



**COMUNE DI RAVENNA**

AREA INFRASTRUTTURE CIVILI  
SERVIZIO STRADE



Sistema di Qualità certificato per:  
Progettazione, programmazione,  
affidamento, direzione lavori  
dei lavori pubblici  
e delle manutenzioni;  
gestione espropri.

INTERVENTO:  
**2° Stralcio Percorso ciclo-pedonale lungo lo scolo  
Arcobologna da via dell'Ulivo a Ponte Nuovo fino a via  
Pondi a Madonna dell'Albero**

PROGETTO PRELIMINARE

Segretario generale:  
Dott. PAOLO NERI

Assessore ai LL.PP:  
sig.ROBERTO GIOVANNI FAGNANI

Sindaco:  
sig.MICHELE DE PASCALE

Capo Servizio: ing. ANNA FERRI

Capo Area: Ing. MASSIMO CAMPRINI

Firme:

<b>RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO:</b>	<b>ing. Valerio Binzoni</b>	_____
PROGETTISTA COORDINATORE:	ing. Cecilia Rosetti	_____
COORD. SICUREZZA PROGETTAZIONE:	ing. Cecilia Rosetti	_____
PROGETTISTA OPERE STRADALI:	ing. Cecilia Rosetti	_____
PROGETTISTA OPERE DI VIABILITA' E SEGNALETICA STRADALE	Ing. Ivan Brosio	_____
PROGETTISTA OPERE PUBBLICA ILLUMINAZIONE:	dott. Marco Silvestrini	_____
COLLABORATORE PIANO PARTICELLARE:	geom. Paolo Fiammenghi	_____

0	EMISSIONE	C.R.	V.B.	A.F.	14/04/2017
Rev.	Descrizione:	Redatto:	Contollato	Approvato	Data:

ELABORATO:

**RELAZIONE TECNICA ILLUSTRATIVA**

Fascicolo <b>390/2016</b>	Data: <b>APRILE 2017</b>	Codice Elaborato: <b>R_01</b>
Scala:	File: rel_prel pista scolo Arcobologna.doc	Revisione: <b>0</b>



# **COMUNE DI RAVENNA**

AREA INFRASTRUTTURE CIVILI  
SERVIZIO STRADE - U.O. STRADE CENTRO/NORD

## **PROGETTO PRELIMINARE**

### **2° Stralcio Percorso ciclo-pedonale lungo lo scolo Arcobologna da via dell'Ulivo a Ponte Nuovo fino a via Pondi a Madonna dell'Albero**

<b>1. ANALISI DELLO STATO DI FATTO .....</b>	<b>2</b>
<b>2. IL PROGETTO.....</b>	<b>2</b>
2.1 Caratteristiche costruttive della pista ciclabile - Inquadramento normativo.....	5
2.2 La pubblica illuminazione.....	6
<b>3. Illustrazione delle ragioni della soluzione prescelta.....</b>	<b>6</b>
<b>4. Fattibilità tecnica e amministrativa dell'intervento.....</b>	<b>7</b>
<b>5. Superamento Barriere Architettoniche .....</b>	<b>7</b>
<b>6. Interferenze con reti e sottoservizi .....</b>	<b>8</b>
<b>7. Cronoprogramma delle fasi attuative .....</b>	<b>9</b>
<b>8. DISPONIBILITA' DELLE AREE .....</b>	<b>9</b>
<b>9. CAVE E DISCARICHE.....</b>	<b>9</b>

## **Premessa**

Il presente progetto riguarda la realizzazione di un collegamento ciclo-pedonale tra i due abitati di Madonna dell'Albero e Ponte Nuovo . Attualmente infatti le due frazioni sono collegate dalla via 56 Martiri che, pur con traffico e incidentalità modesta, non è adeguata funzionalmente per le utenze deboli ( pedoni e ciclisti) e presenta diverse criticità . Si vuole pertanto realizzare una pista ciclabile che partendo da via della Vigna su via Dismano , si sviluppa poi lungo la via del Pino per proseguire nelle aree agricole in fregio allo scolo consorziale Arcobologna fino ad arrivare all'abitato di Madonna dell'Albero ( in via Monsignor Casadio – via Turci).

In data 27/10/2016 con determina n.627 è stato approvato il progetto esecutivo del 1° Stralcio che prevede la realizzazione di un percorso protetto in via del Pino a Ponte Nuovo. Il percorso termina in corrispondenza di via dell'Ulivo.

Il 2° stralcio , oggetto della presente relazione, riguarda il completamento di tale percorso fino a Madonna dell'Albero costeggiando lo scolo Arcobologna.

## **1. ANALISI DELLO STATO DI FATTO**

Attualmente le aree in cui si svilupperà il percorso partendo da Ponte Nuovo sono in gran parte terreni agricoli . A Madonna dell'Albero il percorso ciclopedonale si svilupperà prima all'intermo di un parchetto pubblico poi lungo le vie Turci e Cella. In via Turci è presente attualmente un marciapiede piuttosto ammalorato ( in molti tratti non è neanche asfaltato) In via Cella c'è una fascia laterale asfaltata ma non protetta.

Si veda la Relazione fotografica El. R\_03.

## **2. IL PROGETTO**

### **Premessa**

Dai contatti con il Consorzio di Bonifica si esclude la possibilità di un eventuale tombamento dello scolo sia per non stravolgere il sistema idraulico della zona sia in vista delle previsioni di PSC relative all'area a sud di via dell'Ulivo dove è infatti previsto un comparto soggetto a programmazione unitaria e concertata ai sensi dell'art.18 della L.R. 20/2000. Nell'ambito di tale concertazione è prevista inoltre la deviazione dell'Arcobologna lungo il nuovo futuro asse che collegherà via Galilei con vicolo Vecchio-via Dismano.

Per quanto riguarda il tratto tombato verso Madonna dell'Albero , il Consorzio ha dato un parer negativo , seppur informalmente , alla possibilità di posizionare la pista al disopra del suddetto tombamento (in tal modo si sarebbero potuti evitare alcuni espropri); questo è stato motivato dal fatto che la pista prevede cordonature e impianto di pubblica illuminazione.

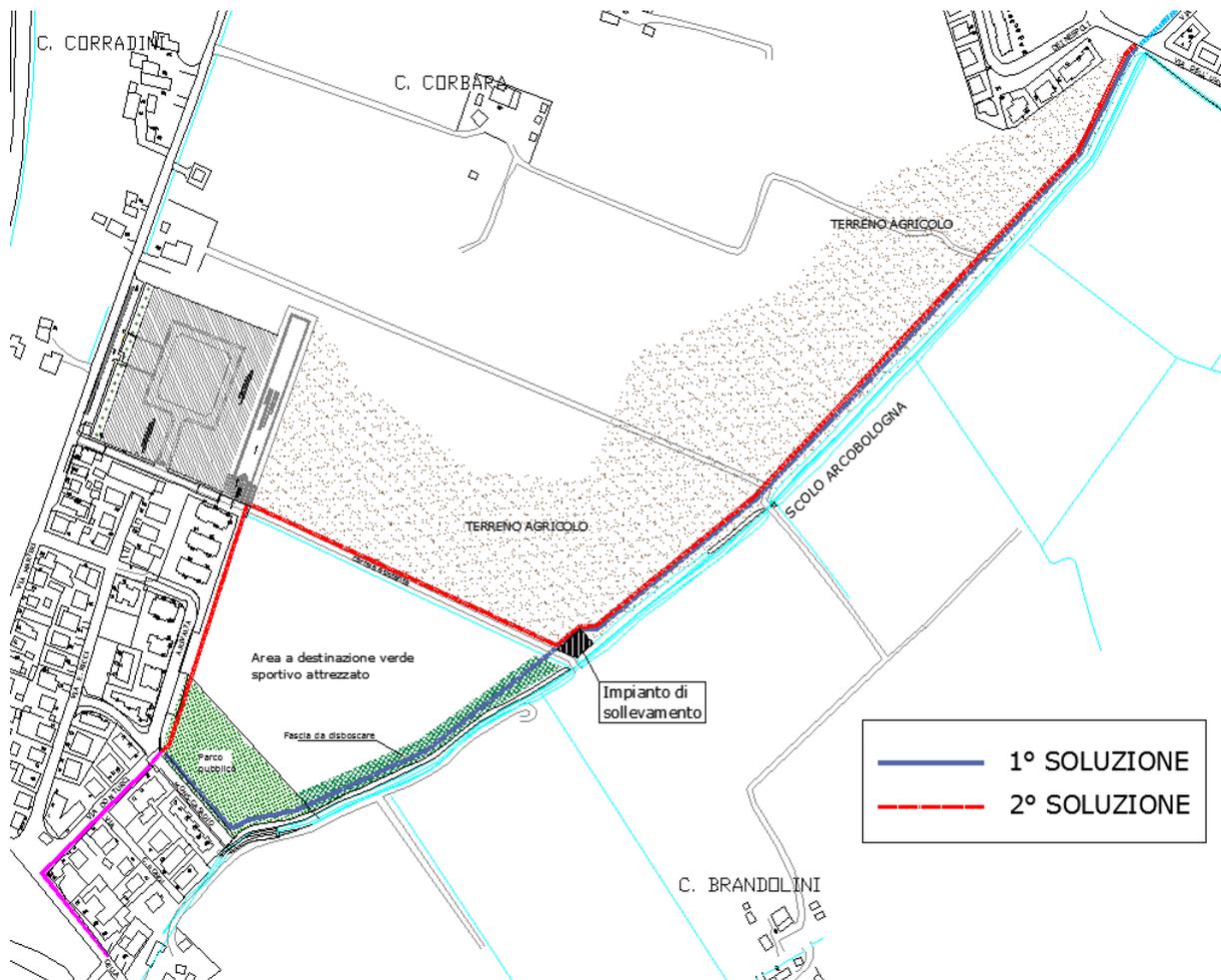
In questa fase si sono esaminate due soluzioni :

### **1- SOLUZIONE**

La pista partendo da via dell'Ulivo si sviluppa a lato dello scolo consorziale su proprietà private a circa 5 m dal ciglio del canale fino ad arrivare in corrispondenza dell'impianto di sollevamento esistente; in questo punto dovrà passare attorno all'area dell'impianto per poi attraversare la carraia esistente e proseguire sempre all'interno di altra proprietà privata mantenendosi sempre a 5 m dal ciglio dello scolo. Dopo circa 190 ml lo scolo diventa tombato pertanto è possibile avvicinarsi per consentire un minor esproprio di terreno. Al termine della suddetta proprietà la pista potrebbe svilupparsi all'interno del parco pubblico seguendo il confine fino ad arrivare all'incrocio via Casadio-Turci.

### **2- SOLUZIONE**

La pista partendo da via dell'Ulivo si sviluppa a lato dello scolo consorziale su proprietà private a circa 5 m dal ciglio del canale fino ad arrivare in corrispondenza dell'impianto di sollevamento esistente; in questo punto dovrà passare attorno all'area dell'impianto per poi correre in adiacenza alla carraia esistente in direzione via 56 Martiri fino ad arrivare al limite della nuova urbanizzazione in corso di completamento; in questo punto devierà verso sinistra proseguendo sempre in proprietà privata costeggiando le recinzioni delle abitazioni presenti fino ad arrivare all'area di parco pubblico ; qui , costeggerà via Rivalta seguendo il confine del parco fino ad arrivare all'incrocio via Casadio-Turci



### CONSIDERAZIONI SULLE DUE SOLUZIONI PROGETTUALI

Nel primo caso:

- la pista complessivamente risulta più corta di circa 100 m
- la pista si sviluppa quasi per intero lungo lo scolo pertanto ha uno sviluppo lineare e continuo
- in corrispondenza della particella 576 di proprietà Casadio Bruno, nella striscia in cui dovrebbe venire posizionata la pista, è presente molta vegetazione, arbusti e alberature anche di grandi dimensioni
- dalle tavole di PSC e RUE questa particella è indicata come verde sportivo attrezzato: attualmente si presenta come campo incolto con vegetazione sparsa in particolare lungo il confine con lo scolo consorziale
- il costo degli espropri ammonta a circa € 112.000,00

Nel secondo caso:

- la pista risulta più lunga di circa 100 m
- Il percorso non è completamente lineare deviando verso nord in prossimità dell'impianto di sollevamento
- Nel tratto a Madonna dell'Albero costeggia l'abitato esistente
- Tutte le aree nel percorso sono libere da alberature e arbusti
- nel tratto di pista a fianco della carraia esistente occorre realizzare un riporto di

terreno di circa 1 m e considerare una maggiore striscia di esproprio per colmare il dislivello

- il costo degli espropri ammonta a circa €.91.000,00

**Avendo valutato le condizioni in sito, i costi dei due interventi e degli espropri, si propende per la prima soluzione per le seguenti motivazioni:**

- Nella seconda soluzione per la realizzazione del tratto di pista a fianco della carraia occorrerebbe un riporto di terreno di almeno 1 m e contestualmente la messa in quota di tutti i chiusini della linea di fognatura presenti; occorrerebbe anche ricreare il fosso presente lungo tutto la carraia esistente per mantenere il corretto deflusso delle acque meteoriche
- Nella prima soluzione i costi dovuti all' esproprio della particella 576 e i costi di pulizia e disboscamento sono maggiori rispetto alla seconda soluzione ; tuttavia tale maggiore onere è compensato dalla minore lunghezza della pista ciclabile complessiva e dalla minore necessità di riportare terreno a lato della carraia
- La pista nella prima soluzione ha un andamento piu lineare e continuo
- nel secondo caso la pista verrebbe a posizionarsi piu in adiacenza all'abitato di Madonna dell'Albero e quindi potrebbe considerarsi piu fruibile; rimane comunque lo stradello in stabilizzato che potrà essere utilizzato per raggiungere la pista in corrispondenza dell'impianto di sollevamento ;
- considerando la possibilità che l'area della particella 576 possa diventare edificabile, la pista nel secondo caso verrebbe a "tagliare" l'ingresso ai lotti di una futura urbanizzazione.

Si propende pertanto per la prima soluzione che a parità di costi ha uno sviluppo piu lineare , è piu corta di circa 100 ml e non preclude la sistemazione della particella 576 se dovesse diventare edificabile.

## **2.1 Caratteristiche costruttive della pista ciclabile - Inquadramento normativo**

L'intervento da realizzare ha come obiettivo principale il miglioramento della sicurezza della circolazione delle utenze deboli quindi pedoni e ciclisti oltre a collegare il percorso ciclabile che sarà realizzato in via del Pino con quello presente in via Cella a Madonna dell'Albero.

Per quanto riguarda l'aspetto normativo ci si attiene al D.M. 557/1999 "Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili", alle "Linee Guida per la progettazione delle reti ciclabili" (nell'ambito del progetto "Verso un piano di settore per una rete ciclabile della Provincia di Milano") e alle "Istruzioni tecniche per la progettazione delle reti ciclabili" redatte dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Secondo il Regolamento le piste possono essere principalmente realizzate :

- a) in sede propria fisicamente separata da quella dei veicoli tramite spartitraffico invalicabile largo almeno 50 cm;
- b) su corsia riservata ricavata dalla corsia stradale, ad unico e concorde senso di marcia con elemento di separazione costituito da strisce o delimitatori di altro tipo
- c) su corsia riservata ricavata dal marciapiede qualora cio sia possibile senza penalizzare la circolazione dei pedoni , cui resta dedicata la parte piu interna.

La larghezza minima della pista deve essere parti a 1,50 m riducibile a 1,25 m per le corsie contigue .

Pertanto nel tratto in questione, non essendoci preesistenze né ostacoli di alcun tipo, si può ipotizzare una pista ciclo-pedonale bidirezionale di larghezza di 3m.

La pista si prevede in calcestre risultando più economica e meno impattante dal punto di vista ambientale. Con questo tipo di materiale e con un sottofondo in stabilizzato si ritiene garantita l'invarianza idraulica e pertanto non saranno previste opere di raccolta acque meteoriche

Da via Monsignor Casadio fino a via Cella si prevede di realizzare un percorso protetto sistemando e adeguando i marciapiedi esistenti . In particolare in via Turci saranno completamente rifatti i marciapiedi che si presentano particolarmente ammalorati. Essendo la strada larga 9.00 m si creerà un percorso protetto lato civici dispari di 2.50m con un cordolo alto per evitare anche la sosta . Lato civici pari saranno sistemati i tratti di marciapiede mancanti e sarà regolarizzata la sosta con opportuna segnaletica.

Nell'ambito dell'intervento saranno sistemati anche i marciapiedi di via Pondi che si presentano molto ammalorati e in diversi punti in terra o ghiaino.

## **2.2 La pubblica illuminazione**

Tutto il percorso lungo lo scolo fino al parchetto pubblico sarà illuminato con un nuovo impianto di illuminazione.

Nelle vie Pondi , Turci e Ricci si prevede invece di completare l'impianto esistente. Attualmente infatti sono presenti le predisposizioni ma non tutti i pali sono stati installati.

## **3. Illustrazione delle ragioni della soluzione prescelta**

L'esigenza è quella di migliorare il livello di servizio e il grado di sicurezza stradale attraverso la realizzazione di un percorso ciclo-pedonale che allo stato di fatto manca completamente . In questo modo si otterranno anche sensibili miglioramenti in termini di sicurezza poiché vengono eliminate dalla attuale sede stradale le componenti di traffico più vulnerabili quali ciclisti e pedoni.

#### **4. Fattibilità tecnica e amministrativa dell'intervento**

Poichè tale progetto non risulta pienamente conforme allo strumento urbanistico, occorre procedere secondo quanto previsto agli artt.10 e 19 del DPR 327/2001 per poter apporre il vincolo preordinato all'esproprio. Il progetto non risulta infatti conforme al POC attualmente scaduto.

Ai fini dell'acquisizione coattiva delle suddette aree di proprietà privata sarà necessario pertanto, per quanto sopra addotto, attivare la procedura di cui all'art 12 comma 5 della Legge Regionale N. 37/02 il quale prevede la possibilità di richiedere variante al POC attraverso l'approvazione del progetto preliminare.

Tale approvazione comporterà variante al POC, apposizione del vincolo preordinato all'esproprio che avrà una durata di cinque anni . Entro questo termine sarà poi approvato il progetto definitivo al fine della dichiarazione di pubblica utilità delle opere. (art 13 Legge Regionale N. 37/02)

Occorrerà chiedere una autorizzazione al Consorzio di Bonifica per la realizzazione della pista in fregio allo scolo e dovrà essere rispettato il Regolamento di Polizia Idraulica.

Occorrerà anche ottenere il parere del competente Servizio territoriale di Area dell'Agenzia regionale per la sicurezza territoriale e la protezione civile (ex Servizio Tecnico di Bacino) rientrando l'area in "Area di potenziale allagamento".

Si ritiene che l'intervento in oggetto non crei particolari effetti nocivi nè all'ambiente nè ai cittadini; anzi, la creazione di un percorso ciclopedonale protetto potrà produrre solo effetti migliorativi sia a livello di sicurezza , sia a livello ambientale .

Si ritiene che, a seguito della realizzazione del presente progetto, non occorra eseguire alcuna compensazione ambientale, in quanto di per se l'intervento migliora la circolazione ciclo-pedonale e le condizioni di sicurezza consentendo la connessione tra due abitati anche alle utenze deboli .

#### **5. Superamento Barriere Architettoniche**

In corrispondenza dell'abitato di Madonna dell'Albero dovrà essere posta particolare cura nella progettazione dei passaggi pedonali e nei punti di intersezione tra il percorso ciclabile, gli accessi pedonali e passi carrai esistenti.

Andrà rispettato quanto prescritto dal Decreto del Ministro dei lavori pubblici 14 giugno 1989, n. 236 "Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visitabilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche".

## **6. Interferenze con reti e sottoservizi**

Lungo il lato nord dello scolo consorziale è presente un collettore in pressione d.400 posizionato a circa 5 m dal ciglio dello scolo.

Circa a metà del percorso è presente anche un impianto di sollevamento relativo sempre alla condotta in pressione.



Procedendo verso Ponte Nuovo troviamo un pozzettone della linea in pressione.



Nell'ultimo tratto verso via Monsignor Casadio è presente invece un collettore a gravita del d.500.

Posizionando la pista a circa 5 m dal ciglio del canale , il percorso si verrà a trovare proprio sulla condotta. Per tale motivo è stato chiesto un nulla osta a Hera ottenendo parere favorevole che si allega.

In allegato si riporta anche planimetria della linea.

Nell'abitato di Madonna dell'Albero nelle vie in cui si interverrà ( Turci , Pondi e Ricci) sono presenti sottoservizi quali fognatura, acqua , gas, telecom, enel e pubblica illuminazione. Tuttavia non si rilevano particolare problematiche per quanto riguarda le interferenze in quanto non sono previsti scavi se non la posa di nuove cordonature .

## **7. Cronoprogramma delle fasi attuative**

Allo stato attuale i tempi di sviluppo delle prossime fasi attuative si possono stimare come di seguito riportato:

- approvazione progetto preliminare in Consiglio Comunale : 1 mese
- pubblicazione di avviso di avvenuta adozione della variante sul B.U.R. e sul sito del Comune di Ravenna e deposito progetto: 3 mesi
- comunicazione di adozione della variante e di deposito ai proprietari e comunicazione alla Provincia di Ravenna – Settore Ambiente e Territorio: 1 mese
- acquisizione parere della Provincia e eventuali osservazioni e successiva approvazione del progetto in Consiglio Comunale per approvazione definitiva POC "Stralcio" e variante al RUE:3 mesi
- approvazione in Giunta Comunale del progetto definitivo/esecutivo ; tale approvazione costituisce dichiarazione di pubblica utilità: 4 mesi
- Gara d'appalto , Affidamento e consegna lavori: 8 mesi
- Esecuzione: 5 mesi
- Collaudo: 3 mesi
- Tempo totale per la fruibilità dell'opera: 28 mesi

## **8. DISPONIBILITA' DELLE AREE**

L'intervento si svilupperà in parte su aree di proprietà comunale ( nell'abitato di Madonna dell'Albero), in parte su aree private (lungo lo scolo Arcobologna) .

Pertanto si dovrà avviare per tali aree una procedura di esproprio e/o accordi bonari. In particolare la stima dei costi di esproprio ed occupazioni temporanee è stata valutata considerando un esproprio di una fascia di 10 m a lato dello scolo consorziale e una fascia di 5 metri per l'occupazione temporanea .

Nel piano particellare preliminare i costi ammontano a circa 118.000 euro.

## **9. CAVE E DISCARICHE**

Vista la tipologia dei lavori ci sarà la produzione di materiale da demolizione ( cordoli e solette marciapiedi) e soprattutto di terreno scoticato . Tale terreno potrà essere portato ad un impianto di recupero rifiuti o smaltito on discarica . Nel primo caso il terreno sarà portato ad un impianto (autorizzato in modalità semplificata per la tipologia "7.31 bis" ai sensi del D.M. 05.02.1998) che riceve terre e rocce da scavo con CER 170504. L'impianto effettuerà poi una vagliatura e il test di cessione e poi le riutilizza in recuperi ambientali, rilevati, sottofondi stradali

Per le attività di recupero evidenziate, è stata attribuita una sigla di cui all'allegato C al D.Lvo 152/06, ossia:

Recupero ambientale [R10]

Recupero come rilevato o sottofondo [R5]

Recupero nell'industria della ceramica o dei laterizi [R5]

Fatta salva la possibilità di conferirle ai fini dello smaltimento in discarica.

Per quanto riguarda il deposito delle terre escavate:

Deposito temporaneo: è il raggruppamento dei rifiuti effettuato, prima della raccolta, nel luogo in cui gli stessi sono prodotti [...] (Art. 183 co.1 lett. bb D.lgs 152/2006).

I rifiuti devono essere raccolti ed avviati alle operazioni di recupero o di smaltimento secondo una delle seguenti modalità alternative, a scelta del produttore dei rifiuti, con cadenza almeno trimestrale, indipendentemente dalla quantità in deposito, quando il quantitativo di rifiuti in deposito raggiunge complessivamente 30 mc di cui al massimo 10 mc di pericolosi. In ogni caso allorché il quantitativo di rifiuti in deposito non superi il predetto limite dell'anno. (Art. 183 co.1 lett. bb p.to 2 D.lgs 152/2006).

Tale deposito deve essere effettuato per categorie omogenee di rifiuti e nel rispetto delle relative norme tecniche [...] (Art. 183 co.1 lett.bb p.to 3 D.lgs 152/2006).

Durante il trasporto il rifiuto dovrà sempre essere accompagnato dal Formulario di Identificazione Rifiuti (FIR) nel quale sono contenuti gli elementi necessari ad assicurare la tracciabilità del recupero e/o dello smaltimento dei rifiuti in tutte le fasi (art. 193 D.lgs. 152/06).

I soggetti che effettueranno le attività di **smaltimento** dovranno essere in possesso di autorizzazione regionale rilasciata ai sensi dell'art. 208 del D.lgs. 152/ 06.

I soggetti che effettueranno le attività di **recupero** dovranno essere in possesso di autorizzazione regionale rilasciata ai sensi dell'art. 208 del D.L.gs 152/ 06 oppure dovranno essere iscritti nel Registro Provinciale delle ditte che effettuano attività di recupero con procedura semplificata.



SPA-Hera spa  
Data prot.: 05-04-2017  
Num. prot.: 0036252

INR-INRETE DISTRIBUZIONI  
Data prot.: 05-04-2017  
Num. prot.: 0011342

Spett. le  
**Comune di Ravenna**  
Area Infrastrutture Civili  
c.a. Ing. Cecilia Rosetti  
Via Berlinguer, 58  
48124 – Ravenna

SERVIZIO STRADE  
ASSEGNATO A: U.O. CENTRO NORD  
COPIA PER .....  
DATA 10/4/2017

PEC [strade.comune.ravenna@legalmail.it](mailto:strade.comune.ravenna@legalmail.it)

Imola, prot. gen. n.  
PEC

Lavori/Sviluppo Servizi/Presidio Tecnico/MP

PC Direzione Acqua\Acquedotto\Area Romagna\Supporto Tecnico all'Esercizio  
Direzione Acqua\Impianti fognari e depurativi\Area Romagna  
Ingegneria Modellazione  
INRETE distribuzione energia S.p.a.\Reti gas\Area Romagna

COMUNE DI RAVENNA  
APEC  
P.G. 57250  
del 7/4/2017

Oggetto: (16600042) Progetto preliminare-definitivo del 2° stralcio percorso ciclo-pedonale lungo lo scolo Arcobologna da via dell'Ulivo a Ponte Nuovo fino a Via Pondi a Madonna dell'Albero – Comune di Ravenna.

InformandoVi che Hera S.p.A., con efficacia dal 1 luglio 2016, ha conferito il ramo d'azienda relativo alla distribuzione gas ed energia elettrica alla Società Inrete Distribuzione Energia S.p.A., Vi comunichiamo che:

si evidenzia che sotto l'area interessata dai lavori in oggetto è presente la condotta in pressione di rete nera che collega le acque reflue delle frazioni sud del territorio del Comune di Ravenna al depuratore di città.

si esprime parere favorevole a condizione che durante l'esecuzione dei lavori vengano adottati accorgimenti per evitare danneggiamenti a detta condotta.

Il presente parere è formalizzato in base allo stato di conoscenza attuale delle reti e, pertanto, fatto salvo eventuali variazioni della normativa di riferimento, ha validità di 2 anni dalla data del rilascio e viene emesso salvo diritti di terzi.

Per qualsiasi informazione o chiarimento in merito alla presente potete contattare il ns. referente Stefano Sforzini, ai seguenti recapiti: tel. 0544 241401 mail [stefano.sforzini@gruppohera.it](mailto:stefano.sforzini@gruppohera.it) pec: [heraspaserviziotecnicoclienti@pec.gruppohera.it](mailto:heraspaserviziotecnicoclienti@pec.gruppohera.it), avendo cura di citare l'oggetto ed entrambi i protocolli della presente.

Cordiali saluti.

Procuratore speciale  
Elio Veronesi

**HERA S.p.A.**  
Holding Energia Risorse Ambiente  
Sede legale: Via Carlo Berti Pichat 2/4 40127 Bologna  
tel. 051.287111 fax 051.287525  
[www.gruppohera.it](http://www.gruppohera.it)  
C.F./P.IVA Reg. Imp. BO 04245520376  
Cap. Soc. i.v. € 1.489.538.745

**INRETE DISTRIBUZIONE ENERGIA S.p.A.**  
Socio Unico Hera S.p.A.  
Società soggetta alla direzione e al coordinamento di Hera S.p.A.  
Sede legale: Via Carlo Berti Pichat 2/4 40127 Bologna  
tel. 051.2814239 fax 051.2814289  
pec: [inrete\\_distribuzione@legalmail.it](mailto:inrete_distribuzione@legalmail.it) [www.inretedistribuzione.it](http://www.inretedistribuzione.it)  
C.F./P. IVA Reg. Imp. BO 03479071205 Cap. Soc. i.v. € 10.000.000,00

