



COMUNE DI RAVENNA

AREA INFRASTRUTTURE CIVILI
SERVIZIO STRADE



Membro della Federazione CISA

RINA

ISO 9001
Sistema Qualità Certificato

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

INTERVENTO:
INTERVENTO DI RISTRUTTURAZIONE E RIQUALIFICAZIONE
DELLA VIA BONIFICA NEL TRATTO DI COLLEGAMENTO
TRA LIDO ADRIANO E PORTO FUORI

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:

RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO:

Ing. ANNA FERRI

PROGETTISTA COORDINATORE:

Ing. CECILIA ROSETTI

COORD. SICUREZZA PROGETTAZIONE:

Ing. CECILIA ROSETTI

PROGETTISTA OPERE STRADALI:

Ing. CECILIA ROSETTI

PROGETTISTA IMPIANTO P.I.:

Dott. MARCO SILVESTRINI

ANALISI SICUREZZA:

arch. NICOLA SCANFERLA
ing. CORRADO GUERRINI

PROGETTISTA OPERE DI SEGNALETICA:

geom.AGNESE CENTOLANI

COLLABORATORI ALLA PROGETTAZIONE:

geom. PAOLO FIAMMENGHI

CONSULENZA PROGETTAZIONE:

ing. Salvotti Stefano

STUDIO DUE ESSE

STUDIO DUEESSE s.r.l.
Viale della Lirica, 43
Tel. 0544/400944
Fax: 400112
48100 Ravenna
P.IVA: 01058610395

0 EMISSIONE
Rev. Descrizione:

C.R. A.F. A.F. 18/10/2019
Redatto: Contollato Approvato Data:

ELABORATO:

RELAZIONE DI PREFATTIBILITA' AMBIENTALE
TAVOLA E SCHEDA DEI VINCOLI

Fascicolo
15/2017

Data:
OTTOBRE 2019

Codice Elaborato:
R_02

Scala:
File:
02 REL_prefattibilita ambientale-rev6.doc

Revisione:
0



COMUNE DI RAVENNA

**AREA INFRASTRUTTURE CIVILI
SERVIZIO STRADE**

**Intervento di ristrutturazione e
riqualificazione della via Bonifica nel tratto di
collegamento fra Lido Adriano e Porto Fuori**

PROGETTO PRELIMINARE

RELAZIONE DI PREFATTIBILITA' AMBIENTALE

TAVOLA E SCHEDA DEI VINCOLI

Emissione:
Ravenna lì, 18/10/2019

SOMMARIO

<i>LA VALUTAZIONE DELLA SOSTENIBILITA' AMBIENTALE E DELLA COMPATIBILITA' PAESAGGISTICA – VERIFICA DEI VINCOLI AMBIENTALI</i>	3
1. VERIFICA DI COMPATIBILITÀ CON PIANI PAESAGGISTICI, TERRITORIALI E URBANISTICI- TAVOLE DEI VINCOLI	3
1.1 PTCP- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale	3
1.2 Verifica di compatibilità con PSC , RUE E POC.....	6
1.3 Verifica di compatibilità con altri strumenti di programmazione.....	10
1.4. VALUTAZIONE DEI VINCOLI AMBIENTALI- PAESAGGISTICI PRESENTI	13
1.5. VALUTAZIONE COMPATIBILITA' CON COMPARTI URBANISTICI.....	17
2. ASPETTI SISMICI, GEOLOGICI E IDRAULICI	18
3. STUDIO DEI PREVEDIBILI EFFETTI DELLA REALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO E DEL SUO ESERCIZIO SULLE COMPONENTI AMBIENTALI E SULLA SALUTE DEI CITTADINI	19
4. ILLUSTRAZIONE IN FUNZIONE DELLA MINIMIZZAZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE, DELLE RAGIONI DELLA SCELTA DEL SITO E DELLA SOLUZIONE PROGETTUALE	20
5. DETERMINAZIONE DELLE MISURE DI COMPENSAZIONE AMBIENTALE	20
6. DISPONIBILITÀ DELLE AREE	20

LA VALUTAZIONE DELLA SOSTENIBILITA' AMBIENTALE E DELLA COMPATIBILITA' PAESAGGISTICA – VERIFICA DEI VINCOLI AMBIENTALI

1. VERIFICA DI COMPATIBILITÀ CON PIANI PAESAGGISTICI, TERRITORIALI E URBANISTICI- TAVOLE DEI VINCOLI

Premessa

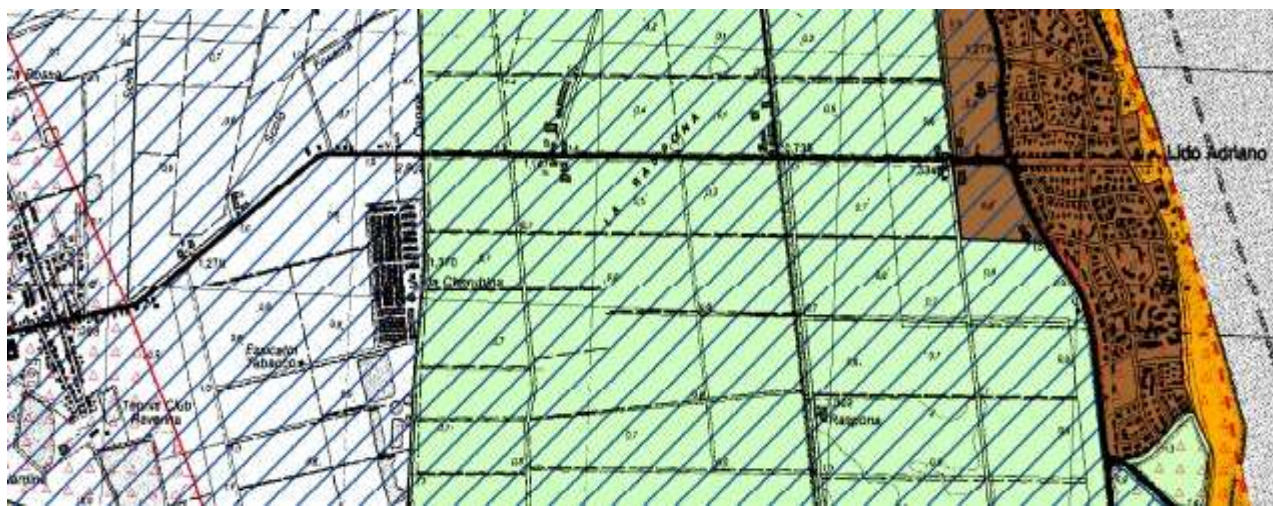
Dall'analisi degli strumenti urbanistici vigenti e dalle tavole dei vincoli ambientali, non risultano elementi ostativi alla realizzazione degli interventi sopra descritti; sono presenti tuttavia alcuni vincoli che si esaminano nei successivi paragrafi.

Non sussistono, nell'area di intervento vincoli di carattere storico, artistico o archeologico attinenti le opere da realizzare e pertanto non vi sono particolari misure da adottare nel merito.




1.1 PTCP- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

Si riportano stralci delle tavole del PTCP- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale- dalle quali risulta la previsione relativa alla pista ciclabile (tavola C.2.5.1.), che risulta pertanto conforme a tale piano urbanistico sovraordinato che costituisce lo strumento di indirizzo e coordinamento per la pianificazione urbanistica di livello comunale (PSC, POC e RUE).



TAV. 2-9 – TUTELA DEI SISTEMI AMBIENTALI E DELLE RISORSE NATURALI E STORICO-CULTURALI












COSTA

	Zone di riqualificazione della costa e dell'arenile	Art. 3.13
	Zone urbanizzate in ambito costiero	Art. 3.14
	Zone di tutela della costa e dell'arenile	Art. 3.15

LAGHI, BACINI E CORSI D'ACQUA


	Zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua	Art. 3.17
	Invasi ed alvei di laghi, bacini e corsi d'acqua	Art. 3.18

Zone ed elementi di interesse paesaggistico ambientale**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

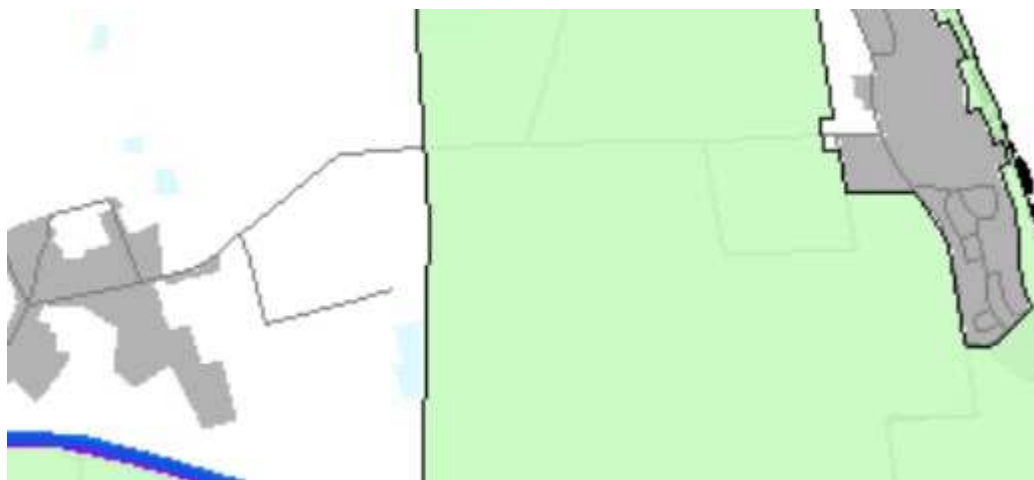
Dalla legenda dunque gli artt. delle Norme di Attuazione che interessano l'intera area di intervento sono : art.3.14, art.3.19, art.3.23, art.3.20d. Da tali articoli non discendono particolari norme che interessano il progetto.

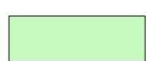
TAV.3.9 – ZONE DI PROTEZIONE DELLE ACQUE SOTTERRANEE COSTIERE**Zone di protezione delle acque sotterranee costiere (Artt. 5.3; 5.7; 5.11)**

	Zone di protezione delle acque sotterranee costiere
---	---

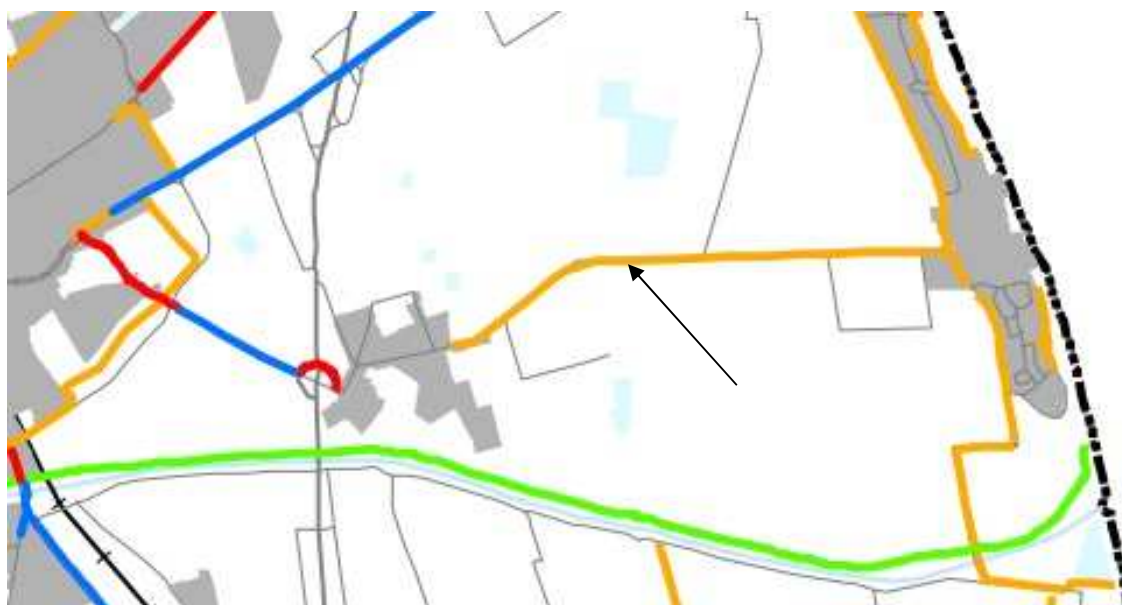
Gli articoli 5.3,5.7,5.11 prevedono restrizioni per quanto riguarda l'uso di well-point in fase di cantiere. Per la tipologia delle lavorazioni e l'assenza di scavi profondi, non è previsto l'uso di tali apprestamenti.

TAV. B.3.1.1. AREE SOGGETTE A TUTELA PAESAGGISTICA







 Immobili e aree dichiarate di notevole interesse pubblico ai sensi del D.Lgs. 42/2004 artt. da 136 a 141

TAV. C.2.5.1. RETE DELLE PISTE CICLABILI EXTRAURBANE DI INTERESSE SOVRACOMUNALE: QUADRO DEGLI ELEMENTI DISPONIBILI SULLO STATO DI FATTO E LA PROGETTUALITA'



Legenda

-  Piste ciclabili esistenti
 -  Piste o percorsi ciclabili di previsione
 -  Itinerari ciclabili turistico-ambientali
 -  Ulteriori percorsi ciclabili extraurbani previsti nei P.R.G.
-

1.2 Verifica di compatibilità con PSC , RUE E POC

Il **PSC** riconosce e attribuisce alla mobilità ciclistica una funzione rilevante e strategica assegnando al POC e al RUE il compito di prevedere la realizzazione di una vasta rete di piste ciclabili.

Il PSC individua solo le infrastrutture e le attrezzature di maggiore rilevanza, per dimensione e funzione, e definisce i criteri di massima per la loro localizzazione. Nell'elaborato PSC 3 sono pertanto individuate le componenti principali della viabilità carrabile esistente e di progetto, i tracciati relativi a dette componenti, laddove indicati, identificano dei corridoi all'interno dei quali il **POC e il RUE** e i progetti delle opere completano la classificazione e definiscono le altre componenti della viabilità carrabile e le aree interessate dalla viabilità esistente da adeguare e/o di progetto.

Il progetto risulta conforme al RUE in quanto la via, in tale strumento urbanistico, risulta "strada da ADEGUARE".

Il PSC individua inoltre gli ambiti nei quali attuare gli interventi di attuazione indiretta a seguito di accordi ai sensi dell'art.18 della LR 20/2000 rinviando la definizione dei relativi comparti al POC.

Quanto previsto dal **PSC.5-Norme di Attuazione** nelle aree Ara8 e AVN3, all'interno delle quali ricade l'opera, è compatibile con l'intervento in oggetto. L'elaborato PSC 3 prevede per gli ambiti Pr ara 8 e Avn 3, le cui aree ricadono ai sensi dello stesso strumento urbanistico, in zona ad alta vocazione produttiva agricola, la realizzazione di interventi mediante attuazione indiretta a programmazione unitaria di iniziativa privata. Il PSC ha recepito, quale propria parte integrante, l'accordo ex art. 18 LR 20/2000 relativo all'ambito **Cos9 "Porto Fuori Est"** nel quale si dà atto della previsione della futura realizzazione della pista ciclabile individuando la stessa graficamente.

Nel **PUMS** del Comune di Ravenna, livello di programmazione specialistico per la mobilità, approvato con deliberazione di Consiglio Comunale n. 9/33634 del 29/01/2019 ed entrato in vigore il 03/04/19, data di pubblicazione sul BURERT N. 99 dell'avviso di approvazione, l'opera è cartograficamente definita. Tale opera è prevista anche nel **Piano della Mobilità**

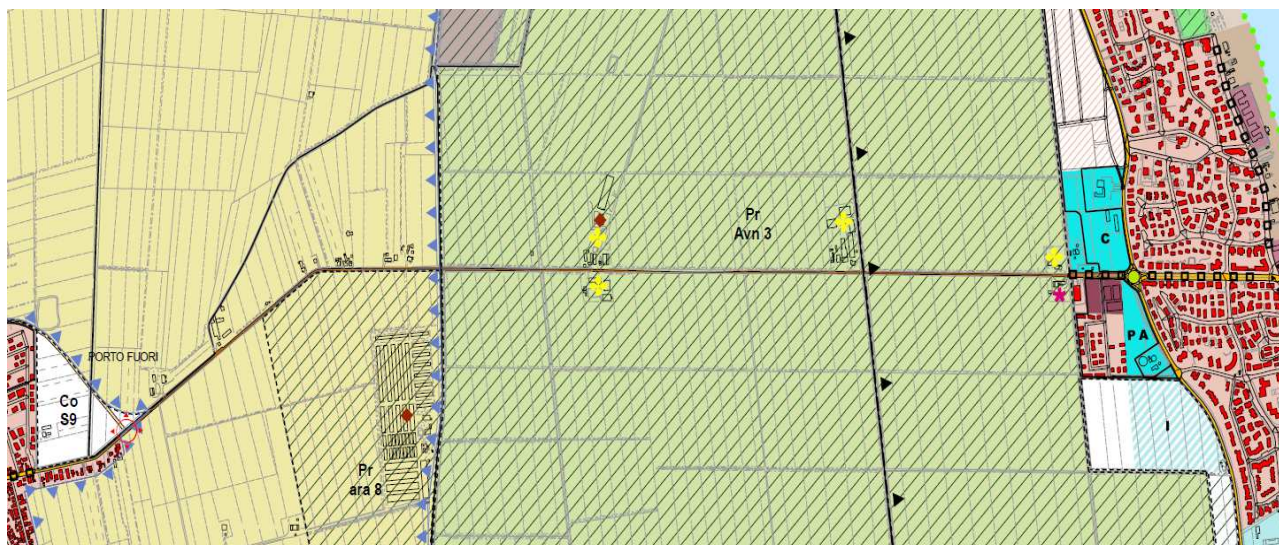
Ciclistica di aggiornamento del precedente piano allegato al PGTU 2014 del Comune di Ravenna.

Per quanto sopra addotto di può pertanto affermare che l'opera viaria da realizzare risulti conforme/compatibile con il PSC.

Il II° POC del Comune di Ravenna, entrato in vigore il 22/08/18, è predisposto in conformità alle disposizioni del PSC, pertanto anche quanto previsto dal POC.5 - Norme di Attuazione nelle aree Ara8 e AVN3 è compatibile con l'intervento in oggetto.

Ai fini espropriativi occorre però procedere, con l'approvazione del progetto preliminare, a localizzare l'opera nel POC ai fini della sua conformità urbanistica diretta all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio (ex artt. 30 e 36bis LR 20/2000 e artt. 8, DPR 327/01 e LR 37/02) sulle aree private interessate dalla procedura ablativa ricadenti all'interno della fascia di rispetto stradale, adeguando, ad approvazione della variante avvenuta ed alla sua successiva entrata in vigore, il relativo elaborato progettuale **"POC 13"**, ricognitivo dei vincoli espropriativi.

STRALCIO PSC – foglio 14 PUNTA MARINA –LIDO ADRIANO



Viabilità carrabile

ESISTENTE PROGETTO ADEGUAMENTO



autostrada

Art.38

Art.38
Co.1/2



strada
extraurbana
principale

Art.38
Co.1/2



strada
extraurbana
secondaria e locale

Art.38
Co.1/2



strada urbana
di scorrimento
e/o interquartiere

Art.38
Co.1/2

(Area gialla)

Elaborato: PSC 3

Specifica: Spazio rurale, uso produttivo del suolo, uso agricolo, zone di più recente formazione ad alta vocazione produttiva agricola

Articolo Normativa: Art.IV.2°.76 C.4b

Pr ara 8 e Avn 3

Elaborato: PSC 3

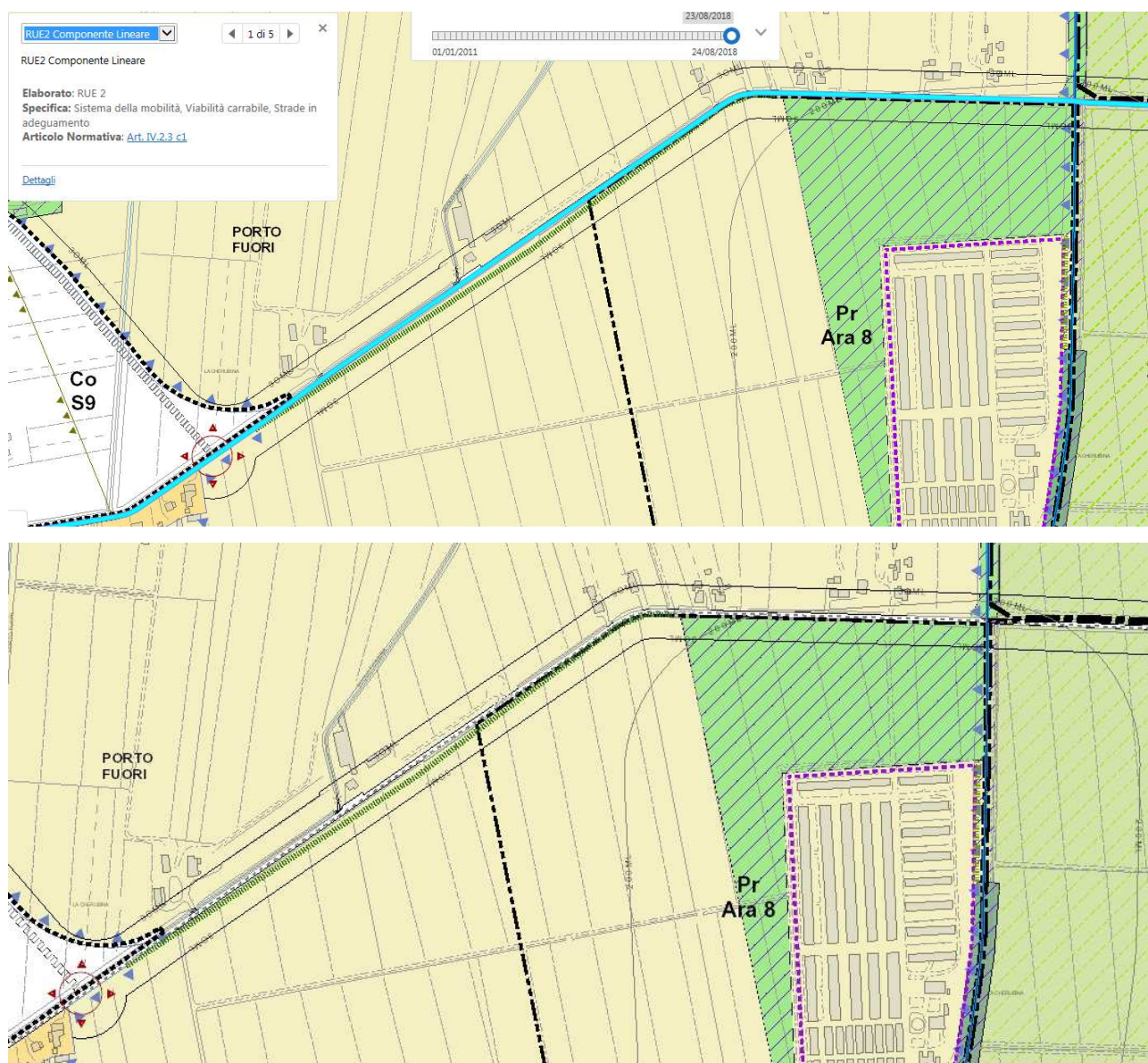
Specifica: Ambiti soggetti ad attuazione indiretta a programmazione unitaria di iniziativa privata Pr ara 8

Articolo Normativa: Art.I.6°.22 C.4

Elaborato: PSC 3

Specifica: Ambiti soggetti ad attuazione indiretta a programmazione unitaria di iniziativa privata Pr Avn 3

Articolo Normativa: Art.I.6°.22 C.4

STRALCIO DI RUE

Viabilità carrabile

ESISTENTE

ADEGUAMENTO



Strade

art. IV.2.3 c1



Fasce di rispetto stradale

(10, 20, 30, 40, 50ml.....)

art. IV.2.3 c4

STRALCIO DI POC

La variante al POC sarà approvata ai sensi degli artt. 8, 10 e 12, comma 5, LR 37/02, mediante la procedura prevista dall'art. 34 LR 20/2000, tuttora applicabile per effetto di quanto disposto dalla normativa transitoria di cui all'art. 4, comma 4, lett. a) LR 24/17.

Una volta approvato il progetto preliminare, in fase di adozione della variante, si darà pertanto corso alle fasi procedurali di seguito esplicitate:

- in applicazione dell'art. 34 c.4 della L.R. 20/2000, il progetto in variante verrà depositato presso la sede comunale per una durata di 60 giorni decorrenti dalla data di pubblicazione di avviso di avvenuta adozione della stessa sul B.U.R., che sarà inoltre pubblicato sul sito del Comune di Ravenna (all'Area Tematica Ambiente Territorio e Mobilità - Urbanistica oltre che alla voce "Espropri" dell'Area Tematica Bandi, Concorsi ed Espropri);
- nell'avviso suddetto sarà inserita, ai sensi dell'art. 10. L.R. 37/2002, l'indicazione che la variante ha anche valore di apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e che la stessa contiene un elaborato che indica le aree interessate dai vincoli preordinati all'esproprio ed i nominativi dei soggetti che risultano proprietari delle stesse sulla base delle risultanze catastali, ai quali, ai sensi dell'art. 9 della medesima normativa

regionale, sarà inviata con lettera raccomandata la comunicazione di adozione della variante e di deposito del progetto;

- il progetto in variante sarà inoltre inviato alla Provincia di Ravenna – Settore Ambiente e Territorio - contestualmente al deposito, in attuazione di quanto previsto dall'art. 34 c. 6 della L.R. 20/2000;
- trascorsi i 60 giorni di deposito, acquisite le valutazioni della Provincia, verrà predisposto un ulteriore referto per la deliberazione di Consiglio Comunale con cui sarà approvata definitivamente la variante al P.O.C. esprimendosi in merito a tutte le osservazioni presentate previa puntuale e circostanziata motivazione (art. 34 c. 7 L.R. 20/2000).

La variante, comportante l'apposizione del vincolo espropriativo di durata quinquennale, entrerà in vigore dalla data di pubblicazione sul BURERT dell'avviso riportante la sua avvenuta approvazione.

1.3 Verifica di compatibilità con altri strumenti di programmazione

Aggiornamento 2014 del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) del Comune di Ravenna e Il Piano della mobilità ciclistica

Con delibera di Consiglio Comunale n. 58718/77 del 7/4/2016 è stato approvato, a seguito dell'iter procedurale previsto dall'art. 34 della L.R. 20/2000, così come stabilito dall'art.7 comma 4 della L.R. 30/98, **"l'Aggiornamento 2014 del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) del Comune di Ravenna"**

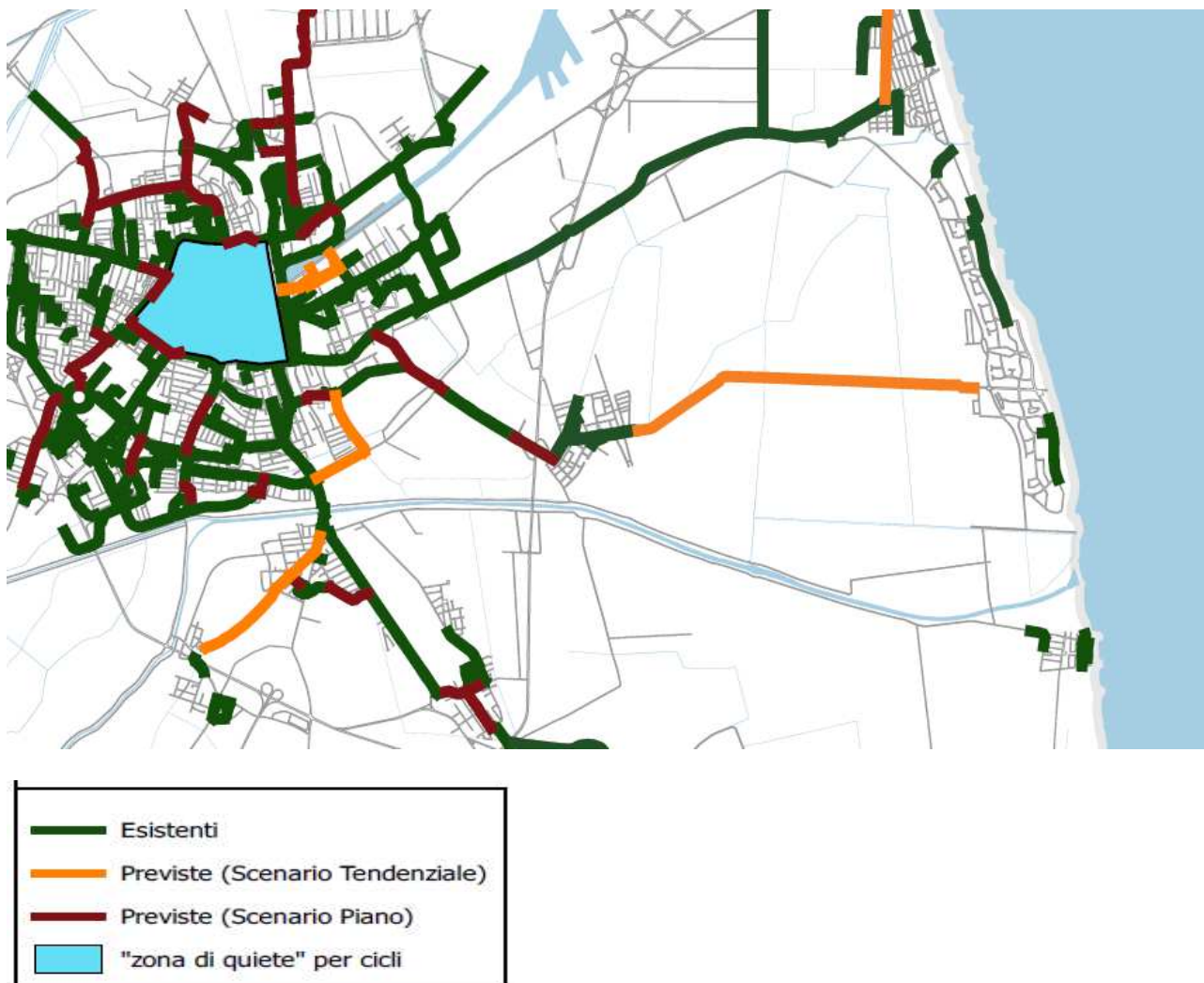
Con Delibera di Consiglio n.154842/498 del 28/08/2018 è stato approvato il **Il Piano della Mobilità Ciclistica**

Il Piano di settore della Mobilità Ciclistica attualmente vigente è un upgrade del precedente Piano che si occupava solo della mobilità ciclistica urbana e d extraurbana classificata.

Il Piano vigente invece, così come indicato dal PUMS, prevede la promozione dell'uso della bicicletta, sia per i collegamenti fra i centri abitati del forese che per l'attrattività turistica, attraverso l'integrazione tra percorsi ciclabili e itinerari turistico/escursionistico tenendo conto della pianificazione e programmazione ciclistica sovraordinata /europea, nazionale e regionale).

Si riporta a tal fine uno stralcio delle **Tavole di Piano del PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA URBANA ED EXTRAURBANA E DELLE VIE PEDALABILI DI INTERESSE REGIONALE E NAZIONALE NEL TERRITORIO COMUNALE**

STRALCIO DELLA TAVOLA ITINERARI CICLABILI



In sede di approvazione del PUMS, nel quale la suddetta opera è cartograficamente definita, la Regione Emilia Romagna con Determinazione n. 20739 del 10/12/2018, ha espresso parere positivo in merito alla sua sostenibilità ambientale, sulla base di quanto riportato nel relativo elaborato VAS, parte integrante del suddetto PUMS adottato, senza formulare alcuna riserva, così come non ha presentato in merito alcuna osservazione la Provincia, in seguito a comunicazione del suddetto piano adottato nell'ambito del medesimo procedimento.

Considerato pertanto che l'opera in questione è già stata oggetto, come sopra specificato, di valutazione ambientale positiva, si ritiene, in applicazione del principio di non duplicazione delle valutazioni ex art. 5, comma 5, della LR 20/2000, di escludere detto intervento dalla procedura di **VALSAT**.

Si precisa, inoltre, che il tipo di opera non ricade tra i casi per cui sia obbligatoria la procedura di Valutazione dell'Impatto Ambientale di cui all'art. 6 della Legge 8/7/1986 n° 349 elencate nel D.P.C.M. 377/1988.

Per ciò che riguarda la normativa regionale sulla Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.) (L.R. 4/2018) va specificato che l'opera in progetto è da considerarsi non ricadente negli allegati B1, B2, B3 della suddetta Legge, né tanto meno negli allegati A1, A2, A3 in quanto strada di tipo extraurbano locale.

1.4. VALUTAZIONE DEI VINCOLI AMBIENTALI- PAESAGGISTICI PRESENTI

Dalle prime valutazioni l'area ricade, secondo quanto riportato nella *tavola D.1.1.C. del PSC - Piani di Bacino*: nelle aree a medio/basso rischio di inondabilità.

Per la tipologia di intervento caratterizzato da un allargamento stradale mantenendo le quote esistenti, non sono previsti interventi o accorgimenti di progetto atti a mitigare gli effetti di eventuali inondazioni.

PIANI DI BACINO: aree a rischio di inondabilità

D.1.1.c



L'area ricade in parte anche all'interno delle **aree soggette a vincolo paesaggistico** (L.R. 31/2002 art.46 adottata con variante nel 2003), *tavola G.1.1. del PSC – Aree soggette a vincolo paesaggistico ai sensi della L.R. 31/2002 (fig.5)*. Attualmente è quindi sottoposta alle disposizioni di cui al D.L. 42/2004 (Codice dei Beni culturali e del Paesaggio)

G1.1 - Aree soggette a vincolo paesaggistico

Ricognizione delle aree vincolate ai sensi della L.R. 31/2002, art.46

Aree soggette a vincolo paesaggistico - ai sensi della L.R. 31/2002, art. 46





Nelle successive fasi di progettazione occorre acquisire il parere della Commissione CQAP Comunale e della Sovraintendenza.

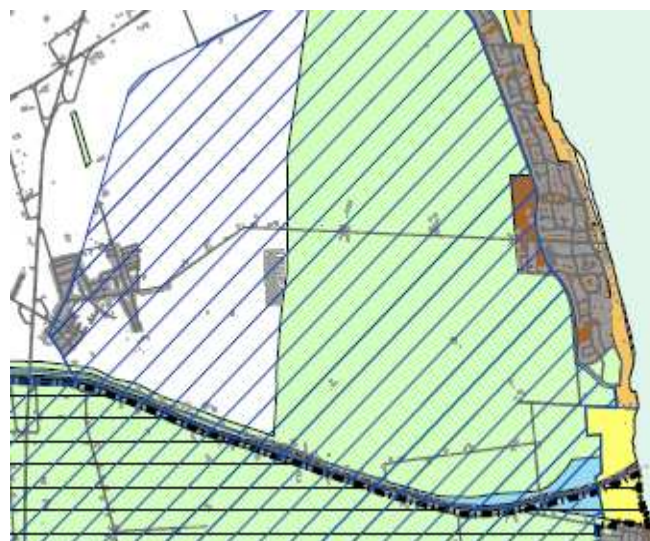
L'area ricade in parte in zona di particolare interesse paesaggistico come si evince dalla *tavola D.1.1.a del PSC – Carta dei vincoli sovraordinati : sintesi del PTCP* ;

CARTA DEI VINCOLI SOVRAORDINATI: sintesi del PTCP

D.1.1.a

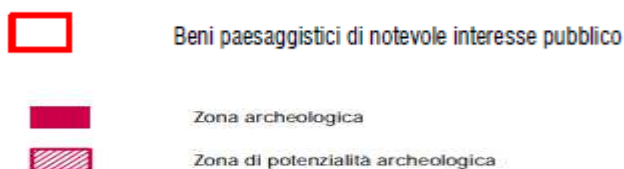
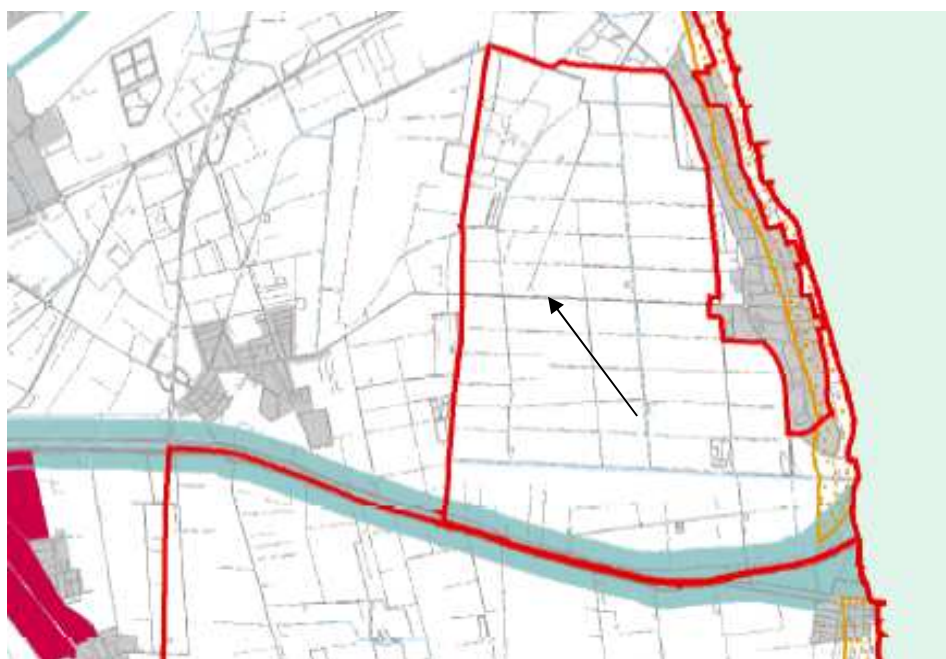
Ambiti di tutela

- | | | |
|---|--|-----------|
|  | Zone di particolare interesse paesaggistico ambientale | Art. 3.19 |
|  | Bonifiche | Art. 3.23 |



G1.2 - Carta dei vincoli paesaggistici vigenti

Ambiti di tutela



L'intervento **non ricade in aree di interesse archeologico**, né di potenziale interesse geologico. Non sono previsti scavi profondi e realizzazioni di palificate; gli scavi previsti non sono a quote diverse da quelle già impegnate dai manufatti esistenti. Pertanto non si ritiene **necessario attivare la procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico** ai sensi dell'art 25 del Dlgs 50/2016.

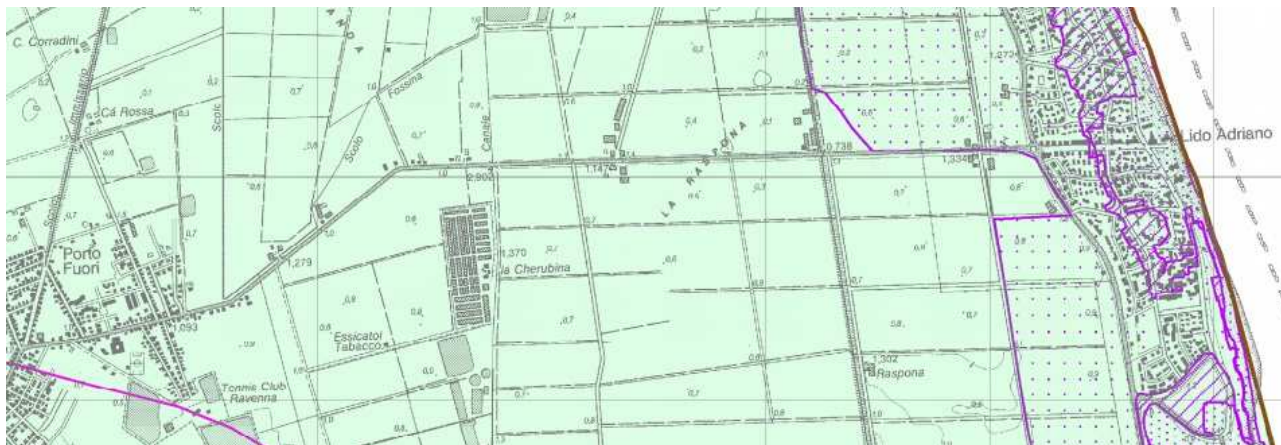
L'intervento non interessa aree SIC o ZPS ed inoltre non ricade in aree classificate dal Piano Territoriale Paesistico Regionale e dal Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.

A seguito dell'adozione del "**Progetto di Variante di coordinamento tra il Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni e il Piano Stralcio per il Rischio Idrogeologico**" avvenuta il 1 giugno 2016 con la pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Emilia-Romagna n. 163, risultano immediatamente cogenti quali misure di salvaguardia (ai sensi e per gli effetti dell'art.17 c. 6bis della L. 183/89, come modificato dall'art.65 c. 7 del D.lgs. 152/06), le norme del Progetto di Variante di cui agli articoli 1, 2, 2bis, 2 ter, 6, 9, 10, 16, nonché l'art. 3 e l'art. 4, come modificati nella relativa ricaduta territoriale dalle tavole di piano "Perimetrazione aree a rischio idrogeologico".

Si riportano a tal proposito alcuni stralci delle tavole inerenti a tale vincolo pubblicate nel sito dell'Autorità di Bacini Regionali Romagnoli – Variante PAI-PGRA:

Piano Stralcio per il rischio Idrogeologico Perimetrazione aree a rischio idrogeologico

Tavole della "Direttiva per la sicurezza idraulica":- Allegato 6, Tiranti idrici di riferimento
Stralcio delle Tavv.233 NE-233 SE



Art. 6: Aree di potenziale allagamento

Tirante idrico di riferimento

- Fino a 50 cm
- Da 50 a 150 cm
- Oltre 150 cm

Tirante idrico convenzionale

- 20 cm
- 50 cm

Art. 10: Distanze di rispetto dai corpi arginali



Confine A.d.B.R.R.

L'area in cui sarà realizzato l'intervento ricade quindi all'interno di **aree a potenziale allagamento** tuttavia visto che l'intervento riguarda un allargamento di una sede stradale esistente dovranno essere mantenute le quote esistenti.

Ai lati della strada vi sono infatti manufatti e accessi alle proprietà private che non consentono un innalzamento della quota stradale. Va considerato inoltre che mediamente la sede stradale si trova già allo stato di fatto circa 1,00m rispetto al piano di campagna dei terreni agricoli adiacenti. Rispetto al livello del medio mare, la strada si trova a mediamente a 90 cm slm.

Pertanto **si ritiene non necessaria la richiesta di parere al Servizio territoriale di Area dell'Agenzia regionale per la sicurezza territoriale e la protezione civile (ex Servizio Tecnico di Bacino) .**

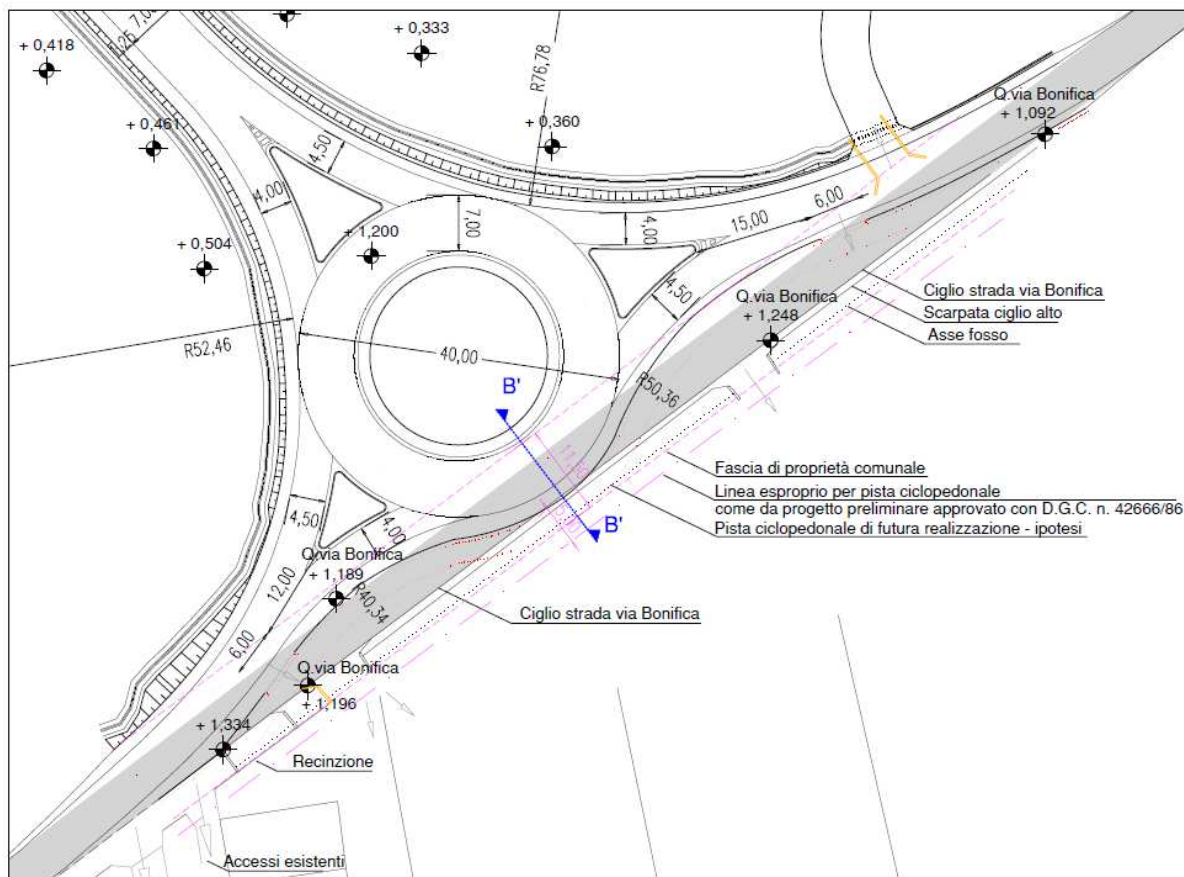
Per quanto riguarda **l'invarianza idraulica** l'allargamento della strada comporterà una maggiore superficie impermeabile. Tuttavia l'intervento generale prevede la risagomatura e l'allargamento dei fossi esistenti e la realizzazione di nuovi dove mancanti, la pulizia di tutti i tombamenti esistenti e l'adeguamento degli stessi nel caso non idonei, la sostituzione delle vecchie caditoie , la pulizia degli allacci , la posa di nuove caditoie nei tratti da tombare; pertanto alla luce di questi interventi si ritiene la situazione di progetto migliorativa per quanto riguarda la raccolta e lo smaltimento delle acque meteoriche .

1.5. VALUTAZIONE COMPATIBILITA' CON COMPARTI URBANISTICI

Come risulta dalla tavola di PSC nel primo tratto alla fine dell'abitato di Porto Fuori è previsto un **Comparto CoS9** oggetto di Accordi con i privati (Ambiti soggetti ad attuazione indiretta a programmazione unitaria concertata)

Con deliberazione di Giunta Regionale n. 1017 del 24/06/19, pubblicata per estratto sul BUR n. 241 del 24/07/2019, è stato approvato il progetto definitivo, comprensivo del provvedimento di screening, con esclusione dalla procedura di VIA, avente valore di variante al POC, apposizione del vincolo preordinato all'esproprio/servitù e contestuale dichiarazione di pubblica utilità dell'opera relativa alla viabilità di circuitazione dell'abitato di Porto Fuori, la cui realizzazione presuppone l'acquisizione di aree di proprietà privata mediante procedura espropriativa. Seguiranno il PUA generale e di primo stralcio attuativo che terrà conto delle prescrizioni e condizioni dettate dal progetto dell'opera pubblica approvato, la stipula della relativa Convenzione e il progetto esecutivo della strada di circuitazione.

Come si vede nella planimetria sotto riportata, la rotatoria prevista su via Bonifica prevede che venga lasciato lo spazio utile per la futura realizzazione della pista ciclabile

STRALCIO DEL **COMPARTO AMBITO COS9 PORTO FUORI EST****2. ASPETTI SISMICI, GEOLOGICI E IDRAULICI**

Dato che il Comune di Ravenna si è già dotato di una pianificazione relativa al rischio sismico, si **ritiene che non sia da richiedere l'espressione del parere di cui all'art. 5 della L. R. n° 19/2008.**

Per quanto riguarda l'aspetto geologico date le caratteristiche dell'opera che si realizzerà, l'assenza di scavi profondi e di opere di fondazione, **non si ritiene necessario redigere una relazione geologica per l'opera stradale .**

Come già detto nel precedente paragrafo gli scavi previsti non sono a quote diverse da quelle già impegnate dai manufatti esistenti, pertanto non si ritiene **necessario attivare la procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico** ai sensi dell'art 25 del Dlgs 50/2016.

Per quanto riguarda l'opera puntuale in corrispondenza dello scolo Acque Basse dove dovrà essere rifatto il ponticello esistente, Il Consorzio di Bonifica ha prodotto relazione idraulica attraverso la verifica delle caratteristiche idrauliche dello scolo, il calcolo delle portate di pioggia di progetto e il calcolo della officiosità della sezione al fine di determinare il profilo del pelo libero dell'acqua relativo ad un tempo di ritorno di 200 anni.

Dai calcoli effettuati si è verificato che il nuovo attraversamento potrà essere realizzato con uno **scatolare in calcestruzzo armato delle dim 4000*2500 mm**. Tale manufatto sarà posato a circa 50 cm al disotto dello scorrimento attuale pertanto anche per tale intervento non sono previsti scavi profondi.

PONTICELLO SULLO SCOLO ACQUE BASSE



Pertanto vista la tipologia di opera, la luce contenuta del ponticello e l'assenza di fondazioni, si ritiene anche in questo caso non necessaria alcuna indagine geognostica dell'area.

Per la posa dello scatolare ci si atterrà alla scheda tecnica del manufatto quindi sarà realizzata una base d'appoggio continua in cls di almeno 25cm.

L'impresa esecutrice dovrà fornire tutti i calcoli di verifica alla stabilità, firmati da un Ingegnere iscritto all'Albo. Lo scatolare andrà calcolato in modo da sopportare il riempimento di prima fase ed i carichi stradali (di I categoria) propri della strada, in funzione della larghezza dello scavo e delle modalità di reinterro dello stesso.

3. STUDIO DEI PREVEDIBILI EFFETTI DELLA REALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO E DEL SUO ESERCIZIO SULLE COMPONENTI AMBIENTALI E SULLA SALUTE DEI CITTADINI

La realizzazione dell'intervento comporterà un miglioramento della viabilità e della sicurezza stradale. Gli effetti sull'ambiente, sulla salute e sulla sicurezza pubblica non saranno peggiorativi in quanto di fatto il traffico non subirà aumenti.

Anzi, l'allargamento della strada e la realizzazione di un percorso protetto, potrebbe comportare una riduzione della velocità del traffico veicolare e del conseguente inquinamento chimico, fisico ed acustico.

Il tipo di opera in progetto non comporta particolari impatti di natura ambientale.

Dovrebbe inoltre manifestarsi un effetto positivo e una riduzione dell'incidentalità generata dalla separazione delle diverse componenti di traffico e dall'adeguamento funzionale della strada oltre al rifacimento della pavimentazione stradale su tutto il tratto.

4. ILLUSTRAZIONE IN FUNZIONE DELLA MINIMIZZAZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE, DELLE RAGIONI DELLA SCELTA DEL SITO E DELLA SOLUZIONE PROGETTUALE

Non si individuano particolari norme di tutela ambientale.

In particolare il tipo di opera non ricade tra i casi per cui sia obbligatoria la procedura di Valutazione dell'Impatto Ambientale di cui all'art. 6 della Legge 8/7/1986 n° 349 elencate nel D.P.C.M. 377/1988.

5. DETERMINAZIONE DELLE MISURE DI COMPENSAZIONE AMBIENTALE

Per le ragioni esposte nei due precedenti paragrafi la stessa realizzazione dell'opera costituisce una misura di compensazione ambientale nei confronti dell'attuale situazione, soprattutto per quanto concerne la sicurezza dei ciclisti.

6. DISPONIBILITÀ DELLE AREE

L'intervento si svilupperà in parte su aree di proprietà comunale e in parte su aree private. Occorrerà pertanto espropriare tutta la striscia di terreni adiacenti l'attuale sede stradale spostando, dove presente, il fosso di scolo ed eventuali manufatti/sottoservizi presenti. L'adeguamento funzionale comporta un esproprio di una fascia complessiva di circa 4,50 m di larghezza, che rientra all'interno della fascia di rispetto stradale. Tali fasce sono sottoposte ad un vincolo conformativo di inedificabilità, al fine di non pregiudicare la possibilità di realizzare all'interno delle stesse interventi di manutenzione e di adeguamento delle opere pubbliche alle quali sono funzionalmente connesse, fra le quali rientrano anche infrastrutture per la mobilità quali i percorsi ciclopedonali; le stesse non costituiscono pertanto, di per sé, un vincolo preordinato all'esproprio rendendo quindi necessario che

l'intervento al loro interno sia oggetto di localizzazione dell'opera e di conseguente apposizione del vincolo espropriativo.

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 LR n. 37/02, il quale prevede, al comma 5, che, che nel caso in cui l'opera **non risulti conforme alle previsioni di POC la determinazione positiva del Consiglio comunale sul progetto preliminare costituisca adozione di variante allo stesso**, che sarà poi approvata ed entrerà in vigore sulla base di quanto disposto dall'art. 34 LR 20/2000, ai fini dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio.

Successivamente all'entrata in vigore della variante si procederà all'approvazione del progetto definitivo comportante dichiarazione di pubblica utilità dell'opera, ai sensi di quanto disposto dagli artt. 15 e 16 della LR 37/02, momento dal quale potrà essere avviata la procedura disciplinata dal DPR 327/01 finalizzata all'acquisizione delle relative aree mediante esproprio o cessione bonaria delle stesse.

Considerando anche gli oneri per l'occupazione temporanea e per la registrazione/trascrizione del relativo atto di acquisizione, oltre che per eventuali danni da risarcire nell'ambito della legittima procedura espropriativa, si può stimare un costo complessivo di 300.000,00 euro . (vedi Piano particellare preliminare)

Per quanto riguarda il rifacimento del ponticello sullo scolo Acque Basse occorrerà invece richiedere la relativa concessione al Consorzio di bonifica.

Per la demolizione e rimozione del dosso sullo scolo della Gabbia andrà chiesta l'autorizzazione al Demanio dello Stato.