

Pratica:

AMBITO ASP_AN2.7 LASIE

Oggetto:

**PROGETTO DI FATTIBILITA'
TECNICO ECONOMICA**

Città:

Imola (BO)

Nuova rotonda

Via Lasie/Via Brenta/Via della Fossetta

Committente:

Gruppo Basso spa

Progettista:

Arch. Francesco Remondini

Revisioni:

rev.	data:	oggetto:
0	30/08/2024	Prima emissione
1		
2		
3		
4		
5		

Oggetto della tavola:

Relazione tecnico illustrativa

Data 30/08/2024 Scala _____

Elaborato nr. _____

13

Rif. archivio

prog. nr 866 - PDC ASPE_AN2.7 E N24A

profilo stampa nr _____ plan. nr 120

Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica

Realizzazione di nuova rotonda su via Lasie / Brenta

Indice dei contenuti

1– RELAZIONE ILLUSTRATIVA GENERALE

1.1 – Inquadramento territoriale per l'analisi dello stato di fatto

1.2 - Stato di Fatto

1.3 - Sostenibilità ambientale e paesaggistica

2– RELAZIONE TECNICA

2.1 – Analisi tecnico-funzionale dell'intervento

2.2 – Stima sommaria dei tempi e dei costi

1 – RELAZIONE ILLUSTRATIVA GENERALE

1.1 – Inquadramento territoriale per l'analisi dello stato di fatto

Il Piano urbanistico Attuativo in seguito denominato PUA prevede l'urbanizzazione di un'area in Comune di Imola identificata dagli strumenti urbanistici vigenti come "ASP_A" denominata dalla Scheda d'ambito "ASP AN 2.7". L'area è situata nel quadrante "Polo Funzionale Selice A14" ricompreso tra le vie Selice e l'Autostrada A14; confina a sud con l'ambito N24A della stessa proprietà ad est con l'ambito logistico APF6, ad ovest con via Selice, a nord con vicolo Bussolo.

E' stato approvato il Piano Urbanistico Attuativo denominato ASP AN 2.7 Lasie e in data 02/05/2024 è stata stipulata convenzione urbanistica; i soggetti attuatori si sono impegnati a presentare entro 6 mesi dalla firma della convenzione, lo studio di fattibilità tecnica ed economica dell'opera denominata "Rotonda all'incrocio tra le vie Lasie e Brenta".

L'area di intervento è all'incrocio tra le vie Fossetta, Brenta e Lasie nel territorio del Comune di Imola.

Il sedime interessato insiste in parte su terreni in parte di proprietà comunale ed in parte terreni di proprietà privata che saranno oggetto di esproprio per pubblica utilità, oltre alle aree dell'attuale via Lasie, Brenta e Fossetta.

1.2 - Stato di fatto

Facendo riferimento allo schema in Tav. 03_Rilievo, il tracciato attuale presenta le seguenti peculiarità:

- Attualmente nell'area di progetto il tracciato della via Lughese è di larghezza che varia da circa 5,50m a 6,00m;
- In direzione sud/nord è presente una linea aerea di media tensione che non interferisce con il sedime della nuova rotonda e rimane collocata nella posizione attuale;
- Sempre in direzione sud Nord è presente lo scolo Fossetta che sottopassa la via lughese in corrispondenza dell'incrocio Brenta/Fossetta con la Lasie, che interferisce con il sedime della rotonda;
- Sia in carreggiata nord che in carreggiata sud il sedime della nuova rotonda interferisce con aree private in parte recintate che saranno oggetto di esproprio per pubblica utilità;
- Sotto l'area di sedime sono presenti le reti di acqua, gas e fognature bianche e nere.
- Va inoltre modificato l'accesso carraio all'edificio esistente mappale 44.

Alternative progettuali esaminate:

Soluzione A

La soluzione di realizzare una rotonda all'incrocio tra le vie Lase e Brenta è un'opera prevista dal POC comunale dove in quella sede vennero fatti gli opportuni studi ed approfondimenti; il progetto che si presenta come opera di messa in sicurezza della via Lasie, da realizzare come opera extra comparto grazie al contributo dell'ambito ASP AN 2.7 – primo stralcio, si pone come sviluppo esecutivo di quello studio e ne riprende le linee guida.

Il progetto prevede la realizzazione di una rotonda del diametro di 36,00m affiancata da pista ciclabile a Nord e marciapiedi a Sud.

Le caratteristiche geometriche sono:

- Diametro esterno della carreggiata di larghezza 36,00m

- Carreggiata di larghezza 8,00m
- Pista ciclabile di larghezza 3,00m
- Corona centrale sormontabile di larghezza 2,50m
- Aiuola centrale di diametro 15,00m
- Aiuola esterna alberata di larghezza 3,00m

1.3– Sostenibilità ambientale e paesaggistica

Trattandosi di un semplice inserimento di rotonda in una strada comunale in territorio agricolo assolutamente pianeggiante, si ritiene che non vi siano impatti significativi sia sotto l'aspetto ambientale che paesaggistico; viene posizionata con funzione di innesto del Polo Funzionale Selice A14 alla via Lasie e nel contempo per rendere più sicura la rete viaria di quella parte del territorio, riguardo al nuovo traffico indotto dalla nuova area produttiva ASP AN 2.7

2 – RELAZIONE TECNICA

2.1 – Analisi tecnico-funzionale dell'intervento

Il progetto prevede la realizzazione di una nuova rotonda sull'attuale sede della via Lasie attualmente di circa 5,50/6,00m. La rotatoria presenterà il diametro massimo di 36,00m con aiuola centrale di 15,00m con adiacente una corona circolare di parterre sormontabile di larghezza 2,50m. Pista ciclabile di 3 m.

Gli ingressi in rotonda verranno raccordati con l'attuale sede stradale della via Lughese e la nuova strada di urbanizzazione con raggio di 15,00m, mentre le uscite verranno raccordate con un raggio di 20,00m. Per ciascun accesso in rotonda sarà prevista la realizzazione di isole direzionali poste al centro della carreggiata che consentiranno comunque una larghezza delle corsie di 4,50m. Per le acque della rotonda è prevista la realizzazione di una fognatura bianca opportunamente calcolata.

Lavorazioni previste:

- La carreggiata attuale sarà scarificata per circa 50cm.
- L'area della rotonda sarà scavata, colmata con sabbia e stabilizzato e rifinita con stabilizzato cementato (opportunamente pendenzato), binder e tappeto d'usura.
- Nella zona della corona circolare la finitura sarà in ghiaia e betonella adatta a carichi pesanti
- La pista ciclabile verrà realizzata con una soletta di cemento con rete elettrosaldata e rifinito con tappeto di usura bituminoso.
- La rotatoria sarà prevista di opportuna segnaletica orizzontale e verticale.
- Verrà realizzato tombamento di parte dello scolo fossetta in corrispondenza del sedime della rotatoria.

Al momento i sottoservizi sono ancora scarsamente "mappati" dai relativi Enti erogatori, pertanto appena le aree si renderanno disponibili si attiveranno una serie di sondaggi in sito in modo da determinarne la posizione e la relativa profondità. Sarà redatto un apposito piano costruttivo per permettere il transito, in sicurezza, dei residenti anche nel periodo di cantiere e quindi chiusa al pubblico.

2.2 – Stima sommaria dei tempi e dei costi

Tempi:

Si prevede che i lavori di costruzione possano essere ultimati entro 36 settimane dalla consegna delle aree. I tempi di realizzazione sono subordinati: all'iter autorizzativo, alla resa disponibilità delle aree da espropriare.

Costi:

In base alla convenzione sopra citata gli oneri inerenti le varie fasi di progettazione, gli oneri per l'appalto e i relativi costi di costruzione, dell'opera in oggetto e i costi di esproprio, saranno a totale carico dei soggetti attuatori dell'ambito ASP AN 2.7. In attesa dei sondaggi in sito, con le informazioni attualmente reperibili, si ritiene che l'intera opera avrà un costo complessivo, IVA compreso, come da quadro economico allegato al presente studio.

Imola, 30/08/2024

Il Tecnico

Arch. Francesco Remondini