

**PROVINCIA DI FORLÌ-CESENA - COMUNE DI FORLIMPOPOLI**

**PROPRIETA':**

**M.M. Immobiliare di Dradi Paola & C. S.a.s.**

con sede a Forlimpopoli  
Via Duca D'Aosta n. 70  
P. IVA: 02711900403

**Cina S.r.l.,**

con sede a Forlimpopoli  
Viale Duca D'Aosta 42  
P. IVA: 02522760400

**Foschini Ruggero**

Via Emilia per Cesena n. 411  
Forlimpopoli

**Boaria S.r.l.,**

con sede a Forlì  
Via Ravennana n. 38  
P. IVA: 03662190408

**Richiesta di Variante al PUA Ambito A12-05 – Comparto Urbano  
Est Zona SS9 1° stralcio - Relazione di Assoggettabilità a VAS  
limitatamente alle modifiche dovute alla Variante**

Forlì, 04/03/2013

*maurizio vitali architetto*

Si premette che la VALSAT del PSC, ritenuta idonea dalla Provincia anche per il POC ed il PUA aveva evidenziato alcune criticità che il PUA approvato insieme al 1° POC avevano risolto, vale a dire:

1. reti fognature nere;
2. viabilità;
3. tutela paesistica.

Tali problematiche con il PUA ed il Permesso di Costruire delle Opere di Urbanizzazione sono state affrontate e risolte con gli Enti erogatori nel seguente modo:

1. Reti fognature nere. Le fognature nere dopo una prima previsione di realizzazione di una nuova centrale di sollevamento e grazie alla recente rete a gravità realizzata da Hera sulla via Papa Giovanni è stato possibile scaricare dalla nuova lottizzazione su tale rete a gravità;
2. Viabilità. Onde risolvere le criticità della nuova viabilità per l'accesso e l'uscita dal nuovo comparto sono state previste due rotonde, una sulla via Emilia ed una sulla via Papa Giovanni che tra l'altro sarà utilizzata anche dall'Ambito A12-04, proprio con la finalità di evitare tali criticità;
3. Tutela paesistica. L'Ambito ricade in zona centuriata e di concentrazione di materiali archeologici, a questo proposito il PUA è stato impostato con le viabilità principali sulle direttrici della centuriazione (via Emilia e via Della Madonna) e tutti gli scavi (per le opere di urbanizzazione) dovevano essere del tipo sorvegliato da Archeologo al fine di verificare con esattezza eventuali ritrovamenti.

Ora è del tutto evidente che le modifiche previste dalla Variante Tipologica in oggetto (dove si prevede lo spostamento di mq. 665 di SUL che corrisponde al 2,7% dell'intera SUL del PUA) non incidono sulle criticità evidenziate dalla VALSAT e dalla scheda di PSC e risolte dal PUA precisamente:

**a. Rete fognature nere**

La dorsale principale è stata realizzata con una tubazione in PVC Ø 200; i collegamenti delle strade laterali sono previsti con una tubazione della stessa dimensione Ø 200 in PVC pertanto è del tutto evidente che l'aumento di alcuni appartamenti da una zona ad un'altra non comporta alcuna criticità alla portata delle tubazioni previste che per le strade laterali sono chiaramente sovradimensionate.

**b. Rete fognature bianche e invarianza idraulica**

La variante non modifica la permeabilità degli spazi pubblici, i lotti privati avranno la necessità di adeguarsi alla permeabilità consentita e prevista dal calcolo dell'invarianza idraulica del PUA come da tabella Tav. n. 4-s, pertanto nei lotti con maggiore SUL siccome non si prevedono aumenti in altezza ci sarà un ampliamento orizzontale di alcuni edifici, per questi lotti ci sarà una riduzione della permeabilità che renderà necessaria la realizzazione di una vasca interrata di laminazione all'interno del lotto al fine di mantenere costante l'emissione delle acque piovane nella rete pubblica.

**c. Rete idrica/gas**

Anche per queste reti non c'è un aumento di abitanti equivalenti complessivo ma un aumento in una zona con diminuzione in un'altra e tenuto conto che le reti sono fra di loro collegate e che il consumo complessivo rimane invariato, il "marginale" aumento di una zona corrisponde una diminuzione in un'altra zona non creando criticità alle reti.

**d. Enel**

La vicinanza della cabina Enel prevista consente di poter asserire che l'aumento di 8/9 appartamenti non crea alcun problema di fornitura per Enel a cui tra l'altro corrisponderà un "alleggerimento" in un'altra zona.

**e. Telecom**

La variante non crea criticità alla linea Telecom.

**Pubblica Illuminazione**

La variante non modifica la Pubblica Illuminazione.

Dal punto di vista ambientale:

**f. Clima acustico**

Rispetto alla valutazione a suo tempo effettuata e tenuto conto che la maggior fonte di rumore è la circonvallazione lo spostamento della SUL è tutto sommato migliorativo in quanto disposto in edifici ad una maggior distanza dalla circonvallazione e più limitrofo alle bretelle di entrata / uscita della statale.

**g. Traffico**

Tenuto sempre conto del fatto che complessivamente non c'è aumento di carico urbanistico, ma solo uno spostamento di alcuni appartamenti da una zona ad un'altra e tenuto conto che il viale principale ha un doppio collegamento con la città

attraverso le due rotonde (via Emilia e via Papa Giovanni) è del tutto evidente che aumenterà leggermente il traffico in una direzione e diminuirà nell'altra.

### **STANDARD URBANISTICI**

Per quanto concerne le dotazioni urbanistiche, va premesso che come previsto dal PUA approvato, le dotazioni degli standard non sono state calcolate zona per zona ma bensì complessivamente trattandosi di un PUA unitario, infatti per quanto riguarda il verde è stato concentrato in una zona lungo la circonvallazione;

anche per i parcheggi pubblici il calcolo dello standard è “complessivo” trattandosi appunto di un PUA unitario, più in particolare come risulta dalla Tavola n. 5-s “Calcolo standard e aree da cedere” del PUA approvato nel 2009 nella zona dove è stata aumentata la SUL oggetto di variante è stata considerata un'area a standard di parcheggi pubblici di circa mq. 301 corrispondente alla sola superficie dei posti auto, senza considerare l'area di manovra ovviamente necessaria, diversamente (e inspiegabilmente anche per il sottoscritto) dalle altre aree a parcheggio dove nel calcolo dello standard sono state sempre inserite anche le aree di manovra.

Come si evince dalla tavola, tenuto conto che la viabilità nel parcheggio che è a senso unico ed ha una corsia di circolazione con una larghezza di mt. 7,60/7,65 è così possibile ridurre la corsia a mt. 5,00 (come già fatto nel PUA Ambito A11-10) e realizzare n. 6 posti auto lungo il marciapiede, in tal modo risulterebbe una zona parcheggi comprensiva di area di manovra di mq. 670 circa (vedi tavola allegata) che soddisferebbe lo standard specifico della zona con il nuovo carico urbanistico, precisamente:

$SUL = mq. 3.245,60 \times mq. 20 (16+4 \text{ Standard parcheggio pubblico}) = mq. 640,00.$

Si aggiunge che i lotti che avranno un aumento di SUL dovranno adeguare (aumentare) anche i parcheggi pertinenziali (coperti e scoperti) all'interno del lotto come previsto dal RUE.

### **CONCLUSIONI**

A seguito delle considerazioni sopraesposte si può asserire che le modifiche apportate al PUA sono sostenibili e non creano criticità.

*Maurizio Vitali architetto*