sensi dell'art. 18 comma 3 della L.R. 65/2014 ed allegata agli atti di variante da adottare. La relazione esamina i seguenti aspetti:

*a) Profili di coerenza esterna con gli strumenti di pianificazione e gli eventuali piani o programmi di settore di altre amministrazioni*

*a.1 Analisi della coerenza esterna verticale*

*a.1.1 COERENZA CON IL PIT*

*a.1.1.1 caratteri idro-geo-morfologici dei bacini idrografici e dei sistemi morfogenetici*

*a.1.1.2 I caratteri ecosistemici del paesaggio*

*a.1.1.3. Il carattere policentrico e reticolare dei sistemi insediativi, urbani e infrastrutturali*

*a.1.1.4. I caratteri morfotipologici dei sistemi agro ambientali dei paesaggi rurali*

*a.1.1.5. Presenza e compatibilità con i vincoli paesaggistici*

*a.1.1.5.1 Vincolo paesaggistico ex D.Lgs 42/2004 art. 142 lett. c) I fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua:*

*a.1.1.5.2 Vincolo paesaggistico ex D.Lgs 42/2004 art. 142 lett. g) I territori coperti da foreste e boschi*

*a.1.2 COERENZA CON IL PAI*

*b) Profili di coerenza interna con gli atti comunali di governo del territorio sovraordinati*

*c) Rispetto delle disposizioni relative alla tutela e riproduzione del patrimonio territoriale*

*d) Rispetto dei criteri per l'individuazione del perimetro del territorio urbanizzato di)*

*e) Rispetto delle disposizioni relative al territorio rurale*

*f) Rispetto delle disposizioni relative ai contenuti degli atti di governo del territorio*

La relazione valuta infine la coerenza anche in merito alle disposizioni relative al patrimonio territoriale di cui alla L.R. 65/2014 ed in particolare all'Art. 4 "Tutela del territorio e condizioni per le trasformazioni. Individuazione del perimetro del territorio urbanizzato".

## VINCOLO PREORDINATO ALL'ESPROPRIO

L'intervento ricade catastalmente all'interno dei Fogli 27 e 22 del Comune di Cavriglia.

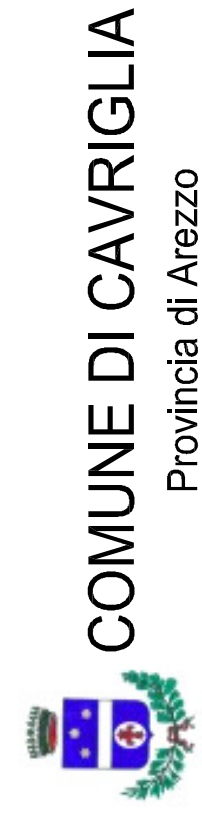


Le superfici di occupazione sono rappresentate all'interno della tavola 6 di progetto – planimetria piano di esproprio.

Di seguito si riporta l'elenco delle ditte soggetto ad esproprio con i riferimenti catastali e le superfici di occupazione.

DITTA CATASTALE PROPRIETARIA	FOGLIO	PARTICELLA	SUP: DA OCCUPARE
SCAGLIONI Francesco n. a Firenze il 11/03/1970  Totale MQ. 3710	27	76	2002
	27	880	1330
	27	c. Fabbr. 881	380
SCERVINO Luciano n. a Sesto F.no il 05/04/1960 in qualità di Trustee  Totale MQ. 3689	27	108	1323
	27	83	116
	22	55	535
	22	137	275
	22	37	1341
	22	36	30
	22	14	28
	22	25	41





COMUNE DI CAVRIGLIA  
Provincia di Arezzo

**PROGETTO DELLA NUOVA STRADA A PER  
L'ABITATO DI TREGLI - LE CORTI**

PROGETTISTA: **TRABO E FRIMA**

UFFICIO TECNICO COMUNALE  
**Ing. Lorenzo Corsi**

PROPRIETA': **FRIMA**

COMUNE DI CAVRIGLIA

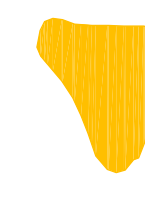
REV. 0	DESCRIZIONE o ERESIONE	DATA	REVISIONE
			2017
OGGETTO:	<b>PLANIMETRIA - PIANO QUOTATO</b> Stato Attuale		

ELABORATO	<b>01</b>
SCALA	1:500

UFFICIO TECNICO del Comune di Cavriglia

Via Pinello di Firenze n. 9 - 52022 Cavriglia (AR) - Tel. 0574-968271

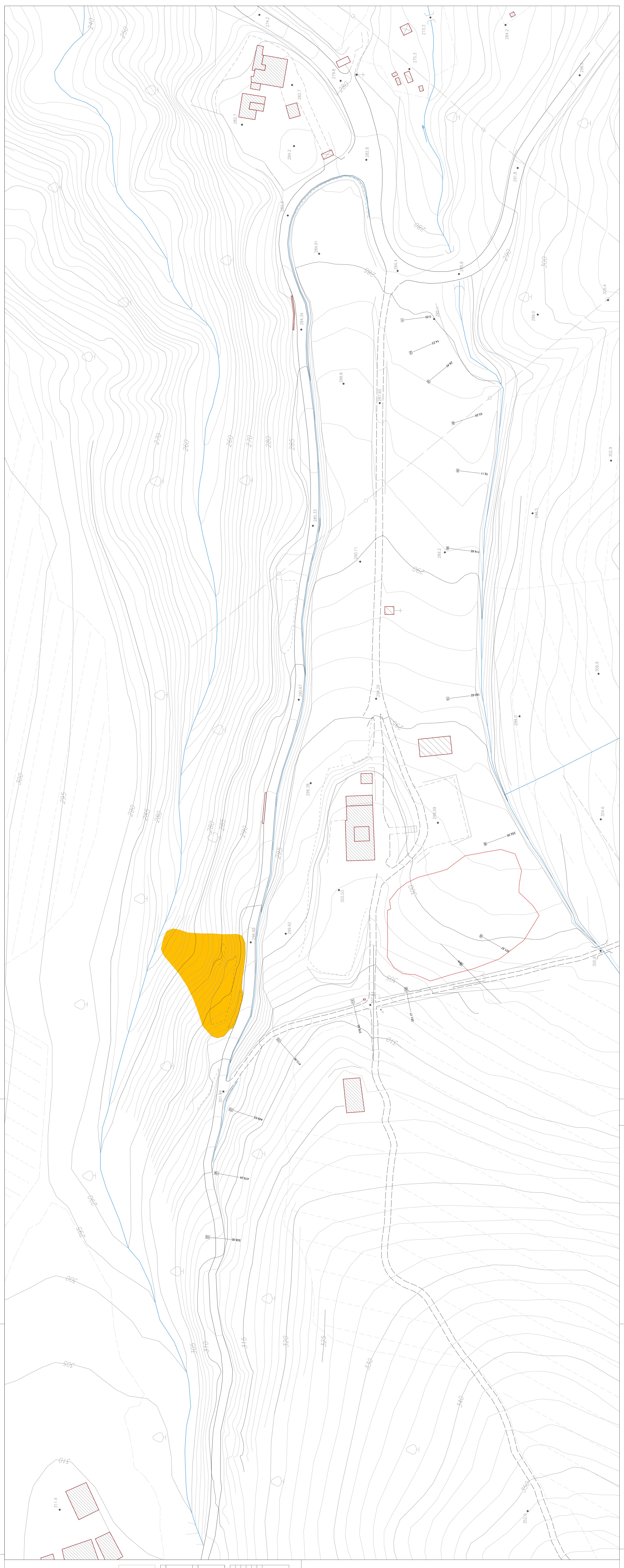
**LEGENDA**



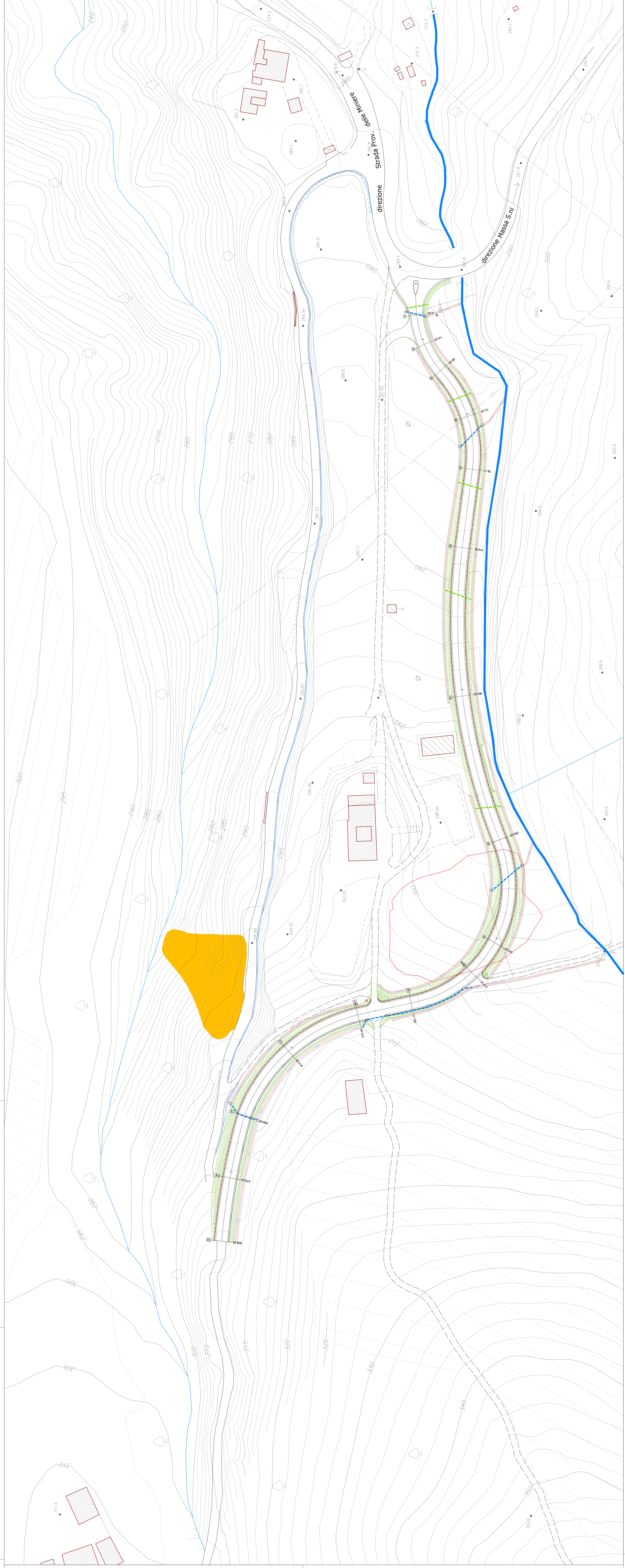
area in frana

ciglio scarpata

area soflifusso







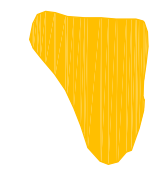
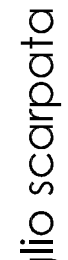



**PROGETTO DELLA NUOVA STRADA A PER  
L'ABITATO DI TREGLI - LE CORTI**

PROGETTISTA	TEMPO E FORMA
UFFICIO TECNICO COMUNALE	Ing. Lorenzo Corsi
PROPRIETA'	FORMA
COMUNE DI CAVIGLIA	

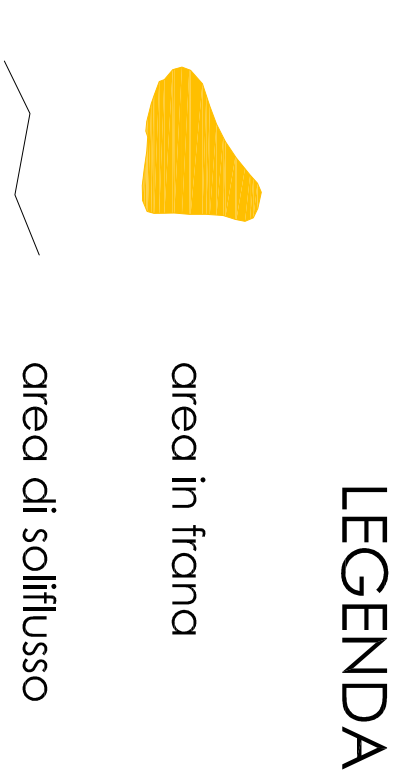
REV. / DESCRIZIONE / DATA	REVISIONE / DATA
0 / EMISSIONE	1 / novembre 2017
OGGETTO:	
PLANIMETRIA - PIANO QUOTATO	
Sito PREVIATO	
SCALA	1:500
02	

UFFICIO TECNICO del Comune di Caviglia Via Piazza di Palazzo P. 0002 Caviglia (AR) Tel. 0585-88877

**LEGENDA**

-  area in frana
-  ciglio scarpata
-  area soffiutto
-  tubo conugato <math>\leq 500</math> per trasparenza rilevato
-  attraversamento contubo conugato <math>\leq 500</math> per smaltimento





**LEGENDA TRACCIAMENTO**

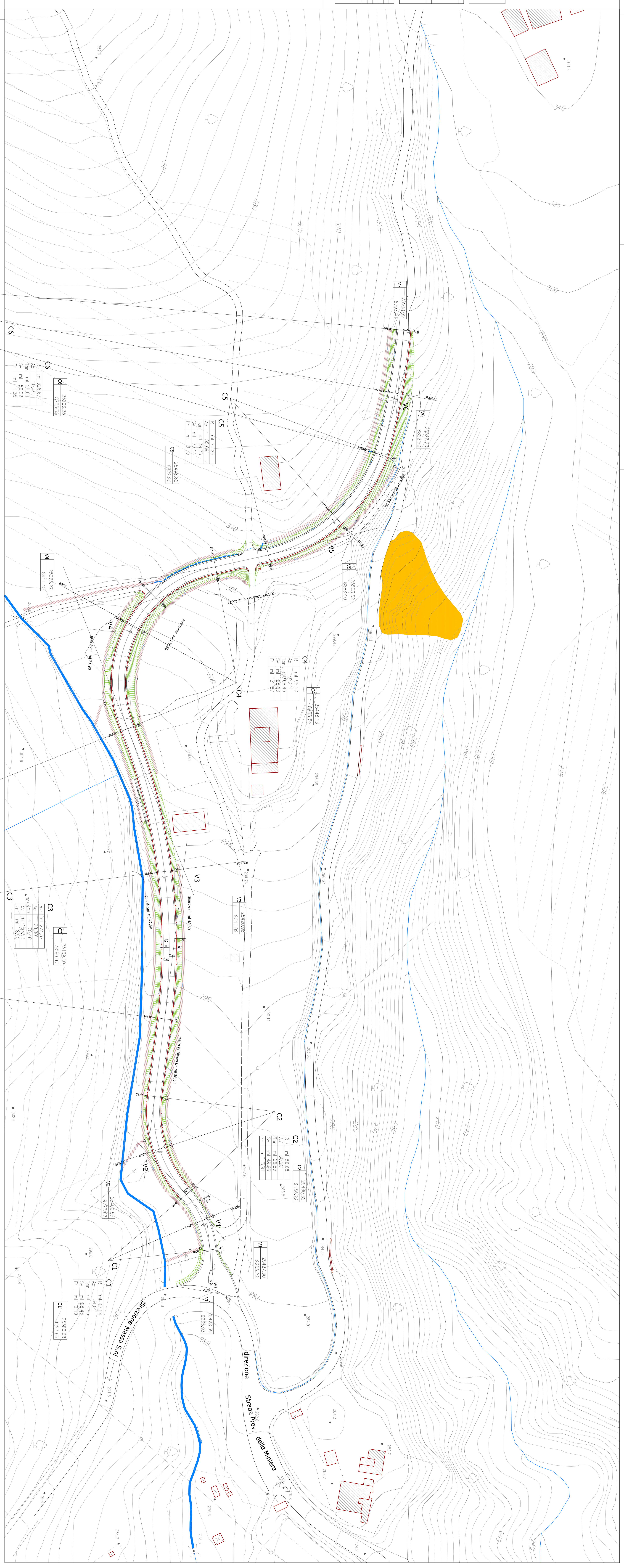
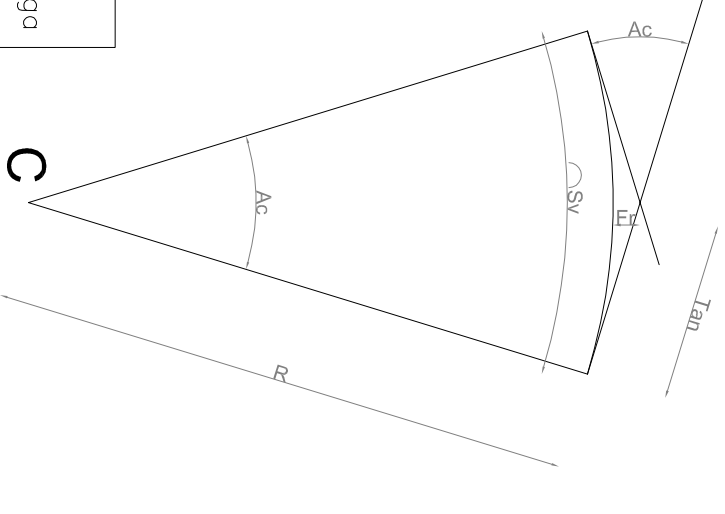
VERTICI

Vn	coord. X(Yn)
Vn	coord. Y(Yn)

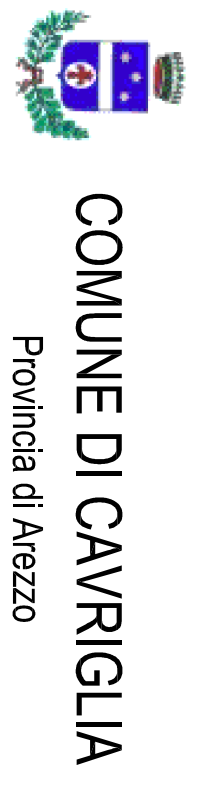
CENTRI

R	Raggio della curva circolare
Ac	Angolo al centro
Tn	Tangente
Sv	Sviluppo
Ft	Freccia

NOTA: Le coordinate di tracciamento sono espresse nel sistema di riferimento Gauss Boaga







PROGETTO DELLA NUOVA STRADA PER L'ABITATO DI TREGOLI - LECORTI

UFFICIO TECNICO COMUNALE Ing. Lorenzo CURSI

COMUNE DI CAVRIGLIA

Table with project details: REV, DESCRIZIONE, DATA, EMANSAIONE, COSETO, PROFILO, Stato Attuale e Previsto, SCALA 1:200, and UFFICIO TECNICO del Comune di Cavriglia.

- LEGENDA: terreno stato attuale, strada di progetto, livello idrometrico TR200 di progetto

11 n. sezione relativa al livello idrometrico TR200 di progetto

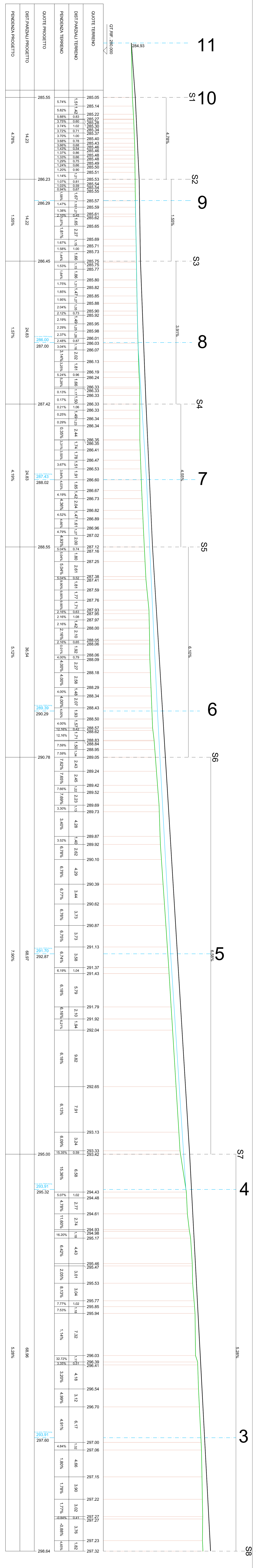


Table with 4 columns: QUOTE TERRENO, DIST. PARAGG. TERRENO, PENDENZA TERRENO, QUOTE PROGETTO, DIST. PARAGG. PROGETTO, PENDENZA PROGETTO. It provides detailed data for each stationing point along the profile.



# COMUNE DI CAVRIGLIA

Provincia di Arezzo

## PROGETTO DELLA NUOVA STRADA PER L'ABITATO DI TREGLI - LE CORTI

PROGETTISTA	TIMBRO E FIRMA:
Ufficio Tecnico Comunale	Ing. Lorenzo CURSI
PROPRIETA':	FIRMA:
COMUNE DI CAVRIGLIA	

REV	DESCRIZIONE	DATA
0	EMISSIONE	novembre 2017
OGGETTO: <b>SEZIONI</b> Stato Attuale - Previsto		ELABORATO <b>05</b>
		SCALA 1:100

SEZIONE N.	1
DIST.PROG.	mq 0.00
SUP. STERRO	mq 0.70
SUP. RIPORTO	mq 3.71

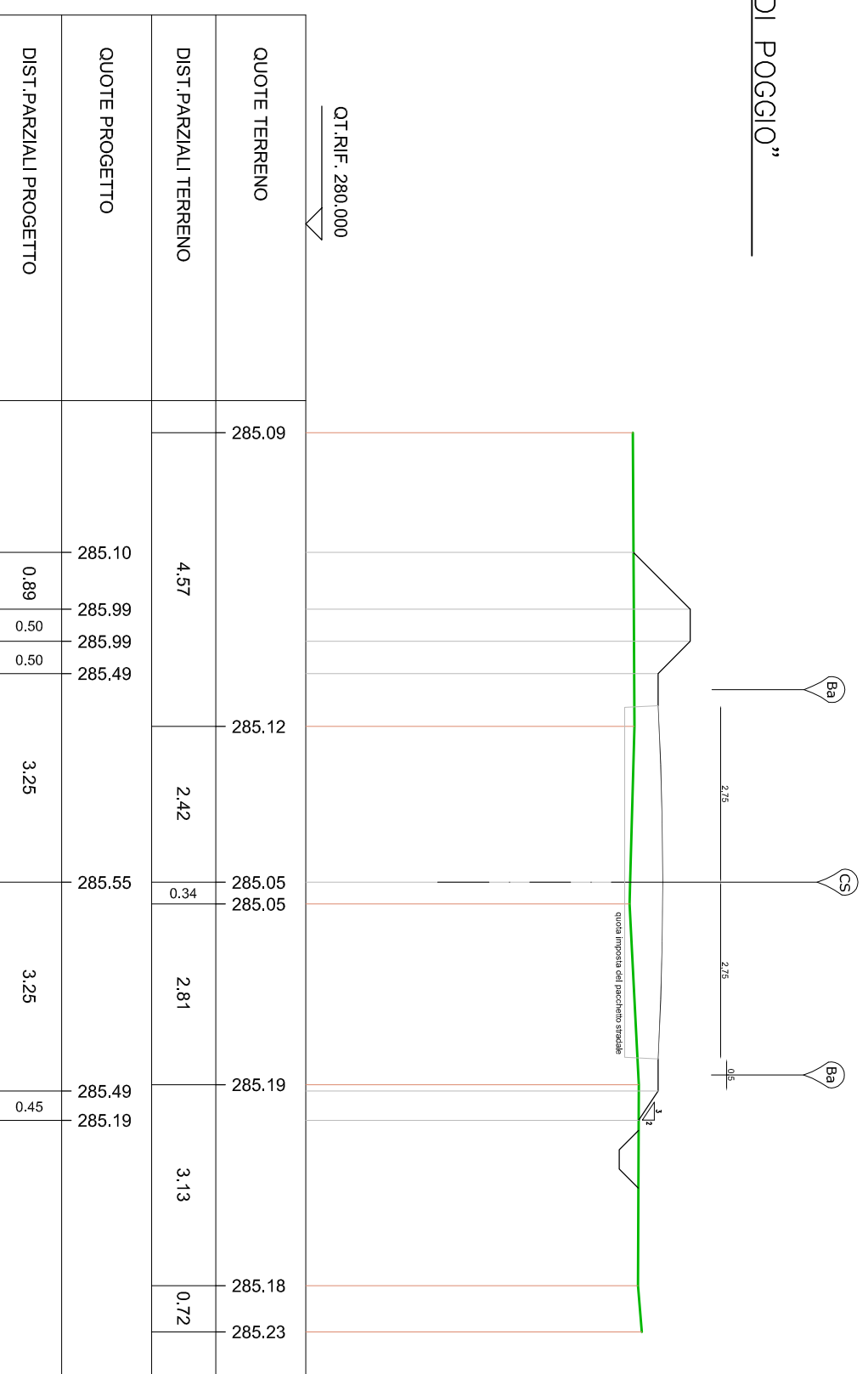
DIST.PARZ. ml - 16,10

QUOTA TERR. 285.05

QUOTA PROG. 285.55

QUOTA IMPOSTA PACCH. STRAD. 284.97

Lato torrente "RIO DI POGGIO"



SEZIONE N. 1 - Dist. Prog. 0.00

SEZIONE N.	2
DIST. PROG.	ml 14,23
SUP. STERRO	mq 0,00
SUP. RIPORTO	mq 4,93

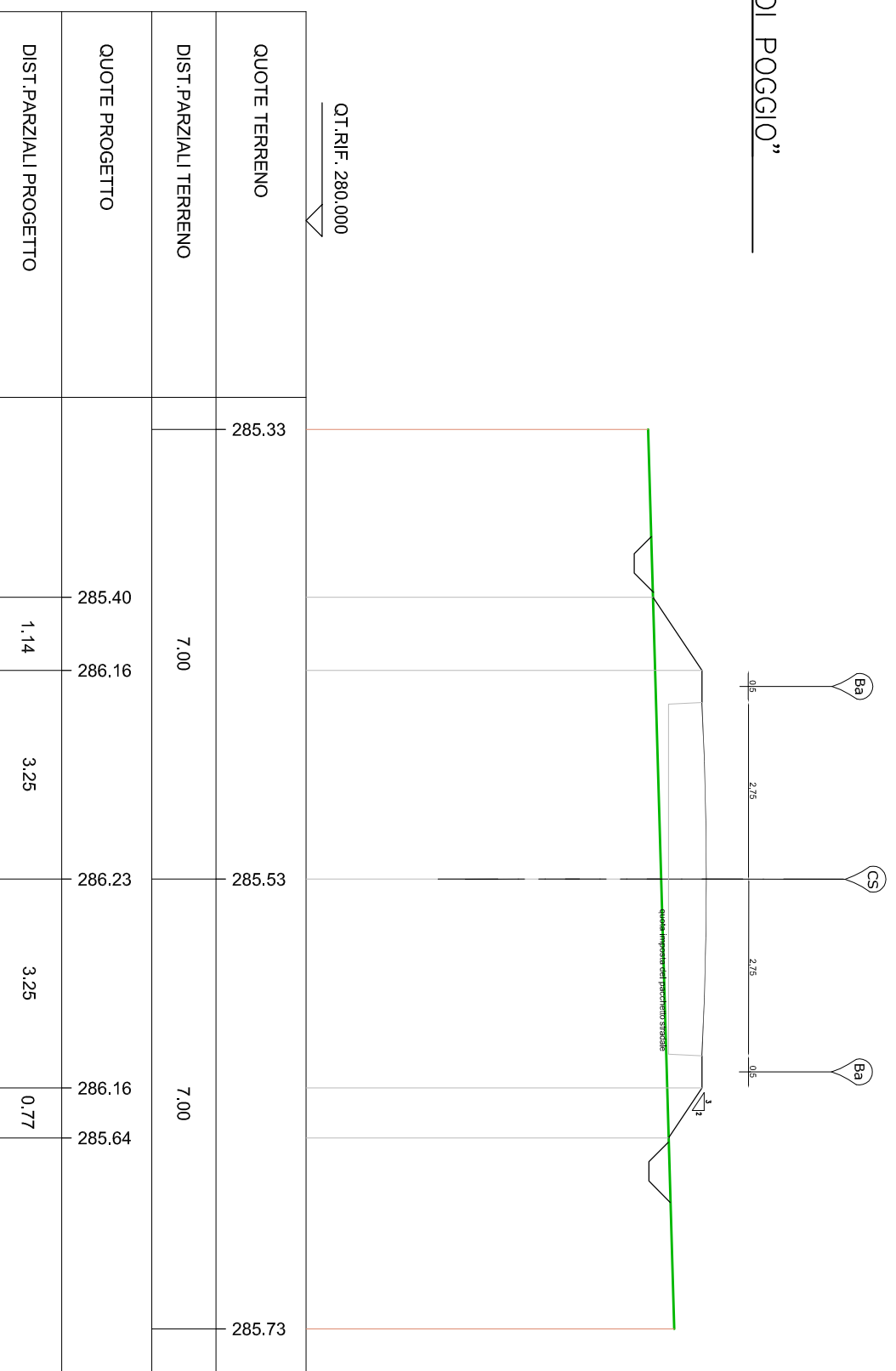
DIST. PARZ. ml 14,23

QUOTA TERR. 285,53

QUOTA PROG. 286,23

QUOTA IMPOSTA PACCH. STRAD. 285,64

Lato torrente "RIO DI POGGIO"



SEZIONE N. 2 - Dist. Prog. 14.23

SEZIONE N.	3
DIST. PROG.	ml 28,45
SUP. STERRO	mq 0,00
SUP. RIPORTO	mq 4,50

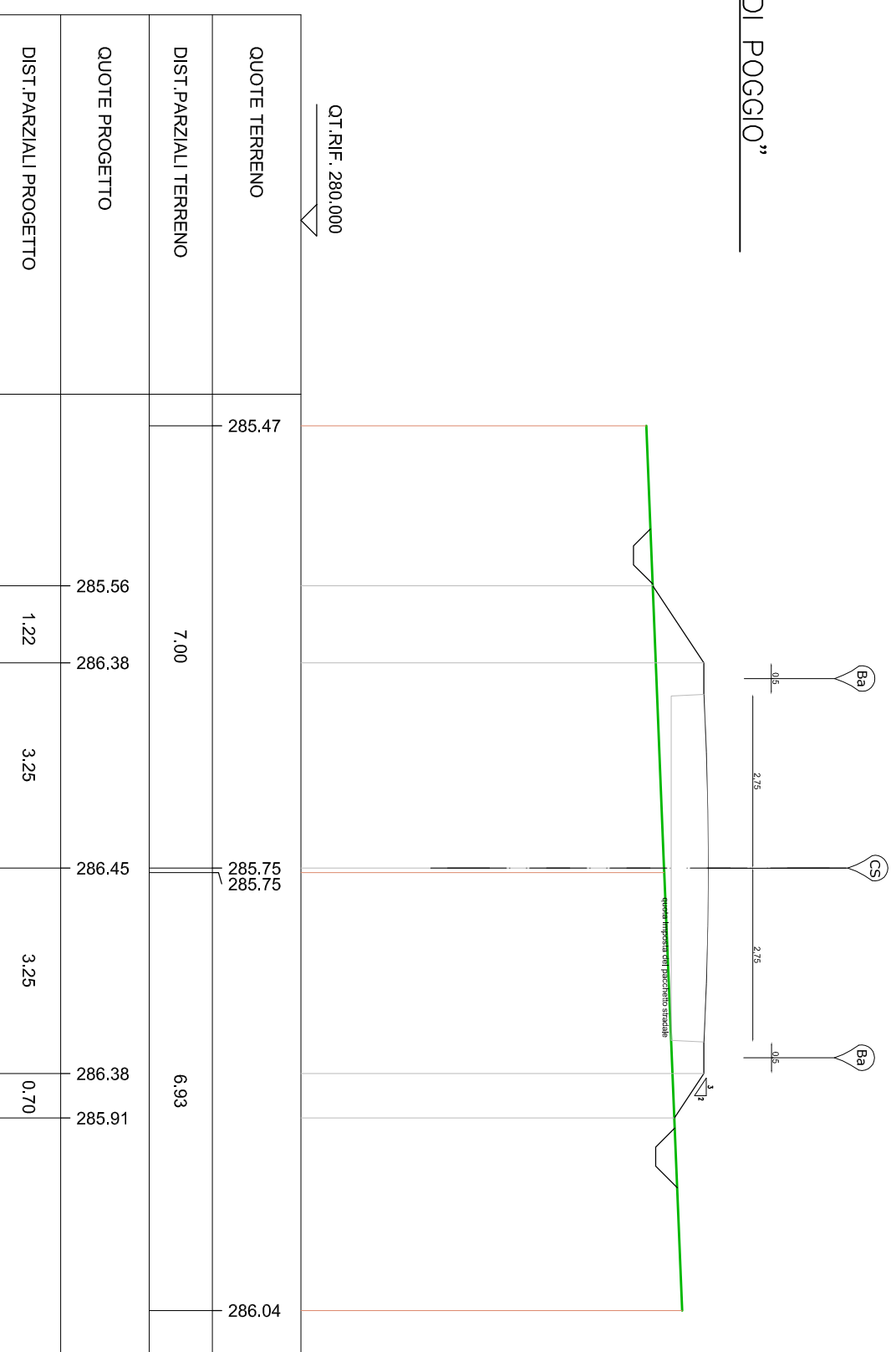
DIST. PARZ. ml 14,22

QUOTA TERR. 285,75

QUOTA PROG. 286,45

QUOTA IMPOSTA PACCH. STRAD. 285,86

Lato torrente "RIO DI POGGIO"



SEZIONE N. 3 - Dist. Prog. 28,45



SEZIONE N.	4
DIST. PROG.	ml 53,28
SUP. STERRO	mq 0,00
SUP. RIPORTO	mq 9,32

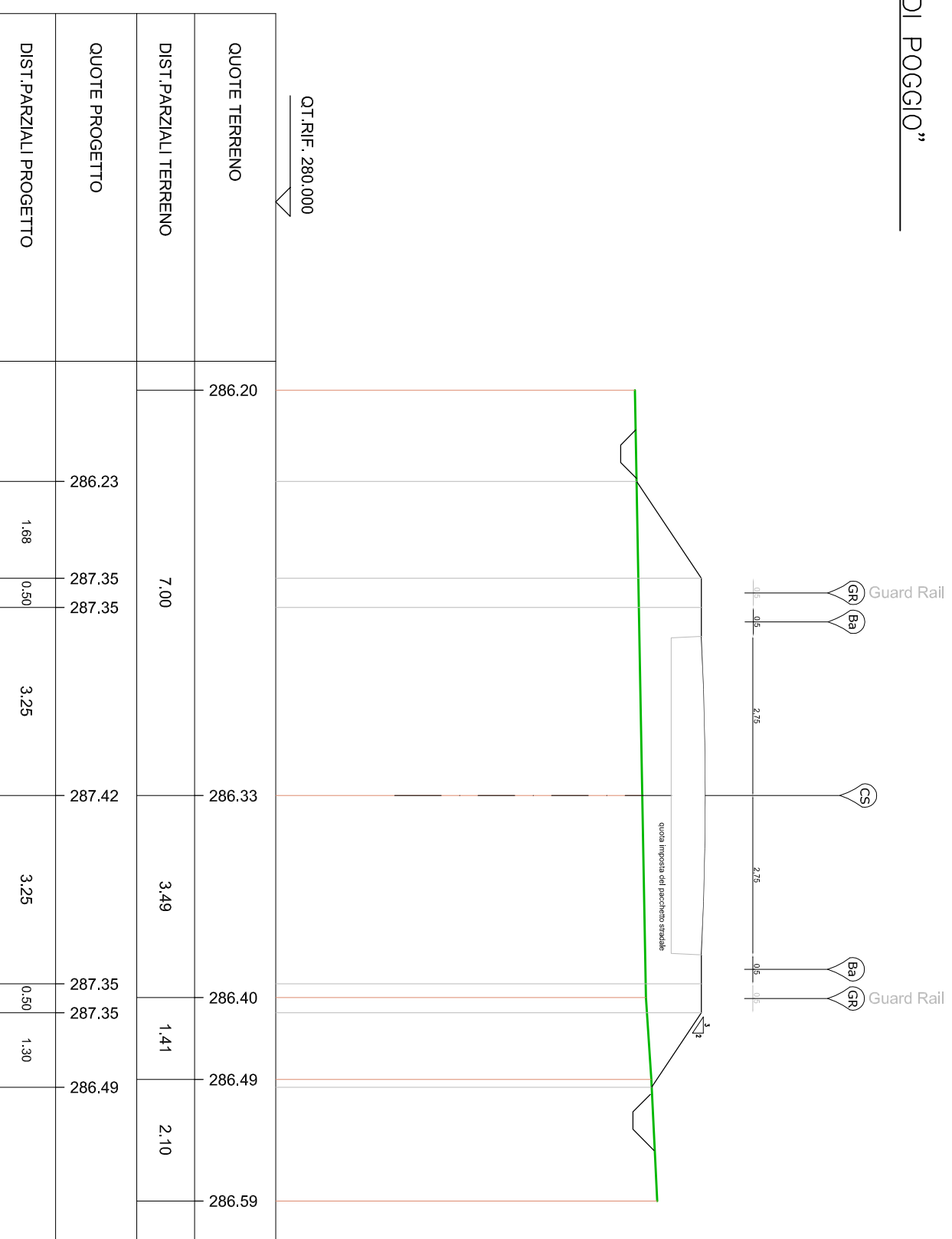
DIST. PARZ. ml 24,83

QUOTA TERR. 286,33

QUOTA PROG. 287,42

QUOTA IMPOSTA PACCH. STRAD. 286,83

Lato torrente "RIO DI POGGIO"



SEZIONE N. 4 - Dist. Prog. 53.28

SEZIONE N.	5
DIST. PROG.	ml 78,11
SUP. STERRO	mq 0,00
SUP. RIPORTO	mq 11,09

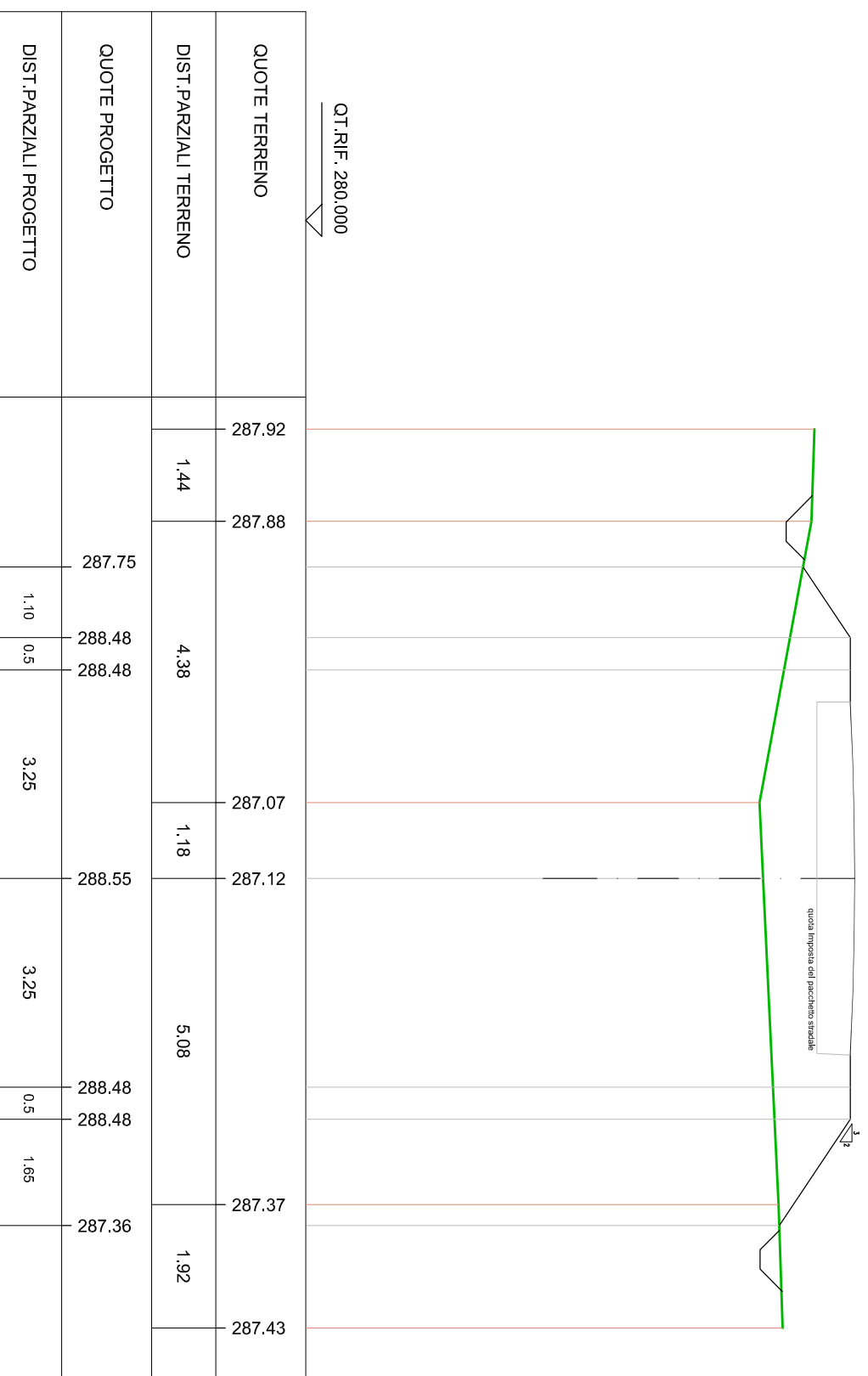
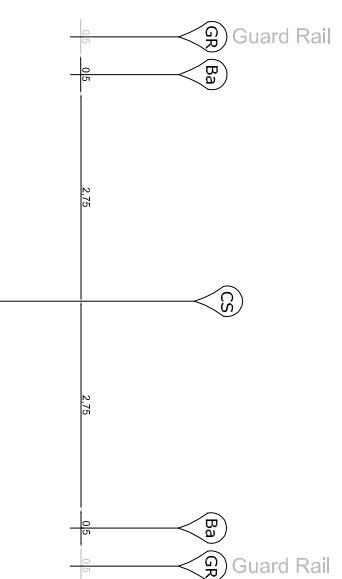
DIST. PARZ. ml 24,83

QUOTA TERR. 287,12

QUOTA PROG. 288,55

QUOTA IMPOSTA PACCH. STRAD. 287,96

Lato torrente "RIO DI POGGIO"



SEZIONE N. 5 - Dist. Prog. 78,11

SEZIONE N.	6
DIST. PROG.	ml 114,65
SUP. STERRO	mq 0,00
SUP. RIPORTO	mq 16,75

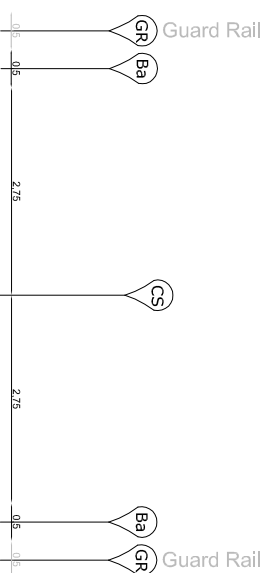
DIST. PARZ. ml 36,54

QUOTA TERR. 289,05

QUOTA PROG. 290,78

QUOTA IMPOSTA PACCH. STRAD. 290,19

Lato torrente "RIO DI POGGIO"



QT. RIF. 280,000

QUOTE TERRENO	289,26																		
DIST. PARZIALI TERRENO		7,00				3,61		0,71	1,30		1,38								
QUOTE PROGETTO	289,23		290,71	290,71		290,78		290,71	290,71		288,96								
DIST. PARZIALI PROGETTO		2,23	0,5		3,25		0,5		2,62										

# SEZIONE N. 6 - Dist. Prog. 114,65

SEZIONE N.	7
DIST. PROG.	ml 183,62
SUP. STERRO	m <sup>2</sup> 0,00
SUP. RIPORTO	m <sup>2</sup> 14,77

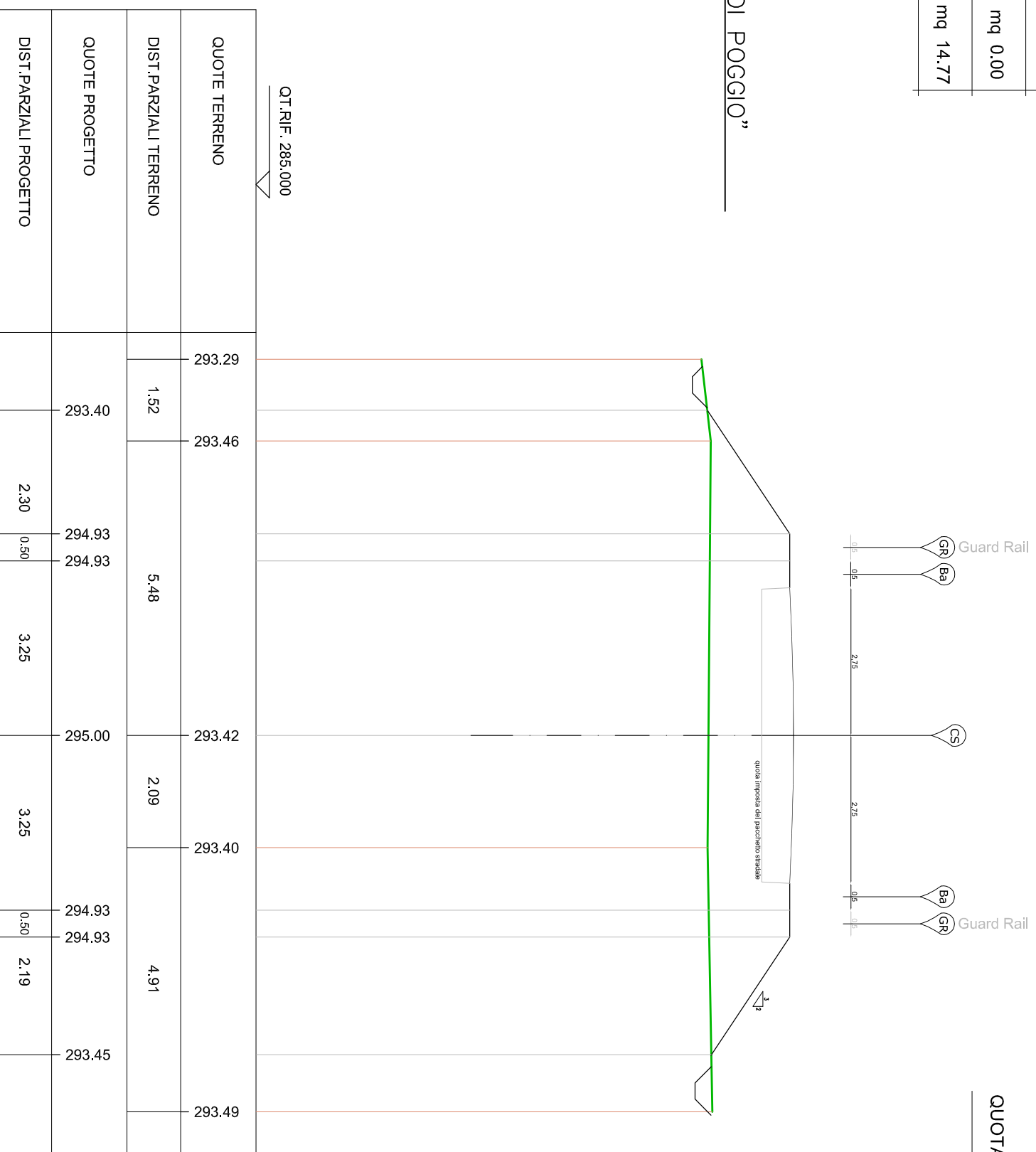
DIST. PARZ. ml 68,97

QUOTA TERR. 293,42

QUOTA PROG. 295,00

QUOTA IMPOSTA PACCH. STRAD. 294,41

Lato torrente "RIO DI POGGIO"



SEZIONE N. 7 - Dist. Prog. 183,62

DIST.PARZ. ml 68,96

SEZIONE N.	8	
DIST.PROG.	ml 252,58	Risanamento Soliflusso
SUP. STERRO	mq 0,00	mq 14,95
SUP. RIPORTO	mq 11,97	

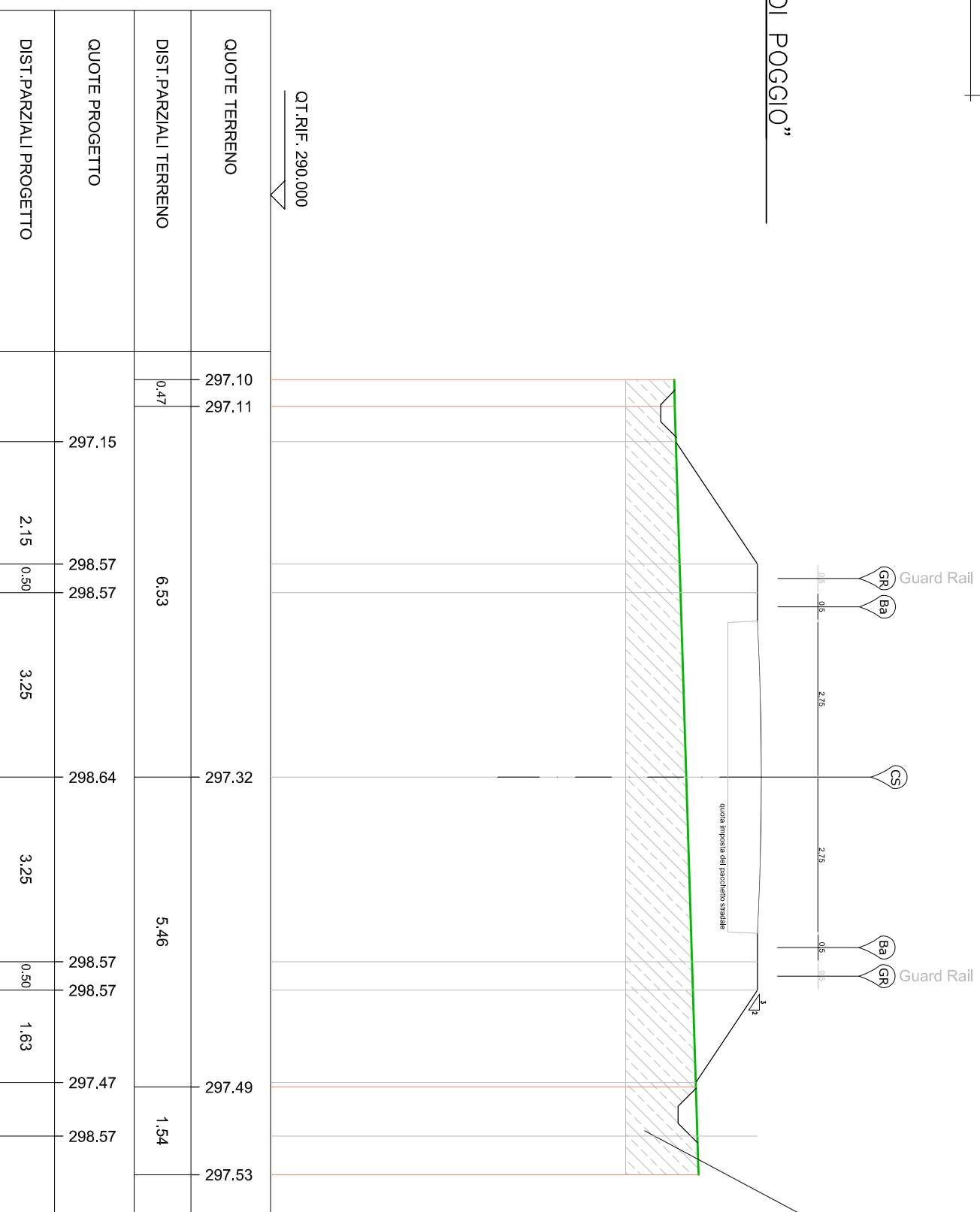
QUOTA TERR. 297,32

QUOTA PROG. 298,64

QUOTA IMPOSTA PACCH. STRAD. 298,05

Risanamento Soliflusso

Lato torrente "RIO DI POGGIO"



Q.T.RIF. 290,000

QUOTE TERRENO	297.10 297.11									
DIST.PARZIALI TERRENO	0.47	6.53	5.46	1.54						
QUOTE PROGETTO	297.15	298.57 298.57	298.64	298.57 298.57	297.47	298.57				
DIST.PARZIALI PROGETTO	2.15	0.50	3.25	3.25	0.50	1.63				

SEZIONE N. 8 - Dist. Prog. 252.58

DIST.PARZ. ml 49,29

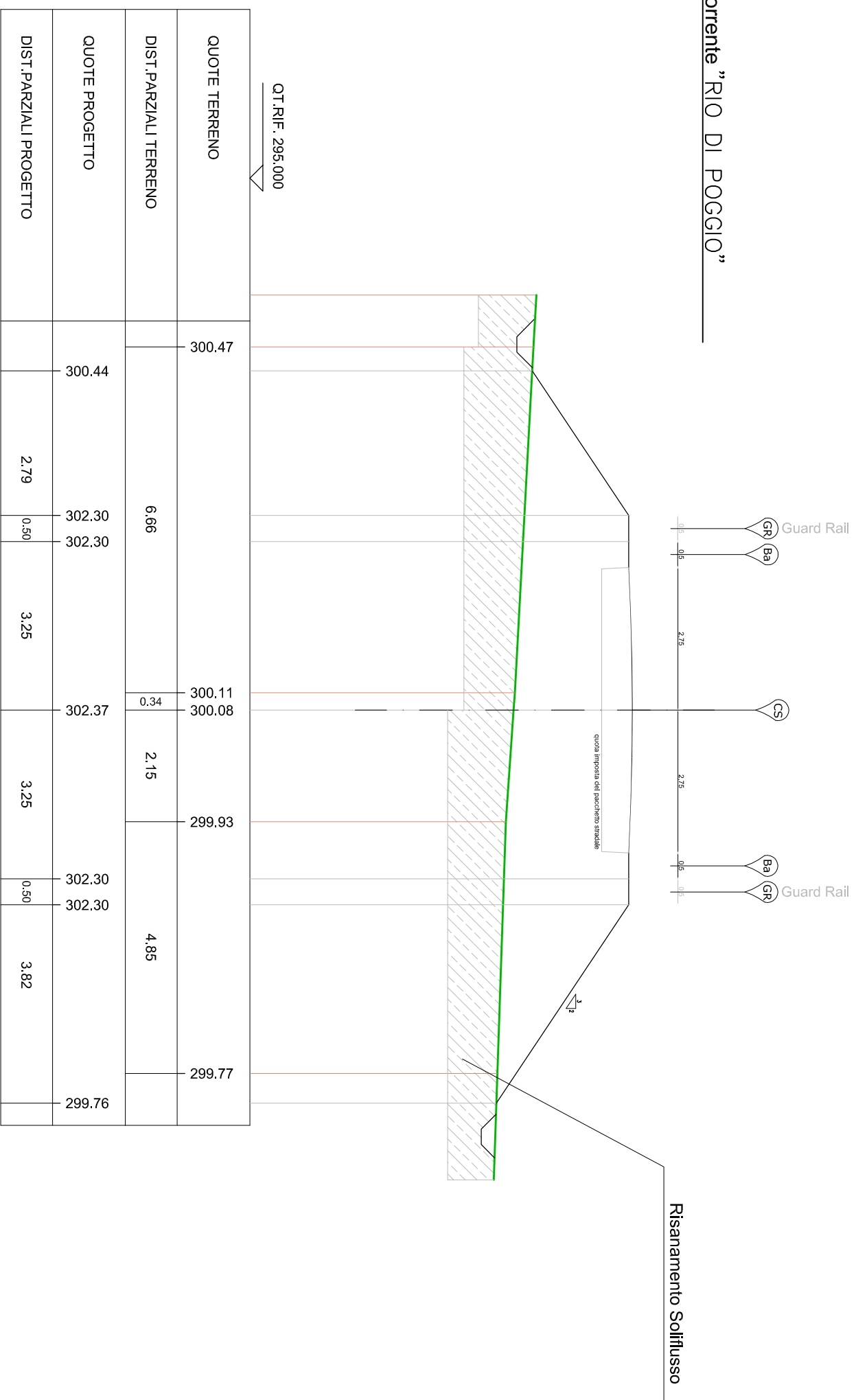
SEZIONE N.	9	
DIST.PROG.	ml 301,87	Risanamento Soliflusso
SUP. STERRO	mq 0,00	mq 18,71
SUP. RIPORTO	mq 24,29	

QUOTA TERR. 300,08

QUOTA PROG. 302,37

QUOTA IMPOSTA PACCH. STRAD. 301,78

Lato torrente "RIO DI POGGIO"



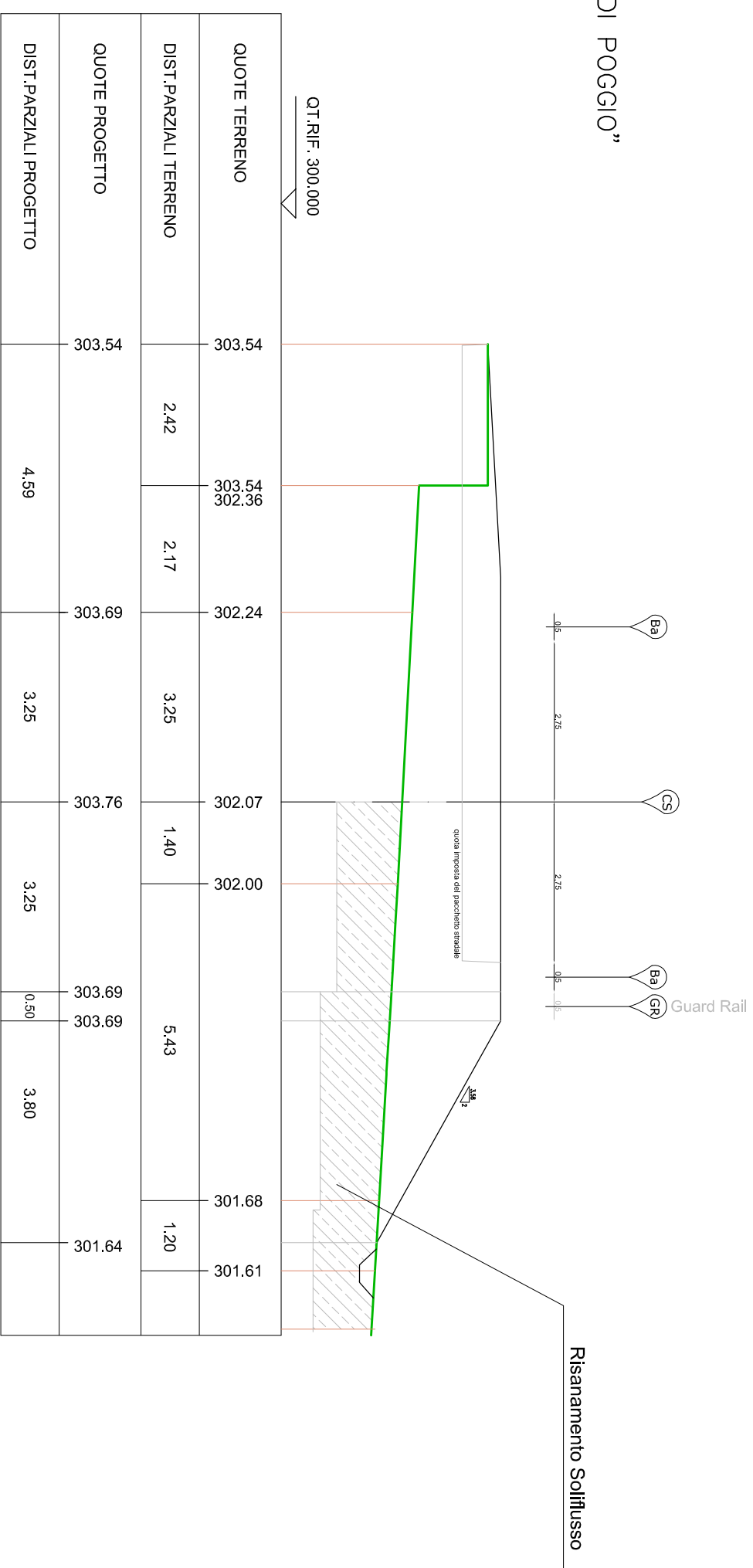
SEZIONE N. 9 - Dist. Prog. 301,87

DIST.PARZ. ml 17,47

SEZIONE N.	9bis	
DIST.PROG.	ml 319,34	Risanamento Soliflusso
SUP. STERRO	mq 1,05	mq 9,68
SUP. RIPORTO	mq 18,76	

QUOTA TERR.	302.07
QUOTA PROG.	303.76
QUOTA IMPOSTA PACCH. STRAD.	303.10

Lato torrente "RIO DI POGGIO"



SEZIONE N. 9bis - Dist. Prog. 319.34

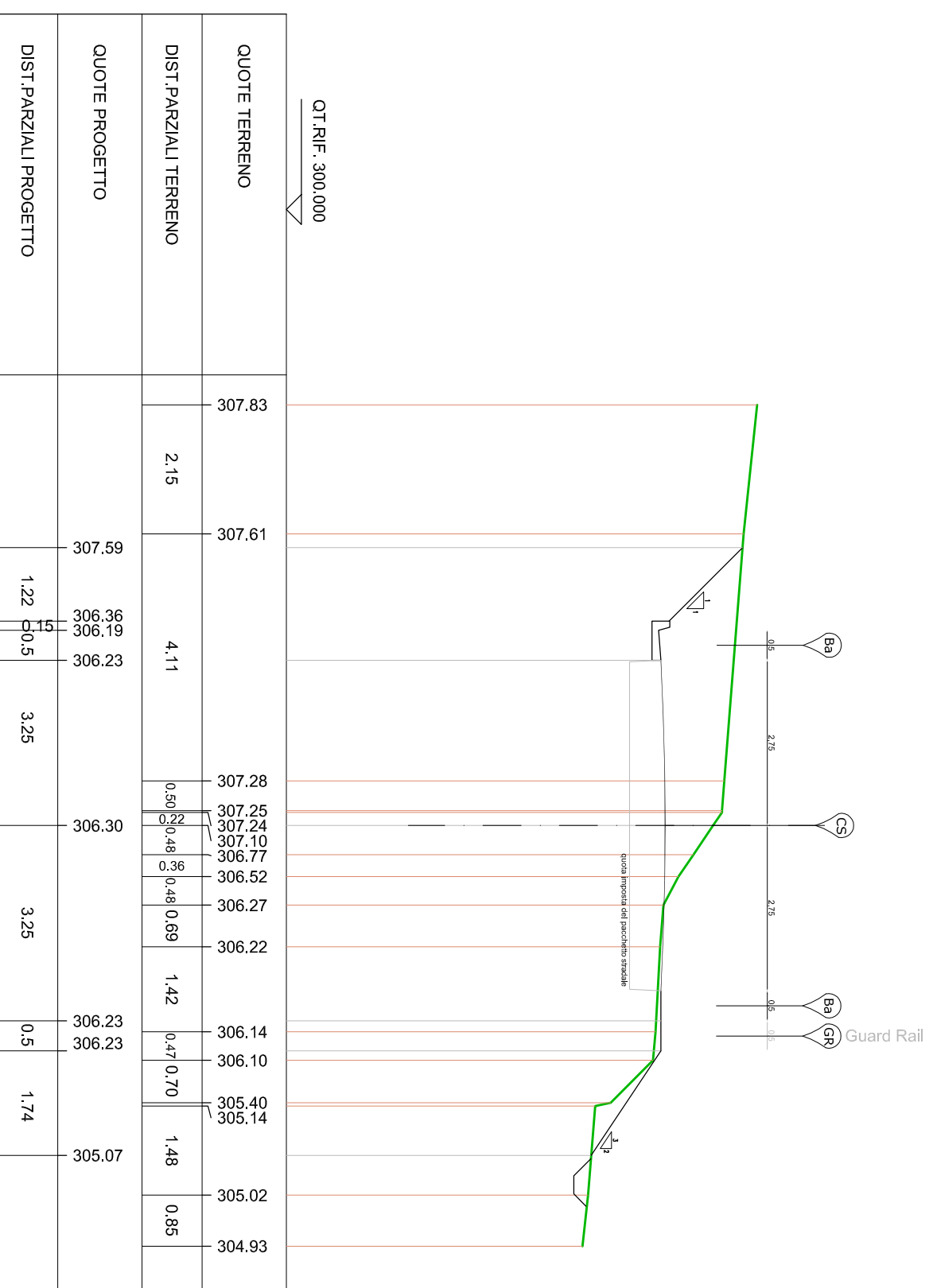
SEZIONE N.	10
DIST.PROG.	ml 351.17
SUP. STERRO	mq 8.02
SUP. RIPORTO	mq 0.46

DIST.PARZ. ml 31,83

QUOTA TERR. 307.10

QUOTA PROG. 306.30

QUOTA IMPOSTA PACCH. STRAD. 305.71



# SEZIONE N. 10 - Dist. Prog. 351.17



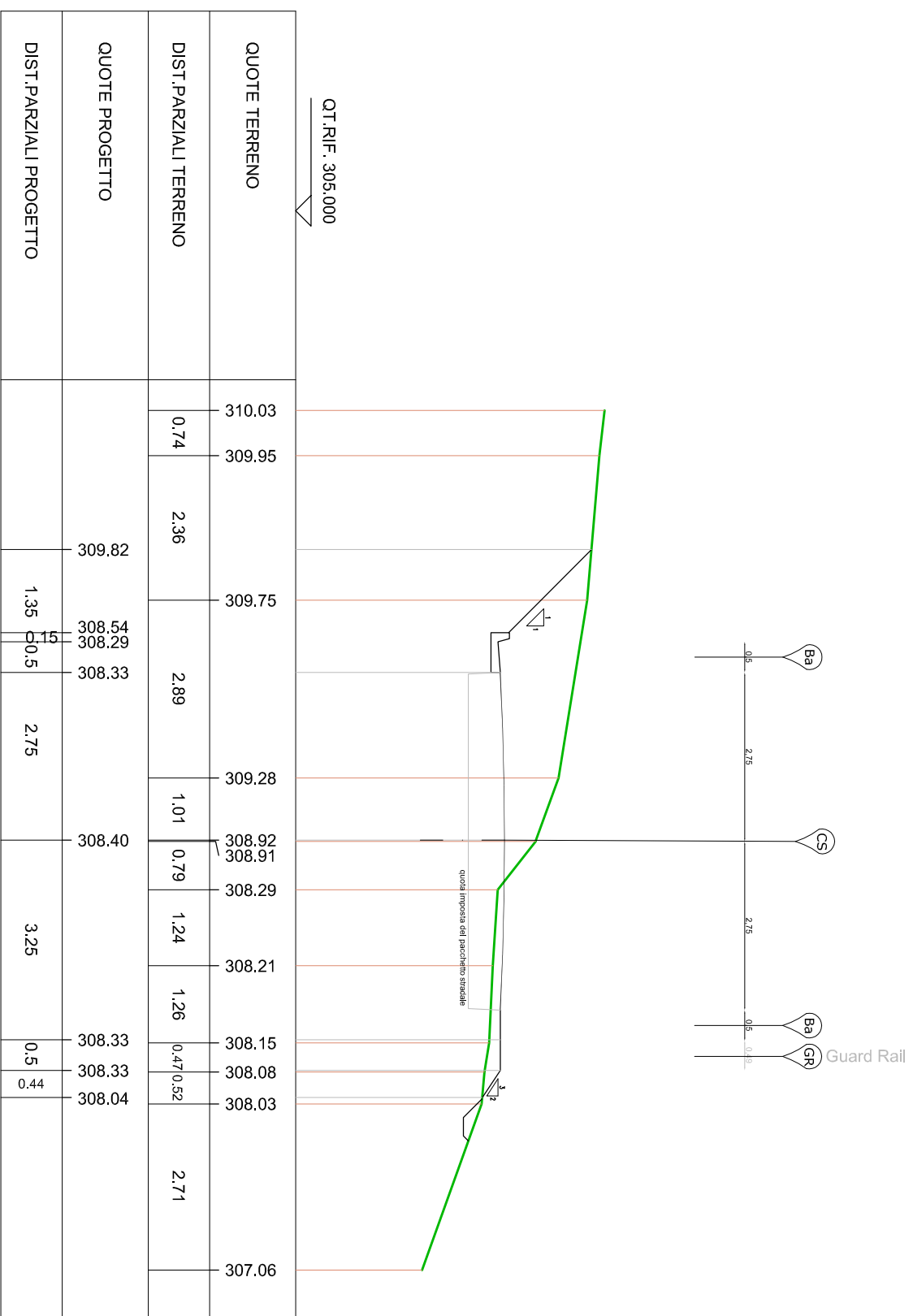
SEZIONE N.	11
DIST. PROG.	ml 376.49
SUP. STERRO	mq 7.26
SUP. RIPORTO	mq 0.51

DIST. PARZ. ml 25.32

QUOTA TERR. 308.92

QUOTA PROG. 308.40

QUOTA IMPOSTA PACCH. STRAD. 307.81



# SEZIONE N. 11 - Dist. Prog. 376.49

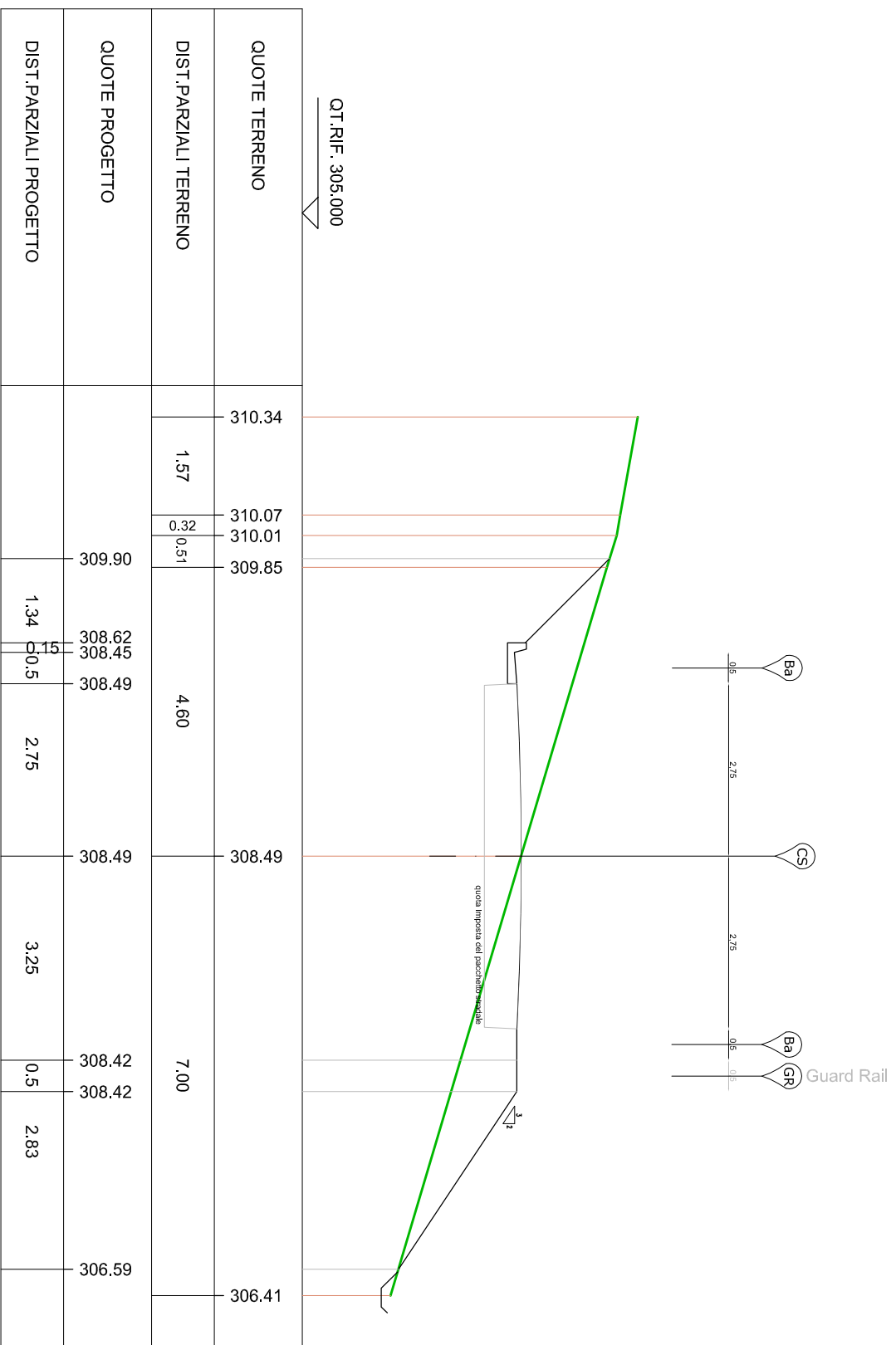
SEZIONE N.	12
DIST. PROG.	ml 413,06
SUP. STERRO	mq 4,75
SUP. RIPORTO	mq 3,41

DIST. PARZ. ml 36,57

QUOTA TERR. 308,49

QUOTA PROG. 308,49

QUOTA IMPOSTA PACCH. STRAD. 307,90



# SEZIONE N. 12 - Dist. Prog. 413.06

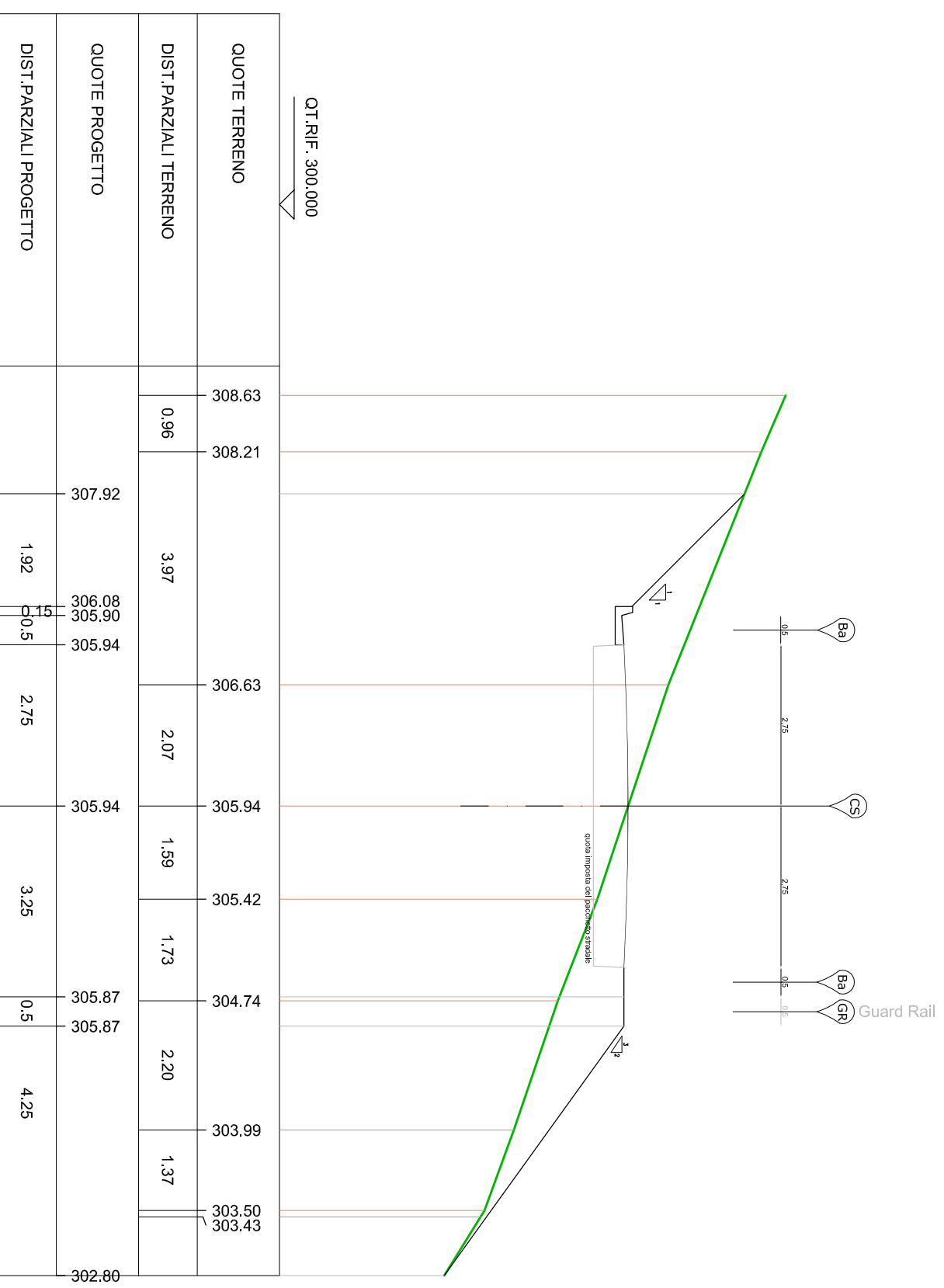
SEZIONE N.	13
DIST.PROG.	ml 449,63
SUP. STERRO	mq 5,35
SUP. RIPORTO	mq 4,50

DIST.PARZ. ml 36,57

QUOTA TERR. 305,94

QUOTA PROG. 305,94

QUOTA IMPOSTA PACCH. STRAD. 305,35



# SEZIONE N. 13 - Dist. Prog. 449,63

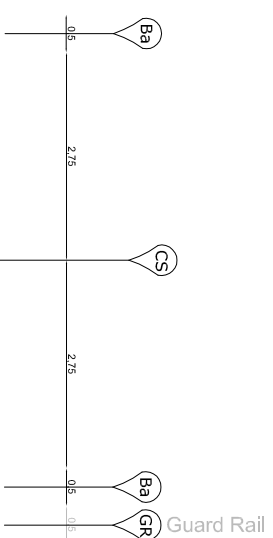
SEZIONE N.	14
DIST. PROG.	ml 479,24
SUP. STERRO	mq 9,32
SUP. RIPORTO	mq 4,14

DIST. PARZ. ml 29,61

QUOTA TERR. 308,99

QUOTA PROG. 308,30

QUOTA IMPOSTA PACCH. STRAD. 307,71



QT. RIF. 300,000

QUOTE TERRENO	311.05	310.56	309.60	309.56	309.31	309.16	308.99	308.58	307.29	306.45	305.46
DIST. PARZIALI TERRENO	4.16	0.76	0.79	0.73	0.56	1.31	3.15	0.68	1.86		
QUOTE PROGETTO	310.56	308.64	308.26	308.30	308.30	308.30	308.23	308.23	307.29	306.45	306.06
DIST. PARZIALI PROGETTO	2.20	0.5	0.5	2.75	3.25	0.5	3.25				

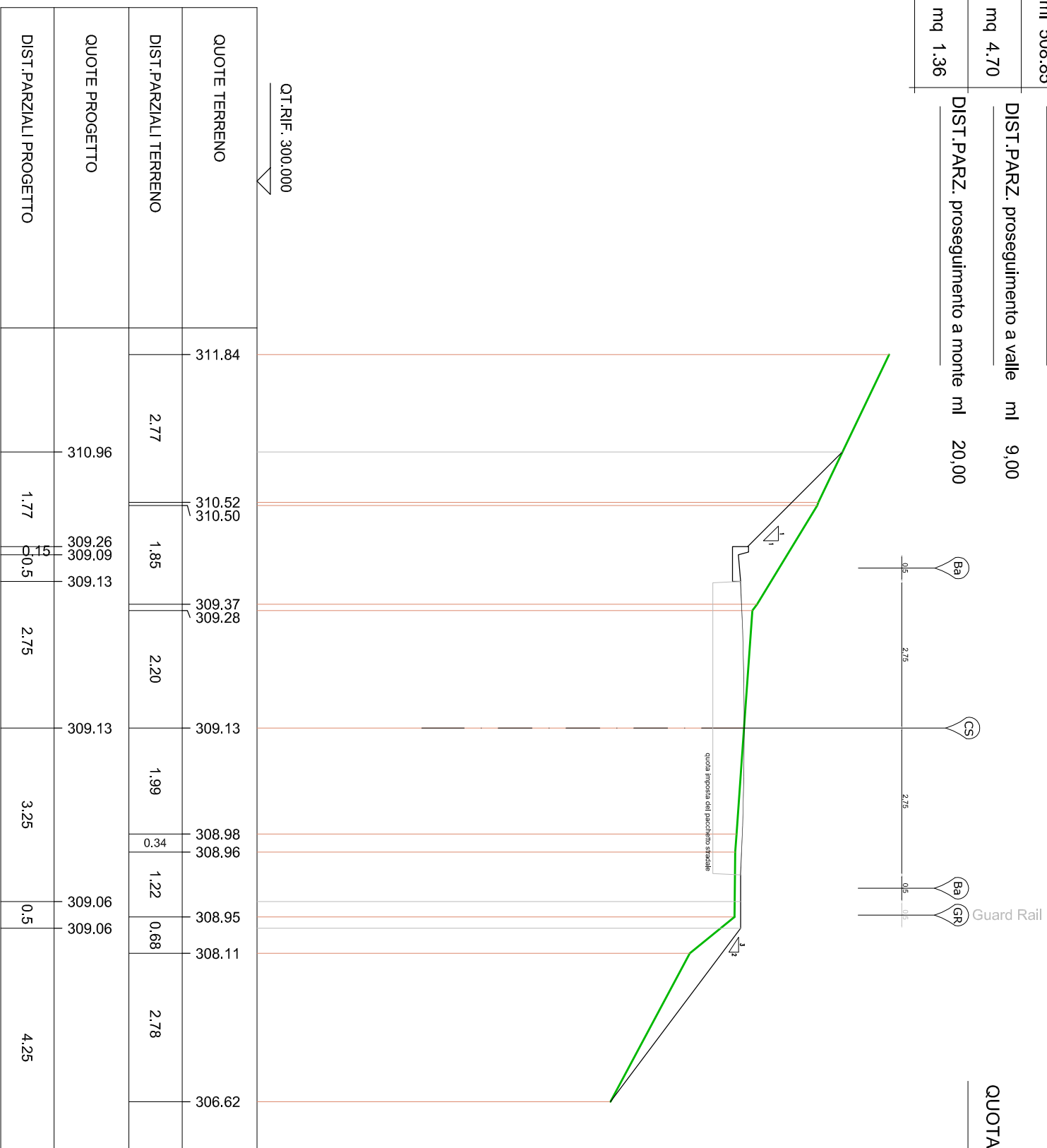
# SEZIONE N. 14 - Dist. Prog. 479.24

# SEZIONE N. 15 - Dist. Prog. 508.85

SEZIONE N.	15
DIST. PROG.	ml 508.85
SUP. STERRO	mq 4.70
SUP. RIPORTO	mq 1.36

DIST. PARZ. ml 29.61  
 DIST. PARZ. proseguimento a valle ml 9.00  
 DIST. PARZ. proseguimento a monte ml 20.00

QUOTA TERR. 309.13  
 QUOTA PROG. 309.13  
 QUOTA IMPOSTA PACCH. STRAD. 308.54



QUOTE TERRENO	311.84	310.52	310.50	309.37	309.28	309.13	308.98	308.96	308.95	308.11	306.62
DIST. PARZIALI TERRENO	2.77	1.85	2.20	1.99	0.34	1.22	0.68	2.78			
QUOTE PROGETTO	310.96	309.26	309.09	309.13	309.13	309.06	309.06				
DIST. PARZIALI PROGETTO	1.77	0.5	2.75	3.25	0.5	4.25					

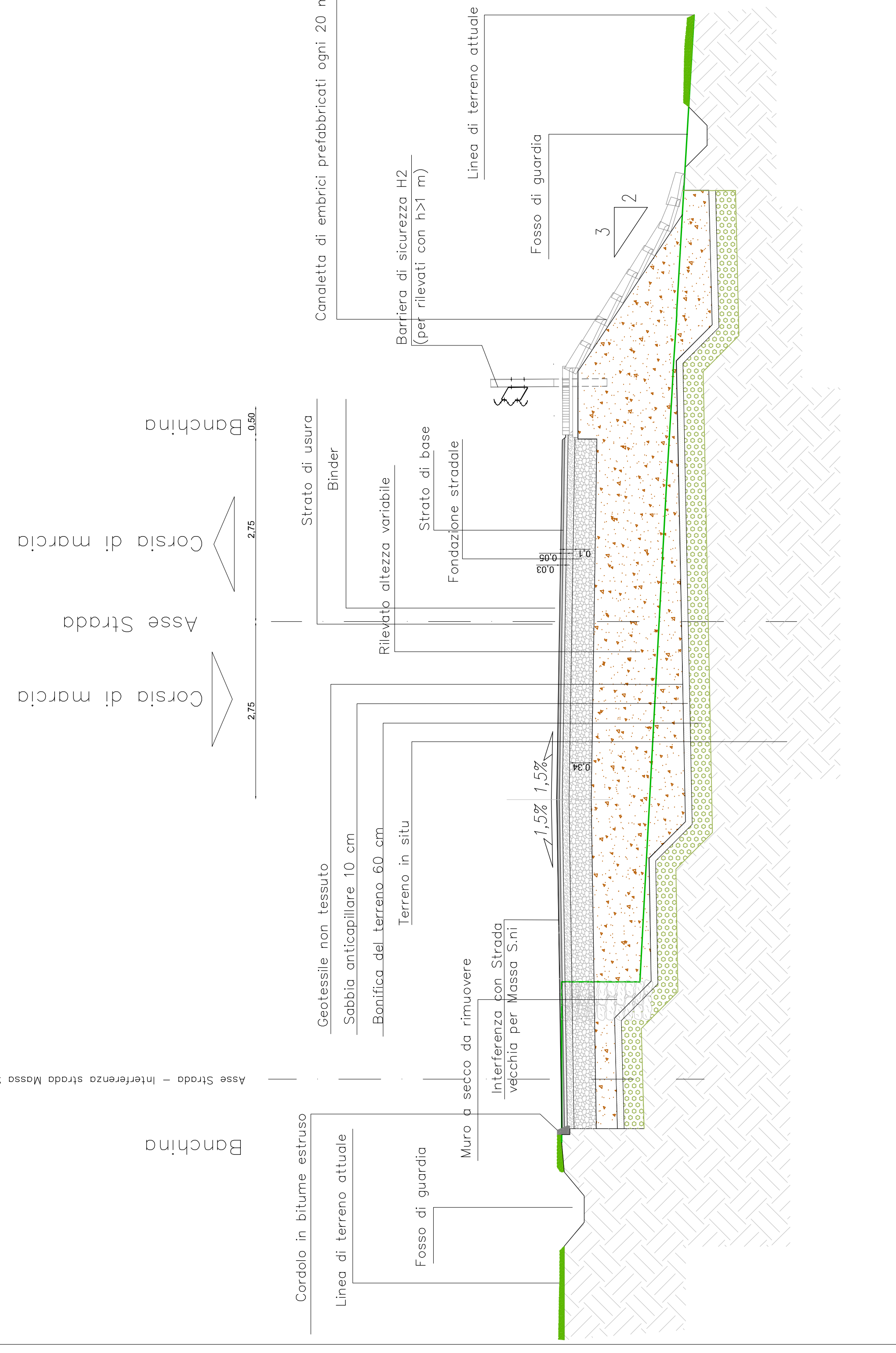


PROGETTISTA	STUDIO Z. FINA <b>Ing. Lorenzo CORSI</b>
PROVEDEnte	COMUNE DI CAVRIGLIA

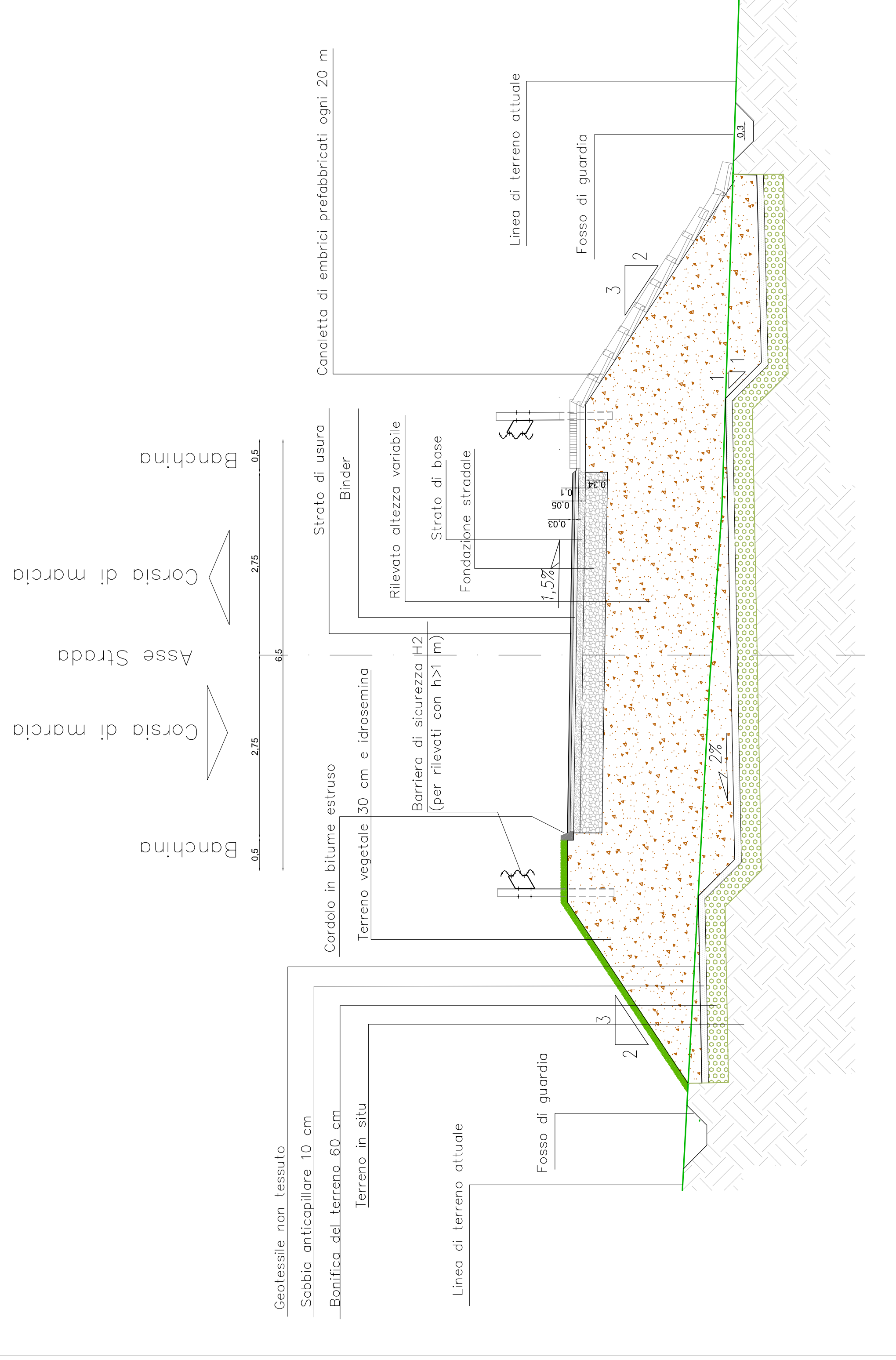
REV.	DESCRIZIONE	DATA	APPROVAZIONE
0	EMMISSIONE		
<b>SEZIONI TIPO</b> Stato Proibito			
SCALA			1:50
PROGETTO			06

UFFICIO TECNICO del Comune di Cavriglia per Progetto di Progetto n° 9 - 2023 - Campi (PR) - In. 00/100111

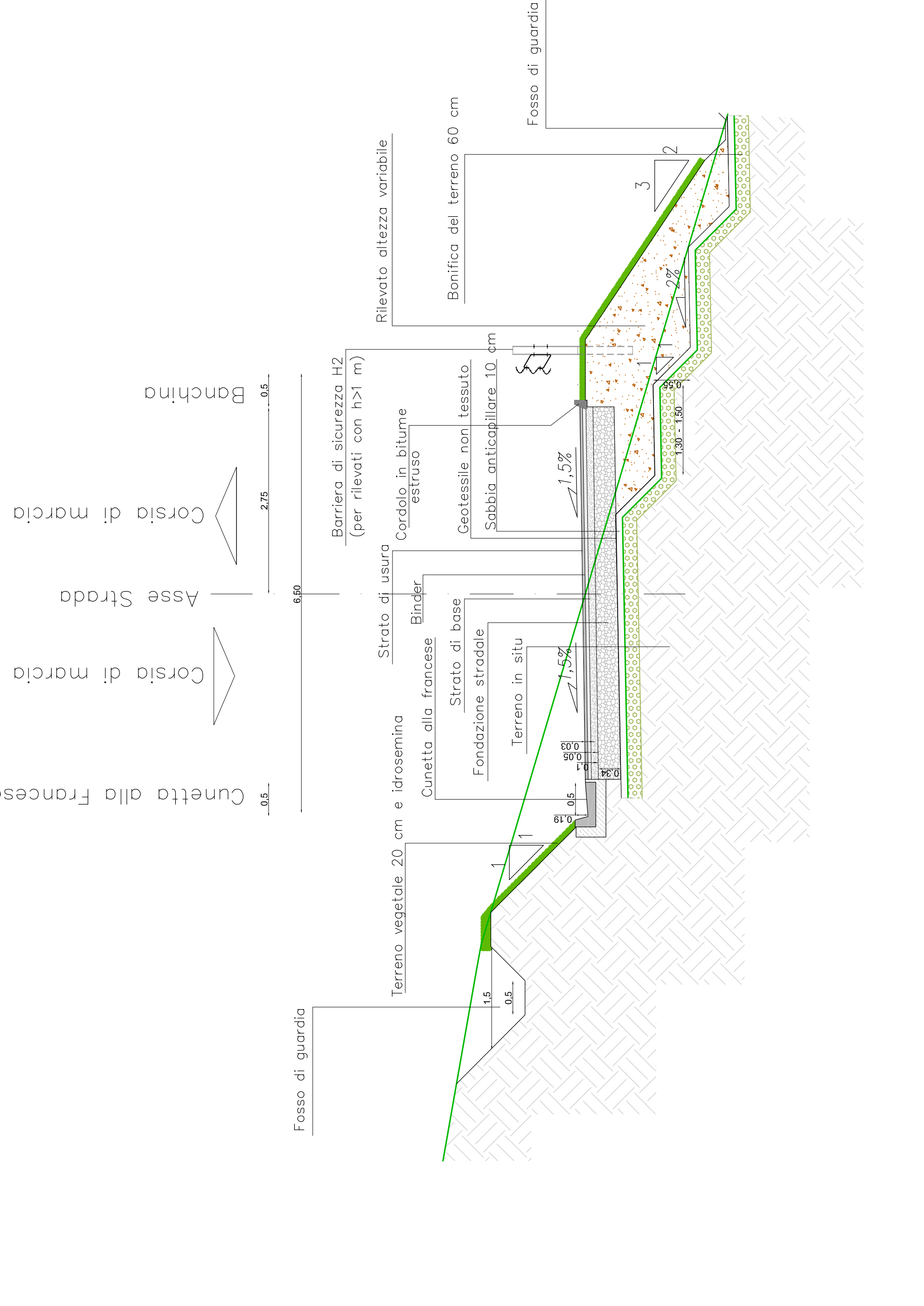
**INTERFERENZA CON STRADA VECCHIA PER MASSA S.NI**



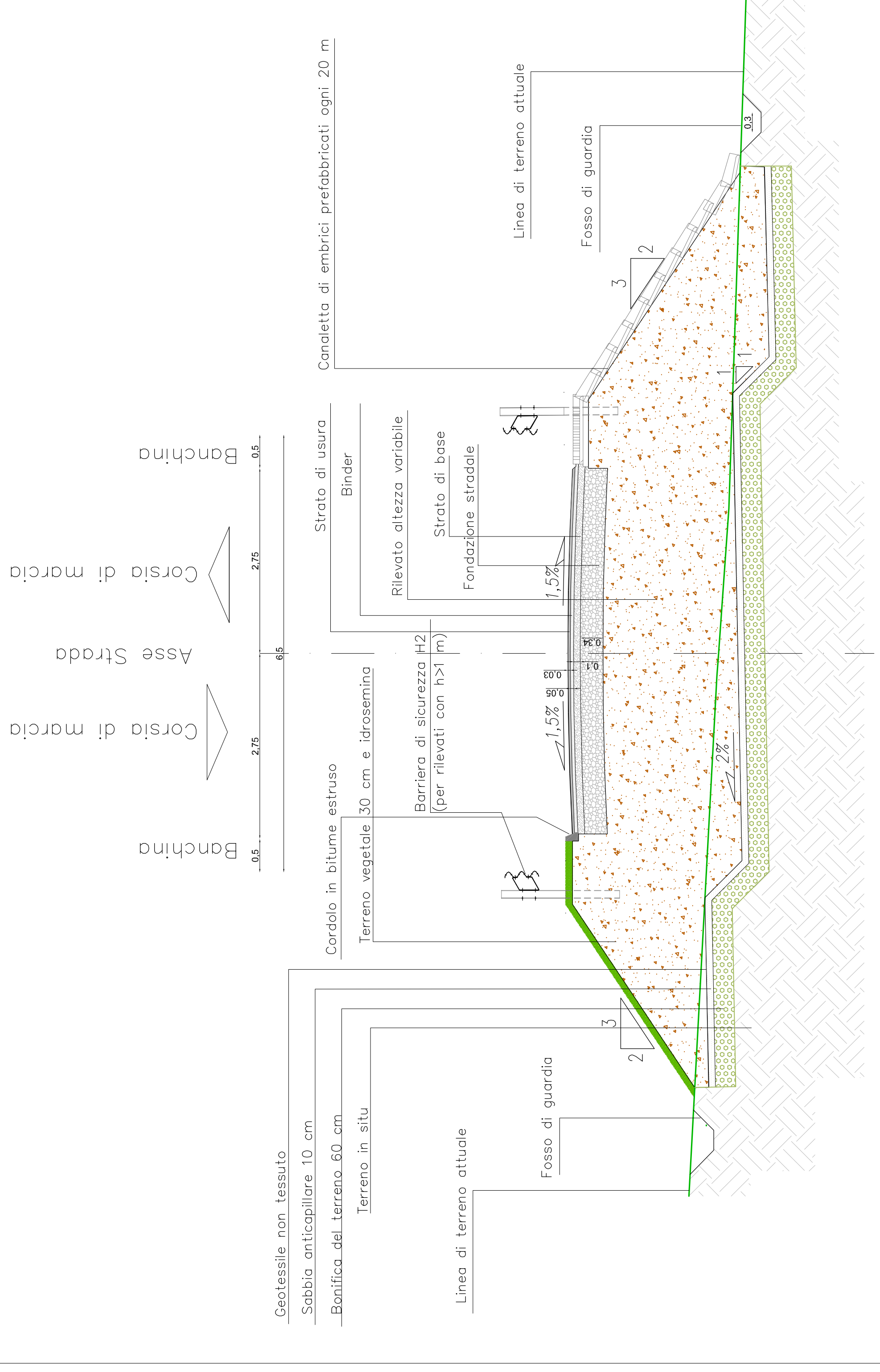
**RILEVATO - TRATTO IN CURVA**



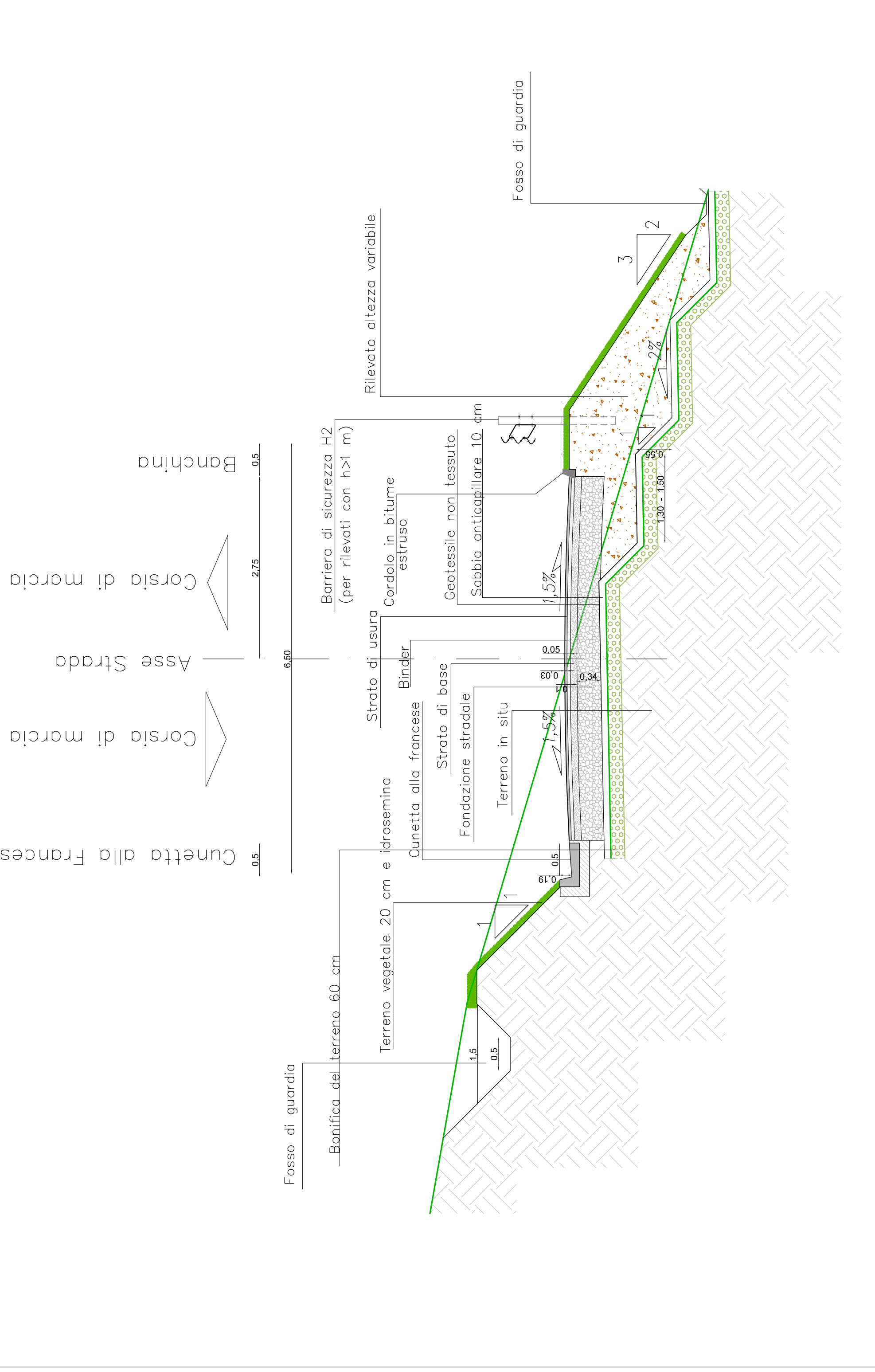
**STERRO E RILEVATO - TRATTO IN CURVA**



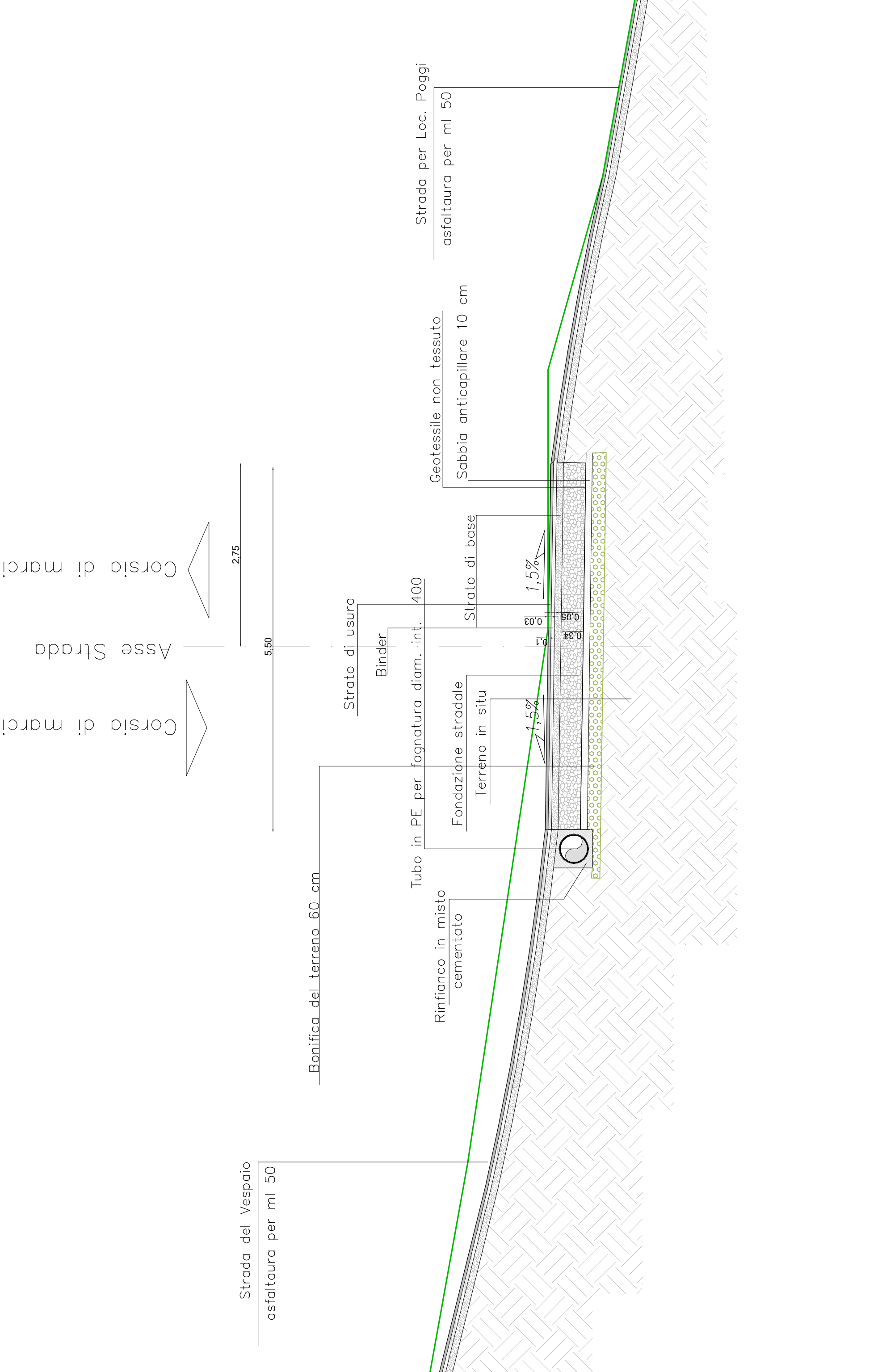
**RILEVATO - TRATTO RETTILINEO**



**STERRO E RILEVATO - TRATTO RETTILINEO**



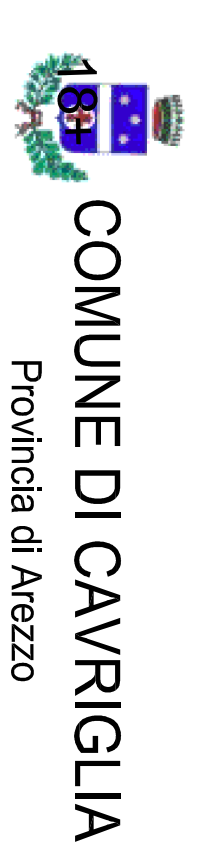
**INTERFERENZA CON STRADA VECCHIA PER MASSA S.NI**





156

STRADA



COMUNE DI CAVRIGLIA  
Provincia di Arezzo

PROGETTO DELLA NUOVA STRADA A PER  
L'ABITATO DI TREGLI - LE CORTI

PROGETTISTA: ING. LORENZO CURSI  
UFFICIO TECNICO COMUNALE: Ing. Lorenzo Cursi

COMUNE DI CAVRIGLIA

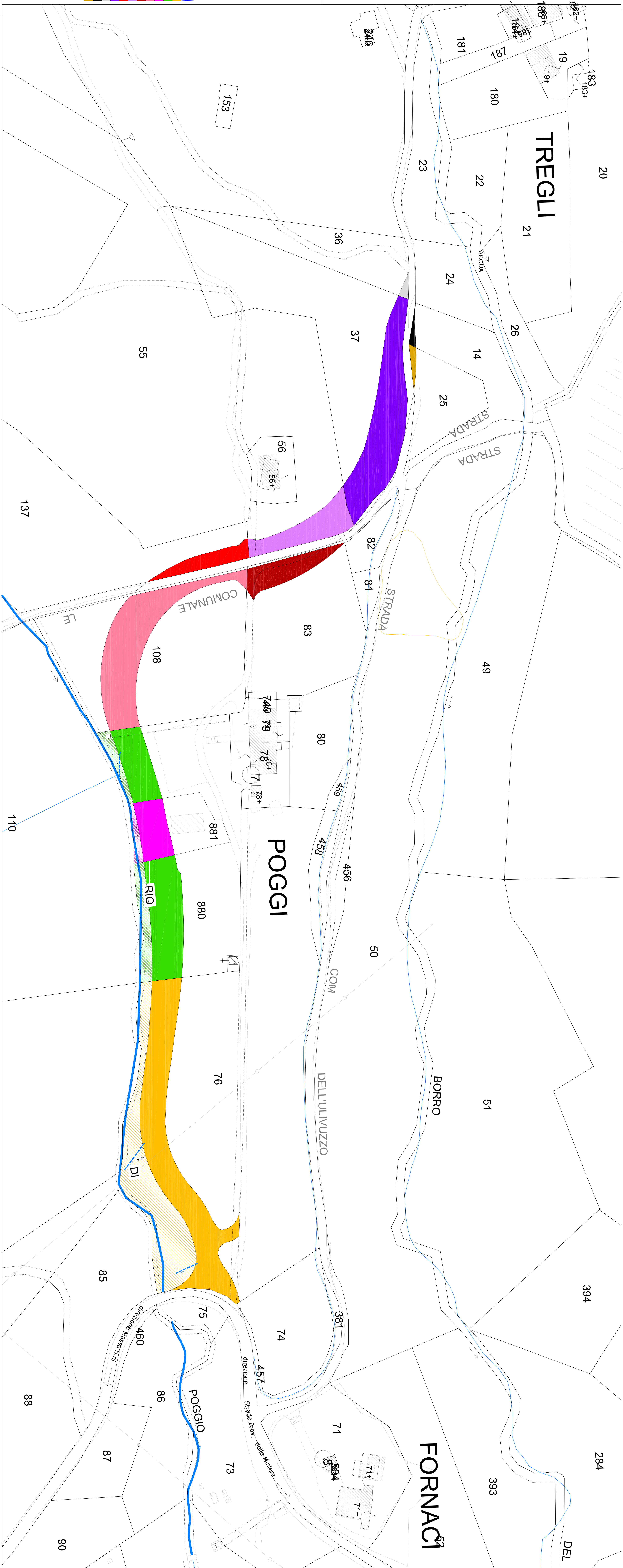
UFFICIO TECNICO del Comune di Cavriglia

PLANIMETRIA - PIANO ESPROPRI

07

DITTA CATASTALE PROPRIETARIA	FOGLIO	PARTICELLA	SUP. DA OCCUPARE	M.C.
SCAGLIONI Francesco	27	76	3465	
n. a Firenze Il 11/03/1970	27	880	1730	
Totale M.C. 3710	27	108	465	
	27	83	470	
	22	55	535	
	22	137	275	
	22	37	1341	
	22	36	30	
Totale M.C. 3689	22	25	41	

### PIANO PARCELLARE DI ESPROPRIO







COMUNE DI CAVRIGLIA  
Provincia di Arezzo

PROGETTO DELLA NUOVA STRADA A PER  
L'ABITATO DI TREGLI - LE CORTI

PROGETTISTA

TRACCIATO E FIRMA:

UFFICIO TECNICO COMUNALE

Ing. Lorenzo Corsi

PROPRIETA'

FIRMA:

COMUNE DI CAVRIGLIA

OGGETTO:

REVISIONE  
O  
EROSIONE

DATA: novembre 2017

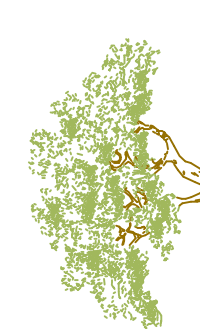
SCALA: 1:500

08

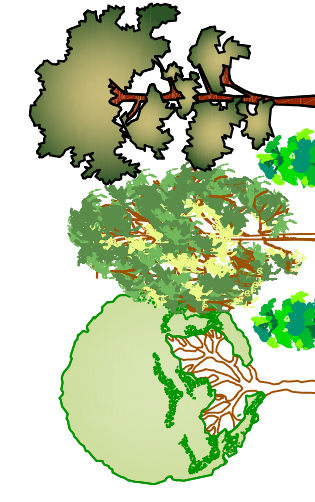
UFFICIO TECNICO del Comune di Cavriglia

Via Poggio di Firenze n. 9 - 50022 Cavriglia (AR) - Tel. 0574-96827

### LEGENDA



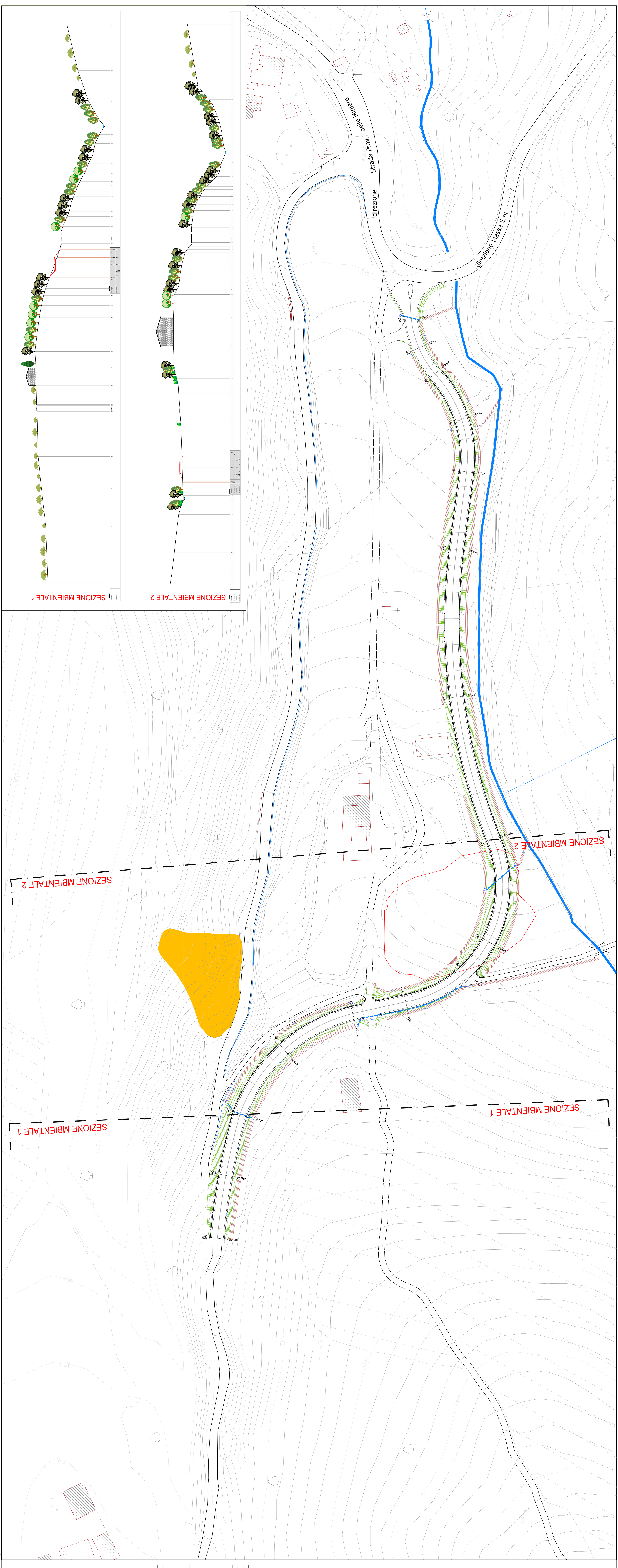
Oliveto



Bosco Misto



area in frana



SEZIONE AMBIENTALE 1

SEZIONE AMBIENTALE 2

SEZIONE AMBIENTALE 1

SEZIONE AMBIENTALE 2



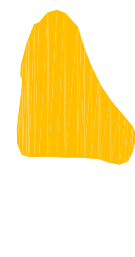
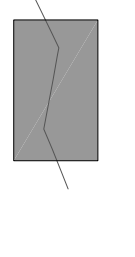
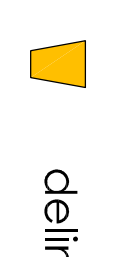
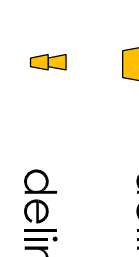

**PROGETTO DELLA NUOVA STRADA A PER  
 L'ABITATO DI TREGLI - LE CORTI**

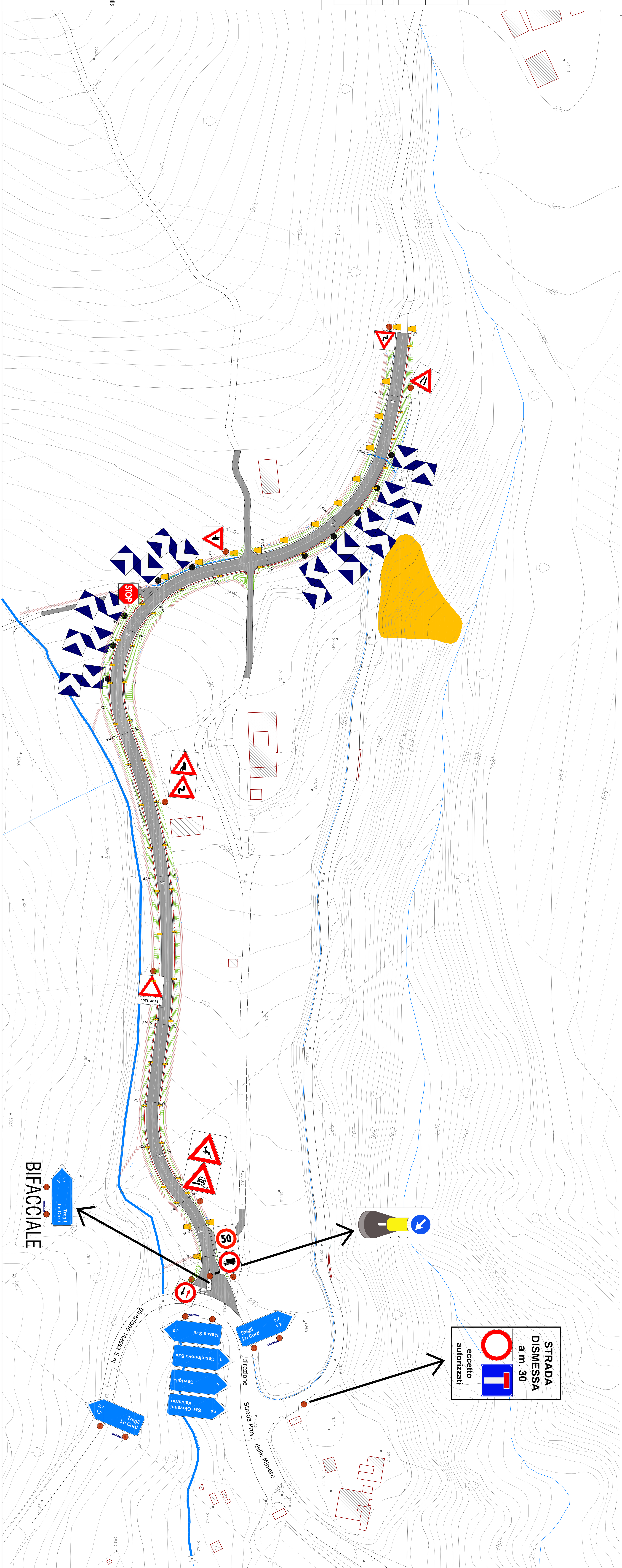
PROGETTISTA	TIPOLOGIA E FORMA
UFFICIO TECNICO COMUNALE	Ing. Lorenzo Cursi
PROVINCIA	FORMA
COMUNE DI CAVRIGLIA	

NO	DESCRIZIONE	DATA	ESECUTORE
0000000	PROGETTO	03/21	COMUNE DI CAVRIGLIA
<b>PLANIMETRIA SEGNALETICA</b>			
Stato PREVISIVO			
SCALA 1:500			<b>09</b>

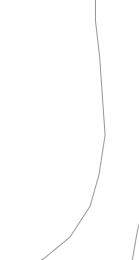
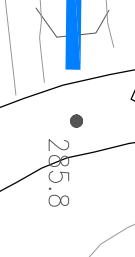
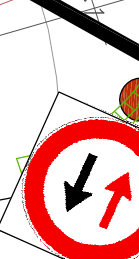
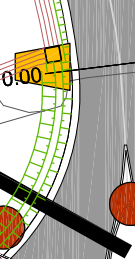
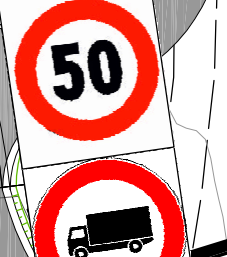
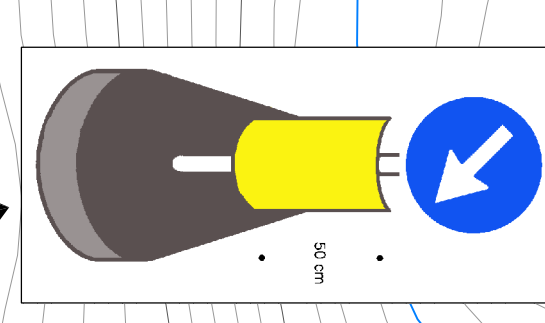
UFFICIO TECNICO del Comune di Cavriglia  
 Via Roma di Firenze n. 9 - 52022 Cavriglia (AR) - tel. 058588377

**LEGENDA**

-  aree in franto
-  aree asfaltate
-  delineatore normale di margine
-  delineatore di margine sopraoranda guardrails
-  segnaletica verticale su palo



**STRADA DISMESSA  
 a m. 30**  
 eccetto autorizzati



**BIFACCIALE**






**PROGETTO DELLA NUOVA STRADA A PER  
LABITATO DI TREGLI - LE CORTI**

PROGETTISTA	TISSINO E FRISKA
UFFICIO TECNICO COMUNALE	Ing. Lorenzo Cursi
PROVINCIA	FRISKA
COMUNE DI CAVRIGLIA	

RSI	PROFESSIONE	DATA	PROVINCIA	2017
Q	ESPRESSIONE			
COEFFICIENTE				
		SCALA	1:500	
Inferenze con servizi a rete				<b>10</b>

UFFICIO TECNICO del Comune di Cavriglia  
Via Mucchi di Firenze n° 9 - 52022 Cavriglia (AR) - Tel. 0577-868377

**LEGENDA**

-  area in frono
-  ciglio scarpata
-  area soffiasso

