

**INTERVENTO:**

**“FORMAZIONE DI PISTA CICLO-PEDONALE LUNGO LA SP  
N°97 “AMMONITE-CANALA” DA AMMONITE A MEZZANO IN COLLABORAZIONE CON IL  
COMUNE DI RAVENNA 1°LOTTO-1°STRALCIO**

**"REALIZZAZIONE DI PERCORSO PROTETTO LUNGO LA S.P. N. 97 NEL CENTRO  
ABITATO DI AMMONITE, DALLA PIAZZA DELLA GRANDE ROTTA A VIA DELLE RISAIE"**

**PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA - DEFINITIVO - ESECUTIVO**

|  |                          |  |              |            |            |
|--|--------------------------|--|--------------|------------|------------|
| Presidente:<br>Michele De Pascale                        |                          | Consigliere Delegato:<br>Davide Ranalli      |              |            |            |
| Dirigente responsabile del Settore: Ing. Paolo Nobile    |                          | Responsabile dell' U.O.: Ing. Chiara Bentini |              |            |            |
| RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO: Ing. Chiara Bentini |                          | Firme: _____                                 |              |            |            |
| PROGETTISTA OPERE STRADALI:                              | Geom. Giancarlo Riccardi | _____  |              |            |            |
| ELABORAZIONI GRAFICHE:                                   | P.I. Alberto Tagliavini  | _____  |              |            |            |
| RILIEVI:   | Geom. Giancarlo Riccardi | _____  |              |            |            |
| 2  | REVISIONE PROGETTO       | AT   | GR           | CB         | 16/12/2016 |
| 1  | REVISIONE PROGETTO       | AT   | GR           | CB         | 15/09/2016 |
| 0  | EMISSIONE                | AT   | GR           | CB         | 31/03/2016 |
| Rev.   | Descrizione              | Redatto:                                     | Controllato: | Approvato: | Data:      |

TITOLO ELABORATO:

**RELAZIONE GENERALE**

|                              |                          |                            |        |   |
|------------------------------|--------------------------|----------------------------|--------|---|
| Elaborato num:<br><b>A.1</b> | Revisione:<br><b>002</b> | Data:<br><b>16/12/2016</b> | Scala: | Nome file:<br><b>RELAZIONE GENERALE.dwg</b> |
|------------------------------|--------------------------|----------------------------|--------|---|

## INDICE

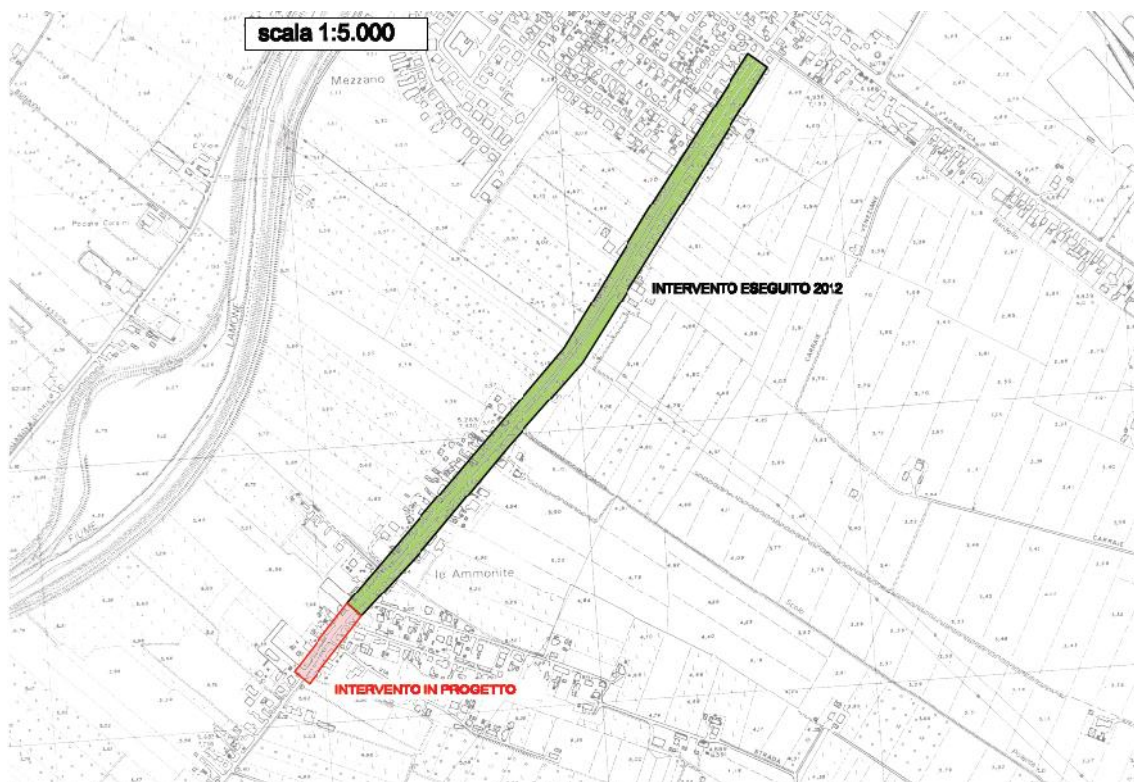
|    |  |    |
|----|--|----|
| 1. | PREMESSA .....                                     | 2  |
| 2. | DESCRIZIONE STATO DI FATTO.....                    | 4  |
| 3. | ANALISI PERCORSI ALTERNATIVI .....                 | 9  |
| 4. | DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO .....                  | 10 |
| 5. | CONFORMITÀ STRUMENTO URBANISTICO.....              | 15 |
| 6. | FATTIBILITÀ AMBIENTALE.....                        | 19 |
| 7. | ACQUISIZIONE DELLE AREE.....                       | 31 |
| 8. | COSTO DELL'INTERVENTO .....                        | 33 |
| 9. | SOSTENIBILITÀ FINANZIARIA.....                     | 36 |
|    | <b>ALLEGATO : PLANIMETRIA PROGETTO COMPLESSIVO</b> |    |

## 1. PREMESSA

La S.P. n°97 “Ammonite-Canala” rappresenta una via di collegamento importante all’interno del territorio Provinciale, in quanto funge da anello di collegamento con la Strada Statale n°16 “Adriatica” servendo direttamente i territori di Piangipane, Santerno, Mezzano ed Ammonite e raccogliendo, grazie al Ponte sul Lamone, anche una parte del traffico proveniente dal territorio in Comune di Bagnacavallo.

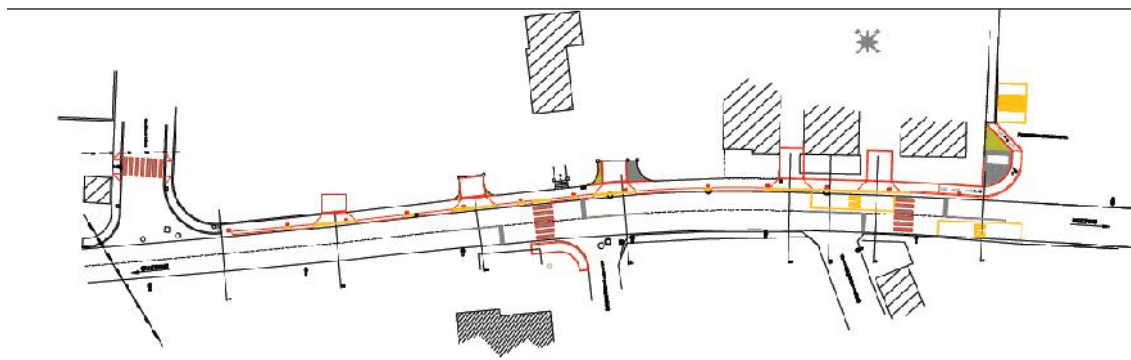
Con i lavori di “Formazione di pista ciclo-pedonale lungo la S.P. n°97 “Ammonite-Canala” da Ammonite a Mezzano in collaborazione con il Comune di Ravenna. – 1° lotto – 1° stralcio” questa Provincia ha realizzato nel 2009 un percorso ciclo-pedonale, in fregio alla S.P.n°97 “Ammonite-Canala” , atto a consentire il collegamento tra l’abitato di Mezzano e quello di Ammonite .

Il tratto di S.P.n°97 “Ammonite-Canala”, interessato dal suddetto tracciato ciclo-pedonale, va dalla S.C. Via Bassa nell’abitato di Mezzano sino all’altezza della Piazza di Ammonite ( Piazza della Grande Rotta ).



Con lo scopo di migliorare il livello di sicurezza per la tutela della circolazione dell'utenza debole nel centro abitato si intende realizzare un ulteriore tratto di percorso protetto, volto a collegare la Piazza della Grande Rotta alla Strada Comunale via delle Risaie , estendendo il collegamento esistente per un tratto di circa 130 metri di lunghezza in direzione dell'abitato di Santerno.

Con l'intervento in esame , la Provincia di Ravenna, in convenzione con il Comune di Ravenna , intende quindi incrementare le condizioni di sicurezza per la circolazione dei pedoni e dei velocipedi sul tratto stradale in argomento e consentire una migliore fruizione da parte dell'utenza dei servizi presenti nelle zone interessate.



## 2. DESCRIZIONE STATO DI FATTO

( per i rimandi alle fotografie citate si veda l'elaborato A.3 Relazione Fotografica )

Il tratto preso in esame (sviluppo circa 130,00 metri ) , in ambito prettamente urbano , è caratterizzato dalla alta densità edilizia e dalla presenza senza soluzione di continuità di abitazioni con i relativi accessi carrabili e pedonali , su entrambi i lati .



Sul lato destro insistono le immissioni di due strade comunali ( entrambe a fondo chiuso ) , via Fabbri e via Taroni .

Il tracciato stradale è contraddistinto da una curva ad ampio raggio variabile che vede uno sviluppo piano altimetrico caratterizzato da un punto intermedio alto in corrispondenza con l'innesto della via Fabbri ( vedi foto 21 ) .

La carreggiata presenta una larghezza di mt. 6,00 circa , a lato della quale in destra e sinistra si sviluppano fasce pertinenziali di ampiezza variabile ove si sono consolidati nel tempo camminamenti in terra o stabilizzato mentre nel tratto adiacente alla piazza , in prossimità della fermata di trasporto pubblico , esiste un marciapiede realizzato diversi anni addietro dall'amministrazione comunale , oggi degradato , la cui definizione è data da un cordolo in diversi punti deformato o avvallato causa lo schiacciamento da veicoli in sosta .



Detto marciapiede termina inopinatamente tra due abitazioni , civici 117 e 113 di via Ammonite .



Si manifestano pertanto diversi contesti organizzativi della banchina stradale qui riassunti :

▪ sul lato sinistro, partendo dall'intersezione di Via delle risaie , in direzione Mezzano, ( vedi foto 17 ) ove si interrompe il marciapiede coevo alla lottizzazione della suddetta via e procede una banchina realizzata in terreno misto inerbito di larghezza variabile da 2,30 a 2,20 metri ( vedi foto 13 ) compresa tra i muri di recinzione e il limite corsia ( linea bianca ) , incontrando gli accessi carrabili rispettivamente al civico 119 , alla chiesa e al civico 117.

Dall'accesso carrabile del civico 117 ( vedi foto 7 ) si diparte un cordolo a delimitazione di una marciapiede in stabilizzato di ampiezza media 1,50 metri dal muretto di recinzione ; dal civico seguente (113) le proprietà private non sono più delimitate sul fronte strada ( vedi foto 2 , 3 , 4 ) ; proseguendo il marciapiede giunge presso l'area di attesa del servizio di trasporto pubblico ubicata in angolo con la piazza della grande rotta , dove in una porzione di area verde è presente una pensilina ( vedi foto 1 ) .

▪ sul lato destro, partendo dall'intersezione di Via delle risaie , in direzione Mezzano, esiste una banchina realizzata in terreno misto di larghezza variabile da 2,30 a 2,20 metri compresa tra i muri di recinzione e il limite corsia ( linea bianca ) , nel primo tratto impegnata da una piazzola con diversi cassonetti della raccolta



differenziata ,segue un' area non delimitata che accede ad una attività economica ( vedi foto 20 ) parzialmente pavimentata con conglomerato bituminoso ( in

pessimo stato a causa dell'affioramento di apparato radicale del pino ) e l'intersezione con la Via Fabbri ; da detta intersezione emerge un marciapiede di più recente realizzazione rispetto al frontistante , in quota rialzata di circa 12 cm rispetto al



piano viabile , ma di esigue dimensioni in ampiezza ( variabile da 60 a 100 cm ) costretto tra le recinzioni delle proprietà e la corsia stradale. La situazione si





mantiene tale per tutto il tratto , fino allo stallo di fermata Bus in corrispondenza con l'ingresso alla piazza sul fronte opposto.



### 3. ANALISI PERCORSI ALTERNATIVI

Analizzando gli spazi a disposizione si sono rilevate le seguenti criticità :

sul lato sinistro, la presenza di 5 (cinque) accessi carrabili di cui tre civili abitazioni , una chiesa ed un esercizio commerciale .

Una ampiezza disponibile a margine strada di circa 2.30 metri per la maggior parte del tratto in esame .

sul lato destro, la presenza di 4 (quattro) accessi carrabili di cui tre civili abitazioni , ed un esercizio commerciale ; due intersezioni stradali con strade comunali con problematiche di raccordo altimetrico.

Una ampiezza disponibile a margine strada di circa 1.30 metri per la maggior parte del tratto in esame .

La presenza di una serie di cassonetti di problematica ricollocazione.

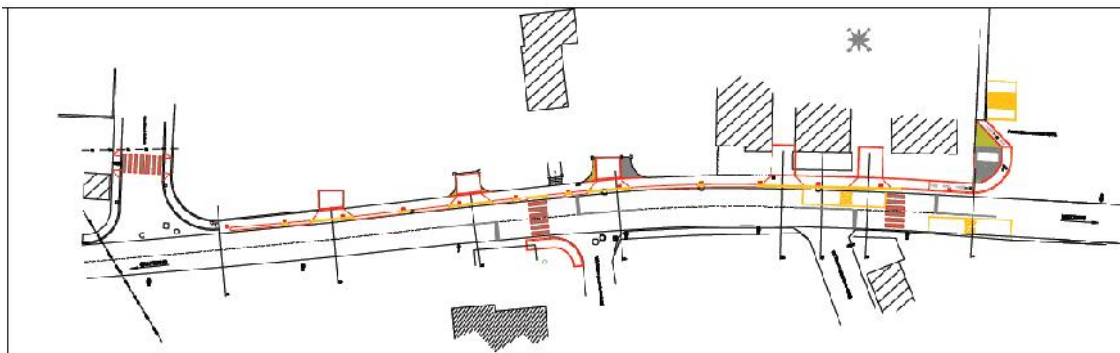
La presenza di sottoservizi causanti interferenza .

Si è scelto pertanto di sviluppare la progettazione sul lato sinistro , sostenuti anche dalle seguenti condizioni:

1. la naturale connessione con il percorso precedente , data dalla piazza ;
2. la presenza di una area pubblica per organizzare l'attesa degli utenti TPL ;
3. la possibilità di organizzare un percorso protetto per disabili collegando il parcheggio con la pensilina e la fermata TPL ;
4. la maggiore ampiezza disponibile in banchina ;
5. il ripristino di un uso pubblico preesistente necessitante manutenzione;
6. la possibilità di organizzare la raccolta delle acque meteoriche senza interferire con gli impianti esistenti ;

il tutto come descritto al seguente capitolo.

#### 4. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO



Per l'individuazione del percorso da realizzare e la tipologia dell'intervento si è fatto riferimento alle norme previste dal Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici n°557 del 30 novembre 1999, e s. m. e i. (Istruzioni Tecniche per la progettazione delle reti ciclabili (Bozza n. 3 - 17 aprile 2014) .

Considerando lo stato dei luoghi sopra descritto per ottenere un grado di sicurezza elevato per pedoni e biciclette l' unica soluzione praticabile per ottenere un percorso protetto per l'utenza pedonale e ciclabile consiste nel percorso promiscuo , così come definito dal DM sopra citato

*“Percorso promiscuo: elemento di raccordo di limitato sviluppo longitudinale costituito da parte interna o esterna alla strada in cui, non risultando possibile realizzare la pista ciclabile, la circolazione dei ciclisti avviene in promiscuo con gli altri veicoli o con i pedoni, ma la percezione della continuità dell'itinerario ciclabile è garantita attraverso specifica segnaletica;*

*In particolare il percorso promiscuo può essere suddiviso in:*

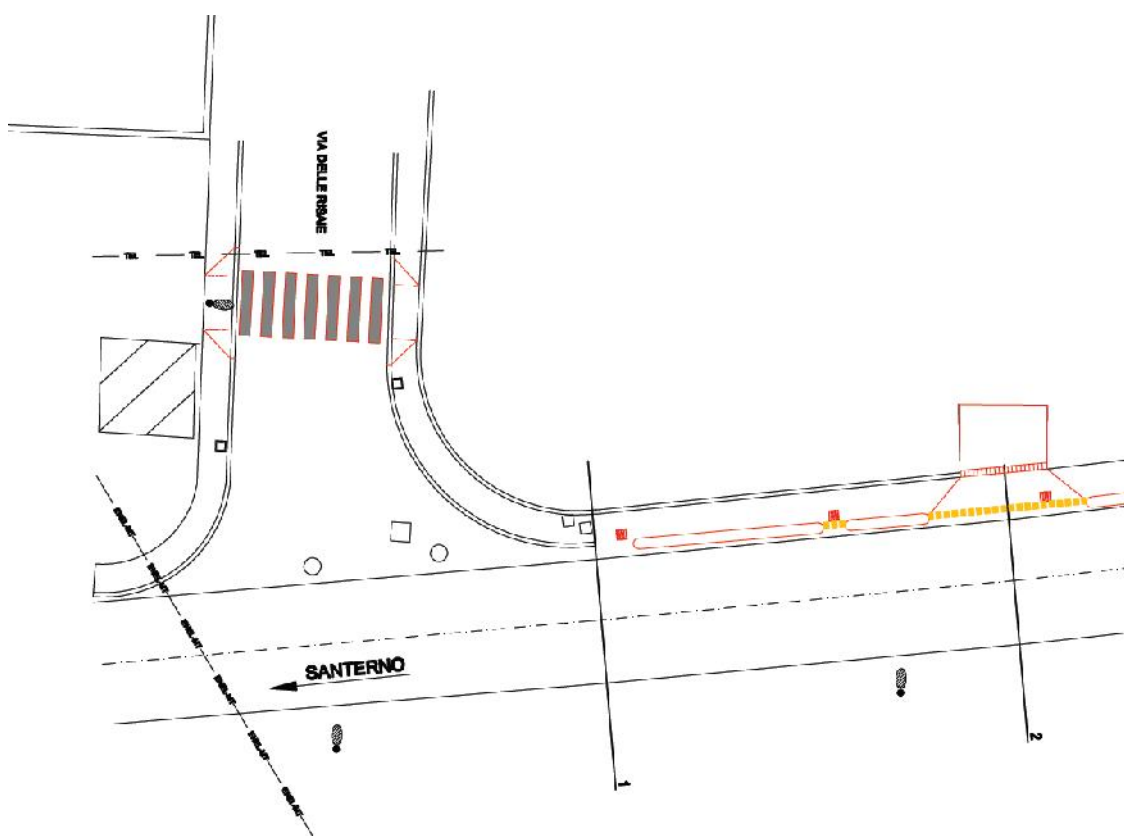
- *percorso promiscuo veicolare e ciclabile: percorso realizzato sulla carreggiata stradale, in cui la circolazione delle biciclette, o eventualmente anche degli altri velocipedi, avviene in promiscuo con i veicoli a motore;*
- *percorso promiscuo pedonale e ciclabile: percorso ubicato all'interno di aree pedonali oppure ammesso sul marciapiede o all'interno di parchi o aree verdi, in cui è ammessa la circolazione delle biciclette, o eventualmente anche degli altri velocipedi, in promiscuo con i pedoni ; separato dalla carreggiata stradale da un elemento spartitraffico .*

fermo restando le difficoltà riscontrate in quanto presenti vincoli fisici inamovibili quali muretti di recinzione, abitazioni a ridosso della strada e accessi carrabili e/o

promiscui che impediscono la realizzazione di una continua aiuola insormontabile spartitraffico , ed obbligano la formazione di varchi di accesso .

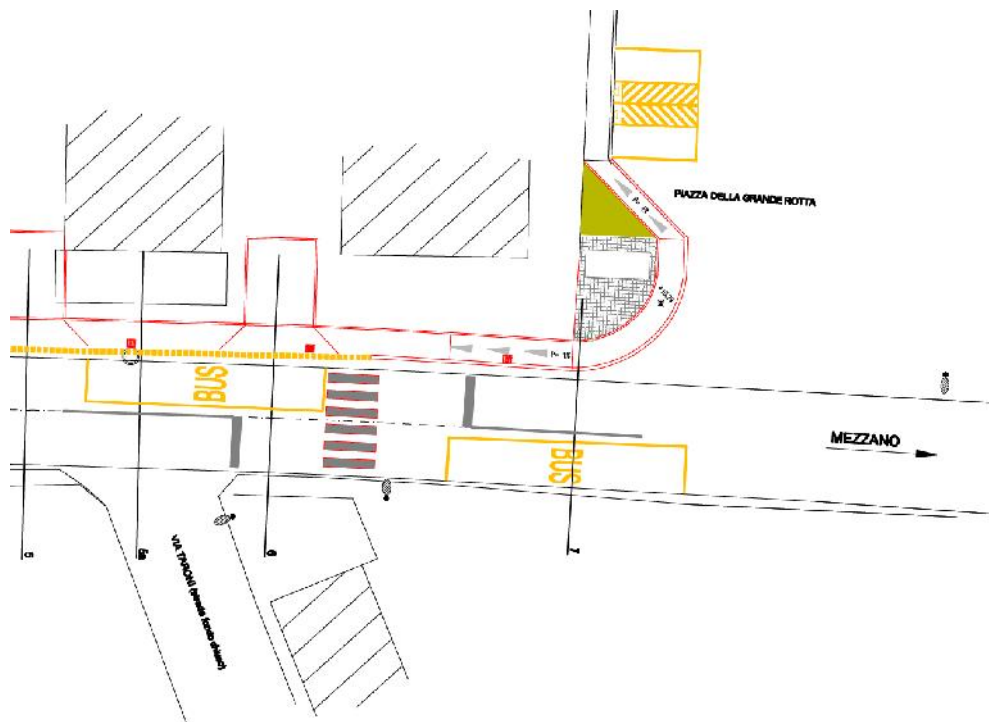
In tali varchi ,sebbene non estesi, si prevede di predisporre sulla testata del cordolo insormontabile marker luminosi ( occhi di gatto ) , sia per una migliore definizione e delimitazione del tracciato protetto , sia per evidenziare l'obbligo dei divieti di parcheggio e di sosta lungo tutto il tracciato stesso ove necessario saranno installati specchi parabolici infrangibili con diametro di cm.90 con visiera per esterno, per dare visibilità ad accessi carrabili privati ed incroci critici. Tutto ciò premesso , la tipologia relativa all'intervento in oggetto prevede quanto segue:

- la realizzazione di un cordolo insormontabile quale spartitraffico dalla carreggiata della larghezza di m.0,50 e di un percorso protetto avente larghezza m. 1,50 ;
- il raccordo a monte ( Via Delle Risaie ) e a valle ( Piazza Della Grande Rotta ) con i marciapiedi esistenti ;



- la sistemazione della area di attesa Bus presso l'angolo della Piazza Della Grande Rotta mediante utilizzo di elementi prefabbricati in c.a.v. quali cordoli di contenimento e pavimentazione in cubetto di porfido in armonia ed omogeneità

con l'intervento precedente , con la creazione di una rampa accessibile collegante il parcheggio con lo stallo di sosta del Bus ;



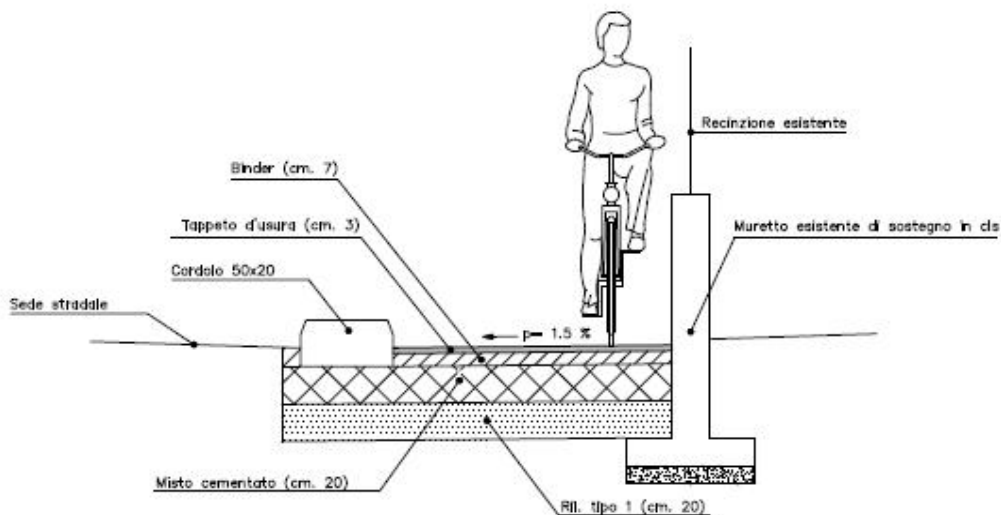
- l' istituzione nella piazza di due parcheggi per disabili in prossimità della pensilina di attesa Bus ;
- il collegamento e la regolamentazione degli accessi carrabili esistenti.

Infine si evidenzia che, con l'obiettivo di garantire la sicurezza dei pedoni e dell'utenza debole si è prevista la fornitura e la posa di un impianto semaforico a chiamata regolato da centralina computerizzata .

Saranno installate due coppie di semafori sincronizzati dotati di dispositivi di chiamata pedonale ed acustici a presidio dei due attraversamenti pedonali esistenti nel tratto di intervento .

Per una ottimizzazione del sistema i due attraversamenti verranno riposizionati . Si realizzerà inoltre un attraversamento ex-novo su Via delle risaie per assicurare un transito sicuro e la futura continuità al percorso in direzione Santerno.

Il percorso sarà pavimentato con utilizzo di conglomerato bituminoso chiuso, con pendenze longitudinali non superiori al 5% e trasversali pari al 1,5 % .



Per la raccolta delle acque superficiali si è optato, visti gli scorrimenti compatibili con le profondità di scavo, di convogliare le stesse nella fognatura principale esistente (dn. 400/500/), prevedendo una preventiva adeguata pulizia della stessa

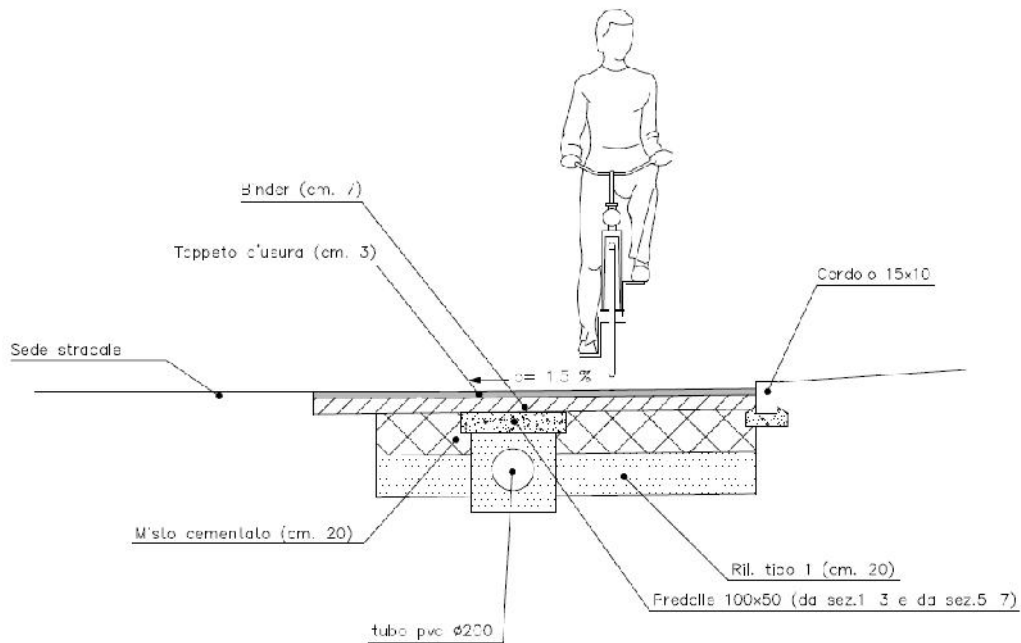
Il sistema superficiale di raccolta acque prevede la posa di alcuni nuovi pozzetti a caditoia con apposite griglie in ghisa , collocati tra il margine di carreggiata ed il percorso di progetto con bocche di lupo sul cordolo utili per la raccolta delle acque sia della sede stradale, che del percorso protetto.

Saranno adeguati i pozzetti esistenti con riposizionamento in quota e sostituzione dei chiusini non a norma .

Per quanto riguarda i singoli accessi carrabili e pedonali, si rispetteranno le quote attuali , ove le quote comportano un deflusso delle acque superficiali verso gli accessi saranno previste opportune canalette porta grigliato con griglie pesanti.

Il sistema superficiale di raccolta acque di progetto sopra descritto, formato da bocche di lupo, pozzetti di raccolta, pozzetti a caditoia, canalette porta grigliato . collegati con tubi in pvc Sn4 di diametro variabile da 100 mm a 315 mm che si sviluppano per brevi tratti, viene convogliato nella fognatura principale nei punti

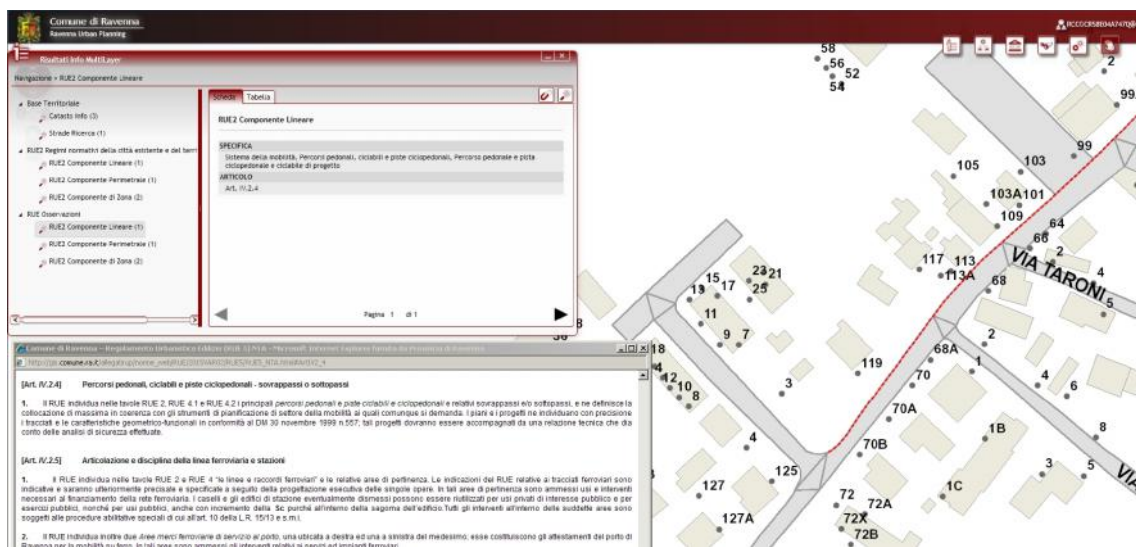
indicati alla tavola di progetto in corrispondenza di pozzetti esistenti, evitando innesti diretti alle tubazioni .



A

riguardo dei sottoservizi esistenti, quali allacciamenti acquedotto, tubazioni del gas, cavi telecom, cavi enel e fognature, sulla base delle quote di scavo previste e della successiva analisi delle informazioni raccolte dai gestori degli stessi , non si presume necessario richiedere un approfondimento al fine di valutare lo spostamento di tubazioni/cavi ecc. ma si raccomanda , in taluni casi, procedere con saggi nel corso dei lavori in particolar modo per le prese utenze gas e acqua le quali non sono determinabili altimetricamente dalle informazioni inviate dal gestore e che potrebbero trovarsi a quote non regolari .

## 5. CONFORMITÀ STRUMENTO URBANISTICO



Il suddetto intervento risulta conforme allo strumento urbanistico vigente nonché con il Piano Strutturale Comunale del Comune di Ravenna.

Precisamente l'area oggetto dell'intervento inquadrata come da seguente estratto delle Norme Di Attuazione

### CAPO IV.2 SISTEMA DELLA MOBILITA'

#### [Art. IV.2.1]

#### Finalità

1.

Il RUE assume per il Sistema della Mobilità le finalità di un sistema dei trasporti sostenibile che garantisca a tutti una adeguata accessibilità dei posti di lavoro e dei servizi, migliori la sicurezza, riduca inquinamento, emissioni di gas serra e consumo di energia, aumenti efficienza ed economicità del trasporto di persone e merci, aumenti l'attrattività e la qualità dell'ambiente urbano nonché le finalità di cui all'art. 36 del PSC.

#### [Art. IV.2.2]

#### Articolazione delle componenti del Sistema della Mobilità

1. Il RUE nelle tavole RUE 2, RUE 4 individua le aree, i tracciati e i percorsi costituenti il Sistema della mobilità di cui all'art. 37 del PSC articolandolo nelle seguenti componenti:



1)Viabilità carrabile (comprensiva di fasce di rispetto e verde di pertinenza)

2)Percorsi e piste ciclopedonali e ciclabili

...omissis

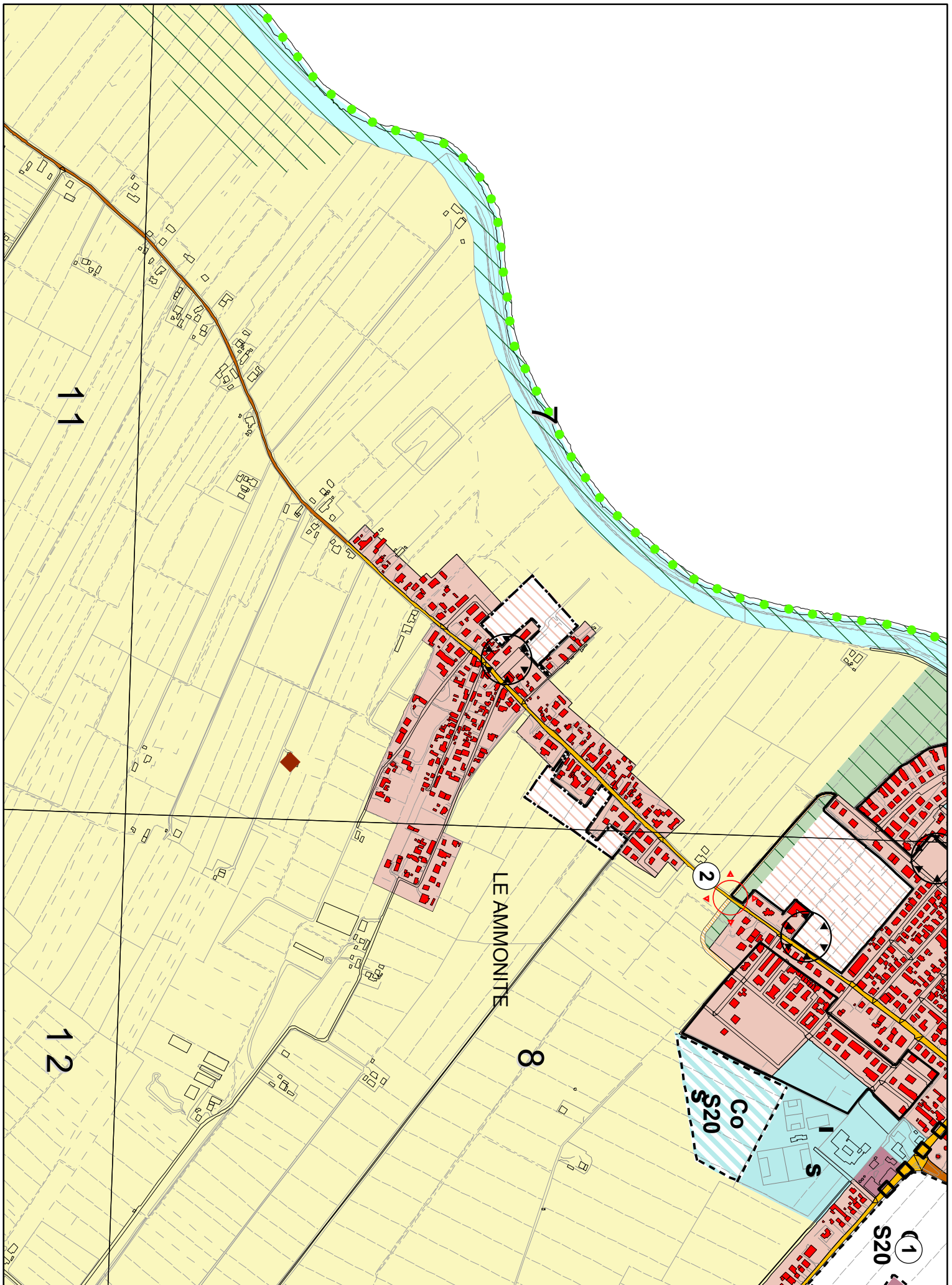
[Art. IV.2.4]

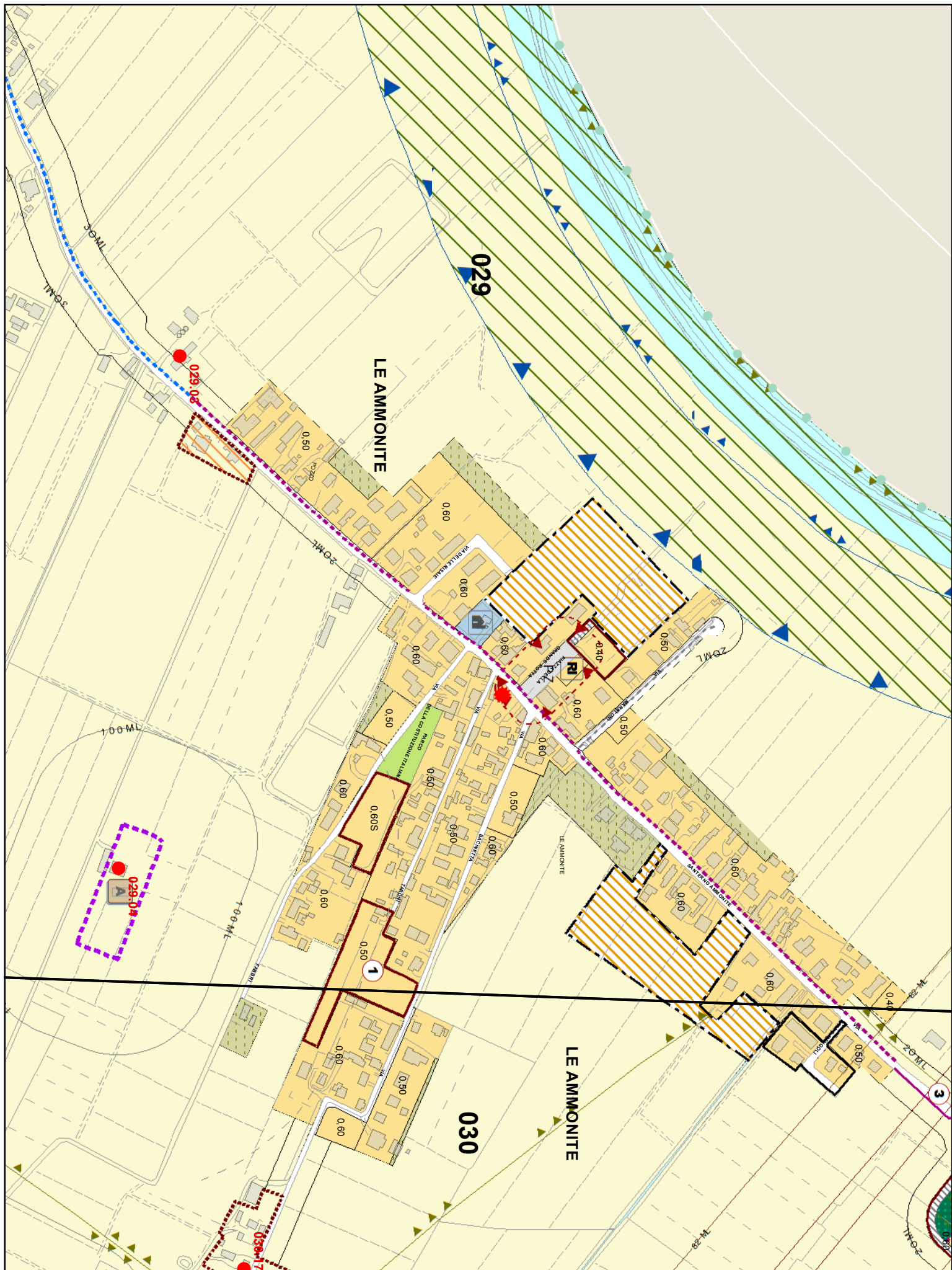
Percorsi pedonali, ciclabili e piste ciclopedonali - sovrappassi o sottopassi

1.

Il RUE individua nelle tavole RUE 2, RUE 4.1 e RUE 4.2 i principali percorsi pedonali e piste ciclabili e ciclopedonali e relativi sovrappassi e/o sottopassi, e ne definisce la collocazione di massima dei tracciati di progetto; tali tracciati potranno essere precisati e modificati o in sede di POC, o da specifici atti di Pianificazione della Mobilità (PUMS - PGU - Piani Particolareggiati di settore) ai quali comunque si demanda. I piani e i progetti ne individuano con precisione i tracciati e le caratteristiche geometrico-funzionali in conformità al DM 30 novembre 1999 n.557; tali progetti dovranno essere accompagnati da una relazione tecnica che dia conto delle analisi di sicurezza effettuate.

Si ritiene che l'intervento proposto risulta evidentemente contemplato all'interno della suddetta norma urbanistica.





## **6. FATTIBILITÀ AMBIENTALE**

Gli strumenti di pianificazione territoriale da tenere in considerazione per l'analisi di conformità alle norme sono:

1. • Piano Territoriale Regionale
2. • Piano Territoriale Paesistico Regionale
3. • Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale
4. • Piano Regolatore Generale del Comune di Ravenna ( RUE ).

La Regione Emilia-Romagna si è dotata di un Piano Territoriale Regionale (approvato dall'Assemblea legislativa con delibera n. 276 del 3 febbraio 2010 ai sensi della legge regionale n. 20 del 24 marzo 2000 così come modificata dalla legge regionale n. 6 del 6 luglio 2009) che definisce le linee guida generali, e di un Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR). Il Piano territoriale paesistico regionale è parte tematica del Piano territoriale regionale (PTR) e si pone come riferimento centrale della pianificazione e della programmazione regionale dettando regole e obiettivi per la conservazione dei paesaggi regionali. IL PTPR è stato approvato con delibera di Consiglio n. 1338 del 28 gennaio 1993 e pubblicato sul bur n. 75 dell'8 settembre 1993. Sottoposto a revisione il Piano è stato ripubblicato in seguito alla Delibera di Giunta Regionale n. 1321 in data 07/07/2003. Strumento di tutela dell'identità culturale paesaggistica del territorio regionale, della qualità dell'ambiente e della sua fruizione collettiva, il PTPR definisce e prescrive regolamentazioni relative sia a sistemi di zone ed elementi di cui salvaguardare i caratteri che ne definiscono la struttura e la forma, sia a zone ed elementi di specifico interesse storico o naturalistico. Esso definisce le linee guida per creare un quadro di tutela in materia paesistica, alle quali fanno riferimento, rendendosi compatibili, le successive azioni di pianificazione subordinata, i progetti di modificazione di aree, ed i progetti di livello regionale ed infraregionale di valorizzazione, tutela e recupero.

Il Decreto legislativo 267/2000 (Testo Unico degli Enti Locali) ha affidato al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale il compito di "indicare le diverse destinazioni del territorio in relazione alla prevalente vocazione delle sue parti, la localizzazione di massima delle maggiori infrastrutture e delle principali linee di

comunicazione, i parchi e le riserve naturali, le linee d'intervento per la sistemazione idrica, idrogeologica ed idraulico-forestale".

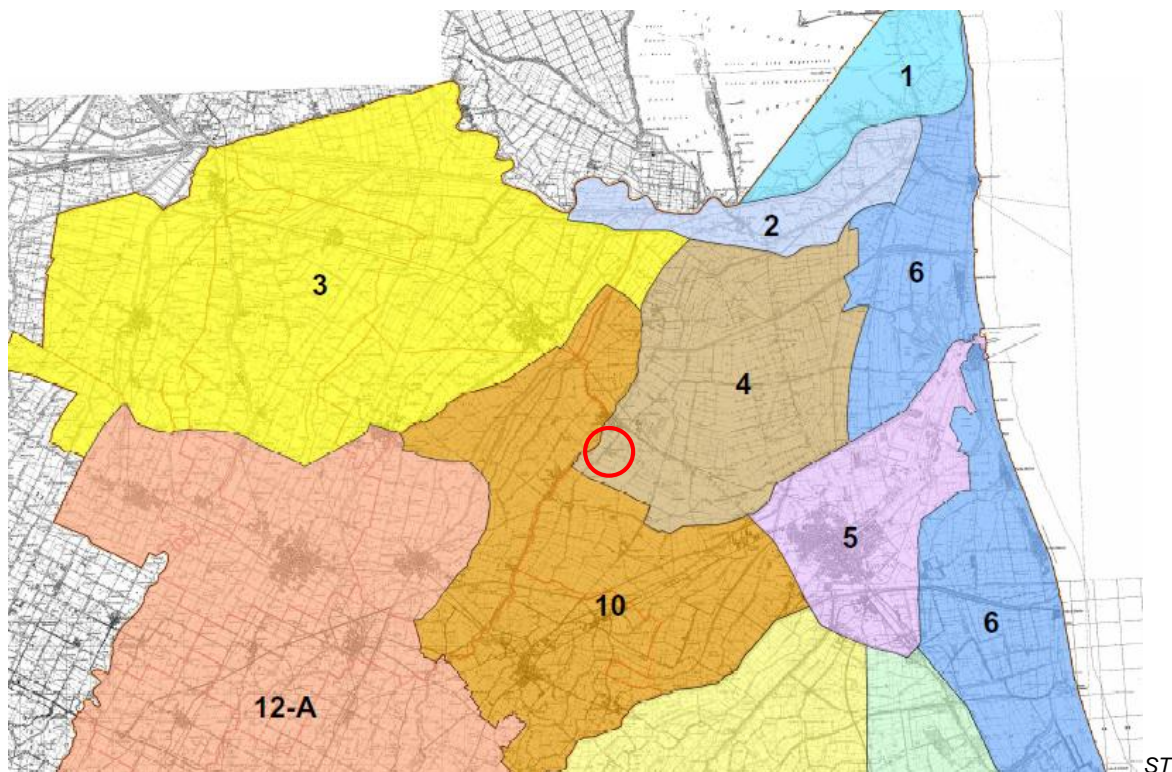
La Legge regionale 20/2000 (Nuova disciplina del territorio) ne ha specificato ulteriormente i compiti: per il legislatore regionale il PTCP deve definire l'assetto del territorio con riferimento agli interessi sovracomunali, indirizzare e coordinare la pianificazione urbanistica comunale, articolare sul territorio le linee di azione della programmazione regionale, sottoporre a verifica e raccordare le politiche settoriali della Provincia.

In particolare i PTCP, ove diano piena attuazione alle prescrizioni del PTPR, hanno efficacia di piano territoriale con finalità di salvaguardia dei valori paesistici ambientali e culturali del territorio, anche ai fini dell'art. 149 del D. Lgs. 29 ottobre 1999 n. 490 (Testo Unico dei Beni Culturali ed Ambientali), e costituiscono, in materia di pianificazione paesaggistica, ai sensi dell'art. 24 comma 3 della L. R. 20/2000, l'unico riferimento per gli strumenti di pianificazione comunali e per l'attività amministrativa attuativa.


Le direttive espresse nel Piano Territoriale Paesistico Regionale (art. 6 e 7) vengono pertanto attuate nel Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Ravenna e nel Piano Regolatore Generale del Comune di Ravenna e si ha la compatibilità dell'intervento al PTPR se la stessa risulta dagli strumenti pianificatori di seguito analizzati.


### 6.1. Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

Il PTCP Della Provincia di Ravenna colloca la zona di intervento, secondo quanto indicato nella corrispondente tavola 1, nella unità di paesaggio 4 “Bonifica valle del Lamone” come di seguito evidenziato.



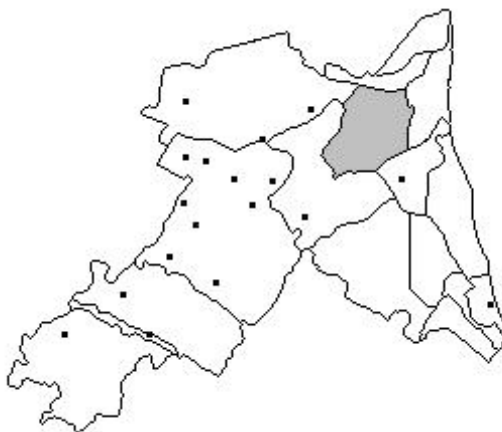
RALCIO PTCP PROVINCIA DI RAVENNA TAV. 1 -UNITÀ DI PAESAGGIO (STAMPA FUORI SCALA)

 Zona di intervento

|  | Unita' di paesaggio                                 | Comuni interessati  |
|--|---|---|
|  <p>PROVINCIA DI RAVENNA</p> <p>PTCP</p> <p>tabella di piano</p> <p>UNITA' DI PAESAGGIO</p> <p>Tav. 1      Scala 1:100.000</p> <p>LEGGI REGIONALI 8/30 del 20/02/2000</p> <p>ADOTTATE: ESAMINATE DAL CONSIGLIO PROVINCIALE SI DEL 02/03/2000</p> <p>DELIBERATE DAL CONSIGLIO PROVINCIALE SI DEL 20/02/2000</p> <p>PUBBLICATE IN L.R. DELL'EMILIA-ROMAGNA N. 43 DEL 20/05/2000</p> <p>IN CARICHI: ASS. ALLA PROGRAMMAZIONE TERRITORIALE</p> <p>DR. GIOVANNI GALERZI</p> <p>DR. FRANCESCO GENTILETTI</p> <p>FRANCESCO GENTILETTI</p> | N. 1 DELLE VALLI                                    | Ravenna   |
|  | N. 2 GRONDA DEL RENO                                | Alfonsine, Ravenna  |
|  | N. 3 VALLI DEL RENO                                 | Alfonsine, Conscicco, Fusignano, Lugo, Massa Lombarda, Ravenna  |
|  | N. 4 BONIFICA VALLE DEL LAMONE                      | Ravenna   |
|  | N. 5 DEL PORTO DELLA CITTA'                         | Ravenna   |
|  | N. 6 DELLA COSTA NORD                               | Cervia, Ravenna   |
|  | N. 7 DELLA COSTA SUD                                | Cervia  |
|  | N. 8 BONIFICA DELLA VALLE STANDIANA                 | Cervia  |
|  | N. 9 BONIFICA DELLA VALLE ACQUAFUSCA E VALLE FELICI | Cervia  |
|  | N. 10 TERRE VECCHIE                                 | Alfonsine, Bagnacavallo, Fusignano, Ravenna, Russi  |
|  | N. 11 DELLE VILLE                                   | Ravenna   |
|  | N. 12-A CENTURIAZIONE                               | Bagnacavallo, Bagnara di Romagna, Castel Bolognese, Cotignola, Faenza, Fusignano, Lugo, Massa Lombarda, S. Agata sul Santerno, Solarolo |
|  | N. 12-B CENTURIAZIONE                               | Cervia  |
|  | N. 13 DELLA COLLINA ROMAGNOLA                       | Brisighella, Castel Bolognese, Faenza, Riolo Terme  |
|  | N. 14 DELLA VENA DEL GESSO                          | Brisighella, Casola Valsenio, Riolo Terme   |
| N. 15 DELL'ALTA COLLINA ROMAGNOLA  | Brisighella, Casola Valsenio                        |   |

**LEGGENDA PTCP PROVINCIA DI RAVENNA TAV. 1**

Di seguito si riportano le descrizioni del PTCP della unità di paesaggio interessata.



**UNITA' DI PAESAGGIO N.4  
"BONIFICA VALLE DEL LAMONE"**

Rientra interamente all'interno del Comune di Ravenna e interessa una zona del territorio comunale recentemente bonificata.

I suoi confini sono delimitati a ovest dal paleoalveo del Lamone e a est da un dosso litoraneo.

A nord e a sud i confini dell'U. di P. coincidono con gli antichi argini circondariali della cassa di colmata.

#### PRINCIPALI COMPONENTI DEL PAESAGGIO ED ELEMENTI CARATTERIZZANTI CARATTERI STORICI E MORFOLOGICI

Questa U. di P. deriva dalla grande bonifica di un sistema vallivo posto a nord di Ravenna che comprendeva le Valli di Savarna e di Sant'Egidio.

Le prime bonifiche furono quelle rinascimentali che si legarono all'aumento demografico che si verificò tra il XV e XVI secolo su tutto il territorio europeo.

Questo processo espansivo si tradusse in una ricerca di beni alimentari atta a soddisfare il fabbisogno della popolazione: iniziò così la conquista di nuove terre attraverso le bonifiche che permisero di trasformare terreni vallivi in terreni produttivi. Il principale protagonista di questa U. di P. è il fiume Lamone il quale fino al Cinquecento gava libero nelle Valli di S. Vitale.

Assieme ai fiumi appenninici: Senio, Santerno, Idice, Savena e Reno, il Lamone nel 1504 venne fatto defluire nel Po di Primaro presso S. Alberto da cui però venne tolto dopo pochi anni per tornare a scaricare negli spazi acquidosi del territorio ravennate.

Nel 1530 iniziarono i primi interventi di bonifica per opera di Papa Clemente VII artefice di due importanti iniziative:

1- l'aver fatto scavare due canali di derivazione dal fiume Lamone ancora oggi leggibili sul territorio: Fiume nuovo di Sopra e Fiume nuovo di Sotto.

2- l'aver stipulato con i proprietari dei terreni un compromesso chiamato "Capitula superbonificazione vallium in terreni Ravennati" in cui furono gettate le basi per un razionale prosciugamento delle terre soggette a bonifica.

L'opera di Clemente VII fu continuata da Gregorio XIII nel 1578 col quale ebbe inizio la "bonificazione gregoriana".

Venne innalzato un argine parallelo al corso del fiume, ancora leggibile sul territorio, e con una serie di chiaviche e cavamenti si operò la bonifica.

Per tutto il Seicento e il Settecento la bonifica gregoriana proseguì molto lentamente a causa degli interessi privati che prevalsero su quelli comuni.

Intanto il fiume Lamone venne rimesso nel Po di Primaro e durante il 1720 venne portato a sfociare in mare attraverso un cavo artificiale denominato "Cavo dei Ferraresi" e vi rimase fino al 1839, anno della famosa Rotta di Ammonite.

Al disastro della Rotta seguirono opere provvisorie mirate a contenere l'espansione delle acque ma si comprese subito che sarebbe stato assurdo risolvere il problema semplicemente ripristinando gli argini abbattuti.

Solo nel 1846, si fece strada il progetto di trasformare le valli in terreni coltivabili e di non gettare il Lamone nel Vecchio letto del Po di Primaro ma di utilizzarlo per regolarizzare la bonificazione di quella vastissima cassa di colmata.

Alla rotta di Ammonite seguì la nomina di una commissione tecnica che decise la costruzione di una cassa di provvisoria espansione del fiume Lamone coincidente con quello della Bonificazione Gregoriana.

Principale responsabile di questo ultimo atto delle bonifiche di colmata del Lamone fu l'ingegnere idraulico del Genio Civile Filippo Lanciani.

L'interno di detta cassa fu diviso in 4 compartimenti: Valle Valtorto, Valle S. Egidio, Valle di Mezzano o Savarna e Valle di S. Vitale.

I compartimenti furono ulteriormente divisi in bacini, per procedere in modo progressivo alle opere di bonifica che richiedevano l'escavo di canali secondari e la creazione di chiuse e chiaviche.

All'interno dei vari compartimenti di bonifica le acque dei fiumi cariche di torbide venivano progressivamente fatte decantare.

Il Lamone fu pertanto ricondotto per un breve tratto entro il vecchio argine e quindi portato a spagliare quattro Km. più a nord, nei terreni ancora da colmare.



Negli anni sessanta venne condotto a sfociare in mare poco a nord di Marina Romea: una decisione presa per evitare che le torbide scaricate nella pialassa della Baiona provocassero un progressivo interrimento e quindi l'annullamento della funzione di enfaticizzazione del movimento dell'alta e bassa marea nel porto canale.

La bonifica del Lamone renderà circa 10.000 ettari di terreno produttivo.

Nel territorio si riescono ancora a leggere molti di questi avvenimenti, attraverso i dossi fluviali del Lamone, ad esempio molto evidente è l'andamento del dosso nella zona di Ammonite e Mezzano.

Si riescono inoltre ad individuare anche alcune antiche linee di costa tramite i cordoni dunosi rilevati dal piano campagna come quelli su cui sorge la pineta di San Vitale, i cui margini corrispondono a linee di spiaggia risalenti rispettivamente al decimo ed al quindicesimo sec. d. C.

Altri cordoni di spiagge più antiche si trovano immediatamente ad ovest di quello appena descritto. Questi cordoni sono meno evidenti, non essendo rilevati da differenze apprezzabili di quota. Risultano però ancora ben visibili nelle foto aeree, apparendo come strisce di colore più chiare.

#### CARATTERI FISICI E INSEDIATIVI

Le opere di risanamento idraulico hanno consentito di riscattare vasti territori nei quali si è andato instaurando un sistema agrario caratteristico che va sotto il nome di larga e che rappresenta un singolare aspetto del regime fondiario, dell'organizzazione e dell'esercizio dell'impresa.

La larga è una divisione del territorio in unità fondiarie, in genere assai vaste e raramente inferiori ai 100 ettari, la cui proprietà è costituita da una o poche aziende con scarsissimi investimenti per opere di carattere fondiario soprattutto per quanto riguarda i fabbricati rurali, rappresentati quasi sempre, da un stalla, dall'abitazione e da pochi locali ad uso magazzino e custodia.

Nelle zone di larga i villaggi si concentravano lungo le vie alzaie, dove le case erano sicure da ogni inondazione, allineati su strade di grande comunicazione come Camerlona che si dilungava sopra la Via Reale.

La zona tra il Sillaro e il Lamone si suddivideva in quattro comprensori e quattro consorzi che nel 1929 si unirono in un unico Consorzio della Bassa pianura Ravennate.

Caratteristica delle proprietà dei Consorzi è il sistema estensivo proprio delle terre di recente bonifica cioè ampie distese di territorio con pochi fabbricati, solcato da qualche strada.

Nel 1933 con la Legge per la Bonifica Integrale vennero offerti contributi dello Stato ai proprietari per la realizzazione delle opere di trasformazione fondiaria e delle necessarie infrastrutture (strade, acquedotti elettrodotti fabbricati colonici, irrigazione).

Ma neppure i Consorzi di Bonifica, ai quali la Legge demandava la formulazione di piani e programmi aziendali, furono solerti negli adempimenti di loro competenza.

Si giunse così alla Legge di riforma fondiaria all'inizio degli anni Cinquanta e il Comune di Ravenna fu inserito nel Comprensorio di applicazione delle medesime.

Nel 1954 al volto della larga si sostituisce quello della pianura costellata dalle case della riforma.

Oltre 700 sono i poderi costituiti nel Ravennate e il più vistoso e organico appoderamento, che è stato realizzato dall'Ente Delta Padano, si estende a Nord di Ravenna tra il quinto e decimo chilometro della Strada Provinciale Ravenna - S. Alberto.

A servizio di questi nuovi assegnatari viene realizzata la borgata di S. Romualdo dotata di chiesa, scuola, asilo, sala riunioni, ufficio postale e ad opera di privati si sono col tempo aggiunti altri servizi e negozi.

#### PRINCIPALI ELEMENTI CARATTERIZZANTI

STRADE STORICHE:

- "Strada nuova di sopra" ora strada statale Reale e "Strada nuova di sotto" ora strada comunale col medesimo nome: entrambe queste due strade sono sorte sui canali di derivazione del Lamone tracciati nel 1531.
- "Strada del Bosco", antico tracciato di epoca pre-romana posta su un dosso litoraneo del 1° millennio a.C..
- "Strada antica Corriera" di epoca medioevale posta su un dosso litoraneo e adiacente alla quale venne tracciata l'attuale SS 309 Romea.
- "Strada degli Argini" sull'antico tracciato dell'argine circondariale eretto nel 1578.

#### STRADE PANORAMICHE:

- SS 309 via Romea nord dallo scolo Rivalone al Parco 2 giugno.

#### RETE IDROGRAFICA:

- i canali Drittolo, Valtorto e Cupa che delimitano la parte sud-est della U. di P.
- Scolo Fossatone nella perduta linea dell'immissario del Lamone.
- Fiume Lamone nel suo ultimo tratto fatto scavare nel 1885 e portato al mare nel 1960.
- Canale destra Reno che delimita la parte nord-ovest della U. di P. e coincide col tracciato del fiume Lamone abbandonato.










#### DOSSI:

- dosso del Lamone abbandonato nel tratto compreso tra l'allacciamento del nuovo Lamone (1885) e il Reno ;
- dosso del Lamone susseguente alla rotta di Ammonite;
- dosso diversione Fratta;
- dosso litoraneo "Agosta".

Il territorio in oggetto dell'intervento è caratterizzato da zona di tutela.

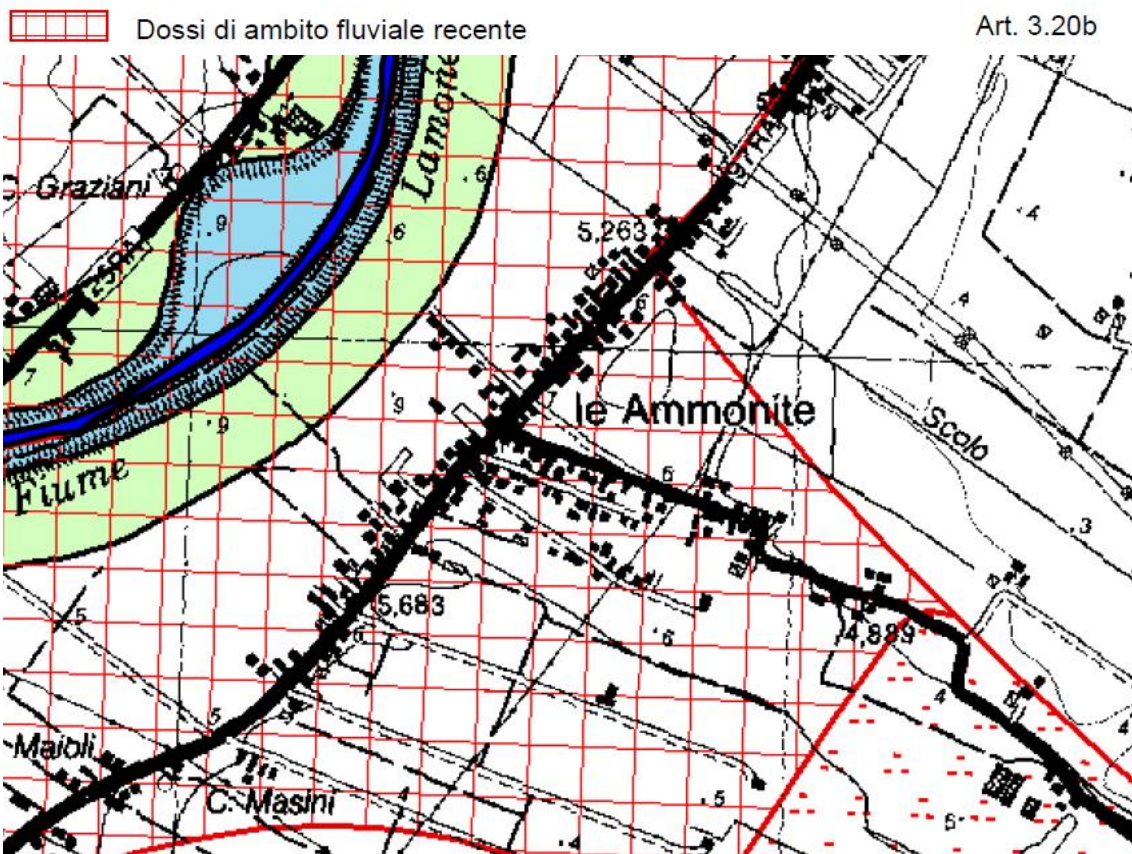
In particolare, si rileva :

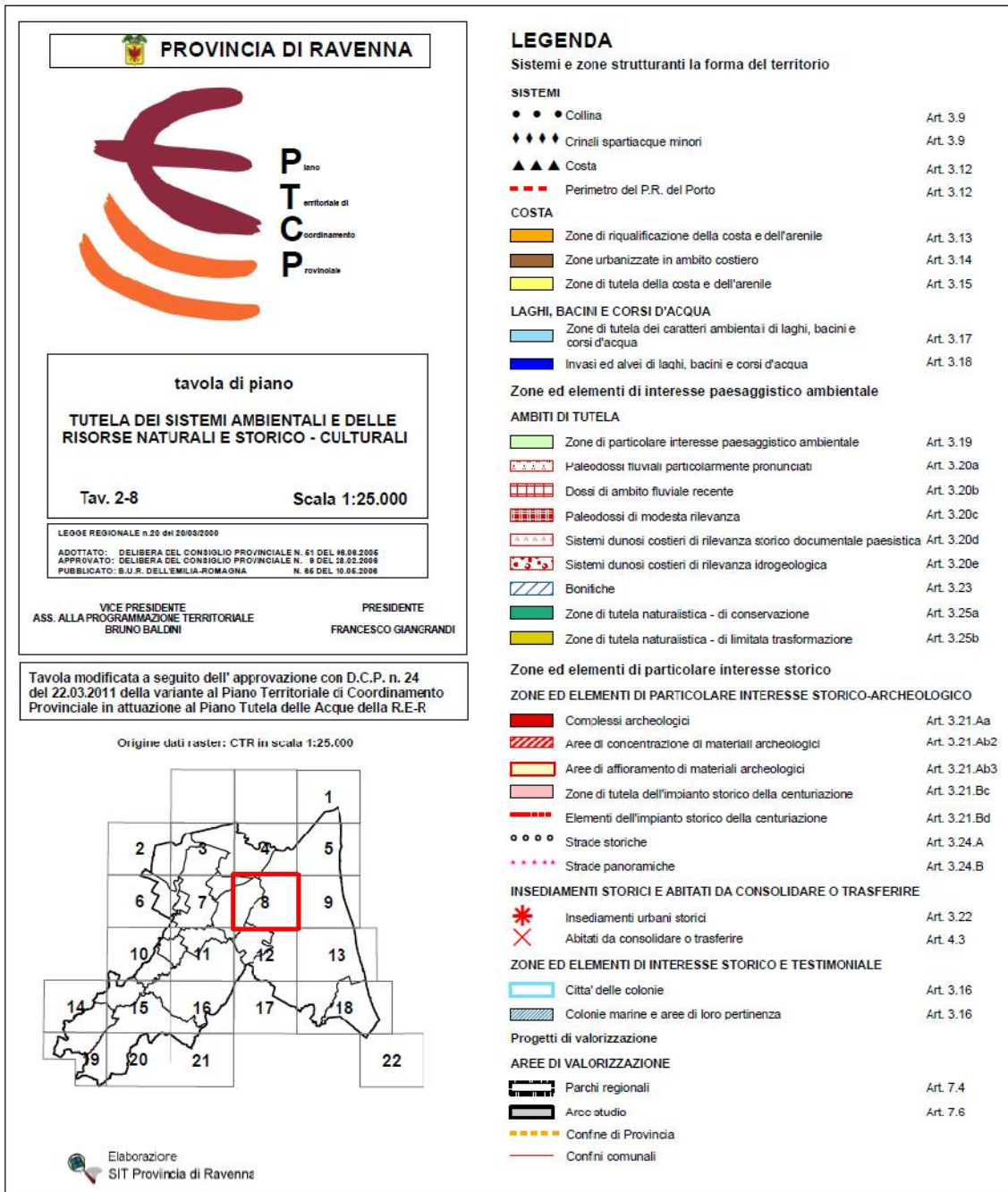
#### AMBITI DI TUTELA

|   |   |            |
|---|---|------------|
|  | Zone di particolare interesse paesaggistico ambientale              | Art. 3.19  |
|  | Paleodossi fluviali particolarmente pronunciati                     | Art. 3.20a |
|  | Dossi di ambito fluviale recente                                    | Art. 3.20b |
|  | Paleodossi di modesta rilevanza                                     | Art. 3.20c |
|  | Sistemi dunosi costieri di rilevanza storico documentale paesistica | Art. 3.20d |
|  | Sistemi dunosi costieri di rilevanza idrogeologica                  | Art. 3.20e |
|  | Bonifiche   | Art. 3.23  |
|  | Zone di tutela naturalistica - di conservazione                     | Art. 3.25a |
|  | Zone di tutela naturalistica - di limitata trasformazione           | Art. 3.25b |

Di seguito si riporta uno stralcio della tavola del PTCP della zona interessata dai lavori con i vincoli e la descrizione degli articoli associati.

### STRALCIO PTCP PROVINCIA DI RAVENNA TAV. 2-18 (FUORI SCALA)





LEGENDA PTCP PROVINCIA DI RAVENNA TAV. 2-18

Ambiti interessati

Si riportano di seguito il singolo articolo interessato nell'intervento  
Art. 3.20 - Particolari disposizioni di tutela di specifici elementi: dossi di  
pianura e calanchi

*1.(D) I dossi di pianura, rappresentati morfostuttore che per rilevanza storico  
testimoniale e/o consistenza fisica costituiscono elementi di connotazione degli  
insediamenti storici e/o concorrono a definire la struttura planiziale sia come ambiti  
recenti di pertinenza fluviale sia come elementi di significativa rilevanza idraulica  
influenti il comportamento delle acque di esondazione.*

*2.(D) Nelle tavole contrassegnate dal numero 2 del presente Piano è riportato l'insieme  
dei dossi e delle dune costiere che, avendo diversa funzione e/o rilevanza  
vengono graficamente distinti in:*

*a) Paleodossi fluviali particolarmente pronunciati*

**b) Dossi di ambito fluviale recente**

*c) Paleodossi di modesta rilevanza*

*d) Sistemi dunosi costieri di rilevanza storico documentale paesistica*

*e) Sistemi dunosi costieri di rilevanza idrogeologica*

*I dossi e i sistemi dunosi individuati nei punti a), b) e c) sono da intendersi  
sottoposti alle tutele ed agli indirizzi di cui ai successivi commi. L'individuazione  
cartografica dei dossi di cui al punto c) costituisce documentazione analitica di  
riferimento per i Comuni che, in sede di adeguamento dello strumento urbanistico  
generale alle disposizioni di cui al presente Piano, dovranno verificarne la diversa  
rilevanza percettiva e/o storico-testimoniale attraverso adeguate analisi, al fine di  
stabilire su quali di tali elementi valgano le tutele di cui ai commi successivi.*

*3.(P) Le delimitazioni operate dai Comuni, con riferimento ai paleodossi di modesta  
rilevanza (percettiva e/o storico testimoniale e/o idraulica) di cui al punto c) del 2°  
comma nell'ambito degli strumenti di cui al comma precedente ed eventuali  
ridefinizioni di delimitazioni difformi da quelle individuate dal presente Piano, alle  
condizioni evidenziate nel comma precedente, non costituiscono variante grafica  
al presente Piano.*

*4.(D) Nelle aree interessate da paleodossi o dossi individuati ai punti a) e b) del  
precedente comma 2 ovvero ritenute dai comuni meritevoli di tutela fra quelli  
individuati al punto c) del medesimo comma nuove previsioni urbanistiche  
comunali dovranno avere particolare attenzione ad orientare l'eventuale nuova  
edificazione in modo da preservare:*

*- da ulteriori significative impermeabilizzazioni del suolo, i tratti esterni al tessuto  
edificato esistente;*

*- l'assetto storico insediativo e tipologico degli abitati esistenti prevedendo le  
nuove edificazioni preferibilmente all'interno delle aree già insediate o in stretta  
contiguità con esse;*

- l'assetto morfologico ed il microrilievo originario.

La realizzazione di infrastrutture, impianti e attrezzature tecnologiche a rete o puntuali comprenderà l'adozione di accorgimenti costruttivi tali da garantire una significativa funzionalità residua della struttura tutelata sulla quale si interviene.

5.(D) Nei dossi individuati al punto a) del precedente comma 2, nella realizzazione di fabbricati ed infrastrutture andranno salvaguardate le caratteristiche altimetriche dei dossi. Gli interventi di rilevante modifica all'andamento planimetrico o altimetrico dei tracciati infrastrutturali, andranno accompagnati da uno studio di inserimento e valorizzazione paesistico ambientale.

6.(I) I comuni nell'ambito dei propri regolamenti edilizi potranno prevedere idonee prescrizioni per la esecuzione dei lavori, in particolare in relazione alla limitazione degli sbancamenti al sedime degli edifici, alle tecniche di riduzione dell'impermeabilizzazione nella pavimentazione delle superfici cortilive, nonché allo smaltimento diretto al suolo delle acque pluviali, etc, al fine di garantire una significativa funzionalità residua della struttura tutelata nei termini di contributo alla ricarica delle eventuali falde di pianura. Le attività produttive di tipo artigianale o industriale dovranno garantire la qualità e la protezione della risorsa idrica; a tal fine la previsione di nuove attività di cui sopra o l'ampliamento di quelle esistenti, dovranno essere corredate da apposite indagini e relative prescrizioni attuative che garantiscano la protezione della risorsa idrica.

7.(D) Nelle aree interessate da dossi, dove siano presenti elementi di interesse storico - testimoniale, (viabilità storica, affacci su ville e giardini, o elementi vegetazionali collegati alle pertinenze fluviali) i Comuni dovranno valutare l'inserimento dei dossi interessati in progetti di fruizione turistico - culturale del territorio e di valorizzazione degli ambiti fluviali.

8.(P) Nelle aree interessate da paleodossi o dossi individuati ai punti a) e b) del precedente comma 2 ovvero ritenuti dai Comuni meritevoli di tutela fra quelli individuati al punto c) del medesimo comma non sono ammessi:

a) Le nuove discariche per lo smaltimento dei rifiuti solidi urbani, speciali ed assimilati;

b) Gli impianti di smaltimento o di stoccaggio per le stesse tipologie di materiali, salvo che detti impianti ricadano all'interno di aree produttive esistenti e che risultino idoneamente attrezzate;

8.bis(P) Le attività estrattive e le migliorie fondiarie che comportano la modifica della morfologia fisica del territorio non sono ammesse nelle aree dei "paleodossi particolarmente pronunciati" di cui al punto a) del precedente secondo comma.

9. (P) Sono fatte salve le previsioni contenute negli strumenti di pianificazione provinciali e comunali vigenti alla data di adozione del presente Piano e quelle previste da

*progetti pubblici o di interesse pubblico sottoposti a valutazione di impatto ambientale e/o accompagnati da uno studio di inserimento e valutazione paesistico ambientale e positivamente licenziati.*

*10.(D) Per i "sistemi dunosi costieri di rilevanza idrogeologica" di cui al punto e) del precedente secondo comma, le azioni di tutela da porre in essere da parte della pianificazione locale dovranno essere orientate ad evitare una ulteriore impermeabilizzazione del suolo, ovvero favorire anche attraverso interventi di deimpermeabilizzazione il mantenimento di un bilancio idrogeologico in pareggio; gli strumenti urbanistici generali dovranno contenere una specifica relazione di valutazione e bilancio riferita al complesso di tali aree. I Regolamenti edilizi Comunali dovranno prevedere idonee indicazioni per la esecuzione dei lavori ed indicazioni sulle tecnologie di riduzione della impermeabilizzazione per la edificazione in tali aree. In tali zone sono vietati movimentazioni di terreno, per qualsiasi fine eseguite, che portino alla modifica dell'andamento planoaltimetrico del sistema dunoso rilevabile sul Piano di campagna.*

*11.(P) Ai "sistemi dunosi di rilevanza storico documentale paesistica" si applicano gli stessi indirizzi e prescrizioni di cui al precedente art. 19, spetta alla pianificazione comunale generale l'eventuale emanazione di ulteriori norme di tutela. In tali zone, fermo restando l'obbligo di salvaguardare la testimonianza storico-documentale e paesistica dell'elemento individuato, sono ammessi gli interventi pubblici e di interesse pubblico miranti alla conservazione e protezione dell'ambiente dall'avanzamento del cuneo salino.*

*12.(D) Negli strumenti urbanistici comunali dovranno essere individuati i calanchi di valore paesaggistico. Su tali calanchi sono consentite esclusivamente le opere e le attività volte al miglioramento dell'assetto idrogeologico, ove non in contrasto con eventuali aspetti naturalistici e paesaggistici, e quelle volte alla conservazione di tali aspetti. La conservazione degli aspetti naturalistici e paesaggistici è comunque preminente e prioritaria per i calanchi ricadenti nel sistema collinare, nelle zone di particolare interesse paesaggistico-ambientale e nelle zone di tutela naturalistica. Sono fatte salve le previsioni contenute negli strumenti di pianificazione provinciali e comunali vigenti alla data di adozione del presente Piano e quelle previste da progetti pubblici o di interesse pubblico sottoposti a valutazione di impatto ambientale e/o accompagnati da uno studio di inserimento valutazione paesistico ambientale e positivamente licenziati.*

Si ritiene pertanto che l'intervento in progetto sia compatibile con le prescrizione di cui all'art 3.2 delle Norme di Attuazione del PTCP.

## 7. ACQUISIZIONE DELLE AREE

Le aree da occupare permanentemente ai fini della realizzazione del nuovo percorso protetto lungo la SP 97 risultano già ad uso pubblico consolidato ( vedi immagine di situazione tipo ) sebbene solo parzialmente già nel demanio stradale di questa Provincia .

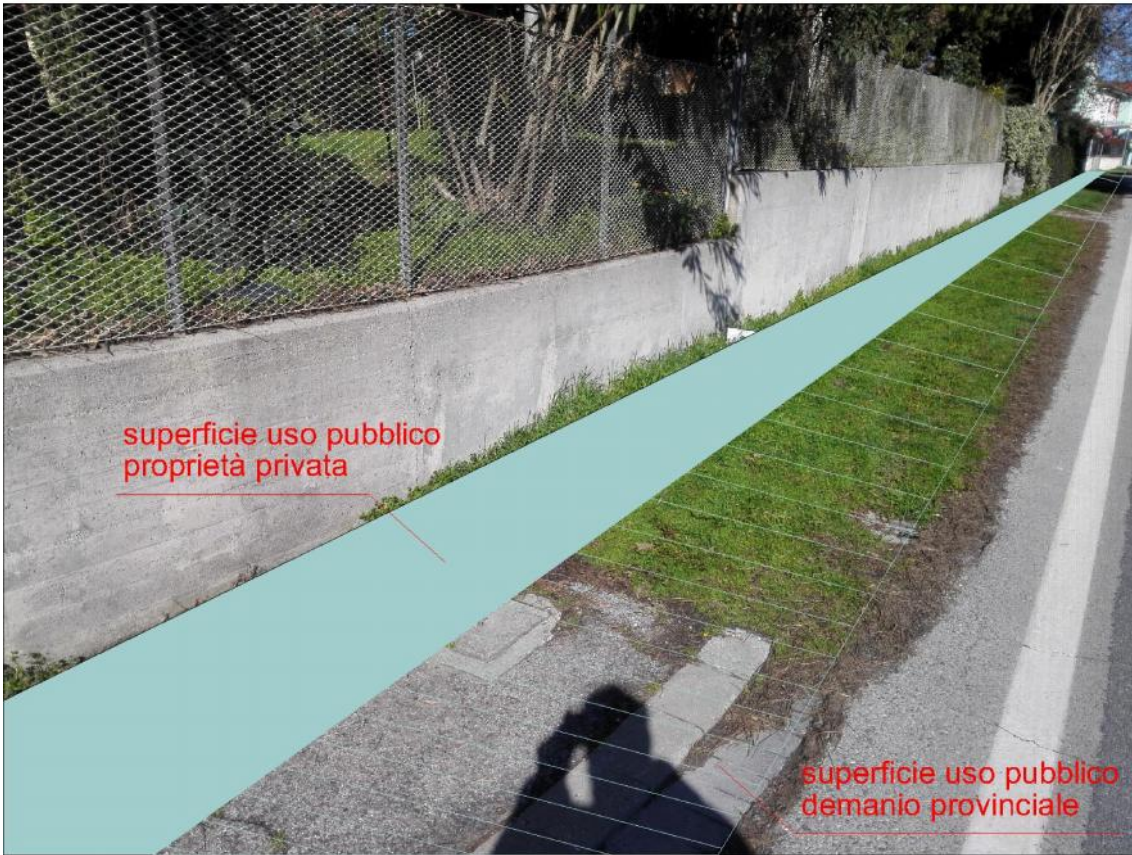


Per la restante porzione in proprietà privata si è verificato con le ditte proprietarie frontistanti la disponibilità per la cessione gratuita delle stesse .

Si veda l'elaborato *D.1.0 Piano grafico catastale di intervento - Elenco ditte* .

Gli atti di autorizzazione all'occupazione temporanea delle aree necessarie all'esecuzione dei lavori e conseguente cessione non onerosa , sono depositati presso gli uffici di questa Provincia , che provvederà , successivamente al collaudo delle opere , alla esecuzione degli atti necessari per la formalizzazione della cessione .





## 8. COSTO DELL'INTERVENTO

L'importo complessivo del finanziamento necessario alla realizzazione dell'intervento ammonta ad Euro 115'392,04 (centoquindicimilatrecentonovantadue,04) Per un maggior dettaglio delle voci che concorrono al costo totale sopra indicato si rimanda alla visione del qui allegato elaborato

*E 3.0 " Quadro Economico ".*

**Realizzazione di Percorso Protetto lungo la SP 97 nel centro  
abitato di Ammonite ,  
dalla Piazza della Grande Rotta a Via delle Risaie .**

**Importo €115'392,24**

**PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA –  
DEFINITIVO - ESECUTIVO**

**QUADRO ECONOMICO**

|   | Euro             | Note            |
|---|------------------|-----------------|
| <b>a) IMPORTO PER L'ESECUZIONE DELLE LAVORAZIONI</b>  |                  |                 |
| a1 LAVORI A CORPO   | 49'447,36        |                 |
| <b>TOTALE a)</b>  | <b>49'447,36</b> |                 |
| <b>b) COSTI DELLA SICUREZZA NON SOGGETTI A RIBASSO D'ASTA</b>   |                  |                 |
| b1 COSTI DELLA SICUREZZA A CORPO  | 4'023,00         |                 |
| <b>TOTALE b)</b>  | <b>4'023,00</b>  |                 |
| <b>TOTALE IMPORTO a) + b)</b>   | <b>53'470,36</b> |                 |
| <b>c) SOMME A DIPOSIZIONE DELLA STAZIONE APPALTANTE PER:</b>  |                  |                 |
| c1 Lavori accessori previsti in progetto ed esclusi dall'appalto, ivi inclusi i rimborsi previa fattura                                 | -                | IVA<br>compresa |
| c2 Indagine preventiva circa la presenza di eventuali ordigni bellici inesplosi nel sottosuolo, compresa attività tecnico autorizzativa | -                | IVA<br>compresa |
| c3 F.e P.O. di IMPIANTI PER LA SEGNALETICA LUMINOSA E LA SICUREZZA DEL TRAFFICO incluso oneri per la sicurezza .                        | 30'000,00        | IVA<br>compresa |
| c4 Rilievi accertamenti ed indagini   | -                |                 |
| c5 Allacciamenti a pubblici servizi   | -                |                 |

|            |  |                   |                           |
|------------|--|-------------------|---------------------------|
| <b>c6</b>  | Oneri per spostamento sottoservizi e linee interferenti  | -                 |                           |
| <b>c7</b>  | Imprevisti   | 5'374,64          | IVA<br>compresa           |
| <b>c8</b>  | Acquisizione aree o immobili e pertinenti indennizzi   |                   |                           |
|            | - indennizzi diversi per espropriazioni ed occupazioni aree  | -                 |                           |
|            | redazione tipi di frazionamento delle aree necessarie per  |                   |                           |
|            | - l'aggiornamento cartografico degli elaborati catastali, presso l'Agenzia del Territorio  | 15'000,00         |                           |
|            | Spese di cui all'art. 24, c. 4 del codice, spese tecniche relative alla progettazione, alle necessarie attività preliminari, al coordinamento della sicurezza in fase di progettazione, alle conferenze di servizi, alla   |                   |                           |
| <b>c9</b>  | direzione lavori e al coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione, all'assistenza giornaliera e contabilità, importo relativo all'incentivo di cui all'art. 113, c.2 del codice nella misura corrispondente alle prestazioni che dovranno essere svolte dal personale dipendente |                   |                           |
|            | - polizza di assicurazione professionale progettista interno   | -                 |                           |
|            | - affidamento incarico di Coordinatore della Sicurezza in fase di Esecuzione   | 3'300,00          | IVA<br>compresa           |
|            | - incentivo per funzioni tecniche di cui all'art. 113, comma 2, del D.Lgs n. 50/2016   | 1'870,00          |                           |
| <b>c10</b> | Spese per attività tecnico amministrative connesse alla progettazione, di supporto al responsabile del procedimento e di verifica e validazione  | -                 |                           |
| <b>c11</b> | Eventuali spese per commissioni giudicatrici   | -                 |                           |
| <b>c12</b> | Spese per pubblicità e, ove previsto, per opere artistiche   | -                 |                           |
| <b>c13</b> | Spese per accertamenti di laboratorio e verifiche tecniche previste dal capitolato speciale d'appalto, collaudo tecnico amministrativo, collaudo statico ed altri eventuali collaudi specialistici   | 1'000,00          | IVA<br>compresa           |
| <b>c14</b> | IVA, eventuali altre imposte e contributi dovuti per legge   | 5'347,04          | IVA al<br>10% su<br>a)+b) |
| <b>c15</b> | Contributo autorità per la vigilanza dei lavori - Attuazione dell'art. 1, commi 65 e 67, della Legge 23 dicembre 2005, n. 266  | 30,00             |                           |
|            | <b>TOTALE c)</b>   | <b>61'921,68</b>  |                           |
|            | <b>TOTALE GENERALE a) + b) + c)</b>  | <b>115'392,04</b> |                           |

Al riguardo si precisa che:

- per quanto riguarda la definizione dell'importo dei lavori specialistici di cui alla voce C3 *IMPIANTI PER LA SEGNALETICA LUMINOSA E LA SICUREZZA DEL TRAFFICO*, oneri per la sicurezza inclusi, oggetto di ulteriore affidamento escluso da questo appalto, si è redatto apposito progetto specialistico.

- la determinazione dell'ammontare delle voci facenti parte delle somme a disposizione di questa Provincia, relative agli affidamenti di incarichi professionali per prestazioni parziali, discende da valutazioni di massima svolte assumendo a riferimento la tariffa professionale Ingegneri ed Architetti di cui alla Legge 02/03/1949 n. 143 e successive modifiche ed integrazioni ed il D.M. 17/06/2016 ;
- per i lavori principali, in considerazione della loro tipologia, l'imposta sul valore aggiunto, in conformità a quanto previsto dalle normative vigenti, rientrano a pieno titolo nell'ambito del recupero, restauro conservativo e ristrutturazione urbanistica di cui all'art. 31, primo comma della legge 457/78 e, pertanto, godono dell'aliquota agevolata del 10%.
- non risulta necessario prevedere le spese per la pubblicità.

## 9. SOSTENIBILITA' FINANZIARIA

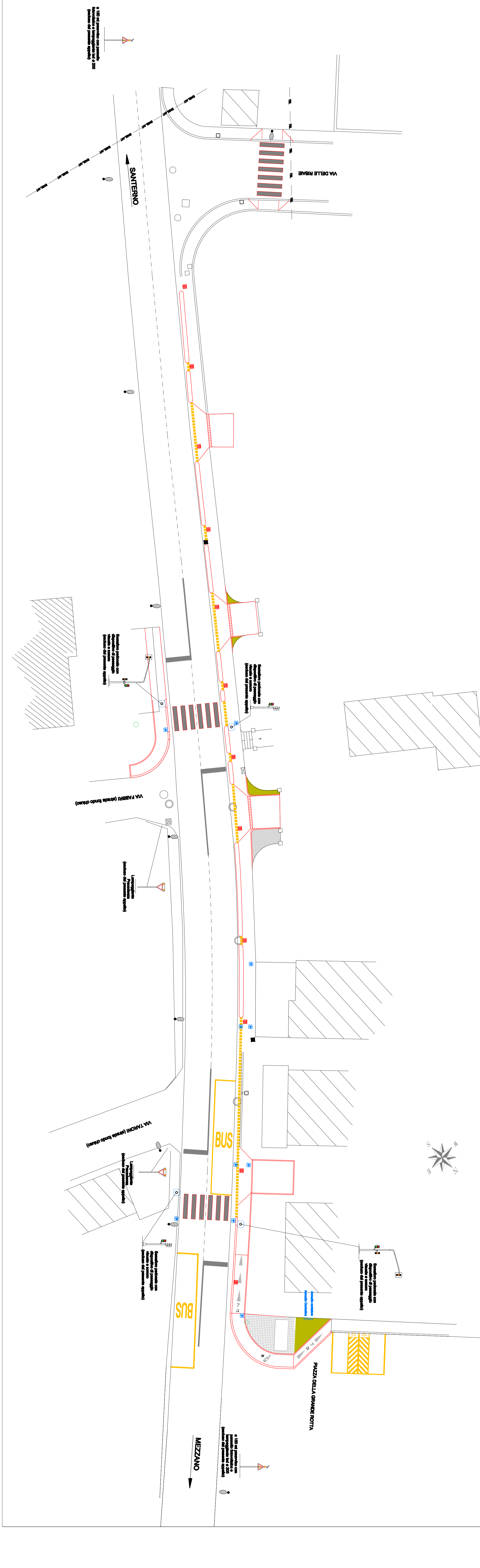
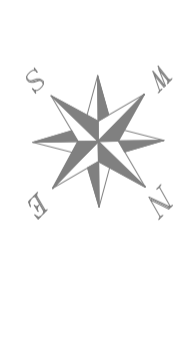
Con delibera di Consiglio Provinciale n° 98 del 13 ottobre 2009 e di Consiglio Comunale n. 76273/127 del 16/7/2009 è stata approvata la convenzione che regola i rapporti tecnici- gestionali e finanziari tra la Provincia di Ravenna ed il Comune di Ravenna , relativi ai lavori di formazione di pista ciclo-pedonale lungo la SP 97 Ammonite Canala da Ammonite a Mezzano –1° Lotto-1°Stralcio;

Tale Convenzione, atto Rep.n. 4432 del 12/1/2010, prevedeva per la realizzazione dell'intervento una spesa pari ad € 520.000,00 così come previsto nel progetto esecutivo redatto dal Settore Lavori Pubblici della Provincia di Ravenna. L'importo di cui sopra è finanziato per € 370.000,00 dalla Provincia di Ravenna e per € 150.000,00 dal Comune di Ravenna. Nella Convenzione è previsto inoltre che la Provincia di Ravenna sia Stazione Appaltante dei lavori in oggetto.

Con lettera PG 8762 del 14 Marzo 2016 il Comune di Ravenna condividendo che “ *realizzare un ulteriore tratto di percorso protetto lungo la sp n.97 volto a collegare la Piazza dell'abitato di Ammonite alla Strada Comunale via delle Risaie fosse di notevole utilità per la tutela della sicurezza della circolazione dell'utenza debole*” , comunica a questa Provincia la volontà di utilizzare le economie ad oggi determinatesi nell'ambito del finanziamento dell'opera , per realizzare un ulteriore tratto di percorso protetto lungo la strada provinciale n. 97.

I " Lavori di estensione del percorso protetto esistente nel centro abitato di Ammonite , dalla Piazza della Grande Rotta a Via delle Risaie " dell'importo complessivo di ad Euro 115'392,04 (centoquindicimilatrecentonovantadue,04) trovano quindi la necessaria copertura finanziaria nelle somme a disposizione di questa Provincia previste all'interno del quadro economico di spesa dell'intervento di ""Formazione di pista ciclo-pedonale lungo la S.P. n°97 “Ammonite-Canala” da Ammonite a Mezzano in collaborazione con il Comune di Ravenna. – 1° lotto – 1° stralcio” così come risultanti da delibera di approvazione del quadro economico GP n°52 del 6 aprile 2016 e da Provvedimento dirigenziale n° 568 del 21 aprile 2016.

Si farà fronte alla realizzazione dei lavori suddetti con i fondi di cui agli impegni n° 49/2016 e n°50/2016 assunti all' Art. Peg 21801/80R del bilancio 2016 .



0 100 mt.  
Scala grafica  
Prodotto e distribuito da  
Studio di Progettazione  
(Autore del presente progetto)

Spazio pubblico con  
pavimento in  
pavimento  
(Autore del presente progetto)

Spazio pubblico con  
pavimento in  
pavimento  
(Autore del presente progetto)

Spazio pubblico con  
pavimento in  
pavimento  
(Autore del presente progetto)

Spazio pubblico con  
pavimento in  
pavimento  
(Autore del presente progetto)

Spazio pubblico con  
pavimento in  
pavimento  
(Autore del presente progetto)