



COMUNE DI RAVENNA

AREA INFRASTRUTTURE CIVILI

SERVIZIO STRADE

U.O. STRADE CENTRO/NORD



INTERVENTO: 1° Stralcio- Percorso ciclo-pedonale nel tratto a Ponte Nuovo da via Dismano a via dell'Ulivo (lungo la via del Pino)

PROGETTO DEFINITIVO ESECUTIVO

Segretario generale:
Dott. PAOLO NERI

Assessorato 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. VALERIO BINZONI

PROGETTISTA COORDINATORE:

Ing. CECILIA ROSETTI

PROGETTISTA OPERE STRADALI :

Ing. CECILIA ROSETTI

PROGETTISTA OPERE DI PUBBLICA ILLUMINAZIONE :

Dott. MARCO SILVESTRINI

PROGETTISTA OPERE FOGNARIE:

Dott. GIANLUCA RICEPUTI

PROGETTISTA OPERE DI SEGNALETICA STRADALE:

ing. IVAN BROGIO

PROGETTISTA OPERE DI VIABILITA' E MOBILITA':

Ing. CORRADO GUERRINI

ELABORATI GRAFICI:

Dis.FRANCA BERTOZZI
Geom. ELISA FORTIBUONI

0	EMISSIONE	CR	VB	AF	10/10/2016
Rev.	Descrizione:	Redatto:	Controllato	Approvato	Data:

ELABORATO:

Relazione tecnica illustrativa

Codice Intervento: PT: 83/2016	Data: OTTOBRE 2016	Codice Elaborato: R_1001
Scala:	File: R_1001 rel gen.doc	Revisione: 0



COMUNE DI RAVENNA

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

PROGETTO DEFINITIVO ESECUTIVO

**1° Stralcio Percorso ciclo-pedonale nel tratto a Ponte
Nuovo da via Dismano a via dell'Ulivo
(lungo la via del Pino)**

1. ANALISI DELLO STATO DI FATTO	3
2. IL PROGETTO	4
2.1. Il percorso ciclo-pedonale	4
2.2 La pubblica illuminazione	5
2.3 Il tombamento.....	6
3. Illustrazione delle ragioni della soluzione prescelta.....	6
4. Fattibilità tecnica e amministrativa dell'intervento.....	6
5. Superamento Barriere Architettoniche	7
6. Interferenze con reti e sottoservizi	8
7. STUDIO DI PREFATTIBILITA' AMBIENTALE	8
7.1 Verifica di compatibilità con piani paesaggistici, territoriali e urbanistici.....	8
7.2 Studio dei prevedibili effetti della realizzazione dell'intervento e del suo esercizio sulle componenti ambientali e sulla salute dei cittadini	9
7.3 Illustrazione in funzione della minimizzazione dell'impatto ambientale,delle ragioni della scelta del sito e della soluzione progettuale	10
7.4 Determinazione delle misure di compensazione ambientale.....	10
8. DISPONIBILITA' DELLE AREE.....	10
9. CAVE E DISCARICHE.....	10

Allegati:

- Visure e planimetria catastale
- Parere della Curia Diocesana di Ravenna Cervia
- Planimetrie sottoservizi Hera

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).

Nel Piano investimenti del 2015 era previsto l'intervento "Realizzazione di percorso ciclo-pedonale in via del Pino a Ponte Nuovo e lungo lo Scolo Consorziale Arcobologna" per l'importo di €. 850.000.

Rilevato che l'intervento sopracitato non era pienamente conforme allo strumento urbanistico e si sviluppa su aree di proprietà comunale e in parte su aree di proprietà privata (per cui occorre procedere alla imposizione del vincolo preordinato all'esproprio e alla definizione delle procedure di variante) , in data 17/12/2015 è stato approvato con Deliberazione Comunale n.125 l'emendamento con il quale si è suddiviso l'intervento in due stralci funzionali:

- 1 stralcio : Percorso ciclo pedonale nel tratto a Ponte Nuovo da via Dismano a via dell'Ulivo (lungo via del Pino)
- 2 stralcio : Percorso ciclo pedonale lungo lo scolo Arcobologna da via dell'Ulivo a Ponte Nuovo fino a via Pondi a Madonna dell'Albero

Il presente progetto è relativo al 1° stralcio .

1. ANALISI DELLO STATO DI FATTO

In via del Pino in particolare nel tratto tra via dei Cotogni e via Dismano vi è una situazione disomogenea e discontinua dei percorsi pedonali oltre alla mancanza di sosta regolarizzata che crea non poche problematiche soprattutto in considerazione del fatto che sono presenti lungo la via ben tre istituti scolastici oltre ad un ingresso alla parrocchia di quartiere.

Attualmente sono in corso i lavori relativi ad una nuova urbanizzazione posta tra via dei Cotogni e l'asilo . Tale intervento prevede la realizzazione di un marciapiede e una pista ciclabile di larghezza 2.50m anche lungo via del Pino oltre alla sistemazione a parcheggio di un'area attualmente sterrata.

Per quanto riguarda l'impianto di pubblica illuminazione vi sono due tratti tra via del Biancospino e via Dismano e tra via dei Cotogni e via dei Peschi, che risulta obsoleto con criticità statiche e di sicurezza elettrica.

Nel tratto tra la nuova urbanizzazione di via del Biancospino e l'area fronti stante l'ingresso della Parrocchia è presente un'area sterrata con un fosso a cielo aperto ; in tale tratto manca completamente un marciapiede creando quindi una situazione poco sicura per le utenze più deboli.

Manca inoltre un collegamento ciclabile tra la via del Pino e il sottopassaggio presente su via Dismano.

2. IL PROGETTO

L'intervento che si prevede di realizzare riguarda pertanto :

- *la realizzazione di un percorso ciclopedonale che da via dell'Ulivo si colleghi a quello attualmente in costruzione*
- *l'adeguamento del percorso esistente nel tratto successivo fino a via Dismano*
- *l'allargamento dei marciapiedi in via Dismano fino al percorso ciclabile che sottopassa la rotonda delle Tartarughe*
- *l'adeguamento dell'impianto di pubblica illuminazione lungo via del Pino*
- *il tombamento del tratto di fosso esistente unitamente alla sistemazione dell'area sterrata adiacente.*
- *L'integrazione della segnaletica necessaria lungo il nuovo percorso*

Di seguito si riporta una descrizione più dettagliata degli interventi.

2.1. Il percorso ciclo-pedonale

Nel percorso ciclopedonale oggetto del 1 stralcio possiamo individuare **5 tratti**:

- il primo tratto su via Dismano partendo dalla rete esistente in prossimità del sottopasso fino ad arrivare a via del Pino. L'intervento consisterà nell'allargamento del marciapiede esistente per circa 1m in modo da creare un percorso protetto di 2.00- 2.50 m, restringendo nel contempo la fascia adibita a parcheggi attualmente di circa 3.50 m. Si prevede anche lo spostamento lungo la sede stradale della fermata bus in modo da ricavare qualche parcheggio in più di fronte alle attività commerciali presenti.

Nel tratto tra via del Pioppo e via della Vigna saranno predisposti al limite del marciapiede degli archetti parapetonali visto il dislivello esistente tra il marciapiede stesso e l'area fronti stante i negozi.

- il secondo tratto lungo via del Pino per circa 100 m lungo il marciapiede esistente lato nord; allo stato di fatto il marciapiede ha una larghezza variabile ma sempre maggiore di 2,50m quindi già sufficientemente largo per poter pensare ad un percorso ciclo-pedonale. In questo tratto andrà rifatto il tappetino ed saranno sostituiti i cordoli esistenti con cordoli più alti in modo da impedire la sosta e rendere maggiormente protetto il percorso. Nel lato sud sarà rifatto l'impianto di pubblica illuminazione (linea+ pozzetti+ pali) e sarà quindi ripristinato il tappetino del marciapiede.

- Il terzo tratto è relativo alla sistemazione di un'area compresa tra l'ingresso alla scuola elementare e l'ingresso al Nido ; allo stato di fatto è presente un marciapiede e una fascia sterrata di circa 5,00m che attualmente viene utilizzata a parcheggio. L'area sarà risistemata realizzando un percorso ciclopedonale adiacente alla recinzione e parcheggi in linea verso la sede stradale . Di fronte alla pensilina della fermata bus sarà rifatto il marciapiede in modo da portare l'altezza del cordolo almeno a +12 cm rispetto alla sede stradale.
- il quarto tratto per circa 240 ml dall'ingresso dell'asilo nido fino a via dei Cotogni è in fase di realizzazione nell'ambito del P.U.A. che interessa tutto il comparto compreso tra via del Pino, via dei Cotogni e via dell'Edera. In questo tratto sarà realizzata una pista ciclabile di larghezza 2.50m oltre ad un marciapiede di 2,00ml.
- il quinto tratto sempre lungo via del Pino per circa 190 m fino all'incrocio con via dell'Ulivo. Il questo caso la pista si svilupperà sempre lungo il lato nord della via dove è già presente un marciapiede a lato di un'area verde di proprietà del Comune. Il marciapiede sarà allargato occupando parte del parco per creare il percorso ciclo pedonale. Solo in prossimità di via dei Cotogni la pista subirà un restringimento localizzato in quanto presente una recinzione di una palazzina privata. In corrispondenza dell'incrocio dove il marciapiede si stringe, si procederà ad un allargamento fino al passaggio pedonale. Nell'incrocio sarà inserita un'aiuola spartitraffico in nodo da rendere più sicuro l'attraversamento pedonale.

Nel lato sud di questo tratto si procederà al rifacimento dell'impianto di pubblica illuminazione nel tratto tra via dei Peschi e via dei Cotogni e nella sostituzione dei soli pali fino a via dell'Ulivo.

Norme tecniche

Nella progettazione della pista ciclabile si cercherà di rispettare quanto previsto dal D.M. 557 del 30/11/1999 "Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili" e quanto prescritto nelle "ISTRUZIONI TECNICHE PER LA PROGETTAZIONE DELLE RETI CICLABILI del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Anno 2014

Pertanto dove possibile si cercherà di realizzare un percorso di larghezza 2.5 m quindi ciclopedonale bidirezionale oltre al marciapiede. E' invece probabile che in diversi punti in particolare verso via Dismano dove c'è una situazione preesistente piuttosto disomogenea il percorso debba essere ristretto a complessivi 2.50 m e che siano comunque necessari anche dei restringimenti localizzati peraltro consentiti dalla norma .

2.2 La pubblica illuminazione

Per quanto riguarda l'impianto di pubblica illuminazione vi sono due tratti tra via del Biancospino e via Dismano e tra via dei Cotogni e via dei Peschi, che risulta obsoleto con criticità statiche e di sicurezza elettrica.

In questi due tratti saranno rimossi i pali esistenti e sarà realizzata una nuova linea e installati nuovi pali.

Nei restanti tratti saranno sostituiti i pali per dare omogeneità all'impianto e per aumentare l'intensità luminosa al fine di illuminare anche il percorso ciclopedonale.

2.3 Il tombamento

Poiché il progetto ha anche l'obiettivo di regolarizzare la sosta e creare dei parcheggi, vista la presenza di scuole e della chiesa, si propone il tombamento della fascia sterrata compresa tra la nuova urbanizzazione di via del Biancospino fino all'area di ingresso alla scuola materna e alla Parrocchia San Severo.

Tombando il fosso potrà essere realizzato un nuovo marciapiede oltre a parcheggi a pettine a servizio della Parrocchia e delle scuole e un'area per cassonetti.

Il tombamento sarà realizzato con un tubo in cav del diametro d.500 e saranno poi inserite opportune caditoie a distanza 15-20m tra di loro. L'intervento prevede anche l'inserimento nella nuova tubazione dei due scarichi esistenti provenienti dalla Parrocchia; questi saranno rifatti al fine di alzare per quanto possibile la quota di scorrimento all'immissione.

Si ritiene tale intervento assolutamente opportuno al fine di eliminare un tratto di fosso in pieno centro abitato e rendere fruibile e decorosa anche questa area attualmente in stato di abbandono. L'intervento inoltre darebbe continuità tra il nuovo marciapiede realizzato nell'ambito dell'urbanizzazione di via del Biancospino e il marciapiede esistente dopo la scuola materna; attualmente in tale tratto manca completamente un marciapiede creando una situazione anche poco sicura per le utenze più deboli.

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.

Per quanto riguarda la localizzazione del percorso pedonale protetto si è cercato di posizionarlo in modo da non precludere la creazione di posti auto e di non interessare le proprietà private.

4. Fattibilità tecnica e amministrativa dell'intervento

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.

Non ci sono particolari vincoli di tipo amministrativo ostativi all'esecuzione dell'intervento proposto. Le aree sono tutte di proprietà comunale a parte la fascia sterrata su cui si intende realizzare il tombamento e i nuovi parcheggi. Per questa area la Curia si è già espressa positivamente per una cessione gratuita.

5. Superamento Barriere Architettoniche

Vista la tipologia di progetto dovrà essere posta particolare cura nella progettazione nei passaggi pedonali e nei punti di intersezione tra il percorso ciclabile, gli accessi pedonali e passi carrai esistenti ; soprattutto andrà posta attenzione in prossimità degli accessi alle scuole .

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".

In particolare andranno rispettate le prescrizioni relative all'art. 8.2 di cui si riporta uno stralcio della norma relativa agli spazi esterni :

8.2. Spazi esterni.

8.2.1. Percorsi.

Il percorso pedonale deve avere una larghezza minima di 90 cm ed avere, per consentire l'inversione di marcia da parte di persona su sedia a ruote, allargamenti del percorso, da realizzare almeno in piano, ogni 10 m di sviluppo lineare (per le dimensioni vedi punto 8.0.2 - Spazi di manovra).

Qualsiasi cambio di direzione rispetto al percorso rettilineo deve avvenire in piano; ove sia indispensabile effettuare svolte ortogonali al verso di marcia, la zona interessata alla svolta, per almeno 1,70 m su ciascun lato a partire dal vertice più esterno, deve risultare in piano e priva di qualsiasi interruzione.

Ove sia necessario prevedere un ciglio, questo deve essere sopraelevato di 10 cm dal calpestio, essere differenziato per materiale e colore dalla pavimentazione del percorso, non essere a spigoli vivi ed essere interrotto almeno ogni 10 m da varchi che consentano l'accesso alle zone adiacenti non pavimentate.

La pendenza longitudinale non deve superare di norma il 5%; ove ciò non sia possibile, sono ammesse pendenze superiori, purché realizzate in conformità a quanto previsto al punto 8.1.11.

Per pendenze del 5% è necessario prevedere un ripiano orizzontale di sosta, di profondità almeno 1,50 m, ogni 15 m di lunghezza del percorso; per pendenze superiori tale lunghezza deve proporzionalmente ridursi fino alla misura di 10 m per una pendenza dell'8%.

La pendenza trasversale massima ammissibile è dell'1%.

In presenza di contropendenze al termine di un percorso inclinato o di un raccordo tra percorso e livello stradale, la somma delle due pendenze rispetto al piano orizzontale deve essere inferiore al 22%.

Il dislivello ottimale tra il piano del percorso ed il piano del terreno o delle zone carrabili ad esso adiacenti è di 2,5 cm.

Allorquando il percorso si raccorda con il livello stradale o è interrotto da un passo carrabile, sono ammesse brevi rampe di pendenza non superiore al 15% per un dislivello massimo di 15 cm.

Fino ad un'altezza minima di 2,10 m dal calpestio, non devono esistere ostacoli di nessun genere, quali tabelle segnaletiche o elementi sporgenti dai fabbricati, che possono essere causa di infortunio ad una persona in movimento.

8.2.3. Parcheggi.

Nelle aree di parcheggio devono comunque essere previsti, nella misura minima di 1 ogni 50 o frazione di 50, posti auto di larghezza non inferiore a m 3,20, e riservati gratuitamente ai veicoli al servizio di

persone disabili.

6. Interferenze con reti e sottoservizi

Lungo la via oggetto dell'intervento sono presenti sottoservizi quali fognatura, acqua , gas, telecom, enel e pubblica illuminazione. Non si rilevano particolare problematiche per quanto riguarda le interferenze.

Nella posa della nuova linea di pubblica illuminazione e dei nuovi plinti andrà posta attenzione per la presenza nel marciapiede anche della linea Telecom.

Durante la posa del tombamento occorrerà innestare gli scarichi esistenti provenienti dalla Parrocchia e che attualmente scaricano nel fosso.

Si allegano le planimetrie relative ai sottoservizi acqua , gas , fognatura.

7. STUDIO DI PREFATTIBILITA' AMBIENTALE

Dall'analisi degli strumenti urbanistici vigenti e dalle tavole dei vincoli ambientali , non risultano elementi ostativi alla realizzazione degli interventi sopradescritti.

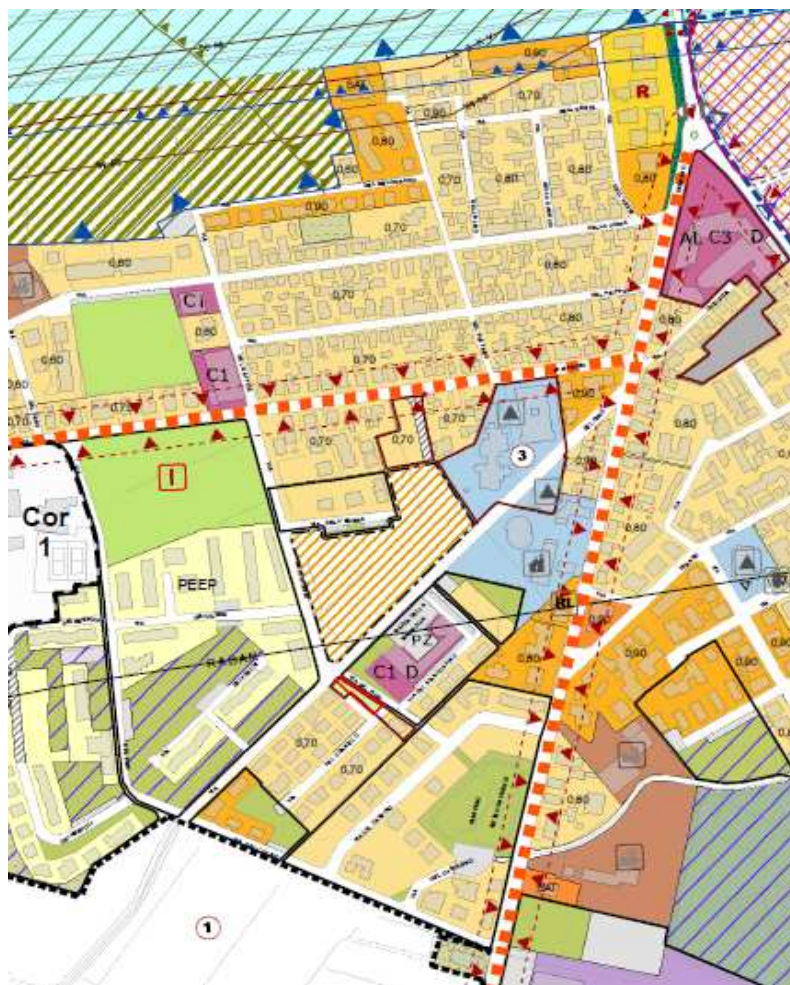
Non sussistono, nell'area di intervento altri vincoli di carattere storico, artistico o archeologico attinenti le opere da realizzare e pertanto non vi sono particolari misure da adottare nel merito.

L'opera comporta già notevoli migliorie anche sotto l'aspetto ambientale, oltre ad aumentare la sicurezza per l'utente e il livello di servizio.

7.1 Verifica di compatibilità con piani paesaggistici, territoriali e urbanistici

Per quanto riguarda la conformità urbanistica dell'area adiacente al campo della Parrocchia, essa è corrispondente alla componente di RUE II.30 ovvero "attrezzature e spazi pubblici di livello locale destinate al culto". La norma per tali attrezzature non specifica la possibilità di realizzare parcheggi pubblici se non correlati all'attrezzatura stessa. Si ritiene che la sistemazione dell'area proposta possa ritenersi conforme in quanto i parcheggi possono essere a servizio degli utenti alla Parrocchia.

Stralcio di RUE tav.056 Classe –Ponte Nuovo



Nell'area non risultano presenti altri vincoli. Si ritiene che l'intervento in oggetto non crei particolari effetti nocivi nè all'ambiente nè ai cittadini.

Come evidenziato nello stralcio di RUE sopra riportato, la via Dismano è indicata come asse da riqualificare e di valorizzazione commerciale; la creazione di un percorso ciclopeditonale anche in questo tratto potrà produrre solo effetti migliorativi sia a livello di sicurezza, sia a livello ambientale sia per la valorizzazione e la riqualificazione della strada. Si ritiene che, a seguito della realizzazione del presente progetto, non occorra eseguire alcuna compensazione ambientale, in quanto di per sé l'intervento migliora la circolazione ciclo-pedonale e le condizioni di sicurezza consentendo la connessione tra due abitati anche alle utenze deboli.

Negli elaborati del PSC vigente riportati in stralcio sopra non è stato rilevato alcun tipo di vincolo. Sotto il profilo geologico, geotecnico, idrogeologico ed idraulico, le aree interessate si ritengono idonee alla realizzazione degli interventi.

7.2 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 la realizzazione di un percorso pedonale protetto potrebbe comportare una riduzione 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 positivo effetto dovuto alla riduzione dell'incidentalità generata dalla costruzione di un percorso protetto per le utenze deboli e dalla sistemazione degli incroci e delle aree a parcheggio.

7.3 Illustrazione in funzione della minimizzazione dell'impatto ambientale, delle ragioni della scelta del sito e della soluzione progettuale

La soluzione progettuale è stata determinata dalle esigenze sopra descritte.

7.4 Determinazione delle misure di compensazione ambientale

L'opera non ha alcun tipo di impatto e pertanto non si prevedono particolari misure di compensazione ambientale

8. DISPONIBILITA' DELLE AREE

L'intervento si svilupperà in parte su aree di proprietà comunale, in parte su aree private. In particolare la fascia laterale che si intende tombinare non è del tutto di proprietà comunale. L'asse fosso rappresenta l'attuale confine. La parte fino alla recinzione esistente appartiene alla Parrocchia di San Severo. Si tratta di una fascia di larghezza variabile di circa 450 mq. E' già stata contattata la proprietà per convenire ad una cessione gratuita dell'area suddetta. In data 13/09/2016 la Curia Diocesana di Ravenna ha espresso parere favorevole alla cessione dell'area. Pertanto dopo l'approvazione si procederà al frazionamento dell'area e alla successiva stipula per l'acquisizione da parte del Comune di Ravenna dell'area.

Davanti ai civ.3,5,7, è presente una striscia di proprietà privata. Attualmente questa striscia risulta sterrata. In accordo con la proprietà si sistemerà l'area pavimentandola .

9. CAVE E DISCARICHE

Poichè i lavori prevedono la produzione di materiale fresato, l'impresa nella gestione di tali prodotti/rifiuti dovrà attentamente attenersi a quanto previsto dalla Parte IV del Decreto Legislativo 152/06.

In particolare il fresato d'asfalto è classificato CER 17.03.02 ed è un rifiuto speciale non pericoloso.

Il fresato d'asfalto presenta i requisiti indicati dall'art. 184 bis del Codice Ambiente (D.Lgs. 152/2006) e può essere classificato come sottoprodotto anziché come rifiuto speciale (Codice CER).

In particolare, il Consiglio di Stato ha chiarito che il fresato d'asfalto rimosso dal manto stradale può essere considerato sottoprodotto a condizione che il detentore non se ne voglia disfare e se sussistono tutti i requisiti previsti dall'art. 184 bis del Codice dell'ambiente (D.Lgs. 152/2006) ossia:

- si deve trattare di una sostanza o oggetto originato da un processo produttivo il cui scopo principale non è la produzione di questa sostanza o oggetto;
- è certo il suo riutilizzo;
- il suo riutilizzo è legale;
- può essere riutilizzato direttamente senza alcun ulteriore trattamento diverso dalla normale pratica industriale.

Tuttavia visto che il progetto non prevede un recupero in loco, si prevede il conferimento a discarica o ad impianto di recupero/ riutilizzo, autorizzato ai sensi del D.lgs. 152/06.

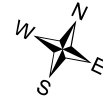
Durante il trasporto il rifiuto dovrà sempre essere accompagnato dal Formulario di Identificazione Rifiuti (FIR) nel quale sono contenuti gli elementi necessari ad assicurare la tracciabilità del recupero e/o dello smaltimento dei rifiuti in tutte le fasi (art. 193 D.lgs. 152/06).

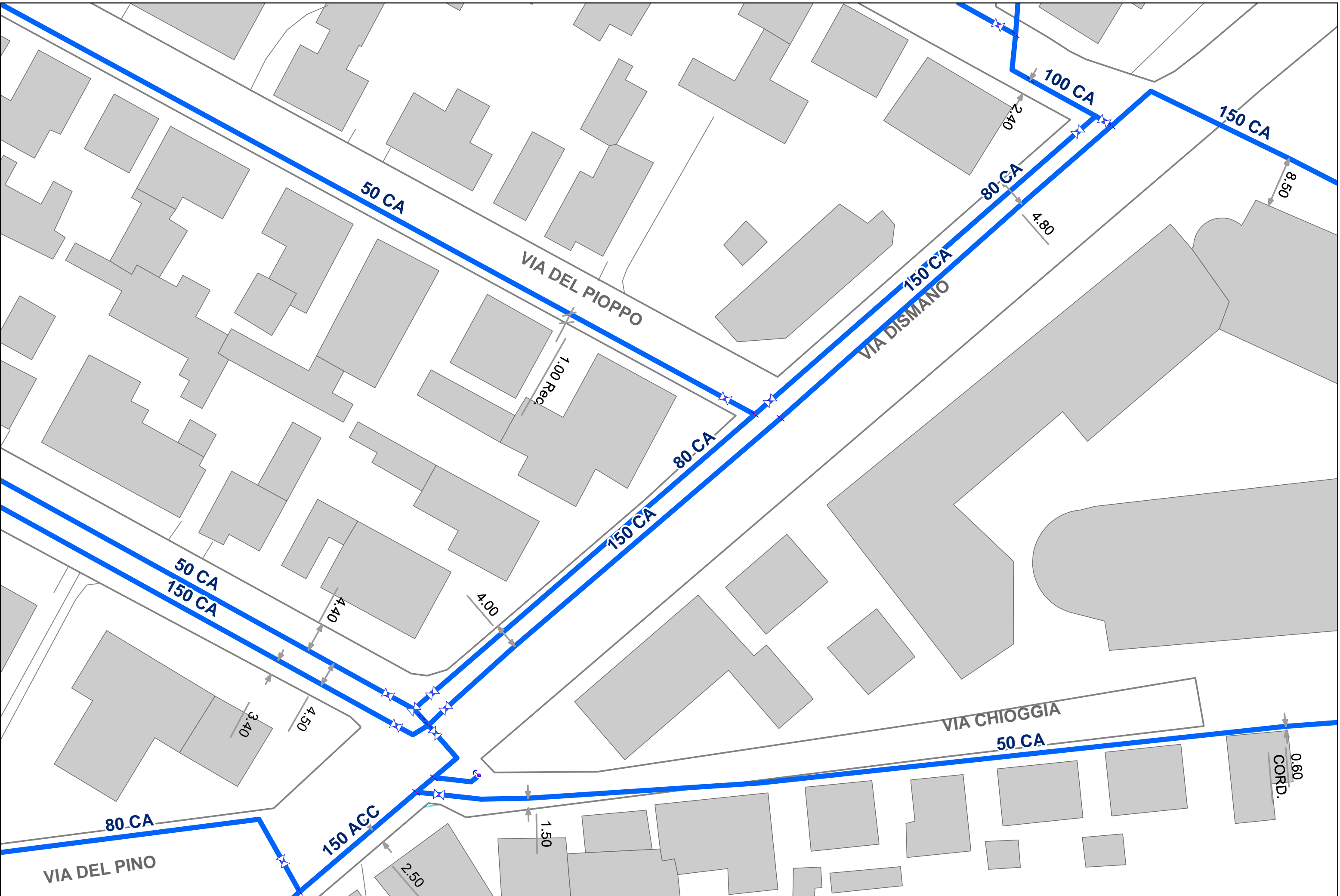
I soggetti che effettueranno le attività di **smaltimento** dovranno essere in possesso di autorizzazione regionale rilasciata ai sensi dell'art. 208 del D.lgs. 152/ 06.

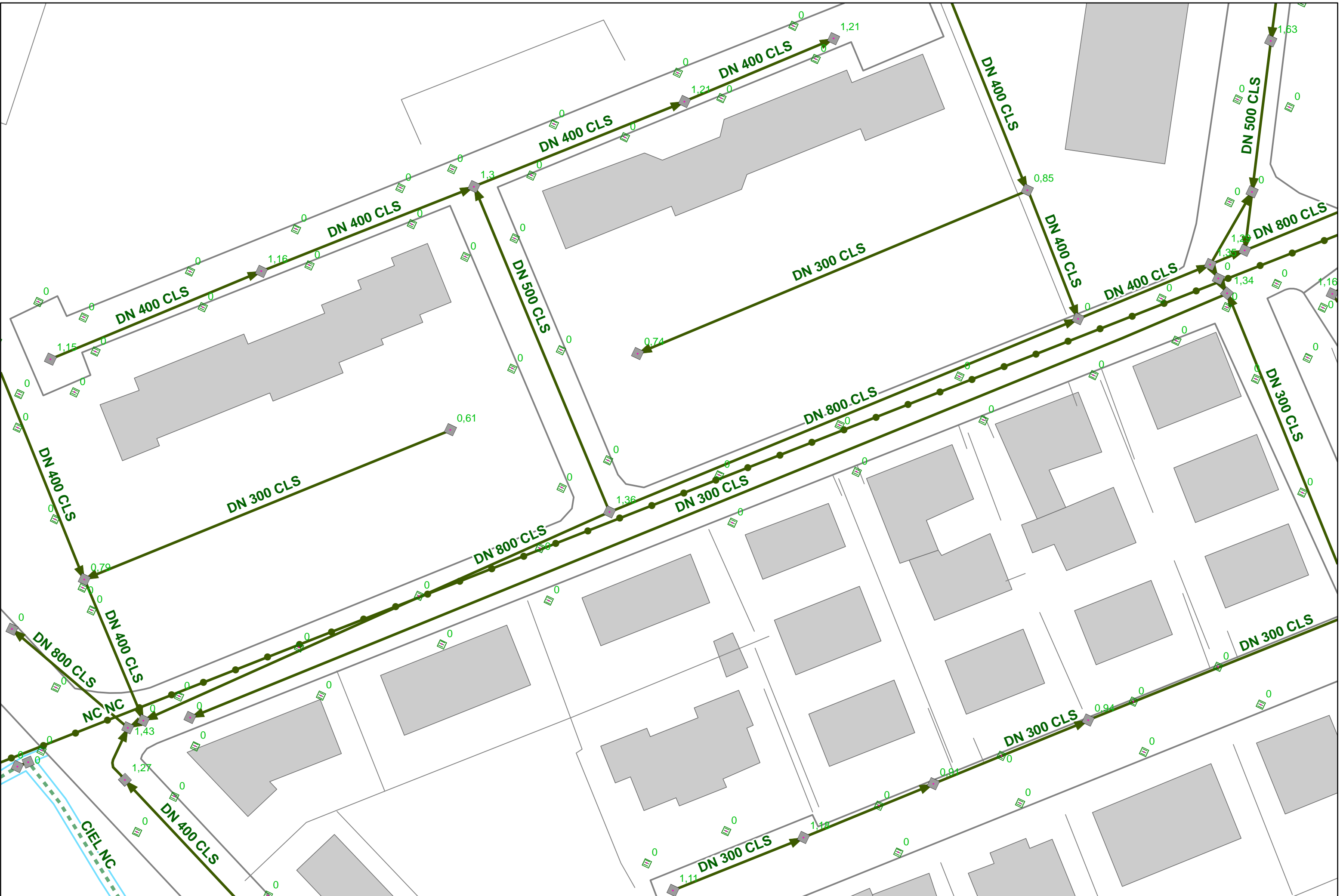
I soggetti che effettueranno le attività di **recupero** dovranno essere in possesso di autorizzazione regionale rilasciata ai sensi dell'art. 208 del D.L.gs 152/ 06 oppure dovranno essere iscritti nel Registro Provinciale delle ditte che effettuano attività di recupero con procedura semplificata.









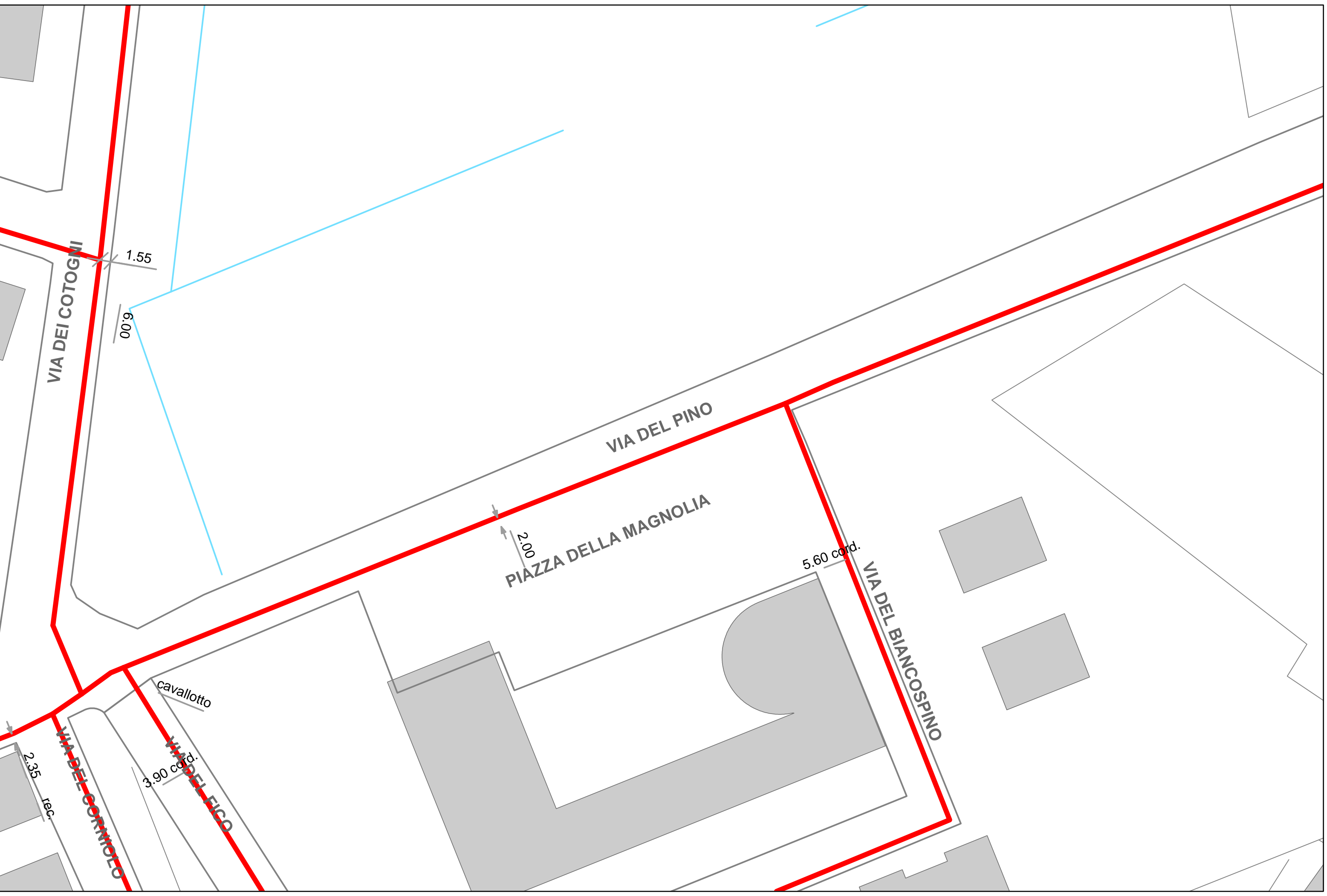


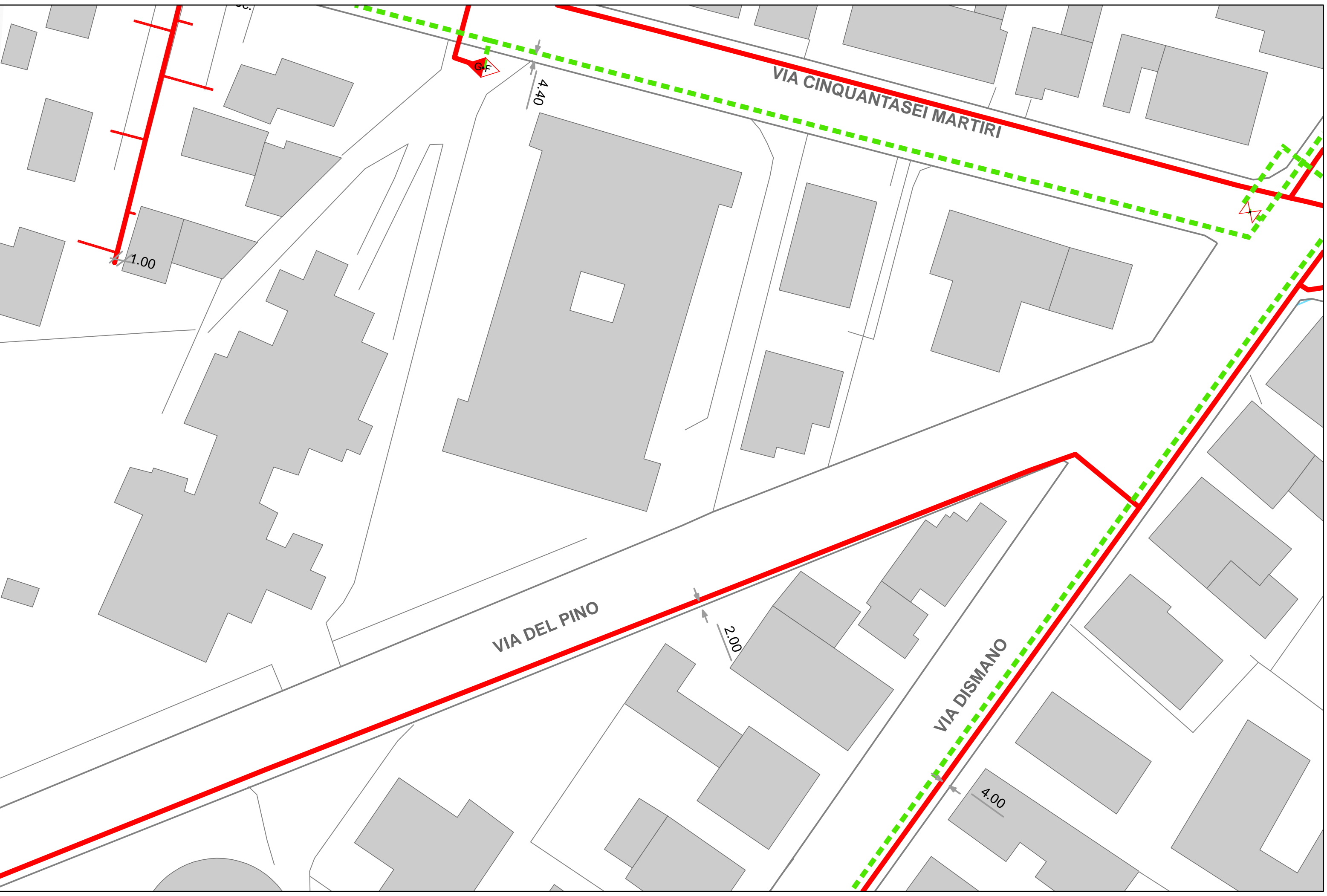















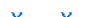





Legenda dei principali simboli e componenti utilizzati nella rappresentazione cartografica.

Servizio Idrico

Acquedotto Civile











-  Rete Adduzione
-  Rete Distribuzione
-  Allacciamento
-  Rete di Scarico
-  Rete in Costruzione
-  Rete Fuori Servizio
-  Rete Acqua Non Potabile

Acquedotto Industriale

-  Rete Adduzione
-  Rete Distribuzione
-  Allacciamento Industriale
-  Rete in Costruzione
-  Rete Fuori Servizio

Servizio Acque Reflue

Acque Meteoriche

-  Rete Bianca a Gravita
-  Rete Bianca in Pressione
-  Rete Bianca in Costruzione
-  Allacciamento rete Bianca
-  Rete Bianca Fuori Servizio
-  Acque Superficiali
-  Acque Superficiali Fuori Servizio
-  Rete Scaricatore in Pressione
-  Rete Scaricatore a Gravita
-  Rete Scaricatore in Costruzione

Rete Fognature

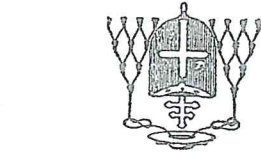
-  Rete Mista in Pressione
-  Rete Mista a Gravita
-  Rete Mista in Costruzione
-  Allacciamento rete Mista
-  Rete Mista Fuori Servizio
-  Rete Nera in Pressione
-  Rete Nera a Gravita
-  Rete Nera in Costruzione
-  Allacciamento rete Nera
-  Rete Nera Fuori Servizio
-  Rete Interna

Servizio Gas

-  Rete Alta Pressione
-  Rete Media Pressione
-  Rete Bassa Pressione
-  Allacciamento Alta Pressione
-  Allacciamento Media Pressione
-  Allacciamento Bassa Pressione
-  Rete AP in Costruzione
-  Rete MP in Costruzione
-  Rete BP in Costruzione
-  Rete Fuori Servizio

Servizio Teleriscaldamento

-  Rete Primaria
-  Rete Primaria in Costruzione
-  Allacciamento Primaria
-  Rete Fuori Servizio
-  Rete Mandata Calore da pozzo
-  Rete Secondaria
-  Rete Secondaria in Costruzione
-  Allacciamento Secondaria
-  Rete Fuori Servizio



CURIA DIOCESANA
DI RAVENNA - CERVIA

L'ECONOMO DIOCESANO

N. 868/2016

Risposta a Nota N. _____

del _____

Don Gianni Passarella
Parroco di San Severo
in Ponte Nuovo di Ravenna

e per conoscenza

Comune di Ravenna
Area Infrastrutture Civili
Servizio Strade

COMUNE DI RAVENNA
22/09/2016
0133576
06.05

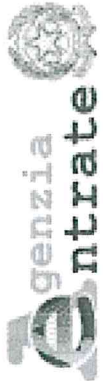
Con riferimento alla richiesta di autorizzazione alla
cessione gratuita di terreno di proprietà parrocchiale per la realizzazione
di un percorso ciclo-pedonale lungo la via del Pino,
la scrivente Curia diocesana esprime parere favorevole.
Il prescritto Decreto di autorizzazione verrà emesso
dall'Ordinario diocesano dopo il frazionamento catastale del terreno che dovrà
essere eseguito a cure e spese del Comune di Ravenna.

Cordiali saluti.



Don Ennio Rossi
Economo diocesano

SERVIZIO STRADE
ASSIGNATO A. V.O. CARTEO NORD
Copia per _____
DA _____
DATA 23/9/2016



Visura per immobile
Situazione degli atti informatizzati al 03/11/2015

Dati della richiesta		Comune di RAVENNA (Codice: H199A) Sezione di RAVENNA (Provincia di RAVENNA) Foglio: 159 Particella: 1910									
Catasto Terreni											
Immobile											
DATI IDENTIFICATIVI				DATI CLASSAMENTO				DATI DERIVANTI DA			
N.	Foglio	Particella	Sub	Porz	Qualità Classe	Superficie(m²) ha are ca		Deduz	Reddito		
1	159	1910		-	SEMINATIVO 4	19	13	A19; A5	Dominicale Euro 10,08	Agrario Euro 11,36	FRAZIONAMENTO del 14/09/2012 n. 96305.1/2012 in atti dal 14/09/2012 (protocollo n. RA0096305) presentato il 13/09/2012
Notifica		Partita									
INTESTATO											
N.	DATI ANAGRAFICI										
1	PARROCCHIA DI SAN SEVERO IN PONTE NUOVO con sede in RAVENNA										
DATI DERIVANTI DA		CODICE FISCALE 80012860393*									
		DECRETO (DISPOSIZIONI DELLE AUTORITA') del 20/05/1985 Voltura n. 2148.1/2013 in atti dal 17/04/2013 (protocollo n. RA0034606) Repertorio n.: 222 Rogante: MINISTERO INTERNO Sede: ROMA Registrazione: Sede: ESEGUITA AI SOLI FINI DELLA CONTINUITA' STORICA									

Unità immobiliari n. 1

Visura telematica esente per fini istituzionali

* Codice Fiscale Validato in Anagrafe Tributaria



Ufficio Provinciale di Ravenna - Territorio
Servizi Catastali

Visura per immobile

Situazione degli atti informatizzati al 03/11/2015

Data: 03/11/2015 - Ora: 11.14.40 Fine
Visura n.: T117932 Pag: 1

Dati della richiesta	Comune di RAVENNA (Codice: H199)		
Catasto Fabbricati	Provincia di RAVENNA		
	Sez. Urb.: RA Foglio: 159 Particella: 1908		

Unità immobiliare

N.	DATI IDENTIFICATIVI				DATI DI CLASSAMENTO						DATI DERIVANTI DA	
	Sezione Urbana	Foglio	Particella	Sub	Zona Cens.	Micro Zona	Categoria	Classe	Consistenza	Superficie Catastale	Rendita	
1	RA	159	1908		3		E/7					DIVERSA DISTRIBUZIONE DEGLI SPAZI INTERNI del 15/06/2015 n. 28122.1/2015 in atti dal 15/06/2015 (protocollo n. RA0059119) DIVERSA DISTRIBUZIONE DEGLI SPAZI INTERNI
Indirizzo		VIA DISMANO n. 55 piano: T;										
Annotazioni		classamento e rendita proposti (D.M. 701/94)										

INTESTATO

N.	DATI ANAGRAFICI		CODICE FISCALE	DIRITTI E ONERI REALI
1	PARROCCHIA DI SAN SEVERO IN PONTE NUOVO con sede in RAVENNA		80012860393*	(1) Proprieta' per 1/1
DATI DERIVANTI DA				
RETTIFICA DI INTESTAZIONE ALL'ATTUALITA' del 18/10/1986 n. 2175. 1/2013 in atti dal 17/04/2013 (protocollo n. RA0035311) Sede: RAVENNA Registrazione: Sede: Istanza N. RA35306/13				

Unità immobiliari n. 1

Visura telematica esente per fini istituzionali

* Codice Fiscale Validato in Anagrafe Tributaria

E=36300

N=-15200



Comune: RAVENNA/A
Foglio: 159 A11: C

Scala originale: 1:1000
Dimensione cornice: 776.000 x 552.000 metri

30-Ott-2015 10:00
Prot. n. 768433/2015

1 Particella: 1254