



**INTERCONNESSIONE A/14 DIR CON LA S.P. 253R
SAN VITALE NEL COMUNE DI BAGNACAVALLO IN
LOCALITA' BORGO STECCHI
CUP J31B16000320009**

**PROGETTO DI FATTIBILITA'
TECNICO-ECONOMICA**

| | | | | | |
|--|-------------|--|--------------|---|-------|
| Presidente: Sig. Michele De Pascale | | Consigliere delegato ai LL.PP.-Viabilità: Arch. Nicola Pasi | | | |
| Dirigente responsabile del Settore: Ing. Paolo Nobile | | Resp. del Servizio: Ing. Chiara Bentini | | | |
| RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO: Ing. Chiara Bentini | | | | | |
| <hr/> <i>Documento firmato digitalmente</i> | | | | | |
| PROGETTO STRADALE: | | Ing. Stefano Cassarini | | <hr/> <i>Documento firmato digitalmente</i> | |
| STUDIO FATTIBILITA' AMBIENTALE: | | Ing. Francesco Mazza | | <hr/> <i>Documento firmato digitalmente</i> | |
| INDAGINI GEOTECNICHE: | | Geol. Albertus Cecilius Aloysiu Van Zutphen | | <hr/> <i>Documento firmato digitalmente</i> | |
| RILIEVI TOPOGRAFICI: | | Provincia di Ravenna | | <hr/> | |
| PROCEDURA ESPROPRIATIVA: | | Provincia di Ravenna | | <hr/> | |
| 0 | EMMISSIONE | | | | |
| Rev. | Descrizione | Redatto: | Controllato: | Approvato: | Data: |

TITOLO ELABORATO:

Relazione illustrativa

| | | | | |
|----------------|------------|-------------------|--------|----------------------------|
| Elaborato num: | Revisione: | Data: | Scala: | Nome file: |
| A.1.1 | 0 | 20/12/2018 | | 421_INTESTAZIONI - tot.dwg |



PROVINCIA DI RAVENNA
SETTORE LAVORI PUBBLICI
UNITÀ ORGANIZZATIVA PROGETTAZIONE STRADE

**INTERCONNESSIONE DELLA A14DIR CON LA SP 253R SAN VITALE
NEL COMUNE DI BAGNACAVALLO IN LOCALITÀ BORGO STECCHI**

PROGETTO PRELIMINARE

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Ravenna, li

Redatto da: UNITÀ OPERATIVA
PROGETTAZIONE STRADE

**IL RESPONSABILE UNICO
DEL PROCEDIMENTO**

(Dott. Ing. Chiara Bentini)

INDICE

| | | |
|----|---|---------------------------------------|
| 1. | <i>DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO ED INDICAZIONI PROGETTUALI</i> | 3 |
| 2. | <i>ANALISI PERCORSI ALTERNATIVI</i> | 6 |
| 3. | <i>CONFORMITÀ STRUMENTO URBANISTICO</i> | 8 |
| 4. | <i>ACQUISIZIONE DELLE AREE</i> | ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO. |
| 5. | <i>CRONOPROGRAMMA DELLE FASI ATTUATIVE</i> | 11 |
| 6. | <i>COSTO DELL'INTERVENTO</i> | 12 |
| 7. | <i>SOSTENIBILITÀ FINANZIARIA</i> | 13 |

1. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO ED INDICAZIONI PROGETTUALI.

Il progetto di cui alla presente relazione riguarda la realizzazione di uno svincolo fra l'A14Dir e la SP 253R situato a est di Bagnacavallo in località Borgo Stecchi volta a migliorare la rete viaria e di conseguenza migliorare la sicurezza e fluidità del traffico in corrispondenza della città di Bagnacavallo nel rispetto della sostenibilità finanziaria e delle più ampie strategie derivanti dai principali strumenti di pianificazione a livello territoriale vigenti, quali il PRIT 98-2010 (Piano Regionale Integrato dei Trasporti) ed il PTCP.

Questa Provincia già a partire dai primi anni 2000 aveva avviato le attività finalizzate all'attuazione dell'intervento di realizzazione della cosiddetta "nuova circonvallazione est di Bagnacavallo", nel rispetto delle indicazioni dei suddetti strumenti di programmazione, che, al riguardo, già all'epoca recavano sostanzialmente le stesse previsioni che ora sono contenute nelle vigenti stesure.

La soluzione progettuale che venne elaborata per la anzi detta "nuova circonvallazione est di Bagnacavallo" prevedeva la realizzazione di un nuovo tronco stradale, classificato come strada extraurbana secondaria (C) e dimensionato con piattaforma del tipo C1, di lunghezza complessiva pari a circa 4.25 km e così suddiviso:

- primo tratto, di lunghezza pari a circa 2,25 km, che collegava SP8 Naviglio sud (1° tratto), a partire dalla rotatoria esistente da cui si distacca anche il nuovo svincolo che dà accesso alla A14dir liberalizzata, alla SP253R San Vitale, su cui era previsto l'innesto a mezzo di una nuova rotatoria;
- secondo tratto, di lunghezza pari a circa 2,0 km, con origine presso la rotatoria di progetto sulla SP253R ed innesto sulla SP8 Naviglio nord (2° tratto) mediante una nuova rotatoria all'altezza della strada comunale via Abbadesse.

Per la realizzazione del suddetto intervento risultava necessaria una spesa di circa 16,7 milioni di euro e, considerato l'ingente costo l'intervento venne suddiviso in due lotti funzionali, il primo (tratto SP8 sud- SP253R) del costo di 11,0 milioni di Euro ed un secondo (tratto SP253R - SP8 nord) di importo stimato in circa 5,7 milioni.

La realizzazione del primo lotto è stato redatto ed approvato il progetto preliminare ed il progetto definitivo.

Il progetto definitivo, approvato con D.G. n. 527 del 05/11/2009 prevedeva un costo complessivo pari ad euro 13,1 milioni al cui finanziamento doveva provvedere la Provincia di Ravenna per 7,6 milioni di euro e la Regione E-R- per i restanti 5,5 milioni di euro.

I successivi vincoli di bilancio imposti dalla normativa riguardanti il "Patto di stabilità", uniti alla difficile situazione economica determinatasi negli ultimi anni ha limitato la capacità di investimento della Provincia, la quale è stata costretta a rimandare agli anni successivi la realizzazione dell'intervento vista l'impossibilità di sostenere gli oneri finanziari a proprio carico.

A questo punto si è cercato di individuare una soluzione alternativa che permetta di ottenere nel breve-medio periodo una soluzione molto prossima a quella "ottimale" prevista dal tracciato individuato con il primo lotto funzionale (ovvero collegare la SP8 sud con la SP253R) e che da un punto di vista finanziario richiedesse un impegno sostenibile dalla Provincia di Ravenna. La realizzazione dell'intervento proposto ha la duplice funzione quindi di da sgravare il centro di Bagnacavallo da una notevole mole di traffico mole di traffico che da un lato, soprattutto in corrispondenza del passaggio a livello della linea ferroviaria "Ravenna-Bologna" la congestiona e di conseguenza agevolare l'accessibilità alle principali aree produttive della stessa Bagnacavallo situate a nord-est della stessa ferrovia.

Dalle analisi condotte l'unica alternativa valida che presenti il requisito richiesto è rappresentata dall'utilizzo della A14 DIR, previa realizzazione di una zona di svincolo da realizzarsi in corrispondenza dell'ntersezione fra lo stesso ramo autostradale e la SP253R, come by-pass per i veicoli provenienti dalla SP8 nord. Infatti una volta realizzato l'intervento in progetto, tutti i veicoli circolanti lungo la SP8 nord, tranne naturalmente quelli non ammessi in autostrada, potranno utilizzare lo svincolo della A14 DIR posto a sud di Bagnacavallo e realizzato in occasione dello spostamento della barriera autostradale in prossimità dell'uscita di Lugo-Cotignola e connettersi alla SP253R in corrispondenza della suddetta nuova interconnessione.

Naturalmente i vantaggi più immediati saranno per tutti i veicoli transitanti lungo il ramo autostradale la cui destinazione è rappresentata dalla stessa SP253R (e viceversa). Si fa presente che in prossimità del nuovo svincolo è localizzata l'area produttiva di maggior estensione di Bagnacavallo.

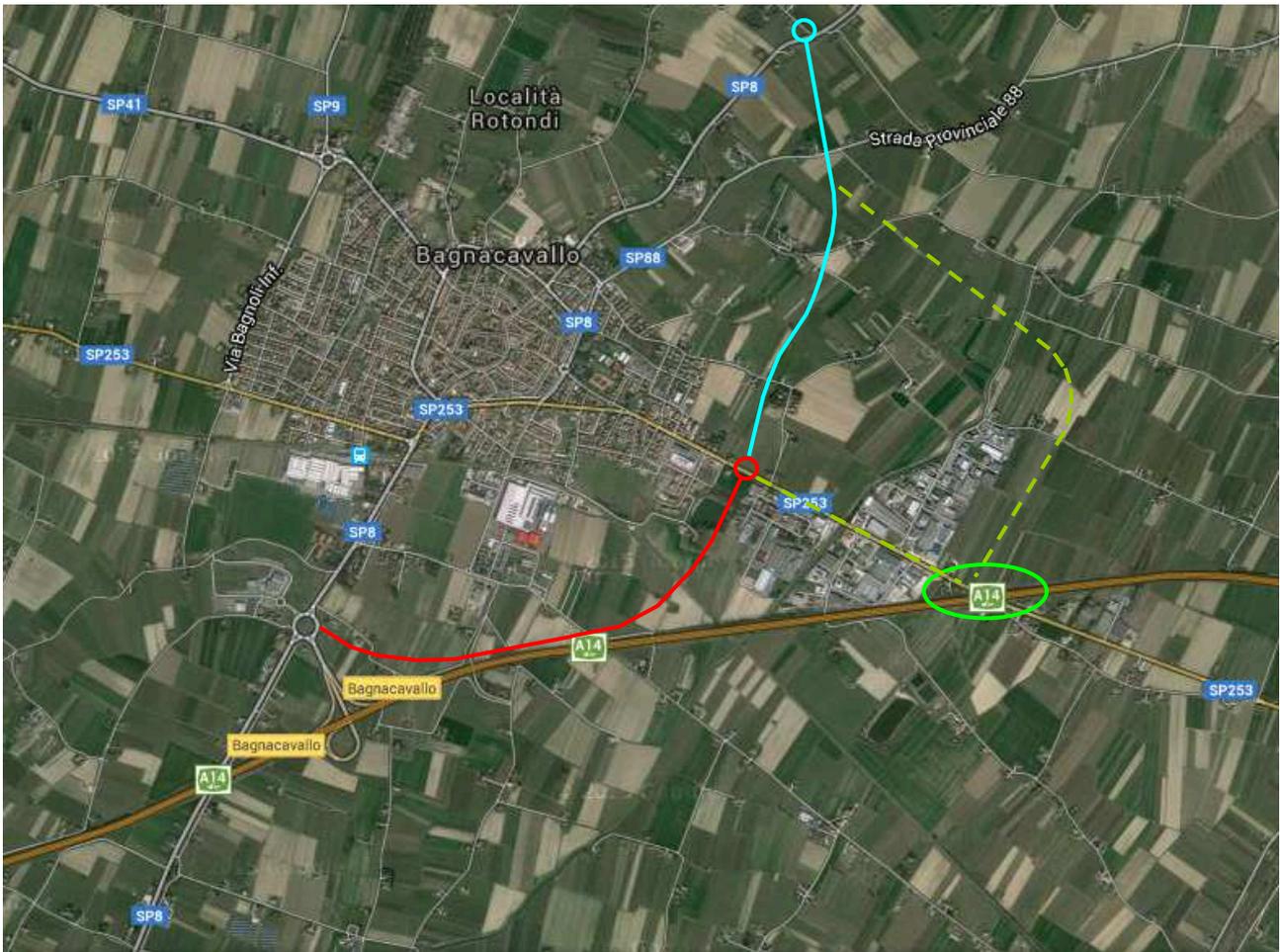


FIG. 1 (foto satellitare da "google map")

- tracciato previsto dal primo lotto (tratto SP8 sud- SP253R)
- tracciato previsto dal secondo lotto (tratto SP253R - SP8 nord)
- interconnessione A14DIR-SP253R di progetto
- - - eventuale secondo lotto (tratto SP253R - SP8 nord)

Come si evince dalla fig. 1 il tracciato previsto dal primo lotto (tratto SP8 sud- SP253R) parte dalla rotatoria sulla SP8 sud in corrispondenza dell'uscita della A14 DIR, costeggia la stessa A14 DIR per poi deviare e congiungersi alla SP253R a nord-ovest della zona industriale.

L'intersezione fra l'A14 DIR e la SP253R si trova immediatamente a sud-est della suddetta zona industriale di Bagnacavallo e quindi si presta bene a soddisfare le finalità del presente progetto.

In futuro, una volta realizzati gli interventi in parola, si potrà procedere alla eventuale realizzazione del secondo lotto con un nuovo tracciato o sfruttando la SP253R per poi riprendere il tracciato da individuato in precedenza (vedi come indicato in fig. 1).

Tale soluzione prevede la realizzazione di una rotatoria lungo la SP253R ed uno svincolo a trombetta ilungo la A14DIR, in pratica uno svincolo speculare a quello realizzato dalla Società autostrade in occasione dello spostamento del casello autostradale a Lugo con conseguente liberalizzazione del tratto Lugo-Ravenna.

Tale soluzione, preferibile da un punto di vista tecnico, necessita di un impegno economico quasi paragonabile a quello necessario per la realizzazione della "nuova circonvallazione est di Bagnacavallo" 1° Lotto, e quindi di gran lunga superiore alle disponibilità economiche della Provincia di Ravenna.

Dalle considerazioni sopra effettuate emerge che la scelta del percorso individuato sia quella che coniuga bene sia il profilo economico che quello tecnico, privilegiando naturalmente il primo aspetto, condizione indispensabile per la realizzazione dell'intervento.

3. CONFORMITÀ STRUMENTO URBANISTICO

Dall'esame degli strumenti urbanistici in vigore del Comune di Bagnacavallo e dell'Unione dei Comuni della Bassa Romagna si evince che l'intervento in esame non risulta previsto, pertanto risulta necessario richiedere allo stesso Comune ed Unione una variante al fine di ottenere la conformità delle opere e l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio.

4. FATTIBILITÀ AMBIENTALE

Con provvedimento del Dirigente del Settore Lavori Pubblici n. 153 in data 09/02/2016 è stato affidato allo studio AIRIS srl di Bologna un incarico esterno per la redazione di uno studio di fattibilità ambientale dell'intervento. Tale studio, in corso di redazione, è volto allo svolgimento della procedura di Verifica (screening), così come stabilito dalla L.R. 9/99.

5. ACQUISIZIONE DELLE AREE.

Le aree interessate dagli interventi in parola si renderanno disponibili mediante la procedura espropriativa volta alla acquisizione delle stesse.

La somma necessaria all'occupazione d'urgenza ed all'acquisizione delle aree necessarie all'esecuzione dei lavori in argomento, nonché per l'espletamento di tutte le procedure ivi connesse risulta quantificata in Euro 870.000,00.

La stima della spesa necessaria alla acquisizione delle aree e dei relativi adempimenti necessari al completamento della procedura espropriativa è stata effettuata tenendo conto delle valutazioni fatte in sede di progettazione definitiva ed esecutiva di interventi tipologicamente simili.

6. CRONOPROGRAMMA DELLE FASI ATTUATIVE

Per quanto riguarda la procedura amministrativa prevista per l'attuazione dell'intervento in argomento, si procederà all'approvazione del presente progetto preliminare da parte dell'organo competente di questa Provincia. Di seguito si procederà alla richiesta di variante specifica allo strumento urbanistico all'Unione dei Comuni della Bassa Romagna. Dopodiché si procederà ad effettuare la procedura di screening e successivamente, si potrà procedere con la redazione del progetto definitivo e alla acquisizione delle varie autorizzazioni richieste e al finanziamento ed approvazione del suddetto progetto. Una volta conclusa la fase precedente si potrà eseguire la procedura espropriativa.

Occorre precisare che è stato richiesto ad ASPI un parere preliminare sulla fattibilità dell'intervento e che risulta in corso la valutazione l'esame della pratica da parte della stessa ASPI.

Per quanto riguarda la progettazione si procederà, una volta eseguiti i necessari rilievi topografici integrativi, una volta richiesti i preventivi per i necessari spostamenti e/o adeguamenti per problemi di interferenza con pubblici servizi posti lungo i tratti di strada oggetto dei presenti lavori, alla progettazione definitiva e all'approvazione di tale livello di progettazione.

Alla approvazione del progetto definitivo seguirà la redazione ed approvazione del progetto esecutivo. In questa Provincia procederà, seguendo le abituali procedure, alla scelta dell'impresa esecutrice, alla direzione dei lavori ed al collaudo dei presenti interventi; nonché attuerà, in tutte le sue fasi, la procedura espropriativa.

Si prevedono pertanto circa 730 giorni per quanto riguarda le fasi legate alle approvazioni dei vari livelli di progettazione, in circa 150 giorni per quanto riguarda la fase di gara fino alla consegna dei lavori e di circa 700 giorni per quanto concerne la mera esecuzione degli stessi a cui si dovranno aggiungere 180 giorni per il collaudo dell'opera.

7. COSTO DELL'INTERVENTO

La spesa complessiva prevista per l'esecuzione dell'intervento ammonta ad euro 5.800.000,00.

Per un maggior dettaglio delle voci che concorrono al costo totale sopra indicato si rimanda alla visione dell'elaborato "Calcolo sommerio della spesa".

Al riguardo si precisa che:

- per quanto concerne la definizione dell'importo dei lavori principali è stato eseguito un computo metrico estimativo di massima con parametri ricavati da lavori simili;
- per il presente intervento, in considerazione della sua tipologia, l'imposta sul valore aggiunto, in conformità a quanto previsto dalle normative vigenti, risulta pari al 20%;
- vista la natura dell'intervento sono previste spese per indagini di tipo geognostico sul terreno, nonché per l'esecuzione di prove di laboratorio;
- in relazione all'importo dei lavori in argomento, in conformità alle prescrizioni della vigente normativa in materia di lavori pubblici, risulta necessario prevedere somme per pubblicità, per il collaudo tecnico amministrativo dei lavori e/o per collaudi statici.

8. SOSTENIBILITÀ FINANZIARIA

Il presente progetto, dell'importo complessivo di €. 5.800.000,00, risulta essere inserito nel Programma Annuale dei Lavori Pubblici 2016 e del Programma triennale 2016-2018 di competenza della Provincia di Ravenna, pertanto in esso trova la necessaria copertura finanziaria.

Si precisa che la spesa risulta così suddivisa: per 3.200.000,00 Euro attraverso un contributo della Regione Emilia-Romagna, per 2.500.000,00 Euro dalla Provincia di Ravenna e per 100.000,00 Euro mediante un contributo fornito dalle imprese del territorio

I Progettisti