

COMUNE DI IMOLA
AREA DI INTERVENTO N 60

Piano particolareggiato approvato con delibera C.C. n. 50 del 18/04/2012

V A S PER LA VARIANTE

DL 3 aprile 2006 n. 152 all. I e II – DL 16 gennaio 2008 n. 4

RELAZIONE CIRCA GLI EFFETTI SIGNIFICATIVI SULL'AMBIENTE
E SULLA MOBILITA'

La variante richiesta riguarda la sola proprietà C. E. I. S. r. l. quella destinata a residenziale mentre la parte di proprietà FABBI S. r. l. resta come nel piano approvato.

Come indicato nella precedente relazione che si vuole come riportata qui per intero assieme all'integrazione presentata il 5 luglio 2011, l'accesso all'area avviene dalla grande rotonda di via 1° Maggio all'incrocio con via della Cooperazione.

La superficie territoriale dell'intervento resta di mq. 23.690, di cui mq. 6.500 per produttivo-direzionale e per mq. 17.190 già a residenziale, ora per un edificio per la piccola-media distribuzione alimentare e per tre fabbricati residenziali per una SU complessiva di mq. 3.073.

La SU viene così suddivisa: mq. 2.200, anche se immediatamente ne vengono realizzati mq. 1.500, per la parte della piccola-media distribuzione alimentare e mq. 873 per i tre fabbricati residenziali rimasti.

Nello studio delle opere di urbanizzazione della variante, con l'inserimento del fabbricato per la piccola-media distribuzione, l'Amministrazione Comunale ha richiesto la formazione di una strada pubblica a formare il quarto braccio mancante della rotonda esistente e dalla quale si aveva solo l'accesso originale,. Questa richiesta ha portato a rivedere progettualmente l'intera variante e in particolare la formazione e quantità delle aree da cedere quali verde e parcheggi. La nuova soluzione concordata e approvata dagli uffici comunali competenti, porta la larghezza della nuova strada a mt. 8,00 anziché mt. 6,00 come previsto.

Da considerare poi che il PSC classifica la via 1° Maggio come "strada urbana principale di penetrazione e distribuzione" essendo a corsie separate da spartitraffico e ogni parte a doppia corsia.

La nuova strada di lottizzazione risulta di completamento alla rotonda esistente che attualmente ha solo tre bracci.

L'accesso al parcheggio privato della parte commerciale, che nel progetto precedente avveniva da un parcheggio pubblico, si viene a trovare a mt. 55,00 dalla doppia corsia della rotonda esistente. Da considerare che il parcheggio privato contiene 102 posti macchina, numero di gran lunga superiore a quello previsto dalle norme del RUE, e inoltre gli accessi ai due pubblici parcheggi di progetto, uno a destra e l'altro a sinistra della nuova strada sono a soli 24 mt. più avanti dell'ingresso al parcheggio privato.

Vista la superficie del fabbricato per la piccola-media distribuzione, e quindi i veicoli interessati non possono avere dei grandi numeri, il progetto così come concordato con la Pubblica Amministrazione e data l'esistenza di una viabilità di grande importanza è certamente in grado di assorbire il traffico, senza creare alcun problema alla viabilità stessa.

La variante proposta necessita di modifica alla scheda di RUE, ma per la cessione degli standard si è già tenuto conto dell'aumento dei parcheggi pubblici maturati dalla parte commerciale-alimentare.

Anche se riportato nella precedente relazione, si precisa che l'intera area oggetto dell'intervento è posta nella periferia nord della città, in zona a "cavaliere" fra quella produttiva e quella residenziale periferica realizzata nella maggior parte a metà del secolo scorso.

Fermo restando quanto specificatamente riportato nella relazione allegata alla autorizzazione del piano particolareggiato iniziale e poiché non vi è alcun impatto negativo di qualsiasi tipo, né alcuna vulnerabilità per aree limitrofe e quindi nessun rischio per la salute o per l'ambiente

Imola, maggio 2016

Il progettista