

Allegato C-bis)

**ATUSS del Comune di Ravenna
schede-progetto**



Comune di Ravenna

AGENDA TRASFORMATIVA URBANA PER LO SVILUPPO
SOSTENIBILE DEL COMUNE DI RAVENNA

1

RAVENNA 2030

CITTÀ DELLA SALUTE E DEL BENESSERE
DELLE CITTADINE E DEI CITTADINI

PR FESR EMILIA-ROMAGNA 2021-2027

Priorità 4 Attrattività, coesione e sviluppo territoriale

Obiettivo Specifico 5.1 Promuovere lo sviluppo sociale, economico e ambientale integrato e inclusivo a livello locale, la cultura, il patrimonio naturale, il turismo sostenibile e la sicurezza nelle aree urbane

Azione 5.1.1 Attuazione delle Agende Trasformative Urbane per lo Sviluppo Sostenibile (ATUSS)

SCHEDA PROGETTO DELLE OPERAZIONI INDIVIDUATE NELL'AMBITO DELL'ATUSS

1. DATI GENERALI DI PROGETTO

1.1 Denominazione del progetto

Copertura piastra polivalente presso il centro sportivo comunale di San Zaccaria

1.2 Abstract del progetto

L'intervento consiste nella copertura della piastra polivalente del centro sportivo comunale della frazione sud di San Zaccaria, attualmente non idonea ad ospitare attività sportive o sociali al chiuso. La copertura della piastra consentirà al gestore dell'impianto di svolgere attività sportive anche nel periodo invernale, agevolando conseguentemente i residenti che non saranno più costretti a trasferirsi in altre località per praticare sport.

1.3 Beneficiario

Denominazione	Comune di Ravenna
Partita IVA o CF	00354730392
Via/Piazza e n. civico	Piazza del Popolo 1
CAP	48121
Comune	Ravenna
Provincia	RA

1.4 Localizzazione del progetto

Via/Piazza e n. civico	Vicolo della Vecchia 2 – fraz. San Zaccaria
CAP	48125
Comune	Ravenna
Provincia	RA

1.5 Proprietà del bene oggetto di intervento

Il Comune di Ravenna è proprietario dell'impianto sportivo, classificato di tipo A) (Impianti di Circostrizione), denominato "Massimo Suprani" sito in San Zaccaria, vicolo della Vecchia, 2. Il centro sportivo è gestito dall'Unione Sportiva Dilettantistica "USD San Zaccaria" con concessione attiva dal 28/07/2016 fino al 27/07/2028.

2. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

2.1 Inquadramento del progetto nell'ambito del PR FESR 2021-2027

Priorità PR FESR 2021-2027	4 Attrattività, coesione e sviluppo territoriale
Obiettivo specifico	5.1 Promuovere lo sviluppo sociale, economico e ambientale integrato e inclusivo a livello locale, la cultura, il patrimonio naturale, il turismo sostenibile e la sicurezza nelle aree urbane
Azione PR FESR 2021-2027	Azione 5.1.1 Attuazione delle Agende Trasformative Urbane per lo Sviluppo Sostenibile (ATUSS)

2.2 Inquadramento del progetto nell'ambito dell'ATUSS

Indirizzo strategico trasversale – Città policentrica
Indirizzo strategico 1 - Città che si prende cura
Obiettivo specifico/Piano d'Azione 1.3 Favorire stili di vita sani attraverso la pratica sportiva: incrementare e rivisitare gli spazi e gli impianti per lo sport e favorire l'accesso di tutti alla pratica sportiva.
Declinazione territoriale>> LE FRAZIONI SUD
Con l'intervento si contribuisce al benessere della comunità attraverso un sistema diffuso di spazi e attrezzature per lo sport, la cultura, la socialità e il tempo libero riqualificando strutture esistenti e sottoutilizzate. Lo sport è un ingrediente fondamentale per uno stile di vita sano e contribuisce al benessere psico-fisico della persona che lo pratica. Le attività sportive devono essere accessibili e facilmente raggiungibili anche ai residenti dei quartieri e delle frazioni periferiche senza dover necessariamente percorrere lunghe distanze per raggiungere gli impianti.

2.3 Coerenza del progetto con le strategie regionali, nazionali e comunitarie di riferimento

Il progetto è coerente con:

1. la strategia, i contenuti e gli obiettivi di riferimento del PR FESR 21-27
In linea con l'azione 5.1.1 del PR FESR 21-27 l'intervento mira a rispondere alle sfide dell'attrattività dei territori e contestualmente consente di creare una nuova socialità. Promuove il territorio nei confronti dei cittadini che vi risiedono in modo da aumentare il benessere dei cittadini, la coesione interna e lo spirito identitario. La riqualificazione dello spazio pubblico consente di estendere la stagionalità del servizio offerto per permettere alla comunità locale di poter usufruire di un centro sportivo polivalente di prossimità con ricadute positive sulla qualità della vita in termini di riduzione del tempo e dei costi di spostamento.
2. il Documento Strategico Regionale
Nell'ambito dell'obiettivo strategico 4.3 "Emilia-Romagna, regione dei diritti e dei doveri" l'intervento contribuisce alla valorizzazione della cultura e dello sport per l'inclusione e il benessere sociale, su cui la Regione Emilia-Romagna ha da tempo investito.
L'intervento contribuisce alla valorizzazione della prossimità e della ricucitura delle distanze territoriali, e agevola l'obiettivo strategico regionale di ridurre gli squilibri territoriali.
3. la Strategia Regionale Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile
Nell'ambito dell'Obiettivo 3: salute e benessere che intende garantire a tutti una buona sanità, pubblica, universalistica e radicata nel territorio e un welfare di comunità sempre più inclusivo e partecipato, la progettualità risponde all'azione del mandato regionale 2020-2025 che sostiene la realizzazione e la promozione di una rete di progetti per l'educazione a sani stili di vita per il miglioramento del benessere fisico, psichico e sociale della persona, attraverso l'attività motoria e sportiva. E' infatti fondamentale poter disporre di impianti e strutture dislocate sul territorio che consentano lo svolgimento dell'attività sportiva in prossimità della residenza per tutte e per tutti e a maggior ragione per le categorie più fragili.

2.4 Descrizione del progetto

La città di Ravenna ospita un numero considerevole di impianti sportivi, da quelli di dimensioni maggiori, con valenza comunale, a quelli minori, con valenza di quartiere, oppure dislocati nella periferia o nel forese, dove l'impianto sportivo diventa il principale punto di aggregazione giovanile/sociale.

Nella località di San Zaccaria, a circa di 20 km in linea d'aria dal centro di Ravenna, e precisamente in Vicolo della Vecchia, 2, si trova un impianto sportivo per il gioco del calcio che comprende:

- un campo da calcio regolamentare recintato di metri 102 x 62, con illuminazione;
- un campo da calcio secondario recintato di metri 96 x 55, con illuminazione;
- un campo da calcio per allenamento di metri 60 x 35;
- un campo da beach di metri 9 x 18;
- un campo da calcio-tennis di metri 9 x 18;
- una piastra in erba sintetica per il calcetto di dimensioni 42,00 x 22,00 recintata e illuminata.
- un edificio ad un piano in muratura tradizionale di circa mq. 380 contenente, quattro spogliatoi per atleti, due spogliatoi per arbitri, con i relativi servizi igienici e docce, una sala medica, la centrale termica e i servizi igienici per il pubblico;
- una tribuna per il pubblico;
- una biglietteria.

Il territorio di San Zaccaria ha necessità di dotarsi di una struttura sportiva che consenta di praticare lo sport al coperto pensata per il calcetto, ma adatta alla pratica anche di altre attività sportive di base e a tutte quelle attività ludico/motorie proprie della formazione scolastica.

A San Zaccaria questa mancanza di luoghi idonei per la pratica dello sport al coperto, porta a cercare tali spazi anche molto lontano dal proprio territorio con evidenti difficoltà organizzative e costi aggiuntivi.

Nell'Impianto Sportivo, inoltre, a seconda delle necessità legate ad attività particolari, vengono montate strutture provvisorie al fine di risolvere problematiche legate alla mancanza di spazi idonei (in caso di feste di paese, di ritrovi conviviali relativi all'attività della Società Sportiva o del Comitato Cittadino, o di gruppi).

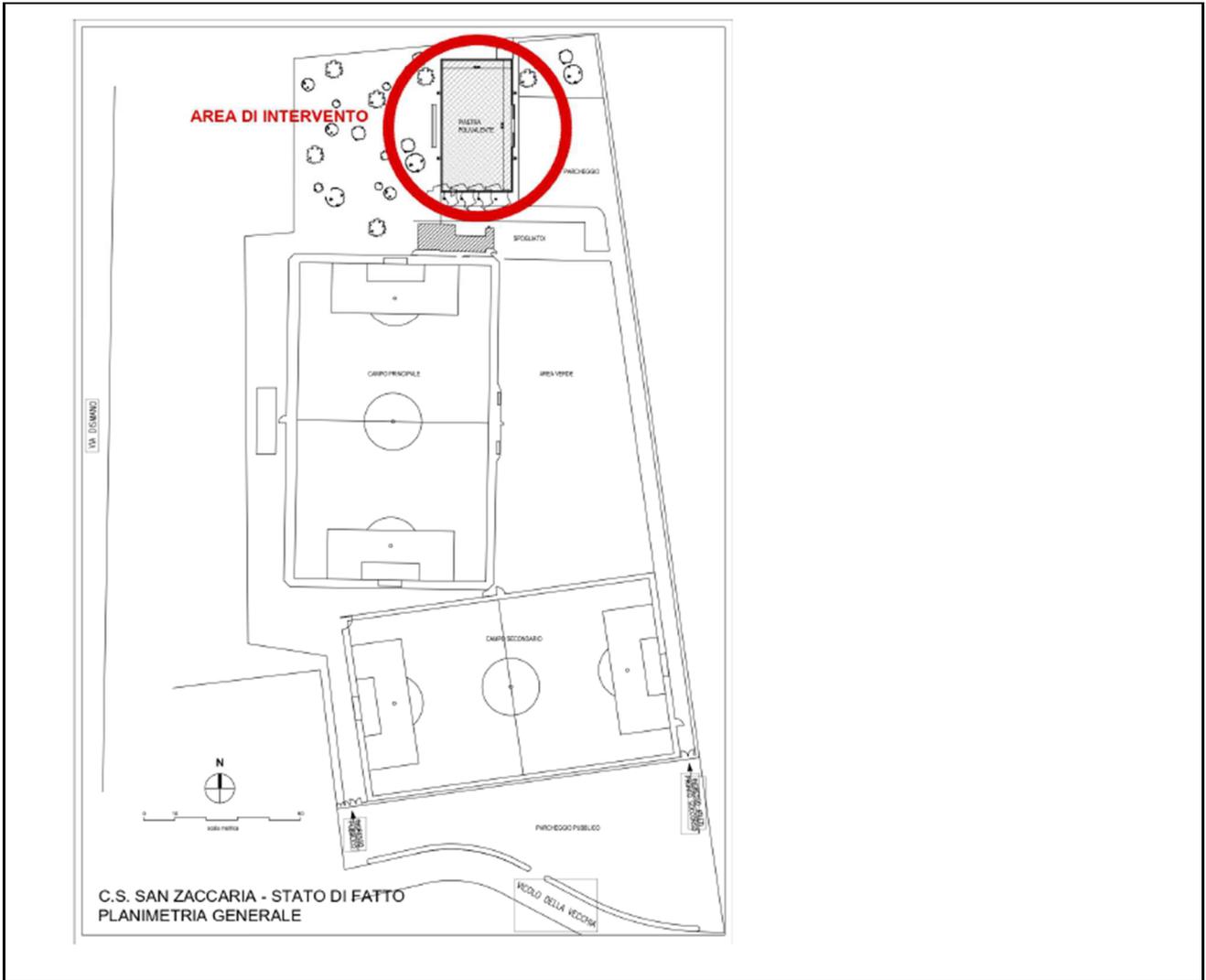
Pertanto, emerge la necessità di realizzare, nell'ambito del centro sportivo, un ambiente coperto idoneo per la pratica sportiva, ma che possa essere utilizzato per vari usi/attività per i quali la Società Sportiva manifesta l'esigenza.

Lo spazio coperto per lo sport di cui la frazione di San Zaccaria ha necessità, verrà realizzato coprendo la piastra polivalente esistente, attualmente scoperta e utilizzata prevalentemente per il gioco del calcetto.

Si pensa ad una copertura tessile del tipo "tensostruttura" costituita da una serie di arcate strutturali fisse in legno lamellare ed una copertura in membrana di colore bianco traslucido nella parte centrale e multicolore sulle testate e sulle fasce longitudinali; queste fasce saranno apribili per consentire nella bella stagione la comunicazione più ampia tra spazio interno ed esterno.

La tensostruttura misura 42 x 22 metri con un colmo centrale di 11 metri di altezza e consentirà uno spazio libero interno di 40 x 20 metri (mq. 800).

In tale spazio sarà possibile alloggiare campo da basket, calcetto, pallavolo, tennis, ma sarà adatto allo svolgimento di molte altre attività ginniche.



3. TEMPISTICA DI REALIZZAZIONE

3.1 Cronoprogramma procedurale dell'intervento

	Fase già realizzata (data)	Data inizio effettiva o prevista	Data fine prevista
LAVORI			
Progetto di fattibilità tecnica ed economica	Dicembre 2020		
Progetto definitivo			
Progetto esecutivo		Gennaio 2023	Febbraio 2023
Indizione gara		Giugno 2023	Settembre 2023
Stipula contratto		Ottobre 2023	Novembre 2023
Esecuzione lavori		Gennaio 2024	Agosto 2024
Collaudo		Settembre 2024	Ottobre 2024
SERVIZI/FORNITURE			
Progettazione/atti propedeutici			
Stipula contratto fornitore			
Certificato regolare esecuzione			

4. DATI FINANZIARI

4.1 Modalità di finanziamento

Risorse	Valori assoluti (in euro)	%
Risorse a carico del PR FESR Emilia-Romagna 2021-2027	400.000,00	80%
Risorse a carico del beneficiario	100.000,00	20%
TOTALE	500.000,00	100%

4.2 Quadro economico

Tipologia di spesa*		Importi (in euro)**
A	Spese tecniche di progettazione, direzione lavori, coordinamento della sicurezza e collaudi, opere di ingegno, incentivi per funzioni tecniche (fino ad un massimo del 10% del valore del progetto da rendicontare sulla base di giustificativi di spesa)	24.048,90
B	Spese per l'esecuzione di lavori per riqualificazione, valorizzazione, rigenerazione e fruizione dei luoghi e degli spazi pubblici e del patrimonio storico, artistico, culturale, realizzazione di infrastrutture finalizzate al ripristino dell'ecosistema e all'adattamento climatico, infrastrutture ciclistiche, riqualificazione e accessibilità delle infrastrutture per la formazione	475.951,10
C	Spese per l'acquisizione di beni e servizi per politiche di marketing territoriale e l'attrattività dei territori	
D	Spese per attrezzature, impianti e beni strumentali finalizzati anche all'adeguamento degli standard di sicurezza, di fruibilità da parte dei soggetti disabili	
E	Spese per arredi funzionali al progetto	
F	Costi per l'avvio della gestione di attività e servizi	
G	Costi di promozione e comunicazione	

H	Costi generali per la definizione e gestione del progetto (fino ad un massimo del 5% forfettario calcolato sul totale delle altre voci di spesa)	
TOTALE		500.000,00

4.3 Cronoprogramma annuale di spesa

2023	2024	2025	2026
24.048,90	475.951,10		

4.4 Sostenibilità gestionale e finanziaria

Da accordo sottoscritto per tutta la durata della concessione il soggetto gestore dovrà farsi carico della manutenzione ordinaria della struttura e annessi dotazioni e agevolare l'accesso dell'utenza e tutelarne la sicurezza. Il Comune è responsabile per la manutenzione straordinaria.

5. INDICATORI E CATEGORIE DI INTERVENTO

5.1 Indicatori*

Codice	Indicatori di realizzazione	Unità di misura	Valore previsto a conclusione del progetto
RCO26	Infrastrutture verdi costruite o ristrutturate per l'adattamento ai cambiamenti climatici	Ettari	
RCO58	Infrastrutture dedicate ai ciclisti, beneficiarie di un sostegno	Km	
RCO74	Popolazione interessata dai progetti che rientrano nelle strategie di sviluppo territoriale integrato	Persone	1600 abitanti della frazione

Codice	Indicatori di risultato	Unità di misura	valore previsto a conclusione del progetto
RCR95	Popolazione che ha accesso a infrastrutture verdi nuove o migliorate	Persone	

5.2 Categorie di intervento

Codice	Settore di intervento	Risorse allocate
079	Tutela della natura e della biodiversità	
083	Infrastrutture ciclistiche	
165	Protezione, sviluppo e promozione dei beni turistici pubblici e dei servizi turistici	
166	Protezione, sviluppo e promozione del patrimonio culturale e dei servizi culturali	
167	Protezione, sviluppo e promozione del patrimonio naturale e dell'ecoturismo diversi dai siti Natura 2000	
168	Riqualificazione materiale e sicurezza degli spazi pubblici	500.000,00 euro



Comune di Ravenna

AGENDA TRASFORMATIVA URBANA PER LO SVILUPPO
SOSTENIBILE DEL COMUNE DI RAVENNA

1

RAVENNA 2030

CITTÀ DELLA SALUTE E DEL BENESSERE
DELLE CITTADINE E DEI CITTADINI

PR FESR EMILIA-ROMAGNA 2021-2027

Priorità 4 Attrattività, coesione e sviluppo territoriale

Obiettivo Specifico 5.1 Promuovere lo sviluppo sociale, economico e ambientale integrato e inclusivo a livello locale, la cultura, il patrimonio naturale, il turismo sostenibile e la sicurezza nelle aree urbane

Azione 5.1.1 Attuazione delle Agende Trasformative Urbane per lo Sviluppo Sostenibile (ATUSS)

SCHEDA PROGETTO DELLE OPERAZIONI INDIVIDUATE NELL'AMBITO DELL'ATUSS

1. DATI GENERALI DI PROGETTO

1.1 Denominazione del progetto

Riqualificazione dell'impianto sportivo di Sant'Alberto

1.2 Abstract del progetto

L'azione consiste in una serie di interventi intesi a riqualificare il centro sportivo esistente per potenziarne l'offerta sportiva e la fruizione anche per gli eventi aggregativi della frazione.

1.3 Beneficiario

Denominazione	Comune di Ravenna
Partita IVA o CF	00354730392
Via/Piazza e n. civico	Piazza del Popolo 1
CAP	48121
Comune	Ravenna
Provincia	RA

1.4 Localizzazione del progetto

Via/Piazza e n. civico	Via Nigrisoli 149, Sant'Alberto (RA)
CAP	48123
Comune	Ravenna
Provincia	RA

1.5 Proprietà del bene oggetto di intervento

Il Comune di Ravenna è proprietario dell'impianto sportivo, classificato di tipo A) (Impianti di Circoscrizione), denominato "Domenico Nostini" sito in Sant'Alberto. Il centro sportivo è gestito dall' A.S.D. Polisportiva Reno con concessione attiva dal 12/04/2016 fino al 06/07/2028.

2. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

2.1 Inquadramento del progetto nell'ambito del PR FESR 2021-2027

Priorità PR FESR 2021-2027	4 Attrattività, coesione e sviluppo territoriale
Obiettivo specifico	5.1 Promuovere lo sviluppo sociale, economico e ambientale integrato e inclusivo a livello locale, la cultura, il patrimonio naturale, il turismo sostenibile e la sicurezza nelle aree urbane
Azione PR FESR 2021-2027	Azione 5.1.1 Attuazione delle Agende Trasformative Urbane per lo Sviluppo Sostenibile (ATUSS)

2.2 Inquadramento del progetto nell'ambito dell'ATUSS

Indirizzo strategico trasversale – Città policentrica
Indirizzo strategico 1 - Città che si prende cura
Obiettivo specifico/Piano d'Azione 1.3 Favorire stili di vita sani attraverso la pratica sportiva: incrementare e rivisitare gli spazi e gli impianti per lo sport e favorire l'accesso di tutti alla pratica sportiva.
Declinazione territoriale >> LE FRAZIONI NORD
Con l'intervento si contribuisce al benessere della comunità attraverso un sistema diffuso di spazi e attrezzature per lo sport, la cultura, la socialità e il tempo libero riqualificando strutture esistenti e sottoutilizzate. Lo sport è un ingrediente fondamentale per uno stile di vita sano e contribuisce al benessere psico-fisico della persona che lo pratica. Le attività sportive devono essere accessibili e facilmente raggiungibili anche ai residenti dei quartieri e delle frazioni periferiche senza dover necessariamente percorrere lunghe distanze per raggiungere gli impianti.

2.3 Coerenza del progetto con le strategie regionali, nazionali e comunitarie di riferimento

Il progetto è coerente con:

1. la strategia, i contenuti e gli obiettivi di riferimento del PR FESR 21-27
In linea con l'azione 5.1.1 del PR FESR 21-27 l'intervento mira a rispondere alle sfide dell'attrattività dei territori e contestualmente consente di creare una nuova socialità. Promuove il territorio nei confronti dei cittadini che vi risiedono in modo da aumentare il benessere dei cittadini, la coesione interna e lo spirito identitario. La riqualificazione dello spazio pubblico consente di estendere la stagionalità del servizio offerto per permettere alla comunità locale di poter usufruire di un centro sportivo polivalente di prossimità con ricadute positive sulla qualità della vita in termini di riduzione del tempo e dei costi di spostamento.
2. il Documento Strategico Regionale
Nell'ambito dell'obiettivo strategico 4.3 "Emilia-Romagna, regione dei diritti e dei doveri" l'intervento contribuisce alla valorizzazione della cultura e dello sport per l'inclusione e il benessere sociale, su cui la Regione Emilia-Romagna ha da tempo investito.
L'intervento contribuisce alla valorizzazione della prossimità e della ricucitura delle distanze territoriali, e agevola l'obiettivo strategico regionale di ridurre gli squilibri territoriali.
3. la Strategia Regionale Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile
Nell'ambito dell'Obiettivo 3: salute e benessere che intende garantire a tutti una buona sanità, pubblica, universalistica e radicata nel territorio e un welfare di comunità sempre più inclusivo e partecipato, la progettualità risponde all'azione del mandato regionale 2020-2025 che sostiene la realizzazione e la promozione di una rete di progetti per l'educazione a sani stili di vita per il miglioramento del benessere fisico, psichico e sociale della persona, attraverso l'attività motoria e sportiva. E' infatti fondamentale poter disporre di impianti e strutture dislocate sul territorio che consentano lo svolgimento dell'attività sportiva in prossimità della residenza per tutte e per tutti e a maggior ragione per le categorie più fragili.

2.4 Descrizione del progetto

La città di Ravenna ospita un numero considerevole di impianti sportivi, da quelli di dimensioni maggiori, con valenza comunale, a quelli minori, con valenza di quartiere, oppure dislocati nella periferia o nel forese, dove l'impianto sportivo diventa il principale punto di aggregazione giovanile/sociale.

L'impianto sportivo per il gioco del calcio "Domenico Nostini" della frazione di Sant'Alberto copre un'area di circa 15.970 mq, individuata catastalmente presso il Catasto Terreni – Comune di Ravenna - Sezione Sant'Alberto - Foglio 36 – mappale 237; è ubicata a nord del centro abitato di Sant'Alberto in prossimità dell'argine destro del fiume Reno.

All'interno dell'impianto sportivo si trovano il campo da calcio principale recintato di dimensioni metri 108x58 regolarmente illuminato e un campo da calcio più piccolo di dimensioni metri 44x50 recintato ed illuminato per gli allenamenti.

Sul lato lungo a est del campo da calcio principale in prossimità della mezzeria si trova la tribuna coperta di metri 18,70x3,20 da circa 90 posti a sedere costituita da tre gradinate in muratura servite da due scale laterali.

Il corpo spogliatoi si trova sempre sul lato lungo a est del campo principale ed è un semplice edificio in muratura con tetto a due falde di dimensioni 23,60x7,70 contenente due spogliatoi per gli atleti dotati di servizi igienici e docce, uno spogliatoio per arbitri con servizio igienico e doccia, un locale magazzino, un locale centrale termica, ripostigli e i servizi igienici per gli spettatori raggiungibili da percorsi separati dagli atleti.

L'impianto sportivo esistente nella località di Sant'Alberto si presta ad essere un punto di aggregazione giovanile e sociale, oltre ad essere un centro per la pratica sportiva, per la popolazione forese a nord della città.

L'impianto sportivo esistente Sant'Alberto si presta ad essere un punto di aggregazione giovanile e sociale, oltre ad essere un centro per la pratica sportiva, per la popolazione forese a nord della città: ci si propone di procedere alla sua riqualificazione in modo tale da renderlo maggiormente fruibile dalla cittadinanza mediante l'ampliamento dell'offerta sportiva.

Nel dettaglio sarà necessario adeguare l'attuale tribuna alle normative antisismiche e antincendio per renderla nuovamente accessibile al pubblico. Sarà costruito inoltre un fabbricato in ampliamento al fine di ospitare due nuovi spogliatoi per gli atleti, con annessi servizi, e un ulteriore spogliatoio arbitri in quanto attualmente l'impianto ne dispone di uno soltanto. Tale fabbricato sarà realizzato a nord dell'attuale edificio e occuperà circa 120 mq.

Tali interventi permetteranno a un maggior numero di utenti di poter usufruire dell'impianto sportivo nonché permetterà di organizzare manifestazioni sportive di più ampio interesse sul territorio forese.

Con questo progetto di riqualificazione sarà possibile realizzare un centro in cui attivare esperienze di sport e pratiche legate al benessere che vanno dalla pratica sportiva in senso stretto alle arti performative e dello spettacolo in sintonia con la tradizione del borgo che privilegia le occasioni di vita comune che la creazione di un metodo innovativo dove la cultura non si riferisce più a se stessa come obiettivo, ma è ordito di una tessitura di relazioni orientate al benessere psicofisico della persona singola e della persona nella relazione di comunità. Si tratta di operare entro la modalità che la convenzione di Faro definisce eredità culturale che in questo caso è ambito di tradizione e innovazione.

Il luogo può essere centro per attività sportive individuali e di squadra, *outdoor* e *indoor* e parallelamente un laboratorio di progettazione e realizzazione di un approccio relazionale dello sport, con la creazione di attività di formazione specifica ed elaborazione di una matrice di competenze ed azioni dove la pratica, l'insegnamento e la conoscenza dello sport nelle sue diverse dimensioni possa attivare buone pratiche che coinvolgano la scuola, la formazione permanente degli adulti e le azioni di sostegno alle fragilità, anziani, persone con bisogni speciali, situazioni di emarginazione.

3. TEMPISTICA DI REALIZZAZIONE

3.1 Cronoprogramma procedurale dell'intervento

	Fase già realizzata (data)	Data inizio effettiva o prevista	Data fine prevista
LAVORI			
Progetto di fattibilità tecnica ed economica		Febbraio 2023	Marzo 2023
Progetto definitivo			
Progetto esecutivo		Aprile 2023	Maggio 2023
Indizione gara		Giugno 2023	Settembre 2023
Stipula contratto		Ottobre 2023	Novembre 2023
Esecuzione lavori		Gennaio 2024	Agosto 2024
Collaudo		Settembre 2024	Ottobre 2024
SERVIZI/FORNITURE			
Progettazione/atti propedeutici			
Stipula contratto fornitore			
Certificato regolare esecuzione			

4. DATI FINANZIARI

4.1 Modalità di finanziamento

Risorse	Valori assoluti (in euro)	%
Risorse a carico del PR FESR Emilia-Romagna 2021-2027	320.000,00	80%
Risorse a carico del beneficiario	80.000,00	20%
TOTALE	400.000,00	100%

4.2 Quadro economico

Tipologia di spesa		Importi (in euro)**
A	Spese tecniche di progettazione, direzione lavori, coordinamento della sicurezza e collaudi, opere di ingegno, incentivi per funzioni tecniche (fino ad un massimo del 10% del valore del progetto da rendicontare sulla base di giustificativi di spesa)	20.443,10
B	Spese per l'esecuzione di lavori per riqualificazione, valorizzazione, rigenerazione e fruizione dei luoghi e degli spazi pubblici e del patrimonio storico, artistico, culturale, realizzazione di infrastrutture finalizzate al ripristino dell'ecosistema e all'adattamento climatico, infrastrutture ciclistiche, riqualificazione e accessibilità delle infrastrutture per la formazione	379.556,90
C	Spese per l'acquisizione di beni e servizi per politiche di marketing territoriale e l'attrattività dei territori	
D	Spese per attrezzature, impianti e beni strumentali finalizzati anche all'adeguamento degli standard di sicurezza, di fruibilità da parte dei soggetti disabili	
E	Spese per arredi funzionali al progetto	
F	Costi per l'avvio della gestione di attività e servizi	
G	Costi di promozione e comunicazione	
H	Costi generali per la definizione e gestione del progetto (fino ad un massimo del 5% forfettario calcolato sul totale delle altre voci di spesa)	
TOTALE		400.000,00

4.3 Cronoprogramma annuale di spesa

2023	2024	2025	2026
	400.000,00		

4.4 Sostenibilità gestionale e finanziaria

Da accordo sottoscritto per tutta la durata della concessione il soggetto gestore dovrà farsi carico della manutenzione ordinaria della struttura e annesse dotazioni e agevolare l'accesso dell'utenza e tutelarne la sicurezza. Il Comune è responsabile per la manutenzione straordinaria.

5. INDICATORI E CATEGORIE DI INTERVENTO

5.1 Indicatori

Codice	Indicatori di realizzazione	Unità di misura	Valore previsto a conclusione del progetto
RCO26	Infrastrutture verdi costruite o ristrutturate per l'adattamento ai cambiamenti climatici	Ettari	
RCO58	Infrastrutture dedicate ai ciclisti, beneficiarie di un sostegno	Km	
RCO74	Popolazione interessata dai progetti che rientrano nelle strategie di sviluppo territoriale integrato	Persone	2430 residenti

Codice	Indicatori di risultato	Unità di misura	valore previsto a conclusione del progetto
RCR95	Popolazione che ha accesso a infrastrutture verdi nuove o migliorate	Persone	

5.2 Categorie di intervento

Codice	Settore di intervento	Risorse allocate
079	Tutela della natura e della biodiversità	
083	Infrastrutture ciclistiche	
165	Protezione, sviluppo e promozione dei beni turistici pubblici e dei servizi turistici	
166	Protezione, sviluppo e promozione del patrimonio culturale e dei servizi culturali	
167	Protezione, sviluppo e promozione del patrimonio naturale e dell'ecoturismo diversi dai siti Natura 2000	
168	Riqualificazione materiale e sicurezza degli spazi pubblici	400.000,00



Comune di Ravenna

AGENDA TRASFORMATIVA URBANA PER LO SVILUPPO
SOSTENIBILE DEL COMUNE DI RAVENNA

¶

RAVENNA 2030

CITTÀ DELLA SALUTE E DEL BENESSERE

DELLE CITTADINE E DEI CITTADINI

PR FESR EMILIA-ROMAGNA 2021-2027

Priorità 4 Attrattività, coesione e sviluppo territoriale

Obiettivo Specifico 5.1 Promuovere lo sviluppo sociale, economico e ambientale integrato e inclusivo a livello locale, la cultura, il patrimonio naturale, il turismo sostenibile e la sicurezza nelle aree urbane

Azione 5.1.1 Attuazione delle Agende Trasformative Urbane per lo Sviluppo Sostenibile (ATUSS)

SCHEDA PROGETTO DELLE OPERAZIONI INDIVIDUATE NELL'AMBITO DELL'ATUSS

1.DATI GENERALI DI PROGETTO

1.1 Denominazione del progetto

Ciclovia Classe-Pineta di Classe-Mirabilandia: realizzazione del tratto urbano di Classe

1.2 Abstract del progetto UPE

Il progetto realizza un tratto della ciclovia di collegamento tra Classe (Polo culturale sede del monumento UNESCO Basilica di sant'Apollinare e del Museo Classis) e la località di Mirabilandia, costeggiando la Pineta di Classe e attraversando la località di Fosso Ghiaia.

L'intervento in oggetto collega il centro abitato di Classe all'estremità sud dello stesso, da cui si accede alla statale SS16 Adriatica.

1.3 Beneficiario*

Denominazione	Comune di Ravenna
Partita IVA o CF	00354730392
Via/Piazza e n. civico	Piazza del Popolo 1
CAP	48121
Comune	Ravenna
Provincia	RA

1.4 Localizzazione del progetto

Il percorso ciclo-pedonale si sviluppa:

- parallelamente alla strada comunale Via Romea Sud m per circa 150,00 m in allargamento della stessa,
 - parallelamente alla strada comunale Via Romea Sud m per circa 600,00 m in adiacenza alle proprietà private sulla fascia esistente;
 - parallelamente alla strada comunale Via Bosca per circa 100,00 m in adiacenza alle proprietà private sulla fascia esistente,
 - sul tracciato di una pista ciclabile esistente per circa 105,00 m ricompreso tra il sedime ferroviario e quello della SS 67 "Classicana";
 - sul tracciato di una pista ciclabile esistente per circa 215,00 m ricompreso tra il sedime ferroviario e quello di un'area in corso di urbanizzazione;
 - sul tracciato della strada comunale Via Morgagni per circa 465,00 m fino alla Via Classense dove sono presenti dei percorsi ciclo-pedonali di recente realizzazione che conducono alla Basilica di Classe
- L'intervento si sviluppa per circa 1635,00 m per un complessivo di **5.720 mq**

1.5 Proprietà del bene oggetto di intervento (da compilare obbligatoriamente per i progetti di investimento)

Il percorso dell'intervento si sviluppa su aree private e sul sedime di aree comunali

2. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

2.1 Inquadramento del progetto nell'ambito del PR FESR 2021-2027

Priorità PR FESR 2021-2027	<i>Priorità 4 Attrattività, coesione e sviluppo territoriale</i>
Obiettivo specifico	<i>Obiettivo Specifico 5.1 Promuovere lo sviluppo sociale, economico e ambientale integrato e inclusivo a livello locale, la cultura, il patrimonio naturale, il turismo sostenibile e la sicurezza nelle aree urbane</i>
Azione PR FESR 2021-2027	<i>Azione 5.1.1 Attuazione delle Agende Trasformative Urbane per lo Sviluppo Sostenibile (ATUSS)</i>

2.2 Inquadramento del progetto nell'ambito dell'ATUSS UPE

Indirizzo strategico trasversale – Città policentrica

Indirizzo strategico 2 - Città verde, salubre, sicura e connessa

Obiettivo specifico/Piano d'Azione 2.2 Sviluppare un ecosistema urbano connesso attraverso soluzioni di mobilità intelligente, sostenibile e sicura

Declinazione Territoriale >> RAVENNA SUD: La connessione ciclabile PER L'ATTRATTIVITA': RAVENNA – CLASSE – PINETE – MIRABILANDIA

L'intervento rientra nell'obiettivo 2.2 dell'ATUSS e relativo piano d'azione teso a sviluppare un ecosistema urbano connesso attraverso soluzioni di mobilità intelligente, sostenibile e sicura. Nello specifico l'itinerario rientra in una delle macrodirettrici ciclabili con rilevanza anche turistica che connettono il Centro storico con le principali emergenze naturalistiche, culturali e turistiche del territorio, come dettagliato nel focus geografico Ravenna Sud della sezione strategia dell'ATUSS.

2.3 Coerenza del progetto con le strategie regionali di riferimento UPE +STR+MOB

L'intervento è coerente con:

1. *la strategia, i contenuti e gli obiettivi di riferimento del PR FESR 21-27:*

In linea con l'obiettivo specifico RSO5.1, l'intervento contribuisce a promuovere l'attrattività e la sostenibilità del territorio, nello specifico integrando le frazioni periferiche al centro città e valorizzando l'identità e potenzialità delle frazioni stesse.

2. *il Documento Strategico Regionale;*

La progettualità interviene sul potenziamento della mobilità sostenibile e leggera che costituisce uno degli elementi della strategia integrata concepita per promozione dello sviluppo dell'ambito territoriale della costa.

3. [la Strategia Regionale Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile](#)

La progettualità contribuisce al raggiungimento

- dell'Obiettivo 11: città e comunità sostenibili. Percorsi di sostenibilità a 360° per le città, i borghi e le comunità presenti sul territorio regionale, che promuove l'uso della bicicletta, anche attraverso la realizzazione di nuove piste ciclabili e incentivando gli investimenti per lo sviluppo della mobilità elettrica.

- dell'Obiettivo 13: agire per il clima. Ridurre le emissioni, gli effetti e i danni dei cambiamenti climatici, perseguire la neutralità carbonica prima del 2050, in quanto l'utilizzo della bicicletta riduce le emissioni di gas climalteranti derivanti dall'impiego dei combustibili fossili.

- l'obiettivo di mandato regionale indirizzato a promuovere in chiave turistica la bellezza delle eccellenze architettoniche e ambientali, per consentire di godere della bellezza di Parchi ed Aree Protette fruendo di percorsi e itinerari naturalistici, culturali, enogastronomici.

4. [la Strategia Nazionale di adattamento ai cambiamenti climatici](#)

La progettualità ricade nelle proposte di azioni di tipo infrastrutturale e tecnologico o "grigie" da realizzare negli insediamenti urbani, tra le quali è previsto l'incremento delle dotazioni infrastrutturali per la mobilità ciclabile e pedonale con il duplice obiettivo di abbattere i livelli di inquinamento atmosferico (che vengono

esaltati nel corso delle ondate di calore) e di diminuire l'apporto dei veicoli a motore all'incremento delle temperature urbane.

5. La Strategia di mitigazione e adattamento per i cambiamenti climatici della Regione Emilia Romagna che inserisce l'uso della bicicletta come elemento cruciale di un nuovo modello di pianificazione sostenibile del trasporto che si aggiunge a tutta una serie di misure per gestire la domanda di mobilità di persone e merci, quali l'utilizzo del TPL per la mobilità urbana e quella di medio raggio; il trasporto ferroviario e il trasporto marittimo per gli spostamenti di più lunga percorrenza; la disincentivazione dell'utilizzo delle auto private nei centri cittadini; la pianificazione dell'infrastrutturazione per la mobilità sostenibile; la promozione di una cultura del trasporto sostenibile tra i cittadini.

L'intervento è inoltre coerente con i seguenti orientamenti e disposizioni:

- del "Piano Generale della Mobilità Ciclistica urbana e extraurbana 2022-2024", approvato con Decreto 23 agosto 2023 del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, tra le cui finalità c'è quella di rendere la mobilità ciclabile una componente fondamentale del sistema modale sostenibile e, più in generale, di realizzare sia sistemi di trasporto resilienti ai cambiamenti climatici che trasporti efficienti, puliti e sicuri;

- della LR 5 giugno 2017 n. 10 "Interventi per la promozione e lo sviluppo del sistema regionale della ciclabilità", tra le cui finalità c'è quella di promuovere la ciclabilità urbana ed extraurbana, anche alimentata da energie rinnovabili e la realizzazione di una Rete delle ciclovie regionali, di seguito denominata RCR, integrata con le infrastrutture ed i servizi per la mobilità, in sicurezza ed in continuità sull'intero territorio regionale per l'attuazione del Sistema regionale della ciclabilità volto ad incrementare gli spostamenti a basso impatto ambientale e a ridurre nel contempo il tasso di motorizzazione della Regione con particolare riferimento ai veicoli a combustione;

- del PAIR 2020 che propone l'obiettivo di estendere la rete ciclabile nelle aree comunali, con realizzazione di una rete continuativa per gli spostamenti quotidiani, e la quota di mobilità ciclabile pari al 20% degli spostamenti urbani;

- del PER (Piano Energetico Regionale) che individua nello scenario di previsione al 2030, la promozione dello shift modale degli spostamenti ciclabili fino al 20% sul totale degli spostamenti;

- del PRIT 2025 che incentiva e valorizza la mobilità ciclopeditone quale modalità strategica in grado di offrire un importante contributo al sistema della mobilità, sia in termini di spostamenti complessivi sia in termini di sostenibilità del sistema. Il sistema di accessibilità ciclopeditone è considerato un elemento caratterizzante degli interventi di potenziamento e riqualificazione del complessivo sistema infrastrutturale della mobilità;

- del vigente Piano Urbano della Mobilità Ciclistica e del redigendo aggiornamento (Biciplan) che si sviluppa sulla base delle linee guida per il sistema regionale della ciclabilità, "Interventi per la promozione e lo sviluppo del sistema regionale della ciclabilità" (L.r. n. 10/2017 e s.m.i.) nonché sulla base delle linee guida nazionali "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica" (L. n. 2/2018).

Gli strumenti di pianificazione della mobilità, in corso di aggiornamento, sul tema dei collegamenti ciclabili del territorio comunale individuano una rete ciclabile strategica la cui definizione è frutto della lettura integrata degli itinerari definiti nell'ambito degli strumenti di pianificazione sovraordinati (nazionali, regionali, provinciali) a cui si affianca un sistema di itinerari di valenza locale, interni al Comune di Ravenna. Nello specifico, la rete ciclabile di progetto di valenza comunale soddisfa le necessità di realizzare un'ossatura delle connessioni ciclistiche, non già identificate degli strumenti di natura sovralocale, per congiungere tra loro i centri abitati.

Lo schema della rete portante ha lo scopo di assicurare il collegamento con i principali attrattori di traffico diffusi sul territorio oltre che a garantire le connessioni tra i centri abitati minori, da quelli più prossimi al capoluogo a quelli del forese, fino ai lidi.

2.4 Descrizione del progetto

Secondo le direttrici tracciate dal PUMS si intende realizzare una città connessa, sulla base di soluzioni di mobilità intelligente, nonché infrastrutture e TPL sostenibili a servizio dello sviluppo e delle esigenze di vita dei cittadini.

Il Piano d'azione ATUSS 2.2 comprende la realizzazione e/o manutenzione di percorsi ciclabili al fine di incentivare l'uso della bicicletta e la fruibilità dell'area urbana, della costa e dell'entroterra (forese), al servizio della città policentrica, dei servizi e dei suoi asset di interesse culturale e turistico; il rafforzamento e/o razionalizzazione del sistema di accessibilità; la realizzazione di sistemi per la mobilità intelligente e lo sviluppo della rete di infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici.

Ci si propone di sviluppare le tre macrodirettrici ciclabili con rilevanza anche turistica che connettono il Centro storico con le principali emergenze naturalistiche, culturali e turistiche:

- la Ciclovia Adriatica (a partire dalla connessione nord-sud mancante tra Porto Corsini e il Ravenna città) e ciclabili costiere di collegamento tra i lidi;
- la Direttrice est-ovest Bologna-Ravenna;
- Ciclovia di connessione Nord-sud di interesse culturale e naturalistico Ravenna-Classe-Polo Parco del Delta/Standiana/Milabilandia individuata come strategica dal PUMS e dal documento strategico del PUG.

Il percorso pedonale - ciclabile in argomento rappresenta un tratto di quest'ultima **e non coincide con nessun altro percorso finanziato da altri programmi.**

Si realizzerà il collegamento dal civ. 369 di Via Romea sud a Classe fino alla Basilica di Classe in centro all'abitato stesso, **come evidenziato nell'immagine sotto riportata:**



Il percorso ciclabile in oggetto sarà realizzato in sede propria, ma in adiacenza a strada esistente e a proprietà private. Tuttavia non sono previste spese di acquisizione o espropri di terreni in quanto in questo tratto il sedime è interamente di proprietà comunale. Il percorso ciclabile sarà separato fisicamente dalla strada con aiuole provviste di cordonature stradali di 50 cm di spessore. Il tratto ciclabile sarà realizzato in pavimentazione stradale drenante che consenta di non impermeabilizzare il suolo.

3. TEMPISTICA DI REALIZZAZIONE

3.1 Cronoprogramma procedurale dell'intervento

	Fase già realizzata (data)	Data inizio effettiva o prevista	Data fine prevista
LAVORI			
Progetto di fattibilità tecnica ed economica			
Progetto definitivo			Dicembre 2024
Progetto esecutivo			Marzo 2025
Indizione gara			Agosto 2025
Stipula contratto			Settembre 2025
Esecuzione lavori			Aprile 2026
Collaudo			Luglio 2026
SERVIZI/FORNITURE			
Progettazione/atti propedeutici			
Stipula contratto fornitore			
Certificato regolare esecuzione			

4. DATI FINANZIARI

4.1 Modalità di finanziamento

Risorse	Valori assoluti (in euro)	%
Risorse a carico del PR FESR Emilia-Romagna 2021-2027	560.000,00	80
Risorse a carico del beneficiario	140.000,00	20
TOTALE	700.000,00	100

4.2 Quadro economico

Tipologia di spesa*		Importi (in euro)**
A	Spese tecniche di progettazione, direzione lavori, coordinamento della sicurezza e collaudi, opere di ingegno, incentivi per funzioni tecniche (fino ad un massimo del 10% del valore del progetto da rendicontare sulla base di giustificativi di spesa)	70.000,00
B	Spese per l'esecuzione di lavori per riqualificazione, valorizzazione, rigenerazione e fruizione dei luoghi e degli spazi pubblici e del patrimonio storico, artistico, culturale, realizzazione di infrastrutture finalizzate al ripristino dell'ecosistema e all'adattamento climatico, infrastrutture ciclistiche, riqualificazione e accessibilità delle infrastrutture per la formazione	630.000,00
C	Spese per l'acquisizione di beni e servizi per politiche di marketing territoriale e l'attrattività dei territori	
D	Spese per attrezzature, impianti e beni strumentali finalizzati anche all'adeguamento degli standard di sicurezza, di fruibilità da parte dei soggetti disabili	
E	Spese per arredi funzionali al progetto	
F	Costi per l'avvio della gestione di attività e servizi	
G	Costi di promozione e comunicazione	
H	Costi generali per la definizione e gestione del progetto (fino ad un massimo del 5% forfettario calcolato sul totale delle altre voci di spesa)	
	Costi generali per la definizione e gestione del progetto (fino ad un massimo del 5% forfettario calcolato sul totale delle altre voci di spesa)	
TOTALE		700.000,00

4.3 Cronoprogramma annuale di spesa

2023	2024	2025	2026
		170.000,00	530.000,00

4.4 Sostenibilità gestionale e finanziaria

Al termine dei lavori e dopo il collaudo dell'opera, il percorso va ad arricchire il patrimonio stradale del Comune che gestisce attraverso il Servizio Strade la programmazione e gestione degli interventi di manutenzione ordinaria e/o straordinaria delle strade e delle pertinenze stradali e della segnaletica stradale (quest'ultima sulla base di una programmazione definita di concerto con il Servizio Mobilità e Viabilità) in base a priorità e risorse economiche dedicate.

5.INDICATORI E CATEGORIE DI INTERVENTO

5.1 Indicatori*

Codice	Indicatori di realizzazione	Unità di misura	Valore previsto a conclusione del progetto
RCO26	Infrastrutture verdi costruite o ristrutturate per l'adattamento ai cambiamenti climatici	mq	
RCO58	Infrastrutture dedicate ai ciclisti, beneficiarie di un sostegno	Km	1,635
RCO74	Popolazione interessata dai progetti che rientrano nelle strategie di sviluppo territoriale integrato	Persone	
Codice	Indicatori di risultato	Unità di misura	Valore previsto a conclusione del progetto
RCR95	Popolazione che ha accesso a infrastrutture verdi nuove o migliorate	Persone	

5.2 Categorie di intervento

Codice	Settore di intervento	Risorse allocate
079	Tutela della natura e della biodiversità	
083	Infrastrutture ciclistiche	€ 1.500.000,00
165	Protezione, sviluppo e promozione dei beni turistici pubblici e dei servizi turistici	
166	Protezione, sviluppo e promozione del patrimonio culturale e dei servizi culturali	
167	Protezione, sviluppo e promozione del patrimonio naturale e dell'ecoturismo diversi dai siti Natura 2000	
168	Riqualificazione materiale e sicurezza degli spazi pubblici	



Comune di Ravenna

AGENDA TRASFORMATIVA URBANA PER LO SVILUPPO
SOSTENIBILE DEL COMUNE DI RAVENNA

¶

RAVENNA 2030

CITTÀ DELLA SALUTE E DEL BENESSERE

DELLE CITTADINE E DEI CITTADINI

PR FESR EMILIA-ROMAGNA 2021-2027

Priorità 4 Attrattività, coesione e sviluppo territoriale

Obiettivo Specifico 5.1 Promuovere lo sviluppo sociale, economico e ambientale integrato e inclusivo a livello locale, la cultura, il patrimonio naturale, il turismo sostenibile e la sicurezza nelle aree urbane

Azione 5.1.1 Attuazione delle Agende Trasformative Urbane per lo Sviluppo Sostenibile (ATUSS)

SCHEMA PROGETTO DELLE OPERAZIONI INDIVIDUATE NELL'AMBITO DELL'ATUSS

1.DATI GENERALI DI PROGETTO

1.1 Denominazione del progetto

Ciclovia Classe-Pineta di Classe-Mirabilandia: realizzazione del tratto tra Fosso Ghiaia Mirabilandia

1.2 Abstract del progetto UPE

Il progetto realizza un tratto della ciclovia di collegamento tra Classe (Polo culturale sede del monumento UNESCO Basilica di sant'Apollinare e del Museo Classis) e la località di Mirabilandia, costeggiando la Pineta di Classe e attraversando la località di Fosso Ghiaia.

L'intervento in oggetto realizza un tratto di ciclovia tra l'abitato di Fosso Ghiaia, di accesso alla Pineta di Classe e il Parco tematico di Mirabilandia.

1.3 Beneficiario*

Denominazione	Comune di Ravenna
Partita IVA o CF	00354730392
Via/Piazza e n. civico	Piazza del Popolo 1
CAP	48121
Comune	Ravenna
Provincia	RA

1.4 Localizzazione del progetto (da compilare obbligatoriamente per i progetti di investimento)

La Ciclovia Classe-Pineta di Classe-Mirabilandia nel tratto tra Fosso Ghiaia Mirabilandia si sviluppa per una lunghezza di 3400 m:

- parallelamente alla SS 16 "Adriatica" per circa 150,00 m in scavalco su due Scoli Consorziali [Fosso Ghiaia e Delle Gronde];
- lungo la strada comunale Via delle Gronde per circa 850,00 m sul sedime della stessa;
- parallelamente alla SS 16 "Adriatica" per circa 1100,00 m su un tracciato in adiacenza al Centro Sportivo;
- parallelamente alla SS 16 "Adriatica" per circa 1350 m lungo il laghetto delle Ghiarine, attraversando in sottopasso la rotatoria sulla SS 16 in corrispondenza dello svincolo per Mirabilandia, e fino al parcheggio posto in fregio all'ingresso del parco divertimenti di Mirabilandia.

1.5 Proprietà del bene oggetto di intervento (da compilare obbligatoriamente per i progetti di investimento)

Il percorso dell'intervento si sviluppa su aree private e sul sedime di aree comunali

2.DESCRIZIONE DEL PROGETTO

2.1 Inquadramento del progetto nell'ambito del PR FESR 2021-2027

Priorità PR FESR 2021-2027	<i>Priorità 4 Attrattività, coesione e sviluppo territoriale</i>
Obiettivo specifico	<i>Obiettivo Specifico 5.1 Promuovere lo sviluppo sociale, economico e ambientale integrato e inclusivo a livello locale, la cultura, il patrimonio naturale, il turismo sostenibile e la sicurezza nelle aree urbane</i>
Azione PR FESR 2021-2027	<i>Azione 5.1.1 Attuazione delle Agende Trasformative Urbane per lo Sviluppo Sostenibile (ATUSS)</i>

2.2 Inquadramento del progetto nell'ambito dell'ATUSS UPE

Indirizzo strategico trasversale – Città policentrica

Indirizzo strategico 2 - Città verde, salubre, sicura e connessa

Obiettivo specifico/Piano d'Azione 2.2 Sviluppare un ecosistema urbano connesso attraverso soluzioni di mobilità intelligente, sostenibile e sicura

Declinazione Territoriale >> RAVENNA SUD: La connessione ciclabile PER L'ATTRATTIVITA': RAVENNA – CLASSE – PINETE – MIRABILANDIA

L'intervento rientra nell'obiettivo 2.2 dell'ATUSS e relativo piano d'azione teso a sviluppare un ecosistema urbano connesso attraverso soluzioni di mobilità intelligente, sostenibile e sicura. Nello specifico l'itinerario rientra in una delle macrodirettrici ciclabili con rilevanza anche turistica che connettono il Centro storico con le principali emergenze naturalistiche, culturali e turistiche del territorio, come dettagliato nel focus geografico Ravenna Sud della sezione strategia dell'ATUSS.

2.3 Coerenza del progetto con le strategie regionali di riferimento UPE +STR+MOB

L'intervento è coerente con:

1. la strategia, i contenuti e gli obiettivi di riferimento del PR FESR 21-27:

In linea con l'obiettivo specifico RSO5.1. l'intervento contribuisce a promuovere l'attrattività e la sostenibilità del territorio, nello specifico integrando le frazioni periferiche al centro città e valorizzando l'identità e potenzialità delle frazioni stesse.

2. il Documento Strategico Regionale;

La progettualità interviene sul potenziamento della mobilità sostenibile e leggera che costituisce uno degli elementi della strategia integrata concepita per promozione dello sviluppo dell'ambito territoriale della costa.

3. la Strategia Regionale Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile

La progettualità contribuisce al raggiungimento

- dell'Obiettivo 11: città e comunità sostenibili. Percorsi di sostenibilità a 360° per le città, i borghi e le comunità presenti sul territorio regionale, che promuove l'uso della bicicletta, anche attraverso la realizzazione di nuove piste ciclabili e incentivando gli investimenti per lo sviluppo della mobilità elettrica.

- dell'Obiettivo 13: agire per il clima. Ridurre le emissioni, gli effetti e i danni dei cambiamenti climatici, perseguire la neutralità carbonica prima del 2050, in quanto l'utilizzo della bicicletta riduce le emissioni di gas climalteranti derivanti dall'impiego dei combustibili fossili.

- l'obiettivo di mandato regionale indirizzato a promuovere in chiave turistica la bellezza delle eccellenze architettoniche e ambientali, per consentire di godere della bellezza di Parchi ed Aree Protette fruendo di percorsi e itinerari naturalistici, culturali, enogastronomici.

4. la Strategia Nazionale di adattamento ai cambiamenti climatici

La progettualità ricade nelle proposte di azioni di tipo infrastrutturale e tecnologico o "grigie" da realizzare negli insediamenti urbani, tra le quali è previsto l'incremento delle dotazioni infrastrutturali per la mobilità ciclabile e pedonale.

5. La Strategia di mitigazione e adattamento per i cambiamenti climatici della Regione Emilia Romagna che inserisce l'uso della bicicletta come elemento cruciale di un nuovo modello di pianificazione sostenibile del trasporto che si aggiunge a tutta una serie di misure per gestire la domanda di mobilità di persone e merci, quali l'utilizzo del TPL per la mobilità urbana e quella di medio raggio; il trasporto ferroviario e il trasporto marittimo per gli spostamenti di più lunga percorrenza; la disincentivazione dell'utilizzo delle auto private nei centri cittadini; la pianificazione dell'infrastrutturazione per la mobilità sostenibile; la promozione di una cultura del trasporto sostenibile tra i cittadini.

L'intervento è inoltre coerente con i seguenti orientamenti e disposizioni:

- del "Piano Generale della Mobilità Ciclistica urbana e extraurbana 2022-2024", approvato con Decreto 23 agosto 2023 del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, tra le cui finalità c'è quella di rendere la mobilità ciclabile una componente fondamentale del sistema modale sostenibile e, più

in generale, di realizzare sia sistemi di trasporto resilienti ai cambiamenti climatici che trasporti efficienti, puliti e sicuri;

- della LR 5 giugno 2017 n. 10 “Interventi per la promozione e lo sviluppo del sistema regionale della ciclabilità”, tra le cui finalità c’è quella di promuovere la ciclabilità urbana ed extraurbana, anche alimentata da energie rinnovabili e la realizzazione di una Rete delle ciclovie regionali, di seguito denominata RCR, integrata con le infrastrutture ed i servizi per la mobilità, in sicurezza ed in continuità sull’intero territorio regionale per l’attuazione del Sistema regionale della ciclabilità volto ad incrementare gli spostamenti a basso impatto ambientale e a ridurre nel contempo il tasso di motorizzazione della Regione con particolare riferimento ai veicoli a combustione;

- del PAIR 2020 che propone l’obiettivo di estendere la rete ciclabile nelle aree comunali, con realizzazione di una rete continuativa per gli spostamenti quotidiani, e la quota di mobilità ciclabile pari al 20% degli spostamenti urbani;

- del PER (Piano Energetico Regionale) che individua nello scenario di previsione al 2030, la promozione dello shift modale degli spostamenti ciclabili fino al 20% sul totale degli spostamenti;

- del PRIT 2025 che incentiva e valorizza la mobilità ciclopedonale quale modalità strategica in grado di offrire un importante contributo al sistema della mobilità, sia in termini di spostamenti complessivi sia in termini di sostenibilità del sistema. Il sistema di accessibilità ciclopedonale è considerato un elemento caratterizzante degli interventi di potenziamento e riqualificazione del complessivo sistema infrastrutturale della mobilità;

- del vigente Piano Urbano della Mobilità Ciclistica e del redigendo aggiornamento (Biciplan) che si sviluppa sulla base delle linee guida per il sistema regionale della ciclabilità, “Interventi per la promozione e lo sviluppo del sistema regionale della ciclabilità” (L.r. n. 10/2017 e s.m.i.) nonché sulla base delle linee guida nazionali “Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica” (L. n. 2/2018).

Gli strumenti di pianificazione della mobilità, in corso di aggiornamento, sul tema dei collegamenti ciclabili del territorio comunale individuano una rete ciclabile strategica la cui definizione è frutto della lettura integrata degli itinerari definiti nell’ambito degli strumenti di pianificazione sovraordinati (nazionali, regionali, provinciali) a cui si affianca un sistema di itinerari di valenza locale, interni al Comune di Ravenna. Nello specifico, la rete ciclabile di progetto di valenza comunale soddisfa le necessità di realizzare un’ossatura delle connessioni ciclistiche, non già identificate degli strumenti di natura sovralocale, per congiungere tra loro i centri abitati.

Lo schema della rete portante ha lo scopo di assicurare il collegamento con i principali attrattori di traffico diffusi sul territorio oltre che a garantire le connessioni tra i centri abitati minori, da quelli più prossimi al capoluogo a quelli del forese, fino ai lidi.

2.4 Descrizione del progetto

Secondo le direttrici tracciate dal PUMS si intende realizzare una città connessa, sulla base di soluzioni di mobilità intelligente, nonché infrastrutture e TPL sostenibili a servizio dello sviluppo e delle esigenze di vita dei cittadini.

Il Piano d’azione ATUSS 2.2 comprende la realizzazione e/o manutenzione di percorsi ciclabili al fine di incentivare l’uso della bicicletta e la fruibilità dell’area urbana, della costa e dell’entroterra (forese), al servizio della città policentrica, dei servizi e dei suoi asset di interesse culturale e turistico; il rafforzamento e/o razionalizzazione del sistema di accessibilità; la realizzazione di sistemi per la mobilità intelligente e lo sviluppo della rete di infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici.

Ci si propone di sviluppare le tre macrodirettrici ciclabili con rilevanza anche turistica che connettono il Centro storico con le principali emergenze naturalistiche, culturali e turistiche:

- la Ciclovía Adriatica (a partire dalla connessione nord-sud mancante tra Porto Corsini e il Ravenna città) e ciclabili costiere di collegamento tra i lidi;
- la Direttrice est-ovest Bologna-Ravenna;
- Ciclovía di connessione Nord-sud di interesse culturale e naturalistico Ravenna-Classe-Polo Parco del Delta/Standiana/Milabilandia individuata come strategica dal PUMS e dal documento strategico del PUG.

Il percorso pedonale - ciclabile in argomento rappresenta un tratto di quest'ultima e non coincide con la Ciclovia Adriatica che corre più vicino al mare all'interno della pineta.

Il tratto in oggetto si estende tra l'abitato di Fosso Ghiaia, (in corrispondenza della Chiesa di Fosso Ghiaia) fino al parco divertimenti di Mirabilandia. Nella prima parte della ciclovia [sulla SS 16 "Adriatica" per circa 150,00 m in scavalco su due Scolzi Consorziali [Fosso Ghiaia e Delle Gronde], è prevista anche l'esecuzione di due passerelle.

Il percorso sarà strutturato con pavimentazione stradale drenante. Sarà confinato con cordolature per evitare degrado nel tempo e provvisto di accorgimenti che consentano l'utilizzo anche serale della pista ciclopedonale, da definire nelle fasi successive di progettazione.

Il percorso individuato per il tratto in oggetto non è sempre costituito da un'opera a raso strada, bensì si sviluppa anche in rilevato stradale. A questo si aggiungono manufatti di scavalco di scolzi consorziali di lunghezza variabile tra i 25 e i 30 metri (ponticelli) che fungeranno da percorso ciclabile.

Non è prevista acquisizione di terreni o aree in quanto il sedime è di proprietà comunale, mentre nel corso delle successive fasi progettuali verranno stabilite le concessioni per lo scavalco degli scolzi consorziali.



3. TEMPISTICA DI REALIZZAZIONE

3.1 Cronoprogramma procedurale dell'intervento

	Fase già realizzata (data)	Data inizio effettiva o prevista	Data fine prevista
LAVORI			
Progetto di fattibilità tecnica ed economica			
Progetto definitivo			
Progetto esecutivo			Settembre 2025
Indizione gara			Ottobre 2025
Stipula contratto			Aprile 2026
Esecuzione lavori			Settembre 2026
Collaudo			Dicembre 2026
SERVIZI/FORNITURE			
Progettazione/atti propedeutici			
Stipula contratto fornitore			
Certificato regolare esecuzione			

4. DATI FINANZIARI

4.1 Modalità di finanziamento

Risorse	Valori assoluti (in euro)	%
Risorse a carico del PR FESR Emilia-Romagna 2021-2027	472.000,00	80
Risorse a carico del beneficiario	118.000,00	20
TOTALE	590.000,00	100

4.2 Quadro economico

Tipologia di spesa*		Importi (in euro)**
A	Spese tecniche di progettazione, direzione lavori, coordinamento della sicurezza e collaudi, opere di ingegno, incentivi per funzioni tecniche (fino ad un massimo del 10% del valore del progetto da rendicontare sulla base di giustificativi di spesa)	55.000,00
B	Spese per l'esecuzione di lavori per riqualificazione, valorizzazione, rigenerazione e fruizione dei luoghi e degli spazi pubblici e del patrimonio storico, artistico, culturale, realizzazione di infrastrutture finalizzate al ripristino dell'ecosistema e all'adattamento climatico, infrastrutture ciclistiche, riqualificazione e accessibilità delle infrastrutture per la formazione	535.000,00
C	Spese per l'acquisizione di beni e servizi per politiche di marketing territoriale e l'attrattività dei territori	
D	Spese per attrezzature, impianti e beni strumentali finalizzati anche all'adeguamento degli standard di sicurezza, di fruibilità da parte dei soggetti disabili	
E	Spese per arredi funzionali al progetto	
F	Costi per l'avvio della gestione di attività e servizi	
G	Costi di promozione e comunicazione	
H	Costi generali per la definizione e gestione del progetto (fino ad un massimo del 5% forfettario calcolato sul totale delle altre voci di spesa)	

	Costi generali per la definizione e gestione del progetto (fino ad un massimo del 5% forfettario calcolato sul totale delle altre voci di spesa)	
TOTALE		590.000,00

4.3 Cronoprogramma annuale di spesa* (indicare le annualità stimate di spesa dell'intervento)

2023	2024	2025	2026
		150.000,00	440.000,00

4.4 Sostenibilità gestionale e finanziaria

Al termine dei lavori e dopo il collaudo dell'opera, il percorso va ad arricchire il patrimonio stradale del Comune che gestisce attraverso il Servizio Strade la programmazione e gestione degli interventi di manutenzione ordinaria e/o straordinaria delle strade e delle pertinenze stradali e della segnaletica stradale (quest'ultima sulla base di una programmazione definita di concerto con il Servizio Mobilità e Viabilità) in base a priorità e risorse economiche dedicate.

5.INDICATORI E CATEGORIE DI INTERVENTO

5.1 Indicatori*

Codice	Indicatori di realizzazione	Unità di misura	Valore previsto a conclusione del progetto
RCO26	Infrastrutture verdi costruite o ristrutturate per l'adattamento ai cambiamenti climatici	mq	
RCO58	Infrastrutture dedicate ai ciclisti, beneficiarie di un sostegno	Km	1,00
RCO74	Popolazione interessata dai progetti che rientrano nelle strategie di sviluppo territoriale integrato	Persone	
Codice	Indicatori di risultato	Unità di misura	Valore previsto a conclusione del progetto
RRC95	Popolazione che ha accesso a infrastrutture verdi nuove o migliorate	Persone	

5.2 Categorie di intervento

Codice	Settore di intervento	Risorse allocate
079	Tutela della natura e della biodiversità	
083	Infrastrutture ciclistiche	€ 590.000,00
165	Protezione, sviluppo e promozione dei beni turistici pubblici e dei servizi turistici	
166	Protezione, sviluppo e promozione del patrimonio culturale e dei servizi culturali	
167	Protezione, sviluppo e promozione del patrimonio naturale e dell'ecoturismo diversi dai siti Natura 2000	
168	Riqualificazione materiale e sicurezza degli spazi pubblici	



Comune di Ravenna

AGENDA TRASFORMATIVA URBANA PER LO SVILUPPO
SOSTENIBILE DEL COMUNE DI RAVENNA

1

RAVENNA 2030

CITTÀ DELLA SALUTE E DEL BENESSERE
DELLE CITTADINE E DEI CITTADINI

PR FESR EMILIA-ROMAGNA 2021-2027

Priorità 4 Attrattività, coesione e sviluppo territoriale

Obiettivo Specifico 5.1 Promuovere lo sviluppo sociale, economico e ambientale integrato e inclusivo a livello locale, la cultura, il patrimonio naturale, il turismo sostenibile e la sicurezza nelle aree urbane

Azione 5.1.1 Attuazione delle Agende Trasformative Urbane per lo Sviluppo Sostenibile (ATUSS)

SCHEDA PROGETTO DELLE OPERAZIONI INDIVIDUATE NELL'AMBITO DELL'ATUSS

1.DATI GENERALI DI PROGETTO

1.1 Denominazione del progetto

Realizzazione di pista ciclo-pedonale tra Madonna dell'Albero e Ponte Nuovo

1.2 Abstract del progetto UPE

Il progetto consiste nella realizzazione del 2° Stralcio Percorso del ciclo-pedonale lungo lo scolo Arcobologna da via dell'Ulivo a Ponte Nuovo fino a via Pondi a Madonna dell'Albero.

1.3 Beneficiario

Denominazione	Comune di Ravenna
Partita IVA o CF	00354730392
Via/Piazza e n. civico	Piazza del Popolo 1
CAP	48121
Comune	Ravenna
Provincia	RA

1.4 Localizzazione del progetto

La pista ciclabile si sviluppa da via della Vigna su via Dismano, 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) [e non coincide con il percorso della ciclovvia Adriatica.](#)

1.5 Proprietà del bene oggetto di intervento

Trattasi di pista ciclabile in sede propria, su aree oggetto di esproprio.

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).

In data 22/02/2018 è stata approvata la deliberazione di Consiglio Comunale con la quale è stato apposto , a norma dell'art. 13, comma 1, della LR 37/02, il vincolo preordinato all'esproprio, sulle aree di proprietà privata riportate nell'allegato piano particellare.

2.DESCRIZIONE DEL PROGETTO

2.1 Inquadramento del progetto nell'ambito del PR FESR 2021-2027

Priorità PR FESR 2021-2027	<i>Priorità 4 Attrattività, coesione e sviluppo territoriale</i>
Obiettivo specifico	<i>Obiettivo Specifico 5.1 Promuovere lo sviluppo sociale, economico e ambientale integrato e inclusivo a livello locale, la cultura, il patrimonio naturale, il turismo sostenibile e la sicurezza nelle aree urbane</i>
Azione PR FESR 2021-2027	<i>Azione 5.1.1 Attuazione delle Agende Trasformative Urbane per lo Sviluppo Sostenibile (ATUSS)</i>

2.2 Inquadramento del progetto nell'ambito dell'ATUSS

Indirizzo strategico trasversale – Città policentrica

Indirizzo strategico 2 - Città verde, salubre, sicura e connessa

Obiettivo specifico/Piano d'Azione 2.2 Sviluppare un ecosistema urbano connesso attraverso soluzioni di mobilità intelligente, sostenibile e sicura

Declinazione Territoriale >> RAVENNA SUD: >> L'ECOQUARTIERE SUD

L'intervento è in linea con l'obiettivo 2.2 della nostra ATUSS "Sviluppare un ecosistema urbano connesso attraverso soluzioni di mobilità intelligente, sostenibile e sicura". L'infrastrutturazione verde indirettamente contribuisce al perseguimento dell'obiettivo 1.3 in quanto presupposto per favorire stili di vita sani attraverso la pratica sportiva: incrementare e rivisitare gli spazi e gli impianti per lo sport e favorire l'accesso di tutti alla pratica sportiva. Il tratto ciclabile in oggetto viene individuato dal PUMS come prioritario.

2.3 Coerenza del progetto con le strategie regionali di riferimento

Il progetto è coerente con:

1. la strategia, i contenuti e gli obiettivi di riferimento del PR FESR 21-27:

In linea con l'obiettivo specifico RSO5.1. l'intervento contribuisce a promuovere l'attrattività e la sostenibilità del territorio, nello specifico integrando le frazioni periferiche al centro città e valorizzando l'identità e potenzialità delle frazioni stesse.

In linea con l'obiettivo specifico 2.8.1 promuove un intervento volto a creare una rete ciclabile finalizzata a consentire la mobilità pedonale e ciclabile in ambito urbano e periurbano e a migliorare collegamenti ed utilizzo di veicoli a basso impatto ambientale. L'infrastruttura risponde all'esigenza comune di ridurre il numero di veicoli utilizzati e favorire l'integrazione dei diversi mezzi per la mobilità sostenibile, in linea con gli strumenti di pianificazione della mobilità vigenti.

2. il Documento Strategico Regionale:

La progettualità interviene sul potenziamento della mobilità sostenibile e leggera che costituisce uno degli elementi della strategia integrata concepita per promozione dello sviluppo dell'ambito territoriale della costa. La progettualità interviene sul potenziamento della mobilità sostenibile e leggera che costituisce uno degli elementi della strategia integrata concepita per promozione dello sviluppo dell'ambito territoriale della costa

3. la Strategia Regionale Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile

La progettualità contribuisce al raggiungimento

- dell'Obiettivo 11: città e comunità sostenibili. Percorsi di sostenibilità a 360° per le città, i borghi e le comunità presenti sul territorio regionale, che promuove l'uso della bicicletta, anche attraverso la realizzazione di nuove piste ciclabili e incentivando gli investimenti per lo sviluppo della mobilità elettrica.

- dell'Obiettivo 13: agire per il clima. Ridurre le emissioni, gli effetti e i danni dei cambiamenti climatici, perseguire la neutralità carbonica prima del 2050, in quanto l'utilizzo della bicicletta riduce le emissioni di gas climalteranti derivanti dall'impiego dei combustibili fossili.

- l'obiettivo di mandato regionale indirizzato a promuovere in chiave turistica la bellezza delle eccellenze architettoniche e ambientali, per consentire di godere della bellezza di Parchi ed Aree Protette fruendo di percorsi e itinerari naturalistici, culturali, enogastronomici.

4. la Strategia Nazionale di adattamento ai cambiamenti climatici

La progettualità ricade nelle proposte di azioni di tipo infrastrutturale e tecnologico o "grigie" da realizzare negli insediamenti urbani, tra le quali è previsto l'incremento delle dotazioni infrastrutturali per la mobilità ciclabile e pedonale.

5. La Strategia di mitigazione e adattamento per i cambiamenti climatici della Regione Emilia Romagna che inserisce l'uso della bicicletta come elemento cruciale di un nuovo modello di pianificazione sostenibile del trasporto che si aggiunge a tutta una serie di misure per gestire la domanda di mobilità di persone e merci, quali l'utilizzo del TPL per la mobilità urbana e quella di medio raggio; il trasporto ferroviario e il trasporto marittimo per gli spostamenti di più lunga percorrenza; la disincentivazione

dell'utilizzo delle auto private nei centri cittadini; la pianificazione dell'infrastrutturazione per la mobilità sostenibile; la promozione di una cultura del trasporto sostenibile tra i cittadini.

L'intervento è inoltre coerente con i seguenti orientamenti e disposizioni:

- del "Piano Generale della Mobilità Ciclistica urbana e extraurbana 2022-2024", approvato con Decreto 23 agosto 2023 del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, tra le cui finalità c'è quella di rendere la mobilità ciclabile una componente fondamentale del sistema modale sostenibile e, più in generale, di realizzare sia sistemi di trasporto resilienti ai cambiamenti climatici che trasporti efficienti, puliti e sicuri;
- della LR 5 giugno 2017 n. 10 "Interventi per la promozione e lo sviluppo del sistema regionale della ciclabilità", tra le cui finalità c'è quella di promuovere la ciclabilità urbana ed extraurbana, anche alimentata da energie rinnovabili e la realizzazione di una Rete delle ciclovie regionali, di seguito denominata RCR, integrata con le infrastrutture ed i servizi per la mobilità, in sicurezza ed in continuità sull'intero territorio regionale per l'attuazione del Sistema regionale della ciclabilità volto ad incrementare gli spostamenti a basso impatto ambientale e a ridurre nel contempo il tasso di motorizzazione della Regione con particolare riferimento ai veicoli a combustione;
- del PAIR 2020 che propone l'obiettivo di estendere la rete ciclabile nelle aree comunali, con realizzazione di una rete continuativa per gli spostamenti quotidiani, e la quota di mobilità ciclabile pari al 20% degli spostamenti urbani;
- del PER (Piano Energetico Regionale) che individua nello scenario di previsione al 2030, la promozione dello shift modale degli spostamenti ciclabili fino al 20% sul totale degli spostamenti;
- del PRIT 2025 che incentiva e valorizza la mobilità ciclopedonale quale modalità strategica in grado di offrire un importante contributo al sistema della mobilità, sia in termini di spostamenti complessivi sia in termini di sostenibilità del sistema. Il sistema di accessibilità ciclopedonale è considerato un elemento caratterizzante degli interventi di potenziamento e riqualificazione del complessivo sistema infrastrutturale della mobilità;
- del vigente Piano Urbano della Mobilità Ciclistica e del redigendo aggiornamento (Biciplan) che si sviluppa sulla base delle linee guida per il sistema regionale della ciclabilità, "Interventi per la promozione e lo sviluppo del sistema regionale della ciclabilità" (L.r. n. 10/2017 e s.m.i.) nonché sulla base delle linee guida nazionali "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica" (L. n. 2/2018).

Gli strumenti di pianificazione della mobilità, in corso di aggiornamento, sul tema dei collegamenti ciclabili del territorio comunale individuano una rete ciclabile strategica la cui definizione è frutto della lettura integrata degli itinerari definiti nell'ambito degli strumenti di pianificazione sovraordinati (nazionali, regionali, provinciali) a cui si affianca un sistema di itinerari di valenza locale, interni al Comune di Ravenna. Nello specifico, la rete ciclabile di progetto di valenza comunale soddisfa le necessità di realizzare un'ossatura delle connessioni ciclistiche, non già identificate degli strumenti di natura sovralocale, per congiungere tra loro i centri abitati.

Lo schema della rete portante ha lo scopo di assicurare il collegamento con i principali attrattori di traffico diffusi sul territorio oltre che a garantire le connessioni tra i centri abitati minori, da quelli più prossimi al capoluogo a quelli del forese, fino ai lidi.

2.4 Descrizione del progetto

L'amministrazione è impegnata su più fronti nell'infrastrutturazione verde grazie anche ai finanziamenti ottenuti dal PNRR e dal PNC. Se questi ultimi sono più specificatamente destinati a ciclo-itinerari turistici e naturalistici, con l'ATUSS si intende realizzare in primo luogo ciclabili CASA-SCUOLA-LAVORO che connettono centri abitati con poli dei servizi, scuole, centri di aggregazione, con priorità individuate anche grazie al sistema di ascolto dei territori realizzato tramite i Consigli territoriali e in linea con il PUMS.

La pista in oggetto è prevista nella tavola di piano (agosto 2018) del "Piano della Mobilità ciclistica- Piano particolareggiato di settore" ed è prevista anche nel PUMS 2018 (approvato dal C.C. del 29/01/2019)

La pista ciclabile in oggetto parte in prossimità dell'incrocio tra via del Pino e via dell'Ulivo in continuazione del percorso già realizzato nel 1 stralcio.

Il presente progetto riguarda la realizzazione di un collegamento ciclo-pedonale tra i due abitati di Madonna dell'Albero e Ponte Nuovo. Attualmente le due frazioni sono collegate dalla via 56 Martiri che non è adeguata funzionalmente per le utenze deboli e presenta diverse criticità. Si tratta infatti di una strada di larghezza di circa 5,50m senza fasce laterali e priva di marciapiedi.

L'intervento pertanto consentirà un notevole miglioramento della sicurezza della circolazione delle utenze deboli quindi pedoni e ciclisti. Inoltre collegherà il percorso ciclabile esistente in via del Pino con quello presente in via Cella a Madonna dell'Albero.

Partendo da via del Pino, per circa 930 m la pista si sviluppa su sede propria in adiacenza allo scolo consorziale Arcobologna in mezzo a campi agricoli per poi proseguire per altri 140 m in un parco pubblico esistente sempre su sede propria. Gli ultimi 220 m in prossimità dell'abitato di Madonna dell'Albero la pista ciclabile sarà ricavata sistemando e allargando il marciapiede esistente creando quindi un percorso protetto separato dalla sede stradale da un cordolo insormontabile.

Più nello specifico per i primi 25 m la pista sarà realizzata con sovrastruttura idonea al passaggio di mezzi per consentire l'accesso sia alla corsia di transito del Consorzio di Bonifica, sia al fondo privato che altrimenti rimarrebbe intercluso. Dopo questo primo tratto la pista si sviluppa a lato dello scolo consorziale 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 m lo scolo diventa tombato pertanto è possibile avvicinarsi per consentire un minor esproprio di terreno. Al termine della suddetta proprietà la pista si sviluppa all'interno del parco pubblico seguendo il confine fino ad arrivare all'incrocio via Casadio-Turci. In tutto questo primo tratto la pista avrà una larghezza complessiva di 3,00 m. 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.

Lungo via Turci dove viene realizzata la pista ciclabile saranno posati due corrugati come predisposizione per futuro interrimento della linea aerea Enel oltre a 7 pozzetti in corrispondenza delle abitazioni.

In via Cella la pista proseguirà nella fascia laterale attraverso la realizzazione di opportuna segnaletica orizzontale fino alla scuola fronti stante la rotonda.

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

L'obiettivo primario di questo progetto è anche quello di prevedere il più possibile il rispetto della sostenibilità ambientale attraverso opere di de-pavimentazione e de-sigillazione, migliorando in tal modo il drenaggio urbano. Questo sia nell'ottica del rispetto della Guida per la Qualità Urbana ed Ecologico-ambientale ma anche nel rispetto dei CAM Criteri minimi ambientali che per le opere stradali sono in corso di redazione e che definiscono tra gli altri, requisiti relativi alla drenabilità dell'opera indirizzando il progettista all'utilizzo di materiali più sostenibili.

Nell'intervento in oggetto si prevederà quindi per il tratto di pista in sede propria l'utilizzo di calcestruzzo

drenante in luogo delle classiche pavimentazioni in asfalto.

Le caratteristiche tecniche del calcestruzzo drenante permettono non solo all'acqua di ritornare in falda in modo naturale, ma aumenta sensibilmente l'effetto "Albedo" riducendo la temperatura del suolo anche di 30 °C in stagione estiva. Inoltre si tratta di un materiale che mantiene le proprie caratteristiche fisico-meccaniche nel tempo necessitando solo di una semplice manutenzione ordinaria.

E' un materiale colorabile e quindi più gradevole rispetto ad una pavimentazione in asfalto e quindi con elevata compatibilità ambientale.

3. TEMPISTICA DI REALIZZAZIONE

3.1 Cronoprogramma procedurale dell'intervento

	Fase già realizzata (data)	Data inizio effettiva o prevista	Data fine prevista
LAVORI			
Progetto di fattibilità tecnica ed economica	11/07/2017		
Progetto definitivo	22/05/2018		
Progetto esecutivo		01/08/2023	31/12/2023
Indizione gara		01/02/2024	30/06/2024
Stipula contratto		01/07/2024	30/09/2024
Esecuzione lavori		01/10/2024	30/04/2025
Collaudo		01/05/2025	31/07/2025
SERVIZI/FORNITURE			
Progettazione/atti propedeutici			
Stipula contratto fornitore			
Certificato regolare esecuzione			

4. DATI FINANZIARI

4.1 Modalità di finanziamento

Risorse	Valori assoluti (in euro)	%
Risorse a carico del PR FESR Emilia-Romagna 2021-2027	528.000,00	80
Risorse a carico del beneficiario	132.000,00	20
TOTALE	660.000,00	100

4.2 Quadro economico

Tipologia di spesa*		Importi (in euro)**
A	Spese tecniche di progettazione, direzione lavori, coordinamento della sicurezza e collaudi, opere di ingegno, incentivi per funzioni tecniche (fino ad un massimo del 10% del valore del progetto da rendicontare sulla base di giustificativi di spesa)	60.000,00
B	Spese per l'esecuzione di lavori per riqualificazione, valorizzazione, rigenerazione e fruizione dei luoghi e degli spazi pubblici e del patrimonio storico, artistico, culturale, realizzazione di infrastrutture finalizzate al ripristino dell'ecosistema e all'adattamento climatico, infrastrutture ciclistiche, riqualificazione e accessibilità delle infrastrutture per la formazione	600.000,00**
C	Spese per l'acquisizione di beni e servizi per politiche di marketing territoriale e l'attrattività dei territori	
D	Spese per attrezzature, impianti e beni strumentali finalizzati anche all'adeguamento degli	

	standard di sicurezza, di fruibilità da parte dei soggetti disabili	
E	Spese per arredi funzionali al progetto	
F	Costi per l'avvio della gestione di attività e servizi	
G	Costi di promozione e comunicazione	
H	Costi generali per la definizione e gestione del progetto (fino ad un massimo del 5% forfettario calcolato sul totale delle altre voci di spesa)	
	Costi generali per la definizione e gestione del progetto (fino ad un massimo del 5% forfettario calcolato sul totale delle altre voci di spesa)	
TOTALE		660.000,00

** la quota comprende anche una parte di acquisizione di aree private entro l'aliquota massima consentita dall'articolo 64 comma 6 del Regolamento CE 2021/1060.

4.3 Cronoprogramma annuale di spesa

2023	2024	2025	2026
15.000,00	10.000,00	550.000,00	85.000,00

4.4 Sostenibilità gestionale e finanziaria

Al termine dei lavori e dopo il collaudo dell'opera, il percorso va ad arricchire il patrimonio stradale del Comune che gestisce attraverso il Servizio Strade la programmazione e gestione degli interventi di manutenzione ordinaria e/o straordinaria delle strade e delle pertinenze stradali e della segnaletica stradale (quest'ultima sulla base di una programmazione definita di concerto con il Servizio Mobilità e Viabilità) in base a priorità e risorse economiche dedicate.

5.INDICATORI E CATEGORIE DI INTERVENTO

5.1 Indicatori*

Codice	Indicatori di realizzazione	Unità di misura	Valore previsto a conclusione del progetto
RCO26	Infrastrutture verdi costruite o ristrutturate per l'adattamento ai cambiamenti climatici	mq	
RCO58	Infrastrutture dedicate ai ciclisti, beneficiarie di un sostegno	Km	1,17
RCO74	Popolazione interessata dai progetti che rientrano nelle strategie di sviluppo territoriale integrato	Persone	
Codice	Indicatori di risultato	Unità di misura	Valore previsto a conclusione del progetto
RCR95	Popolazione che ha accesso a infrastrutture verdi nuove o migliorate	Persone	

5.2 Categorie di intervento (*individuare il/i settori di intervento attinenti al progetto e quantificarne le risorse allocate*)

Codice	Settore di intervento	Risorse allocate
079	Tutela della natura e della biodiversità	
083	Infrastrutture ciclistiche	€ 660.000,00
165	Protezione, sviluppo e promozione dei beni turistici pubblici e dei servizi turistici	
166	Protezione, sviluppo e promozione del patrimonio culturale e dei servizi culturali	
167	Protezione, sviluppo e promozione del patrimonio naturale e dell'ecoturismo diversi dai siti Natura 2000	
168	Riqualificazione materiale e sicurezza degli spazi pubblici	



Comune di Ravenna

AGENDA TRASFORMATIVA URBANA PER LO SVILUPPO
SOSTENIBILE DEL COMUNE DI RAVENNA

1

RAVENNA 2030

CITTÀ DELLA SALUTE E DEL BENESSERE
DELLE CITTADINE E DEI CITTADINI

PR FESR EMILIA-ROMAGNA 2021-2027

Priorità 3 Mobilità sostenibile e qualità dell'aria

Obiettivo Specifico 2.8 Promuovere la mobilità urbana multimodale sostenibile quale parte della transizione verso un'economia a zero emissioni nette di carbonio

Azione 2.8.1 Piste ciclabili e progetti di mobilità dolce e ciclo-pedonale

SCHEDA PROGETTO DELLE OPERAZIONI INDIVIDUATE NELL'AMBITO DELL'ATUSS

1.DATI GENERALI DI PROGETTO

1.1 Denominazione del progetto

Realizzazione di pista ciclo-pedonale di collegamento tra i centri abitati di Santo Stefano e Carraie

1.2 Abstract del progetto

L'intervento consiste nel collegamento ciclo-pedonale fra due centri abitati limitrofi dell'immediato entroterra urbano per consentire anche a categorie più fragili e svantaggiate di poter usufruire dei servizi pubblici disponibili a minor distanza rispetto a Ravenna città.

1.3 Beneficiario

Denominazione	Comune di Ravenna
Partita IVA o CF	00354730392
Via/Piazza e n. civico	Piazza del Popolo 1
CAP	48121
Comune	Ravenna
Provincia	RA

1.4 Localizzazione del progetto

Via Cella – S.P. 27 nel tratto tra i centri abitati di Santo Stefano e Carraie

1.5 Proprietà del bene oggetto di intervento

Trattasi di pista ciclabile in sede propria da realizzarsi in fregio alla strada provinciale n. 27 di proprietà dell'Amministrazione Provinciale di Ravenna.

2. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

2.1 Inquadramento del progetto nell'ambito del PR FESR 2021-2027

Priorità PR FESR 2021-2027	<i>Priorità 3 Mobilità sostenibile e qualità dell'aria</i>
Obiettivo specifico	<i>Obiettivo Specifico 2.8- Promuovere la mobilità urbana multimodale sostenibile quale parte della transizione verso un'economia a zero emissioni nette di carbonio</i>
Azione PR FESR 2021-2027	<i>Azione 2.8.1 Piste ciclabili e progetti di mobilità «dolce» e ciclo-pedonale</i>

2.2 Inquadramento del progetto nell'ambito dell'ATUSS

Indirizzo strategico trasversale – Città policentrica
Indirizzo strategico 2 - Città verde, salubre, sicura e connessa
Obiettivo specifico/Piano d'Azione 2.2 Sviluppare un ecosistema urbano connesso attraverso soluzioni di mobilità intelligente, sostenibile e sicura
Declinazione Territoriale >> LE FRAZIONI SUD
L'intervento è in linea con l'obiettivo 2.2 della nostra ATUSS "Sviluppare un ecosistema urbano connesso attraverso soluzioni di mobilità intelligente, sostenibile e sicura". L'infrastrutturazione verde indirettamente contribuisce al perseguimento dell'obiettivo 1.3 in quanto presupposto per favorire stili di vita sani attraverso la pratica sportiva: incrementare e rivisitare gli spazi e gli impianti per lo sport e favorire l'accesso di tutti alla pratica sportiva.

2.3 Coerenza del progetto con le strategie regionali di riferimento

Il progetto è coerente con:

1. la *strategia, i contenuti e gli obiettivi di riferimento del PR FESR 21-27*;
In linea con l'obiettivo specifico RSO5.1. l'intervento contribuisce a promuovere l'attrattività e la sostenibilità del territorio, nello specifico integrando le frazioni periferiche al centro città e valorizzando l'identità e potenzialità delle frazioni stesse.
In linea con l'obiettivo specifico 2.8.1 promuove un intervento volto a creare una rete ciclabile finalizzata a consentire la mobilità pedonale e ciclabile in ambito urbano e periurbano e a migliorare collegamenti ed utilizzo di veicoli a basso impatto ambientale. L'infrastruttura risponde all'esigenza comune di ridurre il numero di veicoli utilizzati e favorire l'integrazione dei diversi mezzi per la mobilità sostenibile, in linea con gli strumenti di pianificazione della mobilità vigenti.
2. il *Documento Strategico Regionale*;
La progettualità interviene sul potenziamento della mobilità sostenibile e leggera che costituisce uno degli elementi della strategia integrata concepita per promozione dello sviluppo dell'ambito territoriale della costa. La progettualità interviene sul potenziamento della mobilità sostenibile e leggera che costituisce uno degli elementi della strategia integrata concepita per promozione dello sviluppo dell'ambito territoriale della costa
3. la *Strategia Regionale Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile*
La progettualità contribuisce al raggiungimento
- dell'Obiettivo 11: città e comunità sostenibili. Percorsi di sostenibilità a 360° per le città, i borghi e le comunità presenti sul territorio regionale, che promuove l'uso della bicicletta, anche attraverso la realizzazione di nuove piste ciclabili e incentivando gli investimenti per lo sviluppo della mobilità elettrica.
- dell'Obiettivo 13: agire per il clima. Ridurre le emissioni, gli effetti e i danni dei cambiamenti climatici, perseguire la neutralità carbonica prima del 2050, in quanto l'utilizzo della bicicletta riduce le emissioni di gas climalteranti derivanti dall'impiego dei combustibili fossili.
4. la *Strategia Nazionale di adattamento ai cambiamenti climatici*

La progettualità ricade nelle proposte di azioni di tipo infrastrutturale e tecnologico o “grigie” da realizzare negli insediamenti urbani, tra le quali è previsto l’incremento delle dotazione infrastrutturali per la mobilità ciclabile e pedonale.

5. la Strategia di mitigazione e adattamento per i cambiamenti climatici della Regione Emilia Romagna che inserisce l’uso della bicicletta come elemento cruciale di un nuovo modello di pianificazione sostenibile del trasporto che si aggiunge a tutta una serie di misure per gestire la domanda di mobilità di persone e merci, quali l’utilizzo del TPL per la mobilità urbana e quella di medio raggio; il trasporto ferroviario e il trasporto marittimo per gli spostamenti di più lunga percorrenza; la disincentivazione dell’utilizzo delle auto private nei centri cittadini; la pianificazione dell’infrastrutturazione per la mobilità sostenibile; la promozione di una cultura del trasporto sostenibile tra i cittadini.

L’intervento è inoltre coerente con i seguenti orientamenti e disposizioni:

- del “Piano Generale della Mobilità Ciclistica urbana e extraurbana 2022-2024”, approvato con Decreto 23 agosto 2023 del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, tra le cui finalità c’è quella di rendere la mobilità ciclabile una componente fondamentale del sistema modale sostenibile e, più in generale, di realizzare sia sistemi di trasporto resilienti ai cambiamenti climatici che trasporti efficienti, puliti e sicuri;
- della LR 5 giugno 2017 n. 10 “Interventi per la promozione e lo sviluppo del sistema regionale della ciclabilità”, tra le cui finalità c’è quella di promuovere la ciclabilità urbana ed extraurbana, anche alimentata da energie rinnovabili e la realizzazione di una Rete delle ciclovie regionali, di seguito denominata RCR, integrata con le infrastrutture ed i servizi per la mobilità, in sicurezza ed in continuità sull’intero territorio regionale per l’attuazione del Sistema regionale della ciclabilità volto ad incrementare gli spostamenti a basso impatto ambientale e a ridurre nel contempo il tasso di motorizzazione della Regione con particolare riferimento ai veicoli a combustione;
- del PAIR 2020 che propone l’obiettivo di estendere la rete ciclabile nelle aree comunali, con realizzazione di una rete continuativa per gli spostamenti quotidiani, e la quota di mobilità ciclabile pari al 20% degli spostamenti urbani;
- del PER (Piano Energetico Regionale) che individua nello scenario di previsione al 2030, la promozione dello shift modale degli spostamenti ciclabili fino al 20% sul totale degli spostamenti;
- del PRIT 2025 che incentiva e valorizza la mobilità ciclopedonale quale modalità strategica in grado di offrire un importante contributo al sistema della mobilità, sia in termini di spostamenti complessivi sia in termini di sostenibilità del sistema. Il sistema di accessibilità ciclopedonale è considerato un elemento caratterizzante degli interventi di potenziamento e riqualificazione del complessivo sistema infrastrutturale della mobilità;
- del vigente Piano Urbano della Mobilità Ciclistica e del redigendo aggiornamento (Biciplan) che si sviluppa sulla base delle linee guida per il sistema regionale della ciclabilità, “Interventi per la promozione e lo sviluppo del sistema regionale della ciclabilità” (L.r. n. 10/2017 e s.m.i.) nonché sulla base delle linee guida nazionali “Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica” (L. n. 2/2018).

Gli strumenti di pianificazione della mobilità, in corso di aggiornamento, sul tema dei collegamenti ciclabili del territorio comunale individuano una rete ciclabile strategica la cui definizione è frutto della lettura integrata degli itinerari definiti nell’ambito degli strumenti di pianificazione sovraordinati (nazionali, regionali, provinciali) a cui si affianca un sistema di itinerari di valenza locale, interni al Comune di Ravenna. Nello specifico, la rete ciclabile di progetto di valenza comunale soddisfa le necessità di realizzare un’ossatura delle connessioni ciclistiche, non già identificate degli strumenti di natura sovralocale, per congiungere tra loro i centri abitati.

Lo schema della rete portante ha lo scopo di assicurare il collegamento con i principali attrattori di traffico diffusi sul territorio oltre che a garantire le connessioni tra i centri abitati minori, da quelli più prossimi al capoluogo a quelli del forese, fino ai lidi.

2.4 Descrizione del progetto

L'amministrazione è impegnata su più fronti nell'infrastrutturazione verde grazie anche ai finanziamenti ottenuti dal PNRR e dal PNC. Se questi ultimi sono più specificatamente destinati a ciclo-itinerari turistici e naturalistici, con l'ATUSS si intende realizzare in primo luogo ciclabili CASA-SCUOLA-LAVORO che connettono centri abitati con poli dei servizi, scuole, centri di aggregazione, con priorità individuate anche grazie al sistema di ascolto dei territori realizzato tramite i Consigli territoriali e in linea con il PUMS.

Da un'analisi propedeutica all'elaborazione del Piano Urbano di Mobilità sostenibile si evidenziano interazioni di scambio tra i centri abitati del forese ravennate per via della presenza di alcuni servizi importanti decentrati, a minor distanza rispetto a Ravenna città. I due centri abitati di Santo Stefano e Carraie si sono rivelati particolarmente interattivi tra loro, in quanto questa mobilità è vincolata a percorrenze chilometriche medio-brevi, specie per la categoria "anziani". Si ritiene pertanto di incentivare la mobilità in bicicletta, che generalmente è un mezzo accessibile anche ad alcune fasce della popolazione svantaggiate. In particolare nel centro abitato di Santo Stefano è presente una farmacia e un presidio comunale, di cui l'abitato di Carraie è sprovvisto. I residenti delle due frazioni

Il progetto in oggetto consiste nella realizzazione di una pista ciclabile in sede propria da realizzarsi in fregio alla strada provinciale n. 27 di proprietà dell'Amministrazione Provinciale di Ravenna. [Il tratto in oggetto intercetta anche porzioni di aree private per le quali si provvederà alla definizione di accordi bonari.](#) La ciclabile avrà una larghezza netta pari a 2,50 m separata dalla sede stradale mediante cordonatura in c.a., ed una lunghezza di circa 650 m.

[Si privilegerà a livello di fondazione della ciclabile l'utilizzo di materiali riciclati ma eco-compatibili, secondo i principi dell'economia circolare, mentre per lo strato superficiale la copertura sarà in conglomerato bituminoso, di cui una percentuale sarà riciclato.](#)



3.TEMPISTICA DI REALIZZAZIONE

3.1 Cronoprogramma procedurale dell'intervento

	Fase già realizzata (data)	Data inizio effettiva o prevista	Data fine prevista
LAVORI			
Progetto di fattibilità tecnica ed economica		01/04/2023	31/10/2023
Progetto definitivo		01/11/2023	30/06/2024
Progetto esecutivo		01/07/2024	31/10/2024
Indizione gara		01/11/2024	31/03/2025
Stipula contratto		01/04/2025	31/07/2025
Esecuzione lavori		01/09/2025	30/09/2026
Collaudo		01/10/2026	31/12/2026
SERVIZI/FORNITURE			
Progettazione/atti propedeutici			
Stipula contratto fornitore			
Certificato regolare esecuzione			

4.DATI FINANZIARI

4.1 Modalità di finanziamento

Risorse	Valori assoluti (in euro)	%
Risorse a carico del PR FESR Emilia-Romagna 2021-2027	304.000,00	80
Risorse a carico del beneficiario	76.000,00	20
TOTALE	380.000,00	100

4.2 Quadro economico

Tipologia di spesa*		Importi (in euro)**
A	Spese tecniche di progettazione, direzione lavori, coordinamento della sicurezza e collaudi, opere di ingegno, incentivi per funzioni tecniche (fino ad un massimo del 10% del valore del progetto da rendicontare sulla base di giustificativi di spesa)	30.000,00
B	Spese per l'esecuzione di lavori per infrastrutture ciclistiche	350.000,00**
	Costi generali per la definizione e gestione del progetto (fino ad un massimo del 5% forfettario calcolato sul totale delle altre voci di spesa)	0,00
TOTALE		380.000,00

** la quota comprende anche una parte di acquisizione di aree private entro l'aliquota massima consentita dall'articolo 64 comma 6 del Regolamento CE 2021/1060.

4.3 Cronoprogramma annuale di spesa

2023	2024	2025	2026
15.000,00	10.000,00	165.000,00	190.000,00

4.4 Sostenibilità gestionale e finanziaria

Al termine dei lavori e dopo il collaudo dell'opera, il percorso va ad arricchire il patrimonio stradale del Comune che gestisce attraverso il Servizio Strade la programmazione e gestione degli interventi di manutenzione ordinaria e/o straordinaria delle strade e delle pertinenze stradali e della segnaletica stradale (quest'ultima sulla base di una programmazione definita di concerto con il Servizio Mobilità e Viabilità) in base a priorità e risorse economiche dedicate.

5.INDICATORI E CATEGORIE DI INTERVENTO

5.1 Indicatori

Codice	Indicatori di realizzazione	Unità di misura	Valore previsto a conclusione del progetto
RCO58	Infrastrutture dedicate ai ciclisti, beneficiarie di un sostegno	Km	0,65
Codice	Indicatori di risultato	Unità di misura	Valore previsto a conclusione del progetto
RCR 64	Numero annuale di utenti delle infrastrutture dedicate ai ciclisti	Utilizzatori/anno	8512 passaggi all'anno

5.2 Categorie di intervento

Codice	Settore di intervento	Risorse allocate
083	Infrastrutture ciclistiche	€380.000,00
077	Misure per la qualità dell'aria e del rumore	



Comune di Ravenna

AGENDA TRASFORMATIVA URBANA PER LO SVILUPPO
SOSTENIBILE DEL COMUNE DI RAVENNA

¶

RAVENNA 2030

CITTÀ DELLA SALUTE E DEL BENESSERE

DELLE CITTADINE E DEI CITTADINI

PR FESR EMILIA-ROMAGNA 2021-2027

Priorità 3 Mobilità sostenibile e qualità dell'aria

Obiettivo Specifico 2.8 Promuovere la mobilità urbana multimodale sostenibile quale parte della transizione verso un'economia a zero emissioni nette di carbonio

Azione 2.8.1 Piste ciclabili e progetti di mobilità dolce e ciclo-pedonale

SCHEDA PROGETTO DELLE OPERAZIONI INDIVIDUATE NELL'AMBITO DELL'ATUSS

1.DATI GENERALI DI PROGETTO

1.1 Denominazione del progetto

Ciclovia Classe-Pineta di Classe-Mirabilandia: realizzazione del tratto Classe – Pineta (località Fosso Ghiaia)

1.2 Abstract del progetto

Il progetto realizza un tratto della ciclovia di collegamento tra Classe (Polo culturale sede del monumento UNESCO Basilica di sant'Apollinare e del Museo Classis) e la località di Mirabilandia, costeggiando la Pineta di Classe e attraversando la località di Fosso Ghiaia.

L'intervento in oggetto collega l'abitato di Classe alla località di Fosso Ghiaia, porta di accesso del Parco Primo maggio, in cui verrà realizzato, all'interno della Cà Aie, il Museo delle Pinete, finanziato con il piano complementare al PNRR nell'ambito del progetto Grandi Attrattori culturali e naturalistici.

1.3 Beneficiario*

Denominazione	Comune di Ravenna
Partita IVA o CF	00354730392
Via/Piazza e n. civico	Piazza del Popolo 1
CAP	48121
Comune	Ravenna
Provincia	RA

1.4 Localizzazione del progetto

Il percorso pedonale - ciclabile si sviluppa dall'abitato di Classe fino all'abitato di Fosso Ghiaia, in particolare il percorso si estende dal civ. 369 di Via Romea sud a Classe fino alla chiesa di Fosso Ghiaia.

Il percorso ciclo-pedonale si sviluppa parallelamente alla SS. 16 "Adriatica", lato est in direzione sud, sul sedime compreso tra la SS 16 "Adriatica" e la linea ferroviaria Ravenna – Rimini.

L'intervento si sviluppa per circa 2100,00 m per un complessivo di 36.500,00 mq

1.5 Proprietà del bene oggetto di intervento

Il percorso dell'intervento si sviluppa su aree private e su relitti stradali corrispondenti al vecchio sedime della SS 16.

2. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

2.1 Inquadramento del progetto nell'ambito del PR FESR 2021-2027

Priorità PR FESR 2021-2027	<i>Priorità 3 Mobilità sostenibile e qualità dell'aria</i>
Obiettivo specifico	<i>Obiettivo Specifico 2.8- Promuovere la mobilità urbana multimodale sostenibile quale parte della transizione verso un'economia a zero emissioni nette di carbonio</i>
Azione PR FESR 2021-2027	<i>Azione 2.8.1 Piste ciclabili e progetti di mobilità «dolce» e ciclo-pedonale</i>

2.2 Inquadramento del progetto nell'ambito dell'ATUSS

Indirizzo strategico trasversale – Città policentrica
Indirizzo strategico 2 - Città verde, salubre, sicura e connessa
Obiettivo specifico/Piano d'Azione 2.2 Sviluppare un ecosistema urbano connesso attraverso soluzioni di mobilità intelligente, sostenibile e sicura
Declinazione Territoriale >> RAVENNA SUD: La connessione ciclabile PER L'ATTRATTIVITA': RAVENNA – CLASSE – PINETE – MIRABILANDIA

L'intervento rientra nell'obiettivo 2.2 dell'ATUSS e relativo piano d'azione teso a sviluppare un ecosistema urbano connesso attraverso soluzioni di mobilità intelligente, sostenibile e sicura. Nello specifico l'itinerario rientra in una delle macrodirettrici ciclabili con rilevanza anche turistica che connettono il Centro storico con le principali emergenze naturalistiche, culturali e turistiche del territorio, come dettagliato nel focus geografico Ravenna Sud della sezione strategia dell'ATUSS.

2.3 Coerenza del progetto con le strategie regionali di riferimento

L'intervento è coerente con:

1. la strategia, i contenuti e gli obiettivi di riferimento del PR FESR 21-27;

In linea con l'obiettivo specifico 2.8.1 l'azione promuove un intervento volto a creare una rete ciclabile finalizzata a consentire la mobilità pedonale e ciclabile in ambito urbano e periurbano e a migliorare collegamenti ed utilizzo di veicoli a basso impatto ambientale. L'infrastruttura risponde all'esigenza comune di ridurre il numero di veicoli utilizzati e favorire l'integrazione dei diversi mezzi per la mobilità sostenibile, in linea con gli strumenti di pianificazione della mobilità vigenti.

2. il Documento Strategico Regionale;

La progettualità interviene sul potenziamento della mobilità sostenibile e leggera che costituisce uno degli elementi della strategia integrata concepita per promozione dello sviluppo dell'ambito territoriale della costa.

3. la Strategia Regionale Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile

La progettualità contribuisce al raggiungimento

- dell'Obiettivo 11: città e comunità sostenibili. Percorsi di sostenibilità a 360° per le città, i borghi e le comunità presenti sul territorio regionale, che promuove l'uso della bicicletta, anche attraverso la realizzazione di nuove piste ciclabili e incentivando gli investimenti per lo sviluppo della mobilità elettrica.

- dell'Obiettivo 13: agire per il clima. Ridurre le emissioni, gli effetti e i danni dei cambiamenti climatici, perseguire la neutralità carbonica prima del 2050, in quanto l'utilizzo della bicicletta riduce le emissioni di gas climalteranti derivanti dall'impiego dei combustibili fossili.

- l'obiettivo di mandato regionale indirizzato a promuovere in chiave turistica la bellezza delle eccellenze architettoniche e ambientali, per consentire di godere della bellezza di Parchi ed Aree Protette fruendo di percorsi e itinerari naturalistici, culturali, enogastronomici.

4. La Strategia Nazionale di adattamento ai cambiamenti climatici

La progettualità ricade nelle proposte di azioni di tipo infrastrutturale e tecnologico o “grigie” da realizzare negli insediamenti urbani, tra le quali è previsto l’incremento delle dotazione infrastrutturali per la mobilità ciclabile e pedonale.

5. La Strategia di mitigazione e adattamento per i cambiamenti climatici della Regione Emilia Romagna che inserisce l’uso della bicicletta come elemento cruciale di un nuovo modello di pianificazione sostenibile del trasporto che si aggiunge a tutta una serie di misure per gestire la domanda di mobilità di persone e merci, quali l’utilizzo del TPL per la mobilità urbana e quella di medio raggio; il trasporto ferroviario e il trasporto marittimo per gli spostamenti di più lunga percorrenza; la disincentivazione dell’utilizzo delle auto private nei centri cittadini; la pianificazione dell’infrastrutturazione per la mobilità sostenibile; la promozione di una cultura del trasporto sostenibile tra i cittadini.

L’intervento è inoltre coerente con i seguenti orientamenti e disposizioni:

- del “Piano Generale della Mobilità Ciclistica urbana e extraurbana 2022-2024”, approvato con Decreto 23 agosto 2023 del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, tra le cui finalità c’è quella di rendere la mobilità ciclabile una componente fondamentale del sistema modale sostenibile e, più in generale, di realizzare sia sistemi di trasporto resilienti ai cambiamenti climatici che trasporti efficienti, puliti e sicuri;

- della LR 5 giugno 2017 n. 10 “Interventi per la promozione e lo sviluppo del sistema regionale della ciclabilità”, tra le cui finalità c’è quella di promuovere la ciclabilità urbana ed extraurbana, anche alimentata da energie rinnovabili e la realizzazione di una Rete delle ciclovie regionali, di seguito denominata RCR, integrata con le infrastrutture ed i servizi per la mobilità, in sicurezza ed in continuità sull’intero territorio regionale per l’attuazione del Sistema regionale della ciclabilità volto ad incrementare gli spostamenti a basso impatto ambientale e a ridurre nel contempo il tasso di motorizzazione della Regione con particolare riferimento ai veicoli a combustione;

- del PAIR 2020 che propone l’obiettivo di estendere la rete ciclabile nelle aree comunali, con realizzazione di una rete continuativa per gli spostamenti quotidiani, e la quota di mobilità ciclabile pari al 20% degli spostamenti urbani;

- del PER (Piano Energetico Regionale) che individua nello scenario di previsione al 2030, la promozione dello shift modale degli spostamenti ciclabili fino al 20% sul totale degli spostamenti;

- del PRIT 2025 che incentiva e valorizza la mobilità ciclopedonale quale modalità strategica in grado di offrire un importante contributo al sistema della mobilità, sia in termini di spostamenti complessivi sia in termini di sostenibilità del sistema. Il sistema di accessibilità ciclopedonale è considerato un elemento caratterizzante degli interventi di potenziamento e riqualificazione del complessivo sistema infrastrutturale della mobilità;

- del vigente Piano Urbano della Mobilità Ciclistica e del redigendo aggiornamento (Biciplan) che si sviluppa sulla base delle linee guida per il sistema regionale della ciclabilità, “Interventi per la promozione e lo sviluppo del sistema regionale della ciclabilità” (L.r. n. 10/2017 e s.m.i.) nonché sulla base delle linee guida nazionali “Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica” (L. n. 2/2018).

Gli strumenti di pianificazione della mobilità, in corso di aggiornamento, sul tema dei collegamenti ciclabili del territorio comunale individuano una rete ciclabile strategica la cui definizione è frutto della lettura integrata degli itinerari definiti nell’ambito degli strumenti di pianificazione sovraordinati (nazionali, regionali, provinciali) a cui si affianca un sistema di itinerari di valenza locale, interni al Comune di Ravenna. Nello specifico, la rete ciclabile di progetto di valenza comunale soddisfa le necessità di realizzare un’ossatura delle connessioni ciclistiche, non già identificate degli strumenti di natura sovralocale, per congiungere tra loro i centri abitati.

Lo schema della rete portante ha lo scopo di assicurare il collegamento con i principali attrattori di traffico diffusi sul territorio oltre che a garantire le connessioni tra i centri abitati minori, da quelli più prossimi al capoluogo a quelli del forese, fino ai lidi.

2.4 Descrizione del progetto

Secondo le direttrici tracciate dal PUMS si intende realizzare una città connessa, sulla base di soluzioni di mobilità intelligente, nonché infrastrutture e TPL sostenibili a servizio dello sviluppo e delle esigenze di vita dei cittadini. Il Piano d'azione ATUSS 2.2 comprende la realizzazione e/o manutenzione di percorsi ciclabili al fine di incentivare l'uso della bicicletta e la fruibilità dell'area urbana, della costa e dell'entroterra (forese), al servizio della città policentrica, dei servizi e dei suoi asset di interesse culturale e turistico; il rafforzamento e/o razionalizzazione del sistema di accessibilità; la realizzazione di sistemi per la mobilità intelligente e lo sviluppo della rete di infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici.

Ci si propone di sviluppare le tre macrodirezioni ciclabili con rilevanza anche turistica che connettono il Centro storico con le principali emergenze naturalistiche, culturali e turistiche:

- la Ciclovia Adriatica (a partire dalla connessione nord-sud mancante tra Porto Corsini e il Ravenna città) e ciclabili costiere di collegamento tra i lidi;
- la Direttrice est-ovest Bologna-Ravenna;
- Ciclovia di connessione Nord-sud di interesse culturale e naturalistico Ravenna-Classe-Polo Parco del Delta/Standiana/Milabilandia individuata come strategica dal PUMS e dal documento strategico del PUG.

Il percorso pedonale - ciclabile in argomento rappresenta un tratto di quest'ultima.

Il nuovo percorso pedonale - ciclabile ha la funzione di collegare la Via Romea sud (civ. 369) a Classe con l'abitato di Fosso Ghiaia (Chiesa di Santa Maria Goretti di Fosso Ghiaia) ove è presente un attraversamento semaforico a chiamata lungo la SS 16, che collega il nuovo percorso pedonale a quello esistente posto sul lato ovest. [Si sviluppa parallelamente alla statale SS16 Adriatica, in un tratto di campagna racchiuso tra la SS16 stessa e la linea ferroviaria Ravenna-Rimini.](#)

Il sedime del nuovo percorso si estende:

- per un primo tratto di circa 1000 m su aree in proprietà privata;
- per un secondo tratto di circa 500 m sul relitto stradale ex SS 16;
- per un terzo tratto di circa 600 m su aree in proprietà privata.

Il tracciato di progetto si sviluppa in sede separata riguardo a quello stradale dell'attuale SS 16 e ciò al fine di salvaguardare la percorribilità dell'utenza debole (garantendone le massime condizioni di sicurezza) rispetto a quella stradale. Lungo il percorso sono inoltre previste altre due intersezioni con strade private, il primo nei pressi dell'azienda Le Basse, il secondo nei pressi del ristorante La Campaza.

[Il percorso sarà strutturato con pavimentazione stradale drenante e nei punti di intersezione con la viabilità ordinaria saranno pavimentate con conglomerato bituminoso pigmentato affinché siano chiaramente individuate dagli utenti. Sarà confinato con cordolature per evitare degrado nel tempo e provvisto di accorgimenti che consentano l'utilizzo anche serale della pista ciclopedonale, da definire nelle fasi successive di progettazione.](#)

[Il percorso individuato per il tratto in oggetto non è sempre costituito da un'opera a raso strada, bensì si sviluppa anche in rilevato stradale. A questo si aggiungono manufatti di scavalco di scoli consorziali di lunghezza variabile tra i 25 e i 30 metri \(ponticelli\) che fungeranno da percorso ciclabile.](#)



La tempistica complessiva per la fruibilità dell’opera è di 37 mesi a far data dall’approvazione del progetto di fattibilità approvato con determinazione dirigenziale in data 31/03/2023. Entro sei mesi dalla stessa si prevede di finalizzare l’acquisizione delle aree tramite accordi bonari/espropri.

3. TEMPISTICA DI REALIZZAZIONE

3.1 Cronoprogramma procedurale dell’intervento

	Fase già realizzata (data)	Data inizio effettiva o prevista	Data fine prevista
LAVORI			
Progetto di fattibilità tecnica ed economica			31/08/2023
Progetto definitivo			31/10/2023
Progetto esecutivo			31/12/2023
Indizione gara		01/01/2024	31/05/2024
Stipula contratto		01/06/2024	30/06/2024
Esecuzione lavori		01/07/2024	30/09/2025
Collaudo		01/10/2025	30/03/2026
SERVIZI/FORNITURE			
Progettazione/atti propedeutici			
Stipula contratto fornitore			
Certificato regolare esecuzione			

4. DATI FINANZIARI

4.1 Modalità di finanziamento

Risorse	Valori assoluti (in euro)	%
Risorse a carico del PR FESR Emilia-Romagna 2021-2027	1.200.000,00	80
Risorse a carico del beneficiario	300.000,00	20
TOTALE	1.500.000,00	100

4.2 Quadro economico

Tipologia di spesa		Importi (in euro)**
A	Spese tecniche di progettazione, direzione lavori, coordinamento della sicurezza e collaudi, opere di ingegno, incentivi per funzioni tecniche (fino ad un massimo del 10% del valore del progetto da rendicontare sulla base di giustificativi di spesa)	76.000,00
B	Spese per l'esecuzione di lavori per infrastrutture ciclistiche	1.424.000,00 **
	Costi generali per la definizione e gestione del progetto (fino ad un massimo del 5% forfettario calcolato sul totale delle altre voci di spesa)	0,00
TOTALE		1.500.000,00

** di cui 71.000€ per acquisizione aree o immobili e pertinenti indennizzi

4.3 Cronoprogramma annuale di spesa

2023	2024	2025	2026
-----	570.000,00	855.000,00	75.000,00

4.4 Sostenibilità gestionale e finanziaria

Al termine dei lavori e dopo il collaudo dell'opera, il percorso va ad arricchire il patrimonio stradale del Comune che gestisce attraverso il Servizio Strade la programmazione e gestione degli interventi di manutenzione ordinaria e/o straordinaria delle strade e delle pertinenze stradali e della segnaletica stradale (quest'ultima sulla base di una programmazione definita di concerto con il Servizio Mobilità e Viabilità) in base a priorità e risorse economiche dedicate.

5.INDICATORI E CATEGORIE DI INTERVENTO

5.1 Indicatori*

Codice	Indicatori di realizzazione	Unità di misura	Valore previsto a conclusione del progetto
RCO58	Infrastrutture dedicate ai ciclisti, beneficiarie di un sostegno	Km	2,110
Codice	Indicatori di risultato	Unità di misura	Valore previsto a conclusione del progetto
RCR 64	Numero annuale di utenti delle infrastrutture dedicate ai ciclisti	Utilizzatori/anno	15.200 passaggi annui

*indicazioni per la corretta quantificazione degli indicatori sono fornite in allegato alla scheda

5.2 Categorie di intervento (individuare il/i settori di intervento attinenti al progetto e quantificarne le risorse allocate)

Codice	Settore di intervento	Risorse allocate
083	Infrastrutture ciclistiche	€1.500.000,00
077	Misure per la qualità dell'aria e del rumore	



Comune di Ravenna

AGENDA TRASFORMATIVA URBANA PER LO SVILUPPO
SOSTENIBILE DEL COMUNE DI RAVENNA

¶

RAVENNA 2030

CITTÀ DELLA SALUTE E DEL BENESSERE
DELLE CITTADINE E DEI CITTADINI

PR FESR EMILIA-ROMAGNA 2021-2027

Priorità 4 Attrattività, coesione e sviluppo territoriale

Obiettivo Specifico 5.1 Promuovere lo sviluppo sociale, economico e ambientale integrato e inclusivo a livello locale, la cultura, il patrimonio naturale, il turismo sostenibile e la sicurezza nelle aree urbane

Azione 5.1.1 Attuazione delle Agende Trasformative Urbane per lo Sviluppo Sostenibile (ATUSS)

SCHEDA PROGETTO DELLE OPERAZIONI INDIVIDUATE NELL'AMBITO DELL'ATUSS

1.DATI GENERALI DI PROGETTO

1.1 Denominazione del progetto

Realizzazione pista ciclabile lungo Via Maccalone fino a Centro Sportivo a Piangipane

1.2 Abstract del progetto UPE

L'intervento consiste nel collegamento ciclo-pedonale del centro abitato con la zona artigianale in cui è situato il campo sportivo della frazione. Il percorso comprende una porzione di centro abitato, l'attraversamento di un parco pubblico e un tratto più consistente lungo la via Maccalone.

1.3 Beneficiario

Denominazione	Comune di Ravenna
Partita IVA o CF	00354730392
Via/Piazza e n. civico	Piazza del Popolo 1
CAP	48121
Comune	Ravenna
Provincia	RA

1.4 Localizzazione del progetto

Il percorso ciclo pedonale ha inizio dall'incrocio con via Nello Agusani e si sviluppa sul lato sinistro. Dopo l'incrocio con via N. Buzzi la pista ciclo pedonale effettua un attraversamento della strada per costeggiare la via Maccalone fino alla zona artigianale ed il campo sportivo

1.5 Proprietà del bene oggetto di intervento

L'area risulta di proprietà del Comune di Ravenna e di privati. Ad oggi sono stati sottoscritti da parte dei proprietari confinanti interessati dallo sviluppo del percorso ciclopedonale gli accordi bonari di impegno alla cessione volontaria delle aree e consegnati all'ufficio comunale competente per la formalizzazione degli atti di vendita attraverso atto notarile.

2.DESCRIZIONE DEL PROGETTO

2.1 Inquadramento del progetto nell'ambito del PR FESR 2021-2027

Priorità PR FESR 2021-2027	<i>Priorità 4 Attrattività, coesione e sviluppo territoriale</i>
Obiettivo specifico	<i>Obiettivo Specifico 5.1 Promuovere lo sviluppo sociale, economico e ambientale integrato e inclusivo a livello locale, la cultura, il patrimonio naturale, il turismo sostenibile e la sicurezza nelle aree urbane</i>
Azione PR FESR 2021-2027	<i>Azione 5.1.1 Attuazione delle Agende Trasformative Urbane per lo Sviluppo Sostenibile (ATUSS)</i>

2.2 Inquadramento del progetto nell'ambito dell'ATUSS UPE

Indirizzo strategico trasversale – Città policentrica

Indirizzo strategico 2 - Città verde, salubre, sicura e connessa

Obiettivo specifico/Piano d'Azione 2.2 Sviluppare un ecosistema urbano connesso attraverso soluzioni di mobilità intelligente, sostenibile e sicura

Declinazione territoriale >> LE FRAZIONI NORD

L'intervento è in linea con l'obiettivo 2.2 della nostra ATUSS "Sviluppare un ecosistema urbano connesso attraverso soluzioni di mobilità intelligente, sostenibile e sicura". L'infrastrutturazione verde indirettamente contribuisce al perseguimento dell'obiettivo 1.3 in quanto presupposto per favorire stili di vita sani attraverso la pratica sportiva: incrementare e rivisitare gli spazi e gli impianti per lo sport e favorire l'accesso di tutti alla pratica sportiva.

L'intervento in oggetto rientra nell'elenco delle priorità segnalate all'Amministrazione dal Consiglio territoriale di zona nel 2022.

2.3 Coerenza del progetto con le strategie regionali di riferimento UPE +STR+MOB

Il progetto è coerente con:

1. la strategia, i contenuti e gli obiettivi di riferimento del PR FESR 21-27;

In linea con l'obiettivo specifico RSO5.1. l'intervento contribuisce a promuovere l'attrattività e la sostenibilità del territorio, nello specifico integrando le frazioni periferiche al centro città e valorizzando l'identità e potenzialità delle frazioni stesse.

In linea con l'obiettivo specifico 2.8.1 promuove un intervento volto a creare una rete ciclabile finalizzata a consentire la mobilità pedonale e ciclabile in ambito urbano e periurbano e a migliorare collegamenti ed utilizzo di veicoli a basso impatto ambientale. L'infrastruttura risponde all'esigenza comune di ridurre il numero di veicoli utilizzati e favorire l'integrazione dei diversi mezzi per la mobilità sostenibile, in linea con gli strumenti di pianificazione della mobilità vigenti.

2. il Documento Strategico Regionale;

La progettualità interviene sul potenziamento della mobilità sostenibile e leggera che costituisce uno degli elementi della strategia integrata concepita per promozione dello sviluppo dell'ambito territoriale della costa. La progettualità interviene sul potenziamento della mobilità sostenibile e leggera che costituisce uno degli elementi della strategia integrata concepita per promozione dello sviluppo dell'ambito territoriale della costa

3. la Strategia Regionale Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile

La progettualità contribuisce al raggiungimento

- dell'Obiettivo 11: città e comunità sostenibili. Percorsi di sostenibilità a 360° per le città, i borghi e le comunità presenti sul territorio regionale, che promuove l'uso della bicicletta, anche attraverso la realizzazione di nuove piste ciclabili e incentivando gli investimenti per lo sviluppo della mobilità elettrica.

- dell'Obiettivo 13: agire per il clima. Ridurre le emissioni, gli effetti e i danni dei cambiamenti climatici, perseguire la neutralità carbonica prima del 2050, in quanto l'utilizzo della bicicletta riduce le emissioni di gas climalteranti derivanti dall'impiego dei combustibili fossili.

4. la Strategia Nazionale di adattamento ai cambiamenti climatici

La progettualità ricade nelle proposte di azioni di tipo infrastrutturale e tecnologico o "grigie" da realizzare negli insediamenti urbani, tra le quali è previsto l'incremento delle dotazione infrastrutturali per la mobilità ciclabile e pedonale.

5. La Strategia di mitigazione e adattamento per i cambiamenti climatici della Regione Emilia Romagna che inserisce l'uso della bicicletta come elemento cruciale di un nuovo modello di pianificazione sostenibile del trasporto che si aggiunge a tutta una serie di misure per gestire la domanda di mobilità di persone e merci, quali l'utilizzo del TPL per la mobilità urbana e quella di medio raggio; il trasporto ferroviario

e il trasporto marittimo per gli spostamenti di più lunga percorrenza; la disincentivazione dell'utilizzo delle auto private nei centri cittadini; la pianificazione dell'infrastrutturazione per la mobilità sostenibile; la promozione di una cultura del trasporto sostenibile tra i cittadini.

L'intervento è inoltre coerente con i seguenti orientamenti e disposizioni:

- del "Piano Generale della Mobilità Ciclistica urbana e extraurbana 2022-2024", approvato con Decreto 23 agosto 2023 del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, tra le cui finalità c'è quella di rendere la mobilità ciclabile una componente fondamentale del sistema modale sostenibile e, più in generale, di realizzare sia sistemi di trasporto resilienti ai cambiamenti climatici che trasporti efficienti, puliti e sicuri;
- della LR 5 giugno 2017 n. 10 "Interventi per la promozione e lo sviluppo del sistema regionale della ciclabilità", tra le cui finalità c'è quella di promuovere la ciclabilità urbana ed extraurbana, anche alimentata da energie rinnovabili e la realizzazione di una Rete delle ciclovie regionali, di seguito denominata RCR, integrata con le infrastrutture ed i servizi per la mobilità, in sicurezza ed in continuità sull'intero territorio regionale per l'attuazione del Sistema regionale della ciclabilità volto ad incrementare gli spostamenti a basso impatto ambientale e a ridurre nel contempo il tasso di motorizzazione della Regione con particolare riferimento ai veicoli a combustione;
- del PAIR 2020 che propone l'obiettivo di estendere la rete ciclabile nelle aree comunali, con realizzazione di una rete continuativa per gli spostamenti quotidiani, e la quota di mobilità ciclabile pari al 20% degli spostamenti urbani;
- del PER (Piano Energetico Regionale) che individua nello scenario di previsione al 2030, la promozione dello shift modale degli spostamenti ciclabili fino al 20% sul totale degli spostamenti;
- del PRIT 2025 che incentiva e valorizza la mobilità ciclopedonale quale modalità strategica in grado di offrire un importante contributo al sistema della mobilità, sia in termini di spostamenti complessivi sia in termini di sostenibilità del sistema. Il sistema di accessibilità ciclopedonale è considerato un elemento caratterizzante degli interventi di potenziamento e riqualificazione del complessivo sistema infrastrutturale della mobilità;
- del vigente Piano Urbano della Mobilità Ciclistica e del redigendo aggiornamento (Biciplan) che si sviluppa sulla base delle linee guida per il sistema regionale della ciclabilità, "Interventi per la promozione e lo sviluppo del sistema regionale della ciclabilità" (L.r. n. 10/2017 e s.m.i.) nonché sulla base delle linee guida nazionali "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica" (L. n. 2/2018).

Gli strumenti di pianificazione della mobilità, in corso di aggiornamento, sul tema dei collegamenti ciclabili del territorio comunale individuano una rete ciclabile strategica la cui definizione è frutto della lettura integrata degli itinerari definiti nell'ambito degli strumenti di pianificazione sovraordinati (nazionali, regionali, provinciali) a cui si affianca un sistema di itinerari di valenza locale, interni al Comune di Ravenna. Nello specifico, la rete ciclabile di progetto di valenza comunale soddisfa le necessità di realizzare un'ossatura delle connessioni ciclistiche, non già identificate degli strumenti di natura sovralocale, per congiungere tra loro i centri abitati.

Lo schema della rete portante ha lo scopo di assicurare il collegamento con i principali attrattori di traffico diffusi sul territorio oltre che a garantire le connessioni tra i centri abitati minori, da quelli più prossimi al capoluogo a quelli del forese, fino ai lidi.

2.4 Descrizione del progetto

L'amministrazione è impegnata su più fronti nell'infrastrutturazione verde grazie anche ai finanziamenti ottenuti dal PNRR e dal PNC. Se questi ultimi sono più specificatamente destinati a ciclo-itinerari turistici e naturalistici, con l'ATUSS si intende realizzare in primo luogo ciclabili CASA-SCUOLA-LAVORO che connettono centri abitati con poli dei servizi, scuole, centri di aggregazione, con priorità individuate anche grazie al sistema di ascolto dei territori realizzato tramite i Consigli territoriali e in linea con il PUMS.

Da un'analisi propedeutica all'elaborazione del Piano Urbano di Mobilità sostenibile si evidenzia che la località di Piangipane è attualmente priva di piste ciclabili e la marcia dei ciclisti avviene perlopiù in sede promiscua con il traffico motorizzato, in condizioni di sicurezza non ideali. Si ritiene pertanto di incentivare

la mobilità in bicicletta, che generalmente è un mezzo accessibile anche ad alcune fasce della popolazione svantaggiata. Si provvede pertanto a realizzare la pista ciclabile in oggetto, come da richiesta dei consigli territoriali.

Gli strumenti urbanistici sono in fase di modifica.

Il presente progetto riguarda la realizzazione di un collegamento ciclo-pedonale tra l'abitato di Piangipane ed il Centro Sportivo nella zona artigianale del paese. Attualmente le due zone sono collegate dalla via Maccalone che non è adeguata funzionalmente per le utenze deboli e presenta diverse criticità. Si tratta infatti di una strada di larghezza di circa 4,70m con fasce laterali inerbite e priva di marciapiedi. L'intervento pertanto consentirà un notevole miglioramento della sicurezza della circolazione delle utenze deboli quindi pedoni e ciclisti.

Il tratto di pista ciclo pedonale interno al paese ha una lunghezza di circa 180 m, la via Maccalone ha una larghezza di circa 4,70 m, sulla sinistra c'è una banchina inerbita di larghezza variabile da 1,70 a 2,70 m dove verrà realizzato il percorso ciclo pedonale. La larghezza della pista ciclabile sarà superiore a 2,50 m ad eccezione di elementi puntuali per la presenza di segnaletica stradale.

Sul lato destro c'è una banchina inerbita di larghezza variabile con la presenza di numerose alberature che andrebbero abbattute nel caso in cui la pista ciclabile fosse posizionata in quel lato. Il progetto prevede quindi la realizzazione di una doppia cordonata a separazione del percorso ciclo pedonale di larghezza variabile da 1,70 a 2,7 m.

Il tratto esterno al paese ha una lunghezza di circa 580 m, costeggia la via Maccalone sul lato destro per evitare l'attraversamento della strada in prossimità dell'incrocio con via dell'Abbondanza. La via presenta una larghezza di circa 5,00 m. Su entrambi i lati della strada è presente una banchina inerbita, quella del lato destro sarà ampliata e sagomata in modo da poter posare la doppia cordonata di separazione e la pista ciclo pedonale di 2,50 m, una banchina esterna di 1 m, la sponda ed il relativo fosso di guardia.

Verrà realizzato un percorso pedonale all'interno del parco pubblico all'incrocio con via Nello Agusani al fine di permettere un rapido e comodo collegamento ciclo-pedonale tra via Maccalone ed il parcheggio in via del Teatro Sociale.

Il progetto prevede la realizzazione dell'impianto di illuminazione pubblica dove non è presente e l'adeguamento dei tratti dove non è sufficiente. In corrispondenza degli attraversamenti più importanti sarà installata la segnaletica luminosa specifica. Sarà integrata l'illuminazione pubblica del parco pubblico all'incrocio di via Nello Buzzi. L'illuminazione pubblica del parco pubblico all'incrocio con Via Buozi sarà realizzata esclusivamente nel tratto dove è prevista la realizzazione del collegamento ciclo-pedonale tra Via Maccalone ed il parcheggio di Via del Teatro Sociale.

Dal punto di vista funzionale la strada è classificata dal vigente PGTU, all'interno del centro abitato, come "E-F – urbana locale interzonale", mentre nella parte esterna al paese come "F – extraurbana locale".

L'area non ricade all'interno delle aree soggette a vincolo paesaggistico

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.

L'obiettivo primario di questo progetto è anche quello di prevedere il più possibile il rispetto della sostenibilità ambientale. Questo sia nell'ottica del rispetto della Guida per la Qualità Urbana ed Ecologico-ambientale ma anche nel rispetto dei CAM Criteri minimi ambientali che per le opere stradali sono in corso di redazione e che definiscono tra gli altri, requisiti relativi alla drenabilità dell'opera indirizzando il progettista all'utilizzo di materiali più sostenibili.

Nell'intervento in oggetto si prevederà quindi per il tratto di pista in sede propria l'utilizzo di calcestruzzo in luogo delle classiche pavimentazioni in asfalto

Le caratteristiche tecniche del calcestruzzo permettono non solo all'acqua di ritornare in falda in modo naturale, ma aumenta sensibilmente l'effetto "Albedo" riducendo la temperatura del suolo anche di 30 °C in stagione estiva. Inoltre si tratta di un materiale che mantiene le proprie caratteristiche fisico-meccaniche nel tempo necessitando solo di una semplice manutenzione ordinaria.

3. TEMPISTICA DI REALIZZAZIONE

3.1 Cronoprogramma procedurale dell'intervento

	Fase già realizzata (data)	Data inizio effettiva o prevista	Data fine prevista
LAVORI			
Progetto di fattibilità tecnica ed economica		01/08/2023	31/12/2023
Progetto definitivo		01/08/2023	31/12/2023
Progetto esecutivo		01/08/2023	31/12/2023
Indizione gara		01/02/2024	30/06/2024
Stipula contratto		01/07/2024	30/09/2024
Esecuzione lavori		01/10/2024	30/04/2025
Collaudo		01/05/2025	31/07/2025
SERVIZI/FORNITURE			
Progettazione/atti propedeutici			
Stipula contratto fornitore			
Certificato regolare esecuzione			

4. DATI FINANZIARI

4.1 Modalità di finanziamento

Risorse	Valori assoluti (in euro)	%
Risorse a carico del PR FESR Emilia-Romagna 2021-2027	440.000,00	80
Risorse a carico del beneficiario	110.000,00	20
TOTALE	550.000,00	100

4.2 Quadro economico

Tipologia di spesa*		Importi (in euro)
A	Spese tecniche di progettazione, direzione lavori, coordinamento della sicurezza e collaudi, opere di ingegno, incentivi per funzioni tecniche (fino ad un massimo del 10% del valore del progetto da rendicontare sulla base di giustificativi di spesa)	10.000,00
B	Spese per l'esecuzione di lavori per riqualificazione, valorizzazione, rigenerazione e fruizione dei luoghi e degli spazi pubblici e del patrimonio storico, artistico, culturale, realizzazione di infrastrutture finalizzate al ripristino dell'ecosistema e all'adattamento climatico, infrastrutture ciclistiche, riqualificazione e accessibilità delle infrastrutture per la formazione	540.000,00**
C	Spese per l'acquisizione di beni e servizi per politiche di marketing territoriale e l'attrattività dei territori	
D	Spese per attrezzature, impianti e beni strumentali finalizzati anche all'adeguamento degli standard di sicurezza, di fruibilità da parte dei soggetti disabili	
E	Spese per arredi funzionali al progetto	
F	Costi per l'avvio della gestione di attività e servizi	
G	Costi di promozione e comunicazione	
H	Costi generali per la definizione e gestione del progetto (fino ad un massimo del 5% forfettario calcolato sul totale delle altre voci di spesa)	
TOTALE		550.000,00

**** la quota comprende anche una parte di acquisizione di aree private entro l'aliquota massima consentita dall'articolo 64 comma 6 del Regolamento CE 2021/1060.

4.3 Cronoprogramma annuale di spesa

2023	2024	2025	2026
15.000,00	10.000,00	500.000,00	25.000,00

4.4 Sostenibilità gestionale e finanziaria

Al termine dei lavori e dopo il collaudo dell'opera, il percorso va ad arricchire il patrimonio stradale del Comune che gestisce attraverso il Servizio Strade la programmazione e gestione degli interventi di manutenzione ordinaria e/o straordinaria delle strade e delle pertinenze stradali e della segnaletica stradale (quest'ultima sulla base di una programmazione definita di concerto con il Servizio Mobilità e Viabilità) in base a priorità e risorse economiche dedicate.

5.INDICATORI E CATEGORIE DI INTERVENTO

5.1 Indicatori

Codice	Indicatori di realizzazione	Unità di misura	Valore previsto a conclusione del progetto
RCO26	Infrastrutture verdi costruite o ristrutturate per l'adattamento ai cambiamenti climatici	mq	
RCO58	Infrastrutture dedicate ai ciclisti, beneficiarie di un sostegno	Km	0,76
RCO74	Popolazione interessata dai progetti che rientrano nelle strategie di sviluppo territoriale integrato	Persone	3264 abitanti
Codice	Indicatori di risultato	Unità di misura	Valore previsto a conclusione del progetto
RCR95	Popolazione che ha accesso a infrastrutture verdi nuove o migliorate	Persone	

5.2 Categorie di intervento

Codice	Settore di intervento	Risorse allocate
079	Tutela della natura e della biodiversità	
083	Infrastrutture ciclistiche	€ 550.000,00
165	Protezione, sviluppo e promozione dei beni turistici pubblici e dei servizi turistici	
166	Protezione, sviluppo e promozione del patrimonio culturale e dei servizi culturali	
167	Protezione, sviluppo e promozione del patrimonio naturale e dell'ecoturismo diversi dai siti Natura 2000	
168	Riqualficazione materiale e sicurezza degli spazi pubblici	



Comune di Ravenna

AGENDA TRASFORMATIVA URBANA PER LO SVILUPPO
SOSTENIBILE DEL COMUNE DI RAVENNA

1

RAVENNA 2030

CITTÀ DELLA SALUTE E DEL BENESSERE
DELLE CITTADINE E DEI CITTADINI

PR FESR EMILIA-ROMAGNA 2021-2027

Priorità 4 Attrattività, coesione e sviluppo territoriale

Obiettivo Specifico 5.1 Promuovere lo sviluppo sociale, economico e ambientale integrato e inclusivo a livello locale, la cultura, il patrimonio naturale, il turismo sostenibile e la sicurezza nelle aree urbane

Azione 5.1.1 Attuazione delle Agende Trasformative Urbane per lo Sviluppo Sostenibile (ATUSS)

SCHEDA PROGETTO DELLE OPERAZIONI INDIVIDUATE NELL'AMBITO DELL'ATUSS

1. DATI GENERALI DI PROGETTO

1.1 Denominazione del progetto

Ecoquartiere Ravenna sud

1.2 Abstract del progetto

Minimizzazione del foot-print energetico e dell'impatto ambientale mediante l'utilizzo sinergico di fonti rinnovabili e l'utilizzo di tecnologie innovative ad alto rendimento a servizio della centrale di teleriscaldamento e teleraffrescamento di Via Fontana che alimenta diversi edifici comunali (scuole, uffici).

1.3 Beneficiario

Denominazione	Comune di Ravenna
Partita IVA o CF	00354730392
Via/Piazza e n. civico	Piazza del Popolo 1
CAP	48121
Comune	Ravenna
Provincia	RA

**Il beneficiario è inteso come un soggetto pubblico responsabile dell'avvio e dell'attuazione e della spesa del progetto*

1.4 Localizzazione del progetto (da compilare obbligatoriamente per i progetti di investimento)

Via/Piazza e n. civico	Luigi Fontana
CAP	48121
Comune	Ravenna
Provincia	RA

1.5 Proprietà del bene oggetto di intervento (da compilare obbligatoriamente per i progetti di investimento)

Indicare la proprietà pubblica del bene oggetto di intervento.

Nel caso in cui il bene sia dato in concessione al beneficiario, indicare la denominazione del concedente e la durata della concessione.

Comune di Ravenna

2. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

2.1 Inquadramento del progetto nell'ambito del PR FESR 2021-2027

Priorità PR FESR 2021-2027	4 Attrattività, coesione e sviluppo territoriale
Obiettivo specifico	5.1 Promuovere lo sviluppo sociale, economico e ambientale integrato e inclusivo a livello locale, la cultura, il patrimonio naturale, il turismo sostenibile e la sicurezza nelle aree urbane
Azione PR FESR 2021-2027	Azione 5.1.1 Attuazione delle Agende Trasformative Urbane per lo Sviluppo Sostenibile (ATUSS)

2.2 Inquadramento del progetto nell'ambito dell'ATUSS

LINEA STRATEGICA TRASVERSALE CITTA' POLICENTRICA
LINEA STRATEGICA 5 Città bella ed effervescente per nutrire lo spirito di tutte e tutti
OBIETTIVO E PIANO D'AZIONE 5.2 INNOVAZIONE E CREATIVITA' CONTEMPORANEA (PdA 5.2)
LINEA STRATEGICA 2 Città verde, salubre, sicura e connessa
OBIETTIVO e piano d'azione 2.1 SVILUPPARE UN ECOSISTEMA URBANO SOSTENIBILE, VERDE, RIGENERATO E VOCATO AL BENESSERE DELLE COMUNITA' ATTRAVERSO UNA RIVISITAZIONE DEL COSTRUITO
Declinazione territoriale Ravenna Sud – Eco-quartiere Sud
Il progetto persegue la logica ATUSS della città policentrica oggetto di una rigenerazione che intensifica il verde urbano e restituisce a funzioni pubbliche e comunitarie sia spazi aperti, sia il costruito, lavorando sempre più alla sostenibilità energetica dei singoli edifici e delle polarità urbane.
L'intervento si pone come progetto pilota per la realizzazione dell'eco-quartiere Ravenna sud.
Nella logica ATUSS per assicurare lo sviluppo urbano resiliente e in grado di garantire qualità della vita occorre intervenire sia sul centro storico, sia sui quartieri e sulle frazioni intese come luoghi dell'abitare e micro-comunità attraverso interventi di rigenerazione urbana e sociale. Ciò che la cittadinanza chiede sono quartieri (e frazioni) verdi, ovvero dotati di spazi verdi e aperti vivibili e animati, ma anche di edifici pubblici accessibili ed efficienti.
La prospettiva è quindi quella di realizzare progressivamente eco-quartieri ed eco-frazioni dotati di poli di aggregazione e di comunità (parchi, piazze, aree verdi e parchi gioco, piastre polivalenti, aree sportive attrezzate di varia natura nonché sale civiche e spazi ricreativi e d'incontro nell'ambito di edifici pubblici), reticolo ciclabile minuto e diffuso, offerta aggregativa socio-educativa e di animazione costante, servizi socio-sanitari di prossimità, soluzioni innovative per la sostenibilità energetica degli edifici pubblici. Si intende intervenire diffusamente per un rinnovamento del patrimonio pubblico con particolare riferimento alle performance energetiche e agli standard antisismici degli edifici e sugli spazi pubblici secondo i principi di eco-sostenibilità e di integrazione tra le infrastrutture verdi e blu.

2.3 Coerenza del progetto con le strategie regionali, nazionali e comunitarie di riferimento

Illustrare la coerenza dell'intervento con:

1. *la strategia, i contenuti e gli obiettivi di riferimento del PR FESR 21-27*

L'intervento contribuisce a promuovere l'utilizzo di energia pulita e contestualmente a contrastare il cambiamento climatico.

2. *il Documento Strategico Regionale*

Il progetto contribuisce all'obiettivo di incrementare la produzione e l'utilizzo delle energie rinnovabili e l'accumulo, accelerando la transizione energetica del comparto pubblico e rientra nell'ampia gamma di interventi di adeguamento e efficientamento energetico del patrimonio pubblico del Comune.

3. *la Strategia Regionale Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile*

Oltre all'obiettivo n. 11, l'intervento persegue l'obiettivo n. 7 che promuove energia pulita e accessibile, mirando all'obiettivo del 100% di rinnovabile entro il 2035. L'intervento ha altresì una ricaduta sull'obiettivo n. 13 di ridurre le emissioni, gli effetti e i danni dei cambiamenti climatici, perseguire la neutralità carbonica prima del 2050.

2.4 Descrizione del progetto

La periferia di Ravenna sud è stata individuata come area abitata a scala di quartiere in cui sperimentare un set di azioni integrate comprendenti sia interventi pubblici, sia pubblico-privati, sia di creazione di comunità per la sperimentazione di sistemi avanzati di raccolta differenziata e di comunità energetiche. Gli eco-quartieri potranno dotarsi di centri del riuso, biblioteche degli oggetti, orti urbani da gestire attraverso progetti di comunità e patti di collaborazione e si svilupperanno con il coinvolgimento attivo della comunità dei cittadini, facilitato attraverso momenti di sensibilizzazione verso i temi dell'abitare sostenibile, del contrasto allo spreco e della cultura del riuso, della raccolta differenziata e dell'organizzazione di comunità energetiche.

Questa area popolosa e dotata di servizi, sarà caratterizzata come progetto pilota di eco-quartiere, emblematico dal punto di vista della sostenibilità ambientale, dello sport e del buon vivere proseguendo nel solco tracciato con il quartiere Darsena a ridisegnare le periferie del centro urbano di Ravenna.

Il quartiere è sede degli uffici della Circoscrizione Ravenna Sud e di un importante polo dei servizi comprendente Uffici tecnici Comunali, Anagrafe, SUAP, sedi della polizia locale e prefettura, uffici ARPAE. Grazie a fondi PNRR il Polo scolastico Lama Sud verrà ampliato con un nuovo asilo.

In relazione al polo uffici di Viale Berlinguer si intende realizzare un innovativo progetto per la minimizzazione del foot-print energetico e dell'impatto ambientale degli edifici comunali e del polo scolastico Lama Sud mediante l'utilizzo sinergico di fonti rinnovabili e l'utilizzo di tecnologie innovative ad alto rendimento, realizzando una centrale di teleriscaldamento e teleraffrescamento in via Fontana connessa a pannelli fotovoltaici da collocare nell'adiacente parcheggio. Con questo intervento pilota si intende contribuire significativamente a un percorso verso un eco-quartiere a basse emissioni.

Gli impianti di climatizzazione estiva ed invernale del polo uffici di viale Berlinguer sono collegati ad una centrale di teleriscaldamento e teleraffrescamento con accesso da via Fontana. Il fluido vettore è l'acqua che è distribuita agli edifici attraverso una rete di condotte sotterranee.

La centrale fornisce acqua calda e fredda per climatizzazione invernale ed estiva ai seguenti edifici:

- Viale Berlinguer 58, sede uffici comunali inaugurato nel 2007
- Viale Berlinguer 68, sede uffici comunali inaugurato nel 2007
- Viale Berlinguer 30, sede uffici comunali inaugurato nel 2022

La centrale fornisce inoltre acqua calda per climatizzazione invernale al Polo per l'infanzia Lama sud, asilo nido e scuola dell'infanzia di proprietà comunale inaugurato nel 2008, privo di climatizzazione estiva;

La centrale ospita i seguenti dispositivi per erogare acqua calda e fredda in misura variabile durante il corso dell'anno:

- N. 3 gruppi termici tradizionali a metano della potenza complessiva di 2.818 kW;
- N.2 gruppi frigoriferi ad adsorbimento al bromuro di litio della potenza frigorifera complessiva di 2.040 kW;
- N.4 torri evaporative per il raffreddamento dell'acqua di processo;
- N.1 gruppo di cogenerazione della potenza di 100 kVA.

La presenza del gruppo di cogenerazione, attualmente in avaria, era stata pensata per consentire la contestuale produzione di energia elettrica e calore utilizzando pienamente il combustibile, pratica tuttora utilizzata nell'industria e recuperabile nell'ambito del progetto.

Dal punto di vista elettrico gli edifici di viale Berlinguer 30, 58 e 68 dipendono da un unico punto di consegna in media tensione intestato al comune di Ravenna, la centrale termica di via Fontana da un punto di consegna in MT intestato al comune di Ravenna sito nel lotto della centrale.

La proposta progettuale consiste nell'installazione di pensiline fotovoltaiche sul parcheggio confinante con il lotto dove sorge la centrale, azzerando i consumi elettrici nelle ore di maggiore produzione. In rete sarebbero immesse solo le eventuali sovrapproduzioni, limitate alle ore o alle giornate di chiusura degli uffici. Il funzionamento diurno delle strutture e la centralizzazione della gestione, rendono particolarmente adatto questo impianto ad un'alimentazione proveniente da un impianto fotovoltaico in quanto produzione e consumo sono in larga parte contemporanee.

La potenza dell'impianto fotovoltaico sarà determinata per la copertura dei fabbisogni energetici necessari all'indipendenza dalle fonti fossili nel periodo estivo, valutando al contempo la possibilità di produrre ulteriore energia da condividere con altri utenti. Nel periodo invernale, nei periodi di temperature esterne particolarmente rigide, le attuali caldaie saranno utilizzate come back-up in aiuto alle pompe di calore.

Il parcheggio coperto darebbe inoltre la possibilità alla sosta in aree ombreggiate, ed alla ricarica di autoveicoli elettrici da colonnine alimentate da energia prodotta sul posto.

Le apparecchiature attualmente presenti saranno sostituite con:

- Macchine termofrigorifere a pompa di calore ad elevato rendimento di ultima generazione;
- Circolatori elettronici ad inverter a basso consumo energetico, modulanti, in funzione della richiesta termica dell'impianto;
- Installazione di sistemi BACS (Building Automation Control Sistem) per la gestione, il controllo e l'ottimizzazione dell'impianto ed il monitoraggio dei consumi;
- Adeguamento della cabina elettrica di MT.

L'intervento è dunque finalizzato, in estrema sintesi, al miglioramento dei seguenti aspetti:

- riduzione dei costi di esercizio e dei costi di gestione della centrale
- riduzione del consumo di energia elettrica e termica non rinnovabile da combustibili fossili
- riduzione dell'impatto ambientale e dell'emissione in atmosfera di gas CO₂

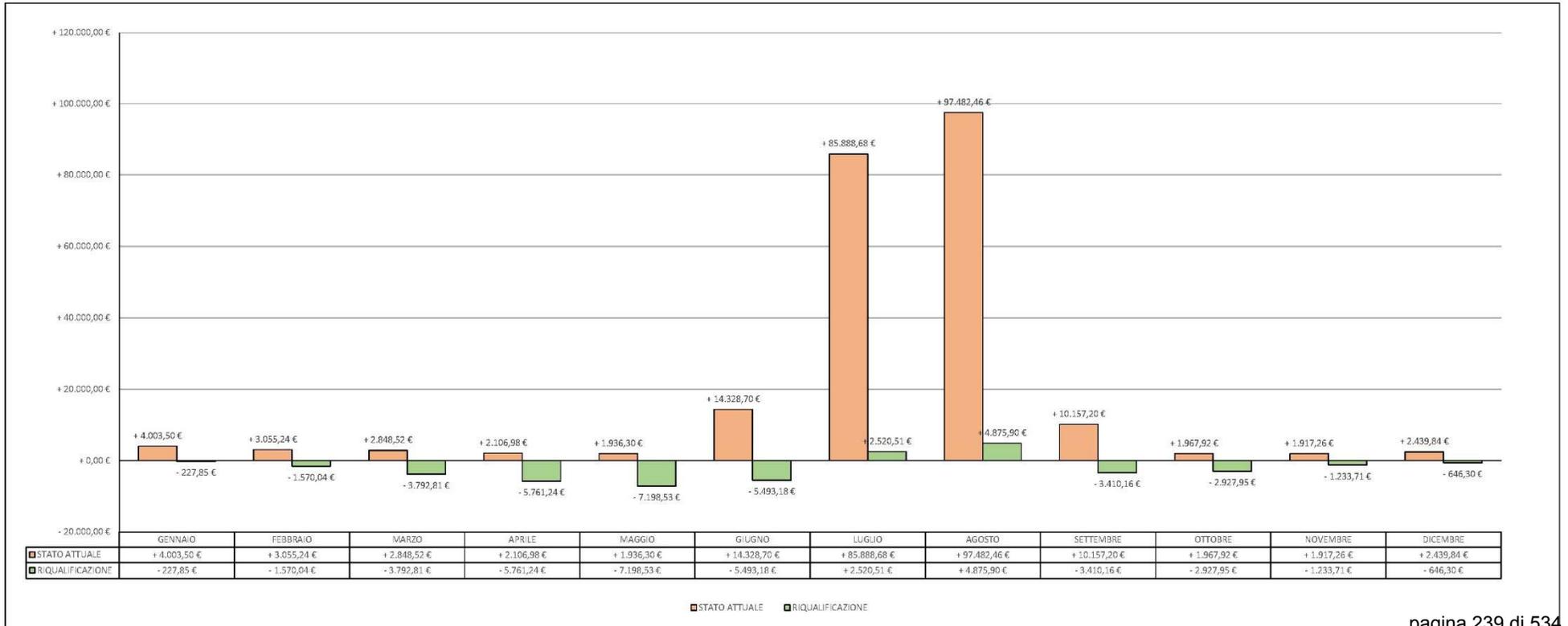
L'intervento descritto è sinergico alle progettualità relative all'accessibilità delle aree di parco baronio, da realizzare con risorse PNRR, all'intervento di connessione ciclabile con delle frazioni Sud (Madonna dell'Albero-Ponte nuovo) candidato nell'ambito della presente ATUSS.

Inoltre il quartiere sarà interessato da uno degli hub della comunità digitale che troverà spazio presso la sede della circoscrizione comunale in via Berlinguer, tale hub avrà vocazione ad agevolare l'accesso ai servizi digitali e al coinvolgimento dei cittadini e delle scuole in attività di citizens' science riguardo alla raccolta di dati sulla qualità della vita.

Si riporta di seguito la tabella delle stime di risparmio energetico ed economico connesse. Dalla tabella si evidenzia come il consumo di gas per il teleraffrescamento viene azzerato mentre il consumo di energia elettrica è autoprodotta con impianto fotovoltaico.

RIQUALIFICAZIONE CENTRALE TELE RAFFRESCAMENTO VIA BERLINGUER

	STATO ATTUALE							RIQUALIFICAZIONE TELE RAFFRESCAMENTO									
	CONSUMI ELETTRICI	COSTO UNITARIO	COSTO ELETTRICO	CONSUMO GAS	COSTO UNITARIO	COSTO GAS	TOTALE	CONSUMI ELETTRICI	CONSUMI CHILLER	CONSUMI TOTALI	PRODUZIONE FOTOVOLTAICO	ENERGIA AUTOCONSUMATA	ENERGIA PRELEVATA	COSTO ELETTRICO	SCAMBIO SUL POSTO	ECCEDEXZA	TOTALE
	<i>Consumi elettrici componenti di centrale anno 2022</i> kWh	<i>Costo unitario stimato a Novembre 2022 (IVA compresa)</i> €/kWh	<i>Costo totale consumi componenti elettrici di centrale anno 2022</i> €	<i>Consumi gas metano per produzione freddo anno 2022</i> kWt	<i>Costo unitario stimato anno 2022 (IVA compresa)</i> €/kWt	<i>Costo totale gas metano per produzione freddo anno 2022</i> €	<i>Totale costi stato attuale (+) costi (-) ricavi</i> €	<i>Consumi elettrici componenti di centrale anno 2022</i> kWh	<i>Consumi chiller Assorbitori CDP = 0,6 Chiller SEER = 4,91</i> kWh	<i>Consumi elettrici componenti di centrale e chiller</i> kWh	<i>Produzione FV 500 kWp Tilt = 0°</i> kWh	<i>Energia autoconsumata stimata nel 80% dei consumi elettrici</i> kWh	<i>Energia prelevata dalla rete</i> kWh	<i>Costo totale consumi elettrici componenti di centrale e chiller</i> €	<i>Remunerazione da scambio sul posto 0,16 €/kWh</i> €	<i>Remunerazione in eccedenza immessa in rete 0,11 €/kWh</i> €	<i>Totale costi progetto (+) costi (-) ricavi</i> €
GENNAIO	11.775	0,34	4.003,50 €	-	-	-	+ 4.003,50 €	11.775	-	11.775	17.700	9.420	2.355	800,70 €	376,80 €	651,75 €	- 227,85 €
FEBBRAIO	8.986	0,34	3.055,24 €	-	-	-	+ 3.055,24 €	8.986	-	8.986	26.200	7.189	1.797	611,05 €	287,55 €	1.893,54 €	- 1.570,04 €
MARZO	8.378	0,34	2.848,52 €	-	-	-	+ 2.848,52 €	8.378	-	8.378	45.600	6.702	1.676	569,70 €	268,10 €	4.094,42 €	- 3.792,81 €
APRILE	6.197	0,34	2.106,98 €	-	-	-	+ 2.106,98 €	6.197	-	6.197	60.600	4.958	1.239	421,40 €	198,30 €	5.984,33 €	- 5.761,24 €
MAGGIO	5.695	0,34	1.936,30 €	-	-	-	+ 1.936,30 €	5.695	-	5.695	73.000	4.556	1.139	387,26 €	182,24 €	7.403,55 €	- 7.198,53 €
GIUGNO	15.464	0,34	5.257,76 €	46.470	0,19520	9.070,94 €	+ 14.328,70 €	15.464	5.679	21.143	78.000	16.914	4.229	1.437,70 €	676,56 €	6.254,31 €	- 5.493,18 €
LUGLIO	41.341	0,34	14.055,94 €	306.075	0,23469	71.832,74 €	+ 85.888,68 €	41.341	37.402	78.743	81.600	62.995	15.749	5.354,54 €	2.519,78 €	314,24 €	+ 2.520,51 €
AGOSTO	42.806	0,34	14.554,04 €	353.353	0,23469	82.928,42 €	+ 97.482,46 €	42.806	43.180	85.986	69.800	68.788	17.197	5.847,02 €	2.751,54 €	- 1.780,42 €	+ 4.875,90 €
SETTEMBRE	12.340	0,34	4.195,60 €	25.402	0,23469	5.961,60 €	+ 10.157,20 €	12.340	3.104	15.444	51.500	12.355	3.089	1.050,20 €	494,21 €	3.966,15 €	- 3.410,16 €
OTTOBRE	5.788	0,34	1.967,92 €	-	-	-	+ 1.967,92 €	5.788	-	5.788	34.300	4.630	1.158	393,58 €	185,22 €	3.136,32 €	- 2.927,95 €
NOVEMBRE	5.639	0,34	1.917,26 €	-	-	-	+ 1.917,26 €	5.639	-	5.639	18.700	4.511	1.128	383,45 €	180,45 €	1.436,71 €	- 1.233,71 €
DICEMBRE	7.176	0,34	2.439,84 €	-	-	-	+ 2.439,84 €	7.176	-	7.176	15.400	5.741	1.435	487,97 €	229,63 €	904,64 €	- 646,30 €
	171.585		58.338,90 €	731.300		169.793,70 €	228.132,60 €	171.585	89.365	260.950	572.400	208.760	52.190	17.744,57 €	8.350,39 €	34.259,55 €	-24.865,36 €



3. TEMPISTICA DI REALIZZAZIONE

3.1 Cronoprogramma procedurale dell'intervento

	Fase già realizzata (data)	Data inizio effettiva o prevista	Data fine prevista
LAVORI			
Progetto di fattibilità tecnica ed economica		Marzo 2023	Maggio 2023
Progetto definitivo			
Progetto esecutivo		Giugno 2023	Dicembre 2023
Indizione gara		Gennaio 2024	Maggio 2024
Stipula contratto		Luglio 2024	Settembre 2024
Esecuzione lavori		Settembre 2024	Settembre 2025
Collaudo		Ottobre 2025	Dicembre 2025
SERVIZI/FORNITURE			
Progettazione/atti propedeutici			
Stipula contratto fornitore			
Certificato regolare esecuzione			

4. DATI FINANZIARI

4.1 Modalità di finanziamento

Risorse	Valori assoluti (in euro)	%
Risorse a carico del PR FESR Emilia-Romagna 2021-2027	2.400.000,00	80%
Risorse a carico del beneficiario	600.000,00	20%
TOTALE	3.000.000,00	100%

4.2 Quadro economico OS 5.1

Tipologia di spesa*		Importi (in euro)**
A	Spese tecniche di progettazione, direzione lavori, coordinamento della sicurezza e collaudi, opere di ingegno, incentivi per funzioni tecniche (fino ad un massimo del 10% del valore del progetto da rendicontare sulla base di giustificativi di spesa)	100.000,00
B	Spese per l'esecuzione di lavori per riqualificazione, valorizzazione, rigenerazione e fruizione dei luoghi e degli spazi pubblici e del patrimonio storico, artistico, culturale, realizzazione di infrastrutture finalizzate al ripristino dell'ecosistema e all'adattamento climatico, infrastrutture ciclistiche, riqualificazione e accessibilità delle infrastrutture per la formazione	2.900.000,00
C	Spese per l'acquisizione di beni e servizi per politiche di marketing territoriale e l'attrattività dei territori	
D	Spese per attrezzature, impianti e beni strumentali finalizzati anche all'adeguamento degli standard di sicurezza, di fruibilità da parte dei soggetti disabili	
E	Spese per arredi funzionali al progetto	
F	Costi per l'avvio della gestione di attività e servizi	
G	Costi di promozione e comunicazione	
H	Costi generali per la definizione e gestione del progetto (fino ad un massimo del 5% forfettario calcolato sul totale delle altre voci di spesa)	
TOTALE		3.000.000,00

*L'allocazione delle risorse in fase di redazione della presente scheda progetto è da intendersi come indicativa e sarà poi oggetto di ulteriore specifica nell'ambito dell'ITI

**Gli importi vanno indicati al lordo dell'IVA

4.3 Cronoprogramma annuale di spesa* (indicare le annualità stimate di spesa dell'intervento)

2023	2024	2025	2026
100.000,00	1.700.000,00	1.200.000,00	

*La distribuzione della spesa per annualità in fase di redazione della presente scheda progetto è da intendersi come indicativa e sarà poi oggetto di ulteriore specifica nell'ambito dell'ITI

4.4 Sostenibilità gestionale e finanziaria

La struttura non comporta costi gestionali aggiuntivi; si prevede anzi una contrazione dei consumi energetici per cui il costo dell'intervento si prevede possa ripagarsi nel medio termine. La stima effettiva del risparmio energetico verrà conteggiata in fase di redazione progettuale.

5. INDICATORI E CATEGORIE DI INTERVENTO

5.1 Indicatori* OS5.1

Codice	Indicatori di realizzazione	Unità di misura	Valore previsto a conclusione del progetto
RCO26	Infrastrutture verdi costruite o ristrutturare per l'adattamento ai cambiamenti climatici	Ettari	
RCO58	Infrastrutture dedicate ai ciclisti, beneficiarie di un sostegno	Km	
RCO74	Popolazione interessata dai progetti che rientrano nelle strategie di sviluppo territoriale integrato	Persone	41.500

Codice	Indicatori di risultato	Unità di misura	valore previsto a conclusione del progetto
RCR95	Popolazione che ha accesso a infrastrutture verdi nuove o migliorate	Persone	

*indicazioni per la corretta quantificazione degli indicatori sono fornite in allegato alla scheda

5.2 Categorie di intervento (individuare il/i settori di intervento attinenti al progetto e quantificarne le risorse allocate) OS5.1

Codice	Settore di intervento	Risorse allocate
079	Tutela della natura e della biodiversità	
083	Infrastrutture ciclistiche	
165	Protezione, sviluppo e promozione dei beni turistici pubblici e dei servizi turistici	
166	Protezione, sviluppo e promozione del patrimonio culturale e dei servizi culturali	
167	Protezione, sviluppo e promozione del patrimonio naturale e dell'ecoturismo diversi dai siti Natura 2000	
168	Riqualficazione materiale e sicurezza degli spazi pubblici	€ 3.000.000,00



Comune di Ravenna

AGENDA TRASFORMATIVA URBANA PER LO SVILUPPO
SOSTENIBILE DEL COMUNE DI RAVENNA

1

RAVENNA 2030

CITTÀ DELLA SALUTE E DEL BENESSERE
DELLE CITTADINE E DEI CITTADINI

PR FESR EMILIA-ROMAGNA 2021-2027

Priorità 4 Attrattività, coesione e sviluppo territoriale

Obiettivo Specifico 5.1 Promuovere lo sviluppo sociale, economico e ambientale integrato e inclusivo a livello locale, la cultura, il patrimonio naturale, il turismo sostenibile e la sicurezza nelle aree urbane

Azione 5.1.1 Attuazione delle Agende Trasformative Urbane per lo Sviluppo Sostenibile (ATUSS)

SCHEDA PROGETTO DELLE OPERAZIONI INDIVIDUATE NELL'AMBITO DELL'ATUSS

1.DATI GENERALI DI PROGETTO

1.1 Denominazione del progetto

Riqualificazione della piazza di Fosso Ghiaia

1.2 Abstract del progetto

L'intervento in oggetto è inteso a riqualificare uno spazio pubblico della frazione di Fosso Ghiaia che è luogo di ritrovo e aggregazione per i residenti ma anche approdo per i cicloturisti provenienti da Ravenna o diretti a Ravenna e interessati a visitare il parco Primo Maggio della pineta di Classe, teatro di storiche manifestazioni socio-culturali nonché porta di accesso alla stazione sud del parco Delta del PO. Nella frazione di Fosso Ghiaia si trova inoltre l'oasi delle Cicogne, importante presidio per la tutela della cicogna bianca, specie in via d'estinzione.

Il progetto incrocia un tratto della ciclovia di collegamento tra Classe (Polo culturale sede del monumento UNESCO Basilica di sant'Apollinare e del Museo Classis) e la località di Mirabilandia, costeggiando la Pineta di Classe e attraversando la località di Fosso Ghiaia e si qualifica come punto di snodo fra i due tratti di ciclovia turistica.

1.3 Beneficiario

Denominazione	Comune di Ravenna
Partita IVA o CF	00354730392
Via/Piazza e n. civico	Piazza del Popolo 1
CAP	48121
Comune	Ravenna
Provincia	RA

1.4 Localizzazione del progetto

Ubicata nell'abitato di Ravenna, Area Territoriale Ravenna Sud, località Fosso Ghiaia.

L'Area interessata è localizzata nella Frazione di Fosso Ghiaia - Provincia di Ravenna [coordinate geografiche Lat. 44.35183, Long. 12.25901], in adiacenza alla Rotonda Undici Settembre posta sulla SS 16 "Adriatica". La piazza, è situata sul lato est della SS 16, in direzione nord.

1.5 Proprietà del bene oggetto di intervento

Trattasi di un'area di proprietà del Comune di Ravenna con il toponimo di "Piazza di Fosso Ghiaia".

L'area è delimitata dalle strade adiacenti e separata da queste per mezzo di aiuole piantumate da alberature. Anche le strade (classificate come urbane locali) sono di proprietà del Comune di Ravenna.

2. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

2.1 Inquadramento del progetto nell'ambito del PR FESR 2021-2027

Priorità PR FESR 2021-2027	<i>Priorità 4 Attrattività, coesione e sviluppo territoriale</i>
Obiettivo specifico	<i>Obiettivo Specifico 5.1 Promuovere lo sviluppo sociale, economico e ambientale integrato e inclusivo a livello locale, la cultura, il patrimonio naturale, il turismo sostenibile e la sicurezza nelle aree urbane</i>
Azione PR FESR 2021-2027	<i>Azione 5.1.1 Attuazione delle Agende Trasformative Urbane per lo Sviluppo Sostenibile (ATUSS)</i>

2.2 Inquadramento del progetto nell'ambito dell'ATUSS

Indirizzo strategico trasversale – Città policentrica

Indirizzo strategico 2 - Città verde, salubre, sicura e connessa

Obiettivo specifico/Piano d'Azione 2.1 Sviluppare un ecosistema urbano sostenibile, verde, rigenerato e vocato al benessere delle comunità attraverso una rivisitazione del costruito

Declinazione Territoriale >> RAVENNA SUD: La connessione ciclabile PER L'ATTRATTIVITA': RAVENNA – CLASSE – PINETE – MIRABILANDIA

L'intervento rientra nell'obiettivo 2.1 "Sviluppare un ecosistema urbano sostenibile, verde, rigenerato e vocato al benessere delle comunità attraverso una rivisitazione del costruito" inteso a realizzare progressivamente eco-quartieri ed eco-frazioni dotati di poli di aggregazione e di comunità tra cui parchi, piazze, aree verdi e parchi gioco, aree sportive attrezzate nonché sale civiche e spazi ricreativi e d'incontro nell'ambito di edifici pubblici. La frazione di Fosso Ghiaia è strettamente connessa all'area Ravenna Sud ed in particolare al Parco Delta del Po, in qualità di porta di accesso alla pineta di Classe nonché unico abitato confinante con il Parco tematico di Mirabilandia. Trovandosi sul tragitto della Ciclovia Classe-Pineta di Classe-Mirabilandia, la località diviene sempre più uno snodo fondamentale di rilievo naturalistico e turistico e merita una compiuta connessione e riqualificazione nella logica di creazione di un sistema funzionale e connesso di emergenze artistiche, naturalistiche e di aggregazione.

2.3 Coerenza del progetto con le strategie regionali di riferimento

Il Progetto è coerente con:

1. la strategia, i contenuti e gli obiettivi di riferimento del PR FESR 21-27;

L'intervento rientra a pieno titolo nell'obiettivo specifico 5.1, in quanto riqualifica un'area periferica per renderla più attrattiva e sostenibile e al tempo stesso valorizza l'identità e le specificità del territorio, anche in connessione agli interventi di infrastrutturazione verde sulla direttrice Classe-Pineta di Classe-Mirabilandia, di cui la località di Fosso Ghiaia è una delle stazioni intermedie.

2. il Documento Strategico Regionale;

L'intervento nel rispetto di un approccio place-based, contribuisce a riqualificare il territorio, offrendo servizi alla popolazione in grado di consentire il rafforzamento delle identità di comunità ed una maggiore prossimità ed integrazione con le aree a più alta attrattività.

3. la Strategia Regionale Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile;

Con l'intervento si persegue sia l'Obiettivo 11, sia l'obiettivo 10 "Ridurre le disuguaglianze" territoriali.

e l'obiettivo di mandato regionale indirizzato a promuovere in chiave turistica la bellezza delle eccellenze architettoniche e ambientali, per consentire di godere della bellezza di Parchi ed Aree Protette fruendo di percorsi e itinerari naturalistici, culturali, enogastronomici.

2.4 Descrizione del progetto

La Piazza di Fosso Ghiaia, oggetto di intervento, rappresenta lo spazio pubblico di aggregazione dell'abitato di Fosso Ghiaia.

Il tratto oggetto del presente intervento riguarda tutta la piazza e le vie che la circondano, dall'incrocio con la via Romea sud fino alla via Salentina/delle Gronde e si estende per circa 3.400 mq. Le vie che cingono la piazza sui lati sud-est e nord-ovest sono identificate nel Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Ravenna-Classificazione funzionale delle strade e delimitazione dei centri abitati e perimetrazioni -aprile 2016, come strade urbane locali di tipo F.

Il tratto in esame, a carattere prevalentemente residenziale ma con la presenza di alcune attività commerciali lungo la via Romea sud e di un'area industriale dislocata in fondo a via Salentina, è caratterizzato da bassa densità e dalla presenza, con soluzione di continuità, di abitazioni unifamiliari con i relativi accessi carrabili e pedonali, oltre ad un polo scolastico. Le sedi stradali sul perimetro della piazza sono caratterizzate da assenza di marciapiedi, larghezza media pari a circa 8 m con la raccolta delle acque meteoriche al centro strada.

La piazza è attualmente completamente asfaltata ad eccezione delle piccole aiuole all'interno delle quali sono presenti dei pini marittimi. Le cordature che delimitano la piazza stessa e quelle che costituiscono il perimetro delle aiuole esistenti sono in buona parte divelte per ammaloramento da radici.

La piazza viene utilizzata sia come parcheggio che come spazio per ritrovo e piccoli mercati.

Non sono presenti attraversamenti pedonali regolamentati.

L'intervento di ristrutturazione dell'area della piazza di Fosso Ghiaia prevede un nuovo assetto sia della piazza stessa che delle sezioni stradali, tenendo in considerazione i seguenti aspetti:

- Realizzazione di marciapiedi lungo le proprietà private;
- Bonifica dei tratti ammalorati da presenza di radici delle alberature della piazza;
- Progettazione degli interventi stradali considerando quanto indicato nel DM 5 novembre 2001 - Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade;
- Regolamentazione della sosta sia in linea lungo la viabilità che a pettine in una porzione di piazza.

Gli obiettivi riguardano il miglioramento delle prestazioni in termini di funzionalità operativa e di sicurezza della strada esistente, nel rispetto degli esistenti vincoli ambientali, archeologici, paesaggistici ed economici, in linea con quanto prescritto nelle richieste dei Consigli delle Aree Territoriali. In particolare, quelli che con la realizzazione dell'intervento, si intendono soddisfare consistono:

- * Incremento delle condizioni di sicurezza per la circolazione dei pedoni ed auto;
- *Sistemazione del verde con la realizzazione di aiuole di grandi dimensioni e maggiore permeabilità del suolo anche nelle aree pavimentate mediante l'uso di masselli in calcestruzzo filtranti;
- *Migliore fruizione dello spazio pubblico con funzione di attrattore della collettività sia come spazio di aggregazione che per eventi, spettacoli, piccoli mercati;
- *Riduzione della sosta non autorizzata lungo la viabilità e sul sedime della piazza, resa per buona parte pedonale;
- *Razionalizzazione dei sensi di marcia;

Tale intervento è infatti ricompreso all'interno del "Documento Unico delle priorità dei lavori proposti dai Consigli Territoriali – Anno 2021" approvato con D.G. n.87 del 08/03/2022 [P.G. 0046458 dell'08/03/2022].

L'obiettivo primario di questo progetto è quello di prevedere il più possibile il rispetto della sostenibilità ambientale attraverso opere di de-pavimentazione e de-sigillazione integrando gli spazi verdi, maggiorati, con quelli pedonali-carrabili, migliorando in tal modo il drenaggio urbano. Questo sia nell'ottica del rispetto della Guida per la Qualità Urbana ed Ecologico-ambientale ma anche nel rispetto dei CAM [Criteri minimi ambientali per le opere stradali].

L'asfalto esistente sarà quasi completamente sostituito con pavimentazione in masselli di calcestruzzo filtrante e ampie porzioni di verde. La piazza sarà pedonalizzata per una superficie pari a 2/3 del totale e potrà essere utilizzata come spazio di aggregazione per la comunità di Fosso Ghiaia.

Un secondo obiettivo è anche quello di migliorare la sicurezza della circolazione pedonale con la realizzazione di marciapiedi da mettere in rete con quelli esistenti e la conseguente riorganizzazione della piattaforma stradale.

I marciapiedi di nuova realizzazione avranno profondità minima di 1,50 m su entrambi i lati. Lungo l'intera via, sarà regolamentata la sosta su un solo lato con parcheggi in linea. Saranno inoltre creati dei parcheggi a pettine in corrispondenza della porzione di piazza in affaccio sulla Rotonda Undici Settembre.

Gli attraversamenti pedonali, incrementati nel numero, verranno protetti con "golfi" e sarà adeguata la fermata bus per il TPS esistente su via delle Gronde con la realizzazione di piazzola rialzata accessibile agli utenti diversamente abili.

Le sedi viarie sui lati nord e sud della piazza, saranno organizzate a senso unico di circolazione con la creazione una corsia di 3,50 ml e fascia a parcheggio in linea da 2,20 ml.

Non si prevedono interventi alla rete esistente di Illuminazione Pubblica, mentre verrà rivisto il sistema di raccolta acque meteoriche e i relativi allacci sia in centro piazza che nelle strade limitrofe.

Gli spazi verdi esistenti sono da ampliare ed intervengono a livello strategico a creare una vera e propria "fascia verde" di ampie dimensioni. Le aiuole alberate saranno infatti adeguate per fornire aree naturali che si interfacciano con gli altri elementi del progetto e divenire spazi di sosta e convivialità.

Con l'ampliamento delle aree verdi si intende raggiungere lo scopo di ridurre notevolmente gli spazi "sigillati ed asfaltati" che allo stato attuale ricoprono la quasi totalità dello spazio pubblico perseguendo un duplice obiettivo: ridurre notevolmente l'effetto "isola di calore" che, specialmente d'estate, in questo ambito fortemente cementificato è di notevole impatto ambientale con temperature molto elevate, ed inoltre, "liberare" gli apparati radicali delle alberature esistenti. Si prevede infatti di de-pavimentare importanti porzioni di asfalto per creare le zone verdi che continueranno ad ospitare gli alberi, fornendo ombra e rinfresco nelle calde giornate e serate estive.

3. TEMPISTICA DI REALIZZAZIONE

3.1 Cronoprogramma procedurale dell'intervento

	Fase già realizzata (data)	Data inizio effettiva o prevista	Data fine prevista
LAVORI			
Progetto di fattibilità tecnica ed economica	Dicembre 2022 (non approvato)	Febbraio 2023	Aprile 2023
Progetto definitivo	Dicembre 2022 (non approvato)	Febbraio 2023	Aprile 2023
Progetto esecutivo	Dicembre 2022 (non approvato)	Febbraio 2023	Aprile 2023
Indizione gara		01/05/2023	31/08/2023
Stipula contratto		01/09/2023	30/09/2023
Esecuzione lavori		01/10/2023	31/03/2024
Collaudo		01/04/2024	30/06/2024
SERVIZI/FORNITURE			
Progettazione/atti propedeutici			
Stipula contratto fornitore			
Certificato regolare esecuzione			

4. DATI FINANZIARI

4.1 Modalità di finanziamento

Risorse	Valori assoluti (in euro)	%
Risorse a carico del PR FESR Emilia-Romagna 2021-2027	360.000,00	80
Risorse a carico del beneficiario	90.000,00	20
TOTALE	450.000,00	100

4.2 Quadro economico

Tipologia di spesa		Importi (in euro)**
A	Spese tecniche di progettazione, direzione lavori, coordinamento della sicurezza e collaudi, opere di ingegno, incentivi per funzioni tecniche (fino ad un massimo del 10% del valore del progetto da rendicontare sulla base di giustificativi di spesa)	24.000,00
B	Spese per l'esecuzione di lavori per riqualificazione, valorizzazione, rigenerazione e fruizione dei luoghi e degli spazi pubblici, realizzazione di infrastrutture finalizzate al ripristino dell'ecosistema e all'adattamento climatico.	426.000,00
	Costi generali per la definizione e gestione del progetto (fino ad un massimo del 5% forfettario calcolato sul totale delle altre voci di spesa)	0,00
TOTALE		450.000,00

4.3 Cronoprogramma annuale di spesa

2023	2024	2025	2026
100.000,00	350.000,00		

4.4 Sostenibilità gestionale e finanziaria

Al termine dei lavori e dopo il collaudo dell'opera, il percorso va ad arricchire il patrimonio stradale del Comune che gestisce attraverso il Servizio Strade la programmazione e gestione degli interventi di manutenzione ordinaria e/o straordinaria delle strade e delle pertinenze stradali e della segnaletica stradale (quest'ultima sulla base di una programmazione definita di concerto con il Servizio Mobilità e Viabilità) in base a priorità e risorse economiche dedicate.

5.INDICATORI E CATEGORIE DI INTERVENTO

5.1 Indicatori*

Codice	Indicatori di realizzazione	Unità di misura	Valore previsto a conclusione del progetto
RCO26	Infrastrutture verdi costruite o ristrutturare per l'adattamento ai cambiamenti climatici	mq	
RCO74	Popolazione interessata dai progetti che rientrano nelle strategie di sviluppo territoriale integrato	Persone	1383
Codice	Indicatori di risultato	Unità di misura	Valore previsto a conclusione del progetto
RRC95	Popolazione che ha accesso a infrastrutture verdi nuove o migliorate	Persone	

5.2 Categorie di intervento

Codice	Settore di intervento	Risorse allocate
166	Protezione, sviluppo e promozione del patrimonio culturale e dei servizi culturali	
168	Riqualificazione materiale e sicurezza degli spazi pubblici	€450.000,00
077	Misure per la qualità dell'aria e del rumore	



Comune di Ravenna

AGENDA TRASFORMATIVA URBANA PER LO SVILUPPO
SOSTENIBILE DEL COMUNE DI RAVENNA

1

RAVENNA 2030

CITTÀ DELLA SALUTE E DEL BENESSERE
DELLE CITTADINE E DEI CITTADINI

PR FESR EMILIA-ROMAGNA 2021-2027

Priorità 4 Attrattività, coesione e sviluppo territoriale

Obiettivo Specifico 5.1 Promuovere lo sviluppo sociale, economico e ambientale integrato e inclusivo a livello locale, la cultura, il patrimonio naturale, il turismo sostenibile e la sicurezza nelle aree urbane

Azione 5.1.1 Attuazione delle Agende Trasformative Urbane per lo Sviluppo Sostenibile (ATUSS)

SCHEDA PROGETTO DELLE OPERAZIONI INDIVIDUATE NELL'AMBITO DELL'ATUSS

1. DATI GENERALI DI PROGETTO

1.1 Denominazione del progetto

Rinfunzionalizzazione ex artigierie Almagià in centro di produzione culturale polivalente

1.2 Abstract del progetto

L'intervento mira a rendere completamente funzionale il Centro culturale Almagià, una struttura polivalente ricavata dalla rigenerazione di un ex edificio industriale nel quartiere Darsena.

Si restituisce a questo luogo una nuova centralità sia come polo di aggregazione giovanile (PdA 4.3), sia come centro di produzione artistica contemporanea (PdA 5.2), che l'amministrazione comunale punta a gestire in collaborazione con le realtà culturali del Comune più intraprendenti, innovative e capaci di progettare percorsi multidisciplinari che coniugano sperimentazione artistica e sociale, con attenzione all'inclusione e al dialogo multiculturale, ad oggi strutturate nella Rete Almagià.

In ragione della natura originaria dell'edificio e della sua vocazione polifunzionale si richiede di attrezzare gli spazi in modo da poter modificare velocemente gli allestimenti in funzione della tipologia di evento ospitato.

1.3 Beneficiario

Denominazione	Comune di Ravenna
Partita IVA o CF	00354730392
Via/Piazza e n. civico	Piazza del Popolo 1
CAP	48121
Comune	Ravenna
Provincia	RA

**Il beneficiario è inteso come un soggetto pubblico responsabile dell'avvio e dell'attuazione e della spesa del progetto*

1.4 Localizzazione del progetto (da compilare obbligatoriamente per i progetti di investimento)

Via/Piazza e n. civico	Via Dell'Almagià 2
CAP	48122
Comune	Ravenna
Provincia	RA

1.5 Proprietà del bene oggetto di intervento (da compilare obbligatoriamente per i progetti di investimento)

L'edificio è di proprietà del Comune di Ravenna. La gestione è affidata ad una cooperativa selezionata a seguito di indagine di mercato finalizzata all'individuazione di operatori economici interessati ad una successiva procedura negoziata per la concessione di servizi. L'attuale gestore è E SOCIETA' COOPERATIVA", con sede legale in Via Bondi, n.3 48123 Ravenna (C.F. e P.IVA 02422360392) con contratto in scadenza al 31/03/2023. E' in fase di conclusione la procedura per la proroga della gestione in essere.

2. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

2.1 Inquadramento del progetto nell'ambito del PR FESR 2021-2027

Priorità PR FESR 2021-2027	4 Attrattività, coesione e sviluppo territoriale
Obiettivo specifico	5.1 Promuovere lo sviluppo sociale, economico e ambientale integrato e inclusivo a livello locale, la cultura, il patrimonio naturale, il turismo sostenibile e la sicurezza nelle aree urbane
Azione PR FESR 2021-2027	Azione 5.1.1 Attuazione delle Agende Trasformative Urbane per lo Sviluppo Sostenibile (ATUSS)

2.2 Inquadramento del progetto nell'ambito dell'ATUSS

LINEA STRATEGICA TRASVERSALE CITTA' POLICENTRICA
LINEA STRATEGICA 5 Città bella ed effervescente per nutrire lo spirito di tutte e tutti
OBIETTIVO E PIANO D'AZIONE 5.2 INNOVAZIONE E CREATIVITA' CONTEMPORANEA (PdA 5.2)
LINEA STRATEGICA 2 Città verde, salubre, sicura e connessa
OBIETTIVO e piano d'azione 2.1 SVILUPPARE UN ECOSISTEMA URBANO SOSTENIBILE, VERDE, RIGENERATO E VOCATO AL BENESSERE DELLE COMUNITA' ATTRAVERSO UNA RIVISITAZIONE DEL COSTRUITO
LINEA STRATEGICA 4 Città educante e stimolante per le nuove generazioni
OBIETTIVO E PIANO D'AZIONE 4.3
CREARE LE CONDIZIONI PER UNA RITROVATA SOCIALITA', INCLUSIONE E INTERCULTURA ATTRAVERSO UNA RETE DI SERVIZI SUL TERRITORIO

Dal 1993 la Darsena di Ravenna è oggetto di un complesso e articolato processo di cambiamento: la storica area portuale della città si sta progressivamente trasformando in una vitale ed effervescente polarità urbana. Il 2011 segna una tappa fondamentale di questo processo, con l'avvio del percorso partecipativo "La Darsena che vorrei", i cui risultati sono acquisiti nel 2015 dallo strumento di pianificazione comunale POC-Darsena: grazie anche all'introduzione della normativa sugli usi temporanei, viene incentivata e facilitata la realizzazione di luoghi capaci di integrare concetti quali tradizione, innovazione, creatività e inclusione. In questo solco, nel 2016 il progetto europeo Creative Spirits (URBACT) porta alla definizione di una strategia che acceleri l'insediamento in Darsena di imprese culturali e creative: da questi semi germoglia e prende forma il progetto DARE co-finanziato dall'UE nell'ambito delle Urban Innovative actions. Avviato nel 2019, DARE sperimenta nel quartiere Darsena, che vuole idealmente ricongiungere la Darsena di città alla zona Gulli-Lanciani, un nuovo approccio alla rigenerazione urbana basato sull'uso consapevole del digitale e sul coinvolgimento attivo delle persone. Parallelamente grazie al progetto finanziato nell'ambito del programma nazionale "periferie" l'amministrazione comunale interviene con infrastrutture di connessione tra Darsena e centro storico, realizzazione di sotto servizi e riqualificazione degli spazi aperti, con un restyling del lungo canale Candiano, che diviene progressivamente più attrattivo e frequentato. Non mancano, tra il 2015 e il 2020 alcuni primi interventi privati di rigenerazione e funzionalizzazione delle aree dismesse e delle archeologie industriali.

Qui si intende proseguire il processo di rigenerazione del quartiere avviato in logica collaborativa multi-attoriale, integrata e innovativa.

Il nodo per la prosecuzione del processo di rigenerazione sta in un rinnovato approccio collaborativo pubblico privato che possa coinvolgere le proprietà degli ampi comparti industriali dismessi, le energie imprenditoriali e del terzo settore già attive e ulteriori attori e investitori. Si punta quindi a proseguire il percorso partecipativo supportato dal digitale che intende facilitare una nuova alleanza collaborativa pubblico-privata, profit-no profit per stimolare l'incontro tra proposte di nuovi usi e funzioni e spazi e tra idee trasformative e imprenditoriali e soluzioni di finanza sostenibile e innovativa. Il processo di rigenerazione così delineato non potrà che tenere al centro la qualità della vita dei residenti e fondarsi sulla partecipazione attiva della comunità anche attraverso nuove formule di partecipazione digitale. Il significato, la storia, l'evoluzione del quartiere diventa oggetto di una narrazione collettiva il processo di rigenerazione poggia su un sistema di

condivisione di dati e di conoscenze e utilizza le leve del digitale anche grazie alla sperimentale piattaforma su cui poggia il portale della rigenerazione del quartiere. Grazie al percorso di

partecipazione del progetto UIA DARE sono stati individuati tre scenari di sviluppo con progettualità pubbliche e private raggruppate in tattiche, ovvero insiemi di progetti pubblici e privati, tra loro integrati e sinergici, che sono stati raccolti, selezionati e accompagnati verso la sostenibilità economico-finanziaria e l'approfondimento tecnico. Le tattiche individuate riguardano: Darsena

verde, Darsena Laboratorio e Darsena Cosmopolita. A seguito di una consultazione popolare la tattica prescelta dal voto della cittadinanza è la **Darsena Verde**.

Questo elemento è risultato significativo e ha permesso all'amministrazione di cogliere l'indicazione della cittadinanza a conferma della direzione strategica ipotizzata verso la creazione di quartieri sempre più sostenibili, verdi e luogo degli stili di vita sostenibili e all'aria aperta, facendo della Darsena uno dei due quartieri in cui sperimentare la trasformazione in logica di ECOQUARTIERE (PdA 2.1). Assumono centralità per la Darsena Verde i servizi di prossimità, l'uso e l'animazione degli spazi aperti per l'erogazione di servizi di interesse collettivo, le attività sportive all'aria aperta (PdA 1.3), l'efficienza localizzativa dei servizi e la valorizzazione della natura e della biodiversità in ambito urbano, ma anche l'efficientamento energetico degli edifici pubblici e residenziali.

L'intervento qui proposto si concentra sull'edificio dell'Almagià e mira a restituire a questo luogo una nuova centralità sia come polo di aggregazione giovanile (PdA 4.3), sia come centro di produzione artistica contemporanea (PdA 5.2), che l'amministrazione comunale punta a gestire in collaborazione con le realtà culturali del Comune più intraprendenti, innovative e capaci di progettare percorsi multidisciplinari che coniugano sperimentazione artistica e sociale, con attenzione all'inclusione e al dialogo multiculturale, ad oggi strutturate nella Rete Almagià. Contribuisce altresì all'obiettivo 2.1 di creare un ecosistema urbano sostenibile, verde e rigenerato e vocato al benessere delle comunità attraverso una rivisitazione del costruito.

2.3 Coerenza del progetto con le strategie regionali, nazionali e comunitarie di riferimento

Illustrare la coerenza dell'intervento con:

1. la strategia, i contenuti e gli obiettivi di riferimento del PR FESR 21-27

Il progetto si configura come intervento multifunzionale, centrale nel percorso di rigenerazione del quartiere periferico della Darsena.

In linea con l'azione 5.1.1 del PR FESR 21-27 l'intervento mira a rispondere alle sfide dell'attrattività dei territori e contestualmente consente di creare una nuova socialità. Promuove il territorio nei confronti dei cittadini che vi risiedono in modo da aumentare il benessere dei cittadini, la coesione interna e lo spirito identitario.

Nello specifico rientra fra gli interventi di recupero, riuso, rigenerazione e riqualificazione di luoghi e edifici pubblici, di contenitori identitari anche ricucendo il rapporto interrotto tra centro e periferia per stimolare la coagulazione di una rinnovata comunità urbana ma si presta anche a dare un contributo per future politiche di marketing territoriale, sia per attrarre investimenti o turisti dall'esterno sia per promuovere il territorio nei confronti delle imprese e dei cittadini che vi risiedono in modo da aumentare il benessere dei cittadini, la coesione interna e lo spirito identitario.

L'azione completa un percorso già avviato di recupero, riuso, rigenerazione e riqualificazione di un contenitore identitario della passata vocazione industriale della città e contribuisce a riqualificare un quartiere che per molti anni è stato emarginato ma che ora grazie agli investimenti pubblici e privati e a percorsi partecipativi attuati anche grazie a progettualità europee sta risorgendo dalle ceneri;

2. il Documento Strategico Regionale

Nell'ambito dell'obiettivo strategico 4.3 "Emilia-Romagna, regione dei diritti e dei doveri" l'intervento contribuisce alla valorizzazione della cultura e dello sport per l'inclusione e il benessere sociale, su cui la Regione Emilia-Romagna ha da tempo investito.

L'intervento persegue gli obiettivi n. 1 e n. 4 del Patto per il lavoro e per il Clima, in quanto si intende investire nella cultura, sostenendo percorsi di qualità e innovazione, bellezza e sostenibilità.

3. *la Strategia Regionale Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile*

Il progetto risponde all'obiettivo regionale di garantire ovunque opportunità e servizi di prossimità, valorizzando l'identità e le potenzialità dei singoli territori per attivare nuovi processi di sviluppo e rafforzare, modernizzare e qualificare la componente infrastrutturale del territorio degli spazi e servizi polifunzionali rivolti a tutta la popolazione, a partire dai giovani. Si colloca pertanto a pieno titolo nell'ambito d'azione del target goal n. 11 - CITTÀ E COMUNITÀ SOSTENIBILI, inteso a restituire il centro della scena alle città e ai territori, perché è da lì che scaturisce l'innovazione economica e si realizza la coesione sociale, l'ambiente diventa sostanza e la cultura si fa pratica quotidiana. Facendo proprio l'obiettivo strategico di ridurre le distanze tra il centro e le periferie, l'intervento contribuisce al percorso di rigenerazione urbana in atto nell'ultimo decennio per la riqualificazione del quartiere Darsena, collocata a ridosso del centro urbano ma per lungo tempo percepita come area periferica e "popolare" nell'accezione più negativa del termine.

4. *Altre programmazioni e progettualità europee*

Il progetto si inserisce in quadro di progettazione integrata del quartiere Darsena di Ravenna volto alla sua rigenerazione in sintonia con un approccio olistico, multidisciplinare e partecipato.

La valorizzazione dell'edificio è emersa quale priorità nell'ambito di progetti di consultazione e partecipazione nell'ambito di progetti europei.

L'edificio è stato identificato quale elemento identitario del patrimonio culturale cittadino legato all'acqua in esito al percorso di co-progettazione attivato con il gruppo degli stakeholder locali nell'ambito del progetto **WaVE** (Valorizzazione del patrimonio legato all'acqua attraverso un approccio ecosistemico integrato) finanziato dal programma Interreg Europe 2014-2020. Il progetto iniziato nel 2019 e in chiusura a luglio 2023, ha coinvolto 6 partner di 5 paesi europei uniti dal profondo legame con l'acqua e impegnati a migliorare la performance delle politiche regionali rafforzando il loro contributo allo sviluppo di soluzioni innovative, integrate e adattive per riusi socioeconomici e "nature-based" del patrimonio culturale e ambientale legato all'acqua con particolare riferimento ai beni storico-architettonici in contesti urbani. Sito ufficiale del progetto: <https://projects2014-2020.interregeurope.eu/wave/>.

Il progetto che qui si propone è inoltre emerso come prioritario nell'ambito del percorso verso la Tattica darsena 2022-23 realizzato con il progetto DARE – Urban innovative action (sopra citato).

Infine l'intervento si pone come complementare a quello di efficientamento energetico da realizzarsi con fondi PNRR. Se con l'intervento PNRR si persegue uno standard energetico dell'edificio, con il progetto che qui si propone si persegue una sua efficace funzionalizzazione per usi artistici, creativi e di coinvolgimento della comunità, massimizzandone la funzione socio-culturale.

2.4 Descrizione del progetto

Nell'ambito della circoscrizione Darsena, il quartiere Darsena rappresenta il comparto con la più alta potenzialità in termini di rigenerazione e che va via via caratterizzandosi come un quartiere laboratorio di innovazione sociale, creativa e digitale.

Dal 1993 la Darsena di Ravenna è oggetto di un complesso e articolato processo di cambiamento ma è a partire dal 2010, e in particolare nell'ultimo quinquennio, che prende vita un percorso più articolato teso alla rigenerazione dell'area e basato su una pluralità di strumenti e progetti sempre più complementari in una logica di multidisciplinarietà e di integrazione delle politiche locali. Con una Pianificazione territoriale ad hoc realizzata a seguito di un processo partecipativo completato nel 2015 e aggiornato nel 2018, l'Amministrazione ha di fatto elaborato una strategia che disegna un comparto "evoluto" sotto ogni profilo (ambientale, sociale, tecnologico), un quartiere 0-24 (sicuro, inclusivo, attrattivo) e partecipato (sharing economy).

Ulteriore evoluzione nell'approccio al processo di rigenerazione si è avuta con il progetto DARE (2019-22) che, sostenuto con 5 milioni di fondi FESR e con oltre 1 milione di co-finanziamento locale nell'ambito del

programma europeo Urban Innovative Actions, è stato riconosciuto all'avanguardia nel panorama europeo per innovazione metodologica. Attraverso quest'ultimo, il processo di rigenerazione, in sintonia con le linee tracciate dagli SDGs, dal Green deal e Digital EU, si fonda su un approccio innovativo e integrato abilitato dal digitale e guarda non solo alla ricucitura tra il lungo canale e il centro città, ma anche allo sviluppo del quartiere "Gulli-Trieste" nella logica della sostenibilità ambientale, economica e sociale. A seguito di una consultazione popolare la tattica prescelta dal voto della cittadinanza per la rigenerazione della Darsena è la Darsena Verde. Questo elemento è risultato significativo e ha permesso all'amministrazione di cogliere l'indicazione della cittadinanza a conferma della direzione strategica ipotizzata verso la creazione di quartieri sempre più sostenibili, verdi e luogo degli stili di vita sostenibili e all'aria aperta, facendo della Darsena uno dei due quartieri in cui sperimentare la trasformazione in logica di ECOQUARTIERE (PdA 2.1).

La storica area portuale della città si sta progressivamente trasformando in una vitale ed effervescente polarità urbana.

Si intende dunque continuare a promuovere la Darsena come quartiere sempre più sostenibile e innovativo e distretto privilegiato della sperimentazione artistica e culturale e come laboratorio d'innovazione socio-culturale, valorizzando proprio il polo dell'Almagià.

L'azione completa un percorso già avviato di recupero, riuso, rigenerazione e riqualificazione di un contenitore identitario della passata vocazione industriale della città e contribuisce a riqualificare un quartiere che per molti anni è stato emarginato ma che ora grazie agli investimenti pubblici e privati e a percorsi partecipativi attuati anche grazie a progettualità europee sta risorgendo dalle ceneri;

Ex raffineria di zolfo costruita alla fine del diciannovesimo secolo Artificerie Almagià è un importante esempio di spazio pubblico di architettura industriale, divenuto spazio teatrale e multidisciplinare grazie a un prezioso intervento di recupero svolto nel corso degli anni duemila dal Comune di Ravenna.

Lo spazio si è consolidato negli anni quale luogo privilegiato per la realizzazione di eventi e di produzioni legate ai nuovi linguaggi artistici, rivolti specificatamente alle giovani generazioni, ma che nell'eterogeneità e ampiezza della sua proposta culturale complessiva coinvolge un pubblico vasto e intergenerazionale.

Non a caso uno dei progetti trasversali alle tre tattiche elaborate con il progetto DARE riguarda questo luogo simbolo della primissima riqualificazione del quartiere e che oggi è anche punto di riferimento per l'aggregazione socio-culturale giovanile, ma anche centro performativo per le art contemporanee. Oggi questo edificio è senz'altro sotto utilizzato a causa di una configurazione non ottimale degli allestimenti interni.

Con intervento sinergico tra fondi si intende procedere quindi ad una complessiva rifunzionalizzazione dell'ex magazzino dello zolfo con un'operazione di efficientamento energetico (fondi PNRR) e il riallestimento che qui si propone.

Si punta quindi a restituire a questo luogo una nuova centralità sia come polo di aggregazione giovanile, sia come centro di produzione artistica contemporanea, che l'amministrazione comunale intende gestire in collaborazione con le realtà culturali del Comune più intraprendenti, innovative e capaci di progettare percorsi multidisciplinari che coniugano sperimentazione artistica e sociale, con attenzione all'inclusione e al dialogo multiculturale.

La struttura è attualmente affidata in gestione ad una cooperativa e ospita iniziative artistiche e culturali, coerentemente alle attività previste dal Comune e dall'Associazione Culturale Rete Almagià, residente presso la struttura e a cui aderiscono diverse associazioni culturali locali che si occupano anche di ricerca e sperimentazione artistica. Il Comune di Ravenna, a cui sono riservate 30 giornate di utilizzo gratuito, concede lo spazio per iniziative di vario genere e soprattutto alle Scuole per la realizzazione di spettacoli, incontri e attività varie di valorizzazione del protagonismo giovanile. Nella medesima direzione si sviluppa la progettazione artistica di varie associazioni culturali, di promozione sociale e di volontariato che, nello spazio, trovano residenza artistica e a cui sono riservate 130 giornate annue di utilizzo dello spazio stesso.

In ordine alla vocazione di configurarsi come spazio realmente polivalente ospitando da convegni ad allestimenti teatrali, scenografie, lo spazio necessita di essere attrezzato in modo che questo avvenga riducendo tempi e costi in termini di effettiva accettabilità.

Nella attuale configurazione non è possibile disporre di appendimenti a soffitto né di piano allestibile per la configurazione che lo spazio ha avuto dopo il suo restauro che ha imposto una copertura sottodimensionata

in termini di portata e un pavimento vincolato dalla presenza di un impianto termico con ridotta disponibilità di carico 2kg/cmq.

Tali vincoli ad oggi, nella esecuzione dell'attività svolta, hanno comportato un notevole dispendio di mezzi e tempi che spesso sono stati ipoteche per i progetti.

Con questo progetto si intende superare in maniera funzionale tali condizionamenti dotando il teatro delle attrezzature scenotecniche e degli impianti elettromeccanici utili e essenziali per le attività spettacolari che lo spazio ospita.

I sistemi proposti tra loro integrati permetteranno di superare il problema delle portate sia in piano che in appendimento rendendo agevole e sicura la configurazione delle aree allestibili, di velocizzare e rendere agibile la disposizione delle sedute per il pubblico e di allestire un sistema elettroacustico di alto standard capace di configurarsi come impianto audio per concerti o per proiezioni con standard Dolby 5+1 asservito da sistemi di controllo che sono in grado di intervenire nei parametri di qualità e livello della sorgente musicale e vocale.

All'interno del volume utilizzabile saranno disposti 3 elementi monolitici movimentati su ruote:

- 1. n. 2 carri ponti motorizzati di profondità mt 4 altezza mt 6,50 con piano ad altezza variabile tra mt 1 e mt 6;*
- 2. n. 1 tribuna telescopica capienza 124 persone larghezza mt 9 spostabile su ruote;*

E' inoltre prevista l'installazione di 120 mq di pedane palco modulari, parapetti e paranchi elettrici a catena con relativa centralina di comando e controllo movimentazioni.

Completa il progetto la fornitura e installazione di un impianto audio che per qualità e complessità risponde nelle sue diverse configurazioni alle molteplici necessità installative:

- 3. impianto main per concerti;*
- 4. impianto di diffusione sonora segnale registrato;*
- 5. impianto per la sonorizzazione dei segnali teatrali e di palco;*
- 6. standard cinematografico standard dolby 5+1;*
- 7. impianto di riproduzione multi source.*

Attualmente per svolgere attività di montaggio/smontaggio della sala (palcoscenico/platea) per delle attività di spettacolo dal vivo di media dimensione e complessità viene utilizzata normalmente una giornata di pre-montaggio, una mezza giornata per i puntamenti e le operazioni in quota, una mezza giornata di smontaggio con utilizzo di 4 facchini per mezza giornata laddove ricorra il montaggio della Tribuna da 93 posti oggi in dotazione, di 3 o 4 tecnici audio/luci/macchinisti per intera giornata (montaggio) o per mezza giornata (smontaggio).

La staticità del ring di americane in dotazione poste a circa 5 metri di altezza dal pavimento comporta la necessità per il personale tecnico di lavorare sempre in altezza allungando i tempi di montaggio in situazioni di minore sicurezza sul lavoro.

Inoltre l'assenza di palco con piano in legno spesso limita la composizione e la possibilità di utilizzo di scene che richiedono un vincolo al piano. In alcuni casi si utilizzano delle pedane a noleggio con costi medi compresi tra 500 e 900 euro a settimana.

Il costo dei 4 facchini per gli interventi montaggio e smontaggio Tribuna è quantificato in circa 600 euro più Iva, mentre il costo del personale tecnico audio/luci/macchinisti può essere valutato per montaggio e smontaggio in 1.200 euro più Iva. La dotazione audio attualmente disponibile nella struttura è formata da 2 piccoli speakers attivi per cui per qualsiasi evento che non sia un banale incontro pubblico per un numero modesto di spettatori risulta necessario il noleggio di impianto audio presso un Service tecnico esterno con dei costi quantificabili tra le 400 e i 1.200 euro più Iva al giorno a seconda della complessità delle esigenze tecniche.

L'insieme di queste spese comporta un peso nella programmazione degli spettacoli che si andrebbe a ridurre sensibilmente si stima di oltre la metà, introducendo al contempo un aggiornamento moderno alla disponibilità scenica tale da attrarre con maggiore facilità produzioni e turnazioni di spettacoli.

I sistemi ipotizzati hanno il vantaggio di poter essere posizionati da un solo addetto coadiuvato da un assistente/facchino e nella distribuzione più complessa consente la modifica sostanziale della configurazione in poche ore.

3. TEMPISTICA DI REALIZZAZIONE

3.1 Cronoprogramma procedurale dell'intervento

	Fase già realizzata (data)	Data inizio effettiva o prevista	Data fine prevista
LAVORI			
Progetto di fattibilità tecnica ed economica			
Progetto definitivo	Agosto 2022		
Progetto esecutivo		Marzo 2023	Maggio 2023
Indizione gara		Giugno 2023	Ottobre 2023
Stipula contratto		Gennaio 2024	Gennaio 2024
Esecuzione lavori		Giugno 2024	Dicembre 2024
Collaudo		Gennaio 2025	Febbraio 2025
SERVIZI/FORNITURE			
Progettazione/atti propedeutici			
Stipula contratto fornitore			
Certificato regolare esecuzione			

4. DATI FINANZIARI

4.1 Modalità di finanziamento

Risorse	Valori assoluti (in euro)	%
Risorse a carico del PR FESR Emilia-Romagna 2021-2027	520.000,00	80
Risorse a carico del beneficiario	130.000,00	20
TOTALE	650.000,00	100

4.2 Quadro economico

Tipologia di spesa*		Importi (in euro)**
A	Spese tecniche di progettazione, direzione lavori, coordinamento della sicurezza e collaudi, opere di ingegno, incentivi per funzioni tecniche (fino ad un massimo del 10% del valore del progetto da rendicontare sulla base di giustificativi di spesa)	40.000,00
B	Spese per l'esecuzione di lavori per riqualificazione, valorizzazione, rigenerazione e fruizione dei luoghi e degli spazi pubblici e del patrimonio storico, artistico, culturale, realizzazione di infrastrutture finalizzate al ripristino dell'ecosistema e all'adattamento climatico, infrastrutture ciclistiche, riqualificazione e accessibilità delle infrastrutture per la formazione	
C	Spese per l'acquisizione di beni e servizi per politiche di marketing territoriale e l'attrattività dei territori	
D	Spese per attrezzature, impianti e beni strumentali finalizzati anche all'adeguamento degli standard di sicurezza, di fruibilità da parte dei soggetti disabili	
E	Spese per arredi funzionali al progetto	585.000,00
F	Costi per l'avvio della gestione di attività e servizi	
G	Costi di promozione e comunicazione	
H	Costi generali per la definizione e gestione del progetto (fino ad un massimo del 5% forfettario calcolato sul totale delle altre voci di spesa)	25.000,00
TOTALE		650.000,00

*L'allocazione delle risorse in fase di redazione della presente scheda progetto è da intendersi come indicativa e sarà poi oggetto di ulteriore specifica nell'ambito dell'ITI

**Gli importi vanno indicati al lordo dell'IVA

4.3 Cronoprogramma annuale di spesa* (indicare le annualità stimate di spesa dell'intervento)

2023	2024	2025	2026
40.000,00	610.000,00		

*La distribuzione della spesa per annualità in fase di redazione della presente scheda progetto è da intendersi come indicativa e sarà poi oggetto di ulteriore specifica nell'ambito dell'ITI

4.4 Sostenibilità gestionale e finanziaria

La gestione del centro culturale è attualmente in carico a E SOCIETA' COOPERATIVA", con sede legale in Via Bondi, n.3 48123 Ravenna (C.F. e P.IVA 02422360392) a seguito di proroga dell'affidamento con procedura negoziata disposto nel 2021 e in scadenza a marzo del 2023. L'U.O. Politiche ed Attività Culturali, attualmente responsabile dell'edificio e delle attività connesse agli obiettivi operativi del DUP 2022-2024 "Giovani e imprese culturali e creative" per il coordinamento delle attività del centro di promozione culturale Artificerie Almagià nella realizzazione di progetti rivolti a giovani e giovanissimi, è incaricato di seguire la nuova procedura di affidamento per il servizio di gestione.

Il contratto di gestione prevede che tutti gli oneri in materia organizzativa e gestionale, quelli di natura tributaria e fiscale connessi alla gestione medesima e al personale, nel rispetto della normativa vigente, nonché le spese inerenti la conservazione dei beni, le pulizie, la custodia e la sorveglianza siano a carico del soggetto gestore.

La gestione degli impianti della struttura è a carico del concessionario e comprende la manutenzione ordinaria. Restano a carico del Comune le utenze relative ad acqua, luce e gas e la manutenzione straordinaria.

5. INDICATORI E CATEGORIE DI INTERVENTO

5.1 Indicatori*

Codice	Indicatori di realizzazione	Unità di misura	Valore previsto a conclusione del progetto
RCO26	Infrastrutture verdi costruite o ristrutturate per l'adattamento ai cambiamenti climatici	Ettari	
RCO58	Infrastrutture dedicate ai ciclisti, beneficiarie di un sostegno	Km	
RCO74	Popolazione interessata dai progetti che rientrano nelle strategie di sviluppo territoriale integrato	Persone	155.932
Codice	Indicatori di risultato	Unità di misura	valore previsto a conclusione del progetto
RCR95	Popolazione che ha accesso a infrastrutture verdi nuove o migliorate	Persone	

5.2 Categorie di intervento (individuare il/i settori di intervento attinenti al progetto e quantificarne le risorse allocate)

Codice	Settore di intervento	Risorse allocate
079	Tutela della natura e della biodiversità	
083	Infrastrutture ciclistiche	
165	Protezione, sviluppo e promozione dei beni turistici pubblici e dei servizi turistici	
166	Protezione, sviluppo e promozione del patrimonio culturale e dei servizi culturali	650.000,00 euro
167	Protezione, sviluppo e promozione del patrimonio naturale e dell'ecoturismo diversi dai siti Natura 2000	
168	Riqualificazione materiale e sicurezza degli spazi pubblici	



Comune di Ravenna

AGENDA TRASFORMATIVA URBANA PER LO SVILUPPO
SOSTENIBILE DEL COMUNE DI RAVENNA

¶

RAVENNA 2030

CITTÀ DELLA SALUTE E DEL BENESSERE
DELLE CITTADINE E DEI CITTADINI

PR FESR EMILIA-ROMAGNA 2021-2027

Priorità 1 Ricerca, innovazione e competitività

Obiettivo Specifico 1.2 Permettere ai cittadini, alle imprese, alle organizzazioni di ricerca e alle autorità pubbliche di cogliere i vantaggi della digitalizzazione

Azione 1.2.4 Sostegno a spazi e progetti per le comunità digitali anche con il coinvolgimento del Terzo Settore

SCHEDA PROGETTO DELLE OPERAZIONI INDIVIDUATE NELL'AMBITO DELL'ATUS



1.DATI GENERALI DI PROGETTO**1.1 Denominazione del progetto**

Digital unite: percorsi di inclusione digitale

1.2 Abstract del progetto

Il progetto sviluppa un programma di innovazione e animazione digitale, evolvendo l'esperienza del Laboratorio aperto in chiave territoriale e inclusiva. Si allestiranno e organizzeranno attività sia nei due poli principali già attivati presso i Musei MAR e Classis sia presso 5 HUB di prossimità.

Si svolgeranno tre percorsi principali:

- **laboratorio di open innovation per la fruizione del patrimonio culturale** presso il MAR, al fine di sviluppare soluzioni innovative per la fruizione del patrimonio culturale grazie al coinvolgimento delle Industrie Culturali e Creative connesso a programma di capacity building presso il Museo Classis;
- **laboratorio qualità della vita (citizens' science)** grazie al quale si raccoglieranno nelle "antenne territoriali" dati sugli indicatori della qualità della vita con il coinvolgimento della cittadinanza, in una operazione territoriale di data science e di consapevolezza su tematiche ambientali e sociali;
- **laboratori di comunità digitali** rivolti in particolare ai giovani che da un lato svilupperanno capacity building sull'utilizzo di applicativi digitali più evoluti, dall'altro muoveranno in logica inclusiva e socializzante per la creazione di vere e proprie community.

1.3 Beneficiario

Denominazione	Comune di Ravenna
Partita IVA o CF	00354730392
Via/Piazza e n. civico	Piazza del Popolo 1
CAP	48121
Comune	Ravenna
Provincia	RA

1.4 Localizzazione del progetto

Sede principale: MAR – Museo d'Arte della Città di Ravenna; Museo Classis (frazione di Classe);
5 sedi dislocate nei quartieri/frazioni della città: Sportello Polifunzionale (area Ravenna sud), Sportello Informagiovani (Ravenna centro), Darsena, Mezzano (Frazioni nord) e San Pietro in Vincoli (Frazioni sud)

1.5 Proprietà del bene oggetto di intervento

Gli edifici coinvolti nella progettualità sono tutti di proprietà del Comune. Il centro Informagiovani è attualmente gestito dalla cooperativa LibrAzione con contratto in scadenza a tutto il 2025 e successivamente prorogabile per altri due anni.

2. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

2.1 Inquadramento del progetto nell'ambito del PR FESR 2021-2027

Priorità PR FESR 2021-2027	1. RICERCA, INNOVAZIONE E COMPETITIVITÀ
Obiettivo specifico	1.2. Permettere ai cittadini, alle imprese, alle organizzazioni di ricerca e alle autorità pubbliche di cogliere i vantaggi della digitalizzazione
Azione PR FESR 2021-2027	1.2.4. Sostegno a spazi e progetti per le comunità digitali anche con il coinvolgimento del Terzo Settore

2.2 Inquadramento del progetto nell'ambito dell'ATUSS

LINEA STRATEGICA 3, OBIETTIVO E PIANO D'AZIONE INTEGRATO 3.2: IMPLEMENTARE UNA TRANSIZIONE DIGITALE AL SERVIZIO DEI CITTADINI

LINEA STRATEGICA TRASVERSALE CITTA' POLICENTRICA

LINEA STRATEGICA 5 CITTÀ BELLA ED EFFERVESCENTE PER NUTRIRE LO SPIRITO DI TUTTE E TUTTI

OBIETTIVO E PIANO D'AZIONE 5.2 INNOVAZIONE E CREATIVITA' CONTEMPORANEA

LINEA STRATEGICA 4 CITTÀ EDUCANTE E STIMOLANTE PER LE NUOVE GENERAZIONI

OBIETTIVO E PIANO D'AZIONE 4.3 CREARE LE CONDIZIONI PER UNA RITROVATA SOCIALITA', INCLUSIONE E INTERCULTURA ATTRAVERSO UNA RETE DI SERVIZI SUL TERRITORIO

Il progetto ha carattere di trasversalità e intende supportare la complessiva implementazione della ATUSS introducendo la dimensione della partecipazione e inclusione digitale.

L'intervento è coerente con l'indirizzo strategico trasversale di Ravenna città policentrica che vede le frazioni ed i quartieri periferici quali centri del buon vivere per tutte le generazioni, grazie anche alla disponibilità di infrastrutture e servizi digitali a chilometro zero. Nello specifico il progetto incrocia due obiettivi di due diversi indirizzi strategici: il 3.2 "Implementare una transizione digitale al servizio dei cittadini" in cui contribuisce in sinergia con altre progettualità alla diffusione della cultura digitale dai principi di base alle forme più evolute e il 5.2 "Stimolare e accompagnare l'innovazione e la creatività contemporanea", in cui coinvolge le industrie culturali e creative in un laboratorio open innovation per la fruizione del patrimonio culturale focalizzato sul mosaico.

2.3 Coerenza del progetto con le strategie regionali di riferimento

1. la strategia, i contenuti e gli obiettivi di riferimento del PR FESR 21-27;

L'intervento capitalizza le attività dei Laboratori aperti creati con il POR FESR 14-20 sviluppando ulteriormente la fruizione innovativa degli spazi e del patrimonio della cultura locale attraverso il digitale.

Inoltre, in complementarietà con le azioni finanziate dal PNRR, consente di raggiungere frazioni anche remote del territorio comunale coinvolgendo la popolazione in laboratori digitali innovativi e nella rilevazione di dati utili allo sviluppo di future politiche locali (citizens' science).

2. il Documento Strategico Regionale;

L'intervento risponde a due degli obiettivi trasversali del DSR ed in particolare contribuisce a realizzare un investimento nella trasformazione digitale dell'economia e della società grazie all'infrastrutturazione delle sedi decentrate, al coinvolgimento di tutta la cittadinanza in percorsi partecipativi e all'accrescimento delle competenze digitali delle persone.

3. la Strategia Digitale Europea;

L'azione interviene nei seguenti ambiti della strategia:

- mettere la tecnologia al servizio dei cittadini facendone un valore aggiunto per la loro vita quotidiana;
- affrontare il divario di competenze digitali e promuovere progetti e strategie per migliorare il livello di tali competenze in Europa;
- migliorare la connettività con l'obiettivo di far sì che l'Europa sia il continente più connesso entro il 2030.

La progettualità andrà ad integrare il "Digital Transformation Plan", documento elaborato dal Comune di nel corso dell'Intelligent Cities Challenge, percorso promosso dalla Commissione Europea grazie al quale 100

città d'Europa, tra cui Ravenna, hanno potuto beneficiare del supporto di esperti di transizione verde e digitale e del contributo di città mentori europee ed extra europee.

la Data Valley Bene Comune – Agenda digitale dell'Emilia-Romagna 2022-2025;

L'azione, perfettamente in linea con la strategia urbana di sviluppo sostenibile, coglie la sfida regionale della prossimità e la piena partecipazione di tutta la società regionale alle opportunità offerte dal digitale. Adotta inoltre un approccio "data driven" per mettere i dati rilevati con i sondaggi condotti nei quartieri e nelle frazioni.

La progettualità andrà ad integrare l'Agenda Digitale Locale con le tre attività laboratoriali pensate per soddisfare le diversificate esigenze di cittadini, giovani e imprese:

- Laboratorio di Open Innovation
- Laboratorio Qualità della vita (citizen science)
- Laboratorio di Comunità digitale
- 4. la direttiva UE 2016/2102 sull'accessibilità di siti e applicazioni mobili degli enti pubblici;

Tutti gli strumenti e siti web dell'Ente sono sviluppati in conformità con la direttiva europea.

- 5. la comunicazione sulla strategia dell'UE in materia di dati (COM 2020 66 final) e con la direttiva (UE) 2019/1024 su open data.

La rilevazione dei dati sulla qualità della vita è finalizzata a confluire in un cruscotto che consenta di prendere decisioni politiche per il benessere dei cittadini e delle cittadine.

2.4 Descrizione del progetto

Il progetto sviluppa un programma di innovazione e animazione digitale, evolvendo l'esperienza del Laboratorio aperto in chiave territoriale e inclusiva.

Si allestiranno e organizzeranno attività sia nei due poli principali già attivati presso i Musei MAR e Classis sia presso 5 HUB di prossimità.

Il sistema che si va a creare sarà propulsore di soluzioni innovative e andrà a coinvolgere imprese culturali e creative, cittadini e giovani grazie ai presidi di animazione digitale delle antenne dislocate sul territorio.

La progettualità include tre diversi laboratori pensati per utenze, finalità e livelli diversi di competenze digitali.

- **laboratorio di open innovation per la fruizione del patrimonio culturale** presso il MAR, al fine di sviluppare soluzioni innovative per la fruizione del patrimonio culturale grazie al coinvolgimento delle Industrie Culturali e Creative connesso a programma di capacity building presso il Museo Classis;

In continuità con il progetto di laboratorio aperto 2014-20, gli spazi all'uopo riallestiti negli scorsi anni diventeranno un polo di open innovation e luogo di incontro e scambio della comunità culturale, creativa e tecnologica cittadina e non solo. Nello spazio del MAR si coltiverà e svilupperà l'idea portante che ha caratterizzato il Laboratorio aperto di Ravenna 2014-20, ovvero la funzione di incubatore di idee, progetti e soluzioni volti al miglioramento della fruizione dei beni culturali. Si lavorerà in particolare su due versanti: da un lato su ricerca, sviluppo e innovazione in ambito digital humanities per la digitalizzazione del patrimonio musivo, a cura del Centro internazionale di documentazione del mosaico, dall'altro con un percorso di open innovation finalizzato a selezionare e sviluppare una soluzione innovativa di fruizione del patrimonio musivo del museo e della città grazie a soluzioni digitali.

L'attività si svilupperà in complementarietà con il macro progetto Ravenna Città del Mosaico, sostenuto anche dal programma del Ministero del Turismo per le città Unesco, nel quale si ricomprende la promozione del mosaico contemporaneo, l'attività espositiva della Biennale del mosaico contemporaneo, itinerari, piattaforma web in connessione con itinerari fisici, ricognizione e promozione di esperienze laboratoriali negli atelier ravennati in collaborazione con le realtà di produzione artistica e artigianale, che avranno a disposizione un nuovo spazio dedicato, nel cuore del centro storico come temporary shop, showroom, luogo di incontro e scambio.

13. FESR_1.2.4 Progetto Digital Unite

Nello specifico il laboratorio di open innovation consisterà in un percorso di accompagnamento, da svolgersi nel corso del 2023 e del 2024, ad un gruppo di imprese culturali e creative, indirizzato alla produzione di un servizio innovativo per la fruizione del patrimonio museale.

Si prevedono una ventina di incontri totali con un'utenza quantificabile intorno alle 50 persone.

A conclusione del percorso verrà bandita una competizione per le imprese interessate a sviluppare il servizio e la vincitrice verrà compensata per realizzare la propria idea.

Si ipotizza che i partecipanti alla competizione saranno ca. 15.

Oltre al lavoro con imprese culturali e creative il "laboratorio" del MAR fungerà da polo di coordinamento e raccordo degli hub digitali diffusi sul territorio.

- **laboratorio qualità della vita (citizens' science)** grazie al quale si raccoglieranno nelle "antenne territoriali" dati sugli indicatori della qualità della vita con il coinvolgimento della cittadinanza, in una operazione territoriale di data science e di consapevolezza su tematiche ambientali e sociali;

Partendo dal lavoro realizzato all'interno di un progetto pilota finanziato dal programma Urban Innovative Action, si estenderà all'intero territorio comunale la raccolta degli indicatori della qualità della vita ritenuti significativi nei vari quartieri/frazioni (citizen science).

Ai cittadini verrà chiesto di indicare le priorità per la costruzione del quartiere ideale e il perseguimento della qualità della vita, quindi si selezioneranno gli indicatori ritenuti pertinenti a misurarla.

Gli indicatori saranno raccolti con il supporto dei cittadini attraverso IoT esistenti e di futura installazione e grazie alla somministrazione di questionari e sondaggi.

Grazie a questo percorso i cittadini potranno acquisire conoscenza sul dato e il suo utilizzo in ambito urbano e sulle diverse dimensioni della qualità della vita che comprendono tra le altre: qualità dell'aria, mobilità, verde urbano, inclusione e cultura.

Il percorso tiene conto delle indicazioni contenute nel framework regionale per la citizen science, sviluppato nell'ambito del progetto Citizen Science.

Per questi laboratori si ipotizza un incontro di presentazione del progetto per ogni sede individuata (5 nel 2023) e successivi incontri da quantificare in base alle specifiche esigenze dell'utenza del quartiere/comunità.

La raccolta degli indicatori sulla qualità della vita verrà ripetuta anche negli anni successivi per monitorare l'evoluzione degli indicatori stessi.

Al coinvolgimento dei cittadini nel percorso e al coordinamento delle attività di raccolta si aggiungerà lo sviluppo di un software per l'elaborazione dei dati e la restituzione degli stessi.

Si ipotizza di coinvolgere un totale di 1.000 cittadini nel corso dell'intero progetto.

Le sedi identificate come antenne territoriali sono dislocate in città e nelle frazioni: Darsena, Area Ravenna Sud, Mezzano e San Pietro in Vincoli.

- **laboratorio di comunità digitali** rivolti in particolare ai giovani che da un lato svilupperanno capacity building sull'utilizzo di applicativi digitali più evoluti, dall'altro muoveranno in logica inclusiva e socializzante per la creazione di vere e proprie community.

In parallelo e in complementarietà si attiveranno i laboratori di "open innovation" inclusiva sul territorio, indirizzati principalmente ai giovani e alle giovani, che potranno imparare a creare contenuti digitali, social e diventare esperti di storytelling.

Lo Sportello Informagiovani in particolare diventerà sede permanente del laboratorio di podcasting mentre presso le sedi territoriali si attiveranno esperienze diversificate anche in risposta alle esigenze dei partecipanti.

Per i laboratori sopra descritti si ipotizzano attività della durata di ca. 200 ore annue per ognuna di 4 sedi, da distribuire in incontri a cadenza settimanale. Si ipotizza una media di 90 partecipanti a sede.

Tutti e tre i laboratori potranno inoltre disporre di ca. 100 ore di formazione nell'arco di tre anni da svolgere presso il Museo Classis e da suddividere in base alle specifiche esigenze emerse e con particolare attenzione ai temi STEAM e divario digitale di genere femminile in attuazione della Sfida 8 della Data Valley Bene Comune.

La progettualità in oggetto rappresenta uno degli strumenti operativi della più articolata rete digitale policentrica fortemente voluta dal Sindaco nel suo programma di mandato, e finanziata anche agli stanziamenti del PNRR, finalizzata a migliorare la qualità e l'estensione della rete in tutto il territorio e a creare cosiddetti Hub digitali dislocati in vari punti della città e delle frazioni:

- che siano equipaggiati con i necessari dispositivi/software per cittadini, studenti e lavoratori
- che offrano opportunità di conoscenza e accesso generalizzato ai servizi digitali disponibili
- che offrano assistenza e supporto in funzione delle specifiche esigenze e finalità

estendendo il diritto a quelle fasce di popolazione che per fragilità anagrafica, economica ed educativa non hanno accesso agli strumenti della digitalizzazione, favorendo tra l'altro, la fruizione e l'accessibilità digitale dei servizi.

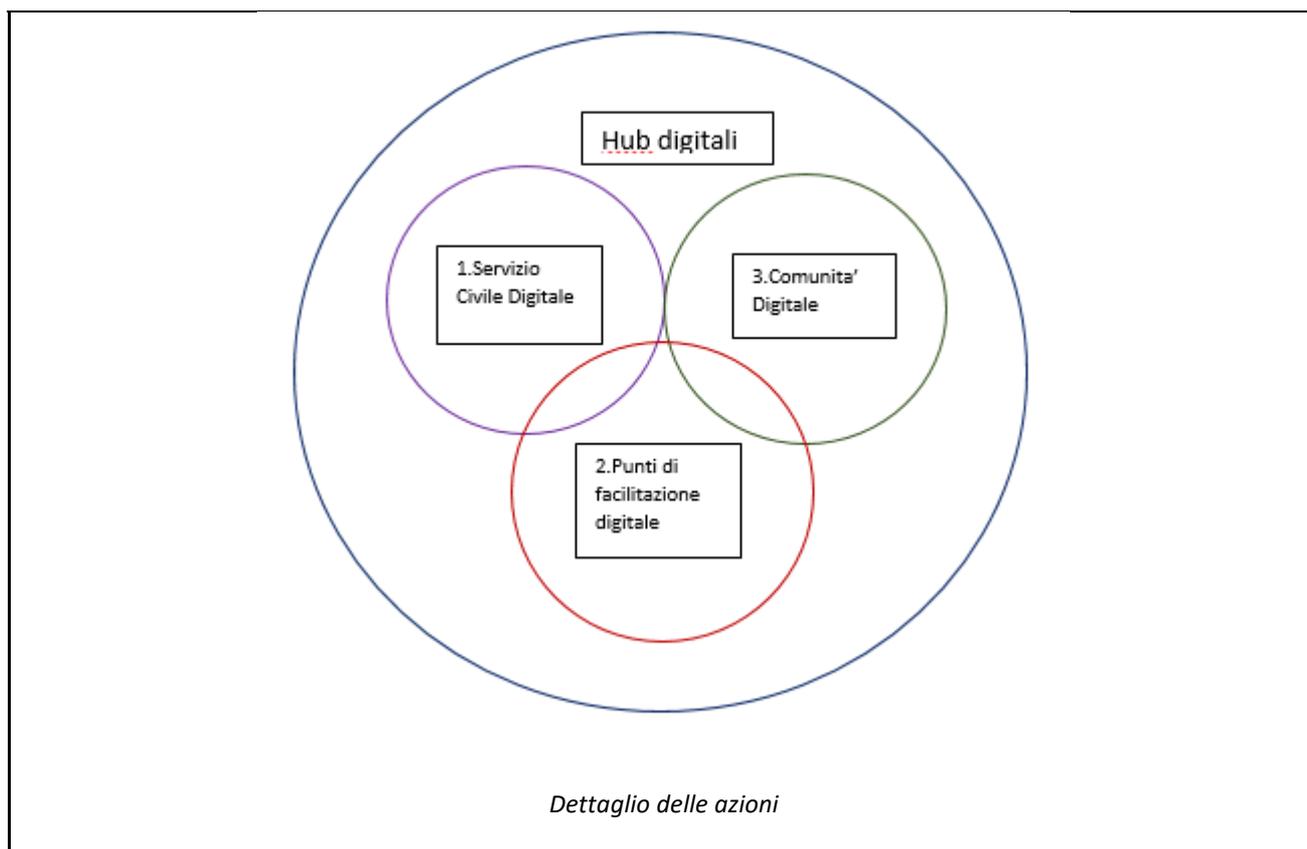
I laboratori del progetto "Digital Unite" vanno ad affiancarsi ad altri due percorsi che consentiranno all'Amministrazione di offrire alla cittadinanza un'ampia gamma di servizi per rispondere alle diverse esigenze di conoscenza e utilizzo del digitale, nello specifico:

Il Servizio civile digitale, finanziato dal PNRR, studiato per offrire sul territorio:

- un servizio di help desk digitale, da svolgersi sia telefonicamente che in videoconferenza, per supportare e affiancare i cittadini nella soluzione di problemi digitali e per diffondere le competenze digitali;
- un supporto ai cittadini che si rivolgono agli sportelli per lo svolgimento di pratiche on line quali presentazione di domande on line per bandi vari, prenotazione on line degli appuntamenti per procedure anagrafiche, richieste anagrafiche on line, richiesta identità digitale, inserimento su CRM di richieste di informazioni, presentazione di segnalazioni tramite app Comuni-chiamo.
- corsi di formazione su temi digitali evidenziati nella rilevazione dei fabbisogni formativi espressi dalla cittadinanza tramite apposita indagine

I punti di facilitazione digitale, finanziati sempre dal PNRR nell'ambito del progetto Digitale Facile in Emilia-Romagna" e finalizzati ad accrescere il livello di preparazione e sviluppare maggiori competenze digitali da parte dei cittadini, in modo che possano raggiungere il livello di base definito secondo il modello europeo DigComp, che definisce le competenze digitali minime richieste per il lavoro, lo sviluppo personale, l'inclusione sociale e la cittadinanza attiva e che, pertanto, tutti i cittadini dovrebbero possedere. Il fine ultimo è quello di consentire loro un approccio consapevole alla realtà digitale e alla equa fruizione dei servizi online offerti dalle amministrazioni pubbliche.

13. FESR_1.2.4 Progetto Digital Unite



3. TEMPISTICA DI REALIZZAZIONE

3.1 Cronoprogramma procedurale dell'intervento

	Fase già realizzata (data)	Data inizio effettiva o prevista	Data fine prevista
LAVORI			
Progetto di fattibilità tecnica ed economica			
Progetto definitivo			
Progetto esecutivo			
Indizione gara			
Stipula contratto			
Esecuzione lavori			
Collaudo			
SERVIZI/FORNITURE			
Progettazione/atti propedeutici			Maggio 2023
Stipula contratto fornitore			Luglio 2023
Certificato regolare esecuzione			Settembre 2026

4. DATI FINANZIARI

4.1 Modalità di finanziamento

Risorse	Valori assoluti (in euro)	%
Risorse a carico del PR FESR Emilia-Romagna 2021-2027	200.000,00	80%
Risorse a carico del beneficiario	50.000,00	20%
TOTALE	250.000,00	100%

13. FESR_1.2.4 Progetto Digital Unite

4.2 Quadro economico

Tipologia di spesa*		Importi (in euro)**
A	Spese tecniche di progettazione (fino ad un massimo del 10% del valore del progetto da rendicontare sulla base di giustificativi di spesa)	
B	Spese per l'acquisizione di servizi	157.000,00
	Spese per attrezzature, impianti e beni strumentali finalizzati anche all'adeguamento degli standard di sicurezza, di fruibilità da parte dei soggetti disabili	
	Spese per arredi e tecnologie funzionali al progetto	47.000,00
	Costi per l'avvio della gestione di attività e servizi	
	Costi di promozione e comunicazione	35.000,00
	Costi generali per la definizione e gestione del (fino ad un massimo del 5% forfettario calcolato sul totale delle altre voci di spesa)	11.000,00
TOTALE		250.000,00

*L'allocazione delle risorse in fase di redazione della presente scheda progetto è da intendersi come indicativa e sarà poi oggetto di ulteriore specifica nell'ambito dell'ITI

**Gli importi vanno indicati al lordo dell'IVA

4.3 Cronoprogramma annuale di spesa* (indicare le annualità stimate di spesa dell'intervento)

2023	2024	2025	2026
53.500,00	81.500,00	71.500,00	43.500,00

*La distribuzione della spesa per annualità in fase di redazione della presente scheda progetto è da intendersi come indicativa e sarà poi oggetto di ulteriore specifica nell'ambito dell'ITI

4.4 Sostenibilità gestionale e finanziaria

La gestione e manutenzione delle attrezzature e beni strumentali resta in carico al U.O. Sistemi informativi territoriali e Informatici. La gestione del servizio è coordinata dal U.O. Formazione e Qualità, in collaborazione con: i Sistemi informativi, il decentramento, lo Sportello Polifunzionale e l'Informagiovani, nonché l'U.O. Politiche ed Attività Culturali, coinvolti nell'organizzazione e gestione dei laboratori.

5.INDICATORI E CATEGORIE DI INTERVENTO

5.1 Indicatori*

Codice	Indicatori di risultato	Unità di misura	Valore previsto a conclusione del progetto
R02	Investimenti complessivi attivati per la fruizione dei servizi digitali	euro	250.000,00

*indicazioni per la corretta quantificazione degli indicatori sono fornite in allegato alla scheda

5.2 Categorie di intervento (individuare il/i settori di intervento attinenti al progetto e quantificarne le risorse allocate)

Codice	Settore di intervento	Risorse allocate
018	Applicazioni e servizi informatici per le competenze digitali e l'inclusione digitale	203.000,00
016	Soluzioni TIC, servizi elettronici, applicazioni per l'amministrazione	47.000,00



Comune di Ravenna

AGENDA TRASFORMATIVA URBANA PER LO SVILUPPO
SOSTENIBILE DEL COMUNE DI RAVENNA

¶

RAVENNA 2030

CITTÀ DELLA SALUTE E DEL BENESSERE
DELLE CITTADINE E DEI CITTADINI

PR FSE+ EMILIA-ROMAGNA 2021-2027

Priorità 3 Inclusione sociale

Obiettivo specifico 4.11

Migliorare l'accesso paritario e tempestivo a servizi di qualità, sostenibili e a prezzi accessibili, compresi i servizi che promuovono l'accesso agli alloggi e all'assistenza incentrata sulla persona, anche in ambito sanitario; modernizzare i sistemi di protezione sociale, anche promuovendone l'accesso e prestando particolare attenzione ai minori e ai gruppi svantaggiati; migliorare l'accessibilità l'efficacia e la resilienza dei sistemi sanitari e dei servizi di assistenza di lunga durata, anche per le persone con disabilità

SCHEDA PROGETTO DELLE OPERAZIONI INDIVIDUATE NELL'AMBITO DELL'ATUS

1.DATI GENERALI DI PROGETTO

1.1 Denominazione del progetto

“CREare Inclusione” – Comune di Ravenna

1.2 Abstract del progetto

Con il progetto “CREare inclusione” si intende rafforzare un sistema di interventi che consentano a bambin* e ragazz* con disabilità di poter fruire durante il periodo estivo di opportunità di aggregazione e socializzazione.

Si punta a soddisfare maggiormente i bisogni dei bambin* nonché delle loro famiglie e rispondere con efficacia alle esigenze assistenziali ed educative dei minori con disabilità certificata ai sensi della L. 104/1992, favorendo relazioni ed esperienze di vita e la continuità educativa.

In primis pertanto si offrirà e qualificherà il servizio di supporto educativo estivo come prolungamento di quello svolto nel contesto scolastico. In relazione all’andamento del progetto si potrà valutare l’attivazione di ulteriori azioni per l’arricchimento delle opportunità extrascolastiche, nell’ottica del più ampio progetto di vita.

1.3 Beneficiario

Denominazione	Comune di Ravenna
Partita IVA o CF	00354730392
Via/Piazza e n. civico	Piazza del Popolo 1
CAP	48121
Comune	Ravenna
Provincia	RA

**Il beneficiario è inteso come un soggetto pubblico responsabile dell’avvio e dell’attuazione e della spesa del progetto*

2.DESCRIZIONE DEL PROGETTO

2.1 Inquadramento del progetto nell’ambito dell’ATUSS

LINEA STRATEGICA TRASVERSALE CITTA’ POLICENTRICA

LINEA STRATEGICA 4 Città educante e stimolante per le nuove generazioni

OBIETTIVO E PIANO D’AZIONE 4.3

CREARE LE CONDIZIONI PER UNA RITROVATA SOCIALITA’, INCLUSIONE E INTERCULTURA ATTRAVERSO UNA RETE DI SERVIZI SUL TERRITORIO

Il progetto "CREare Inclusione" risponde all’OBIETTIVO 4.3 in quanto concorre prioritariamente a rafforzare la diffusa offerta di centri estivi, presenti diffusamente sul territorio, consentendo un accesso inclusivo a queste ma anche ulteriori opportunità di socializzazione e aggregazione a bambin* e adolescenti certificati, che non potrebbero fruirne autonomamente.

2.2 Coerenza del progetto con le strategie regionali, nazionali e comunitarie di riferimento

Il Progetto è coerente con le seguenti finalità e obiettivi di riferimento del **PR FSE+ 21-27**:

- potenziare il sistema di welfare attraverso misure che permettano l'equità nell'accesso ai percorsi educativi, contrastando le disuguaglianze all'origine che possono alimentare ulteriormente l'esclusione sociale;
- sostenere il più ampio e paritario accesso e la piena fruizione di servizi educativi sostenibili e di qualità; contrastare le povertà educative; rafforzare la piena inclusione di tutte le bambine e i bambini e degli adolescenti;
- favorire la conciliazione tra vita e lavoro, la partecipazione delle donne al mercato del lavoro nonché la partecipazione di bambin* e ragazz* alle opportunità educative extrascolastiche quali i centri estivi.

Il Progetto prevede espressamente azioni per il rafforzamento e la qualità dei servizi di sostegno ai bambini e alle bambine nonché agli adolescenti con bisogni specifici. Come si evince nel **Documento Strategico Regionale** per la programmazione unitaria delle Politiche europee di sviluppo ed in particolare al punto 4.3 "Emilia-Romagna, Regione dei diritti e dei doveri" oltre che nel **Patto per il lavoro e per il clima** all'obiettivo strategico "Emilia-Romagna, Regione dei diritti e dei doveri", l'aumento delle disuguaglianze rappresenta un ostacolo allo sviluppo così come i divari sociali, economici e territoriali, di genere e generazionali, penalizzano l'intera collettività, minandone alla radice la coesione e impedendo una crescita equilibrata e sostenibile. L'obiettivo di una Regione più inclusiva presuppone anche la presa in carico delle situazioni di maggiore fragilità – come per questo progetto connesse alla disabilità – in cui l'obiettivo non può che accompagnarsi ad un più ampio intervento sulla persona nel suo complesso che prenda a riferimento, per i destinatari del presente progetto, non solo il contesto scolastico ma anche quello extrascolastico.

Il progetto è coerente anche con i principali obiettivi della **Strategia Regionale Agenda 2030** per lo sviluppo sostenibile ed in particolare con:

- **GOAL 1 SCONFIGGERE LA POVERTÀ** che prevede il sostegno a chi vive in condizioni di povertà e l'inclusione sociale delle persone fragili e vulnerabili;
- **GOAL 4 ISTRUZIONE DI QUALITÀ** che affida all'educazione, all'istruzione e alla formazione il compito di migliorare la società.

A tal fine si richiamano le seguenti principali Linee strategiche d'intervento del **programma di mandato regionale** in stretta connessione ed integrazione con il presente progetto:

- Realizzare una scuola inclusiva, dei diritti e dei doveri, delle pari opportunità tramite il sostegno alla piena partecipazione all'istruzione degli studenti con disabilità e il sostegno ai Comuni affinché possano assicurare trasporti, servizi e assistenza agli alunni con disabilità;
- Rafforzare la rete dei servizi educativi e delle scuole per l'infanzia (0-6) assicurando che siano accessibili a tutte le bambine e i bambini, diffusi su tutto il territorio regionale, abbattendo progressivamente liste d'attesa e costo a carico delle famiglie, alzando la qualità dell'offerta dell'intero sistema integrato;
- Sostenere economicamente le famiglie per garantire a tutti il diritto allo studio scolastico e potenziarne i servizi, con un'attenzione specifica agli studenti con disabilità.

Il Progetto è inoltre coerente con quanto previsto al Capo III - Protezione sociale e inclusione - del "Pilastro europeo dei diritti sociali", in particolare con il Punto 11 Assistenza all'infanzia e sostegno ai minori e Punto 17 Inclusione delle persone con disabilità.

2.3 Integrazione del progetto proposto con un servizio di competenza del beneficiario

Il Comune di Ravenna in qualità di Ente locale è tenuto sulla base di quanto previsto da un insieme integrato di norme (L. 104/1992, D.LGS 66/2017, L.R. 26/2001) a garantire una serie di prestazioni per l'inclusione scolastica. Nello specifico il Servizio Diritto allo Studio, appartenente all'Area Infanzia Istruzione e Giovani, si occupa della gestione integrata del servizio di inclusione prescolastica, scolastica ed extrascolastica dei bambin* e degli alunni* in possesso di certificazione ex legge 104/92 e del servizio di pre-post scuola e di vigilanza/sicurezza sulle linee di trasporto scolastico/trasporto pubblico, che è stata affidata, a seguito di procedura aperta, al Consorzio Selenia Società Cooperativa Sociale, avente termine contrattuale il 31/08/2024, con possibilità di rinnovo per 2 anni.

Il servizio si esplica attraverso la realizzazione delle seguenti attività, delle quali buona parte sono in piena integrazione con il progetto proposto:

1. sostegno ai percorsi di inclusione nei nidi d'infanzia comunali e convenzionati per posti bimbo e nelle scuole dell'infanzia comunali e statali;
 2. sostegno ai percorsi di inclusione nelle scuole statali primarie, secondarie di primo e secondo grado e nei Centri di Formazione Professionale (per questi ultimi nell'ambito dei percorsi di Istruzione e Formazione Professionale);
 3. sostegno ai percorsi inclusivi nei centri ricreativi estivi;
 4. sostegno nella fase di accoglienza e prolungamento orario del servizio comunale di pre e post scuola;
 5. sostegno di tipo specialistico (LIS – Lingua Italiana dei Segni, Comunicazione aumentativa, Braille,.....)
- Il presente progetto nasce dall'idea di inclusione, intesa, non solo come un valore fondamentale e una finalità a cui tendere costantemente nel contesto scolastico, ma anche come una cornice di riferimento che accompagna e sostiene il progetto di vita dei bambin* e degli alunni* in possesso di certificazione ex legge 104/92 anche in contesti extrascolastici.

2.4 Descrizione del progetto

L'uscita dalla fase pandemica comporta un focus particolare sulla componente giovane della popolazione per supportare le giovani generazioni nel ritrovare un equilibrio nello stile di vita comunitario e nel costruire percorsi di crescita personale e professionale.

La rete dei servizi e degli spazi a supporto dei giovani necessita di un ripensamento, rafforzamento, maggiore integrazione e articolazione territoriale. Rientra in questa logica la promozione di attività estive e di aggregazione quali i centri estivi e i percorsi di volontariato e cittadinanza attiva.

L'obiettivo di inclusione sarà fortemente perseguito attraverso progetti ad hoc finalizzati a sostenere bambini e giovani più fragili nella partecipazione alle opportunità di aggregazione.

In questo piano d'azione integrato "CREare Inclusione" – Comune di Ravenna promuove una cultura inclusiva garantendo supporto educativo non solo nei centri estivi per l'infanzia comunali 0-6, ma anche all'interno dei centri estivi accreditati, consolidando la sperimentazione avviata dall'estate 2020.

Gli obiettivi specifici consistono nel soddisfare maggiormente i bisogni dei bambin* e dei giovani nonché delle loro famiglie e rispondere con efficacia alle esigenze assistenziali ed educative dei minori con disabilità certificata ai sensi della L. 104/1992, favorendo relazioni ed esperienze di vita e la continuità educativa e pertanto qualificando il servizio di supporto educativo estivo come prolungamento di quello svolto nel contesto scolastico.

Per l'attuazione del progetto il Servizio Diritto allo Studio del Comune di Ravenna applica il "Regolamento per la gestione del tempo extrascolastico per i minori disabili", fornendo supporto educativo nei centri estivi attraverso personale con specifiche competenze tecnico-professionali e assegnato ai minori in possesso di certificazione ex L-104/92 favorendo, ove possibile, la continuità educativa con il percorso scolastico.

Il Servizio Diritto allo Studio collabora con il Servizio Sociale Associato garantendo il servizio di trasporto per i minori in possesso di certificazione ex L-104/92 le cui famiglie ne fanno richiesta e orientando i genitori nella variegata offerta di centri estivi individuando quelli con caratteristiche, anche di contesto, maggiormente rispondenti ai bisogni dei bambin* e che consentono di continuare il lavoro educativo avviato in ambito scolastico.

Affinché l'inclusione avvenga in maniera efficace, il Servizio prevede un colloquio con la famiglia del minore nel quale avviene una fase di orientamento per poter individuare il centro estivo più adatto, tenendo conto delle esigenze emerse durante l'incontro, finalizzata alla compilazione di un modulo dove sono indicati i periodi e gli orari richiesti e, in ordine di gradimento, i centri estivi privati accreditati scelti. In questo modo, l'Ufficio Integrazione Scolastica è in grado di acquisire preventivamente una visione del fabbisogno delle famiglie, funzionale alla realizzazione di interventi di supporto educativo efficaci e alla continuità dell'educatore presente durante l'anno scolastico anche nel periodo estivo. Al termine del processo di rilevazione del fabbisogno viene assegnato a ciascun bambin* e ragazz* il supporto educativo all'interno dei centri estivi sulla base dei criteri previsti dal Regolamento sopra citato. L'obiettivo del Servizio è di sostenere 150 bambin*/ragazz* all'anno.

Di fondamentale importanza è anche il rapporto con i soggetti gestori dei centri estivi; al fine di monitorare la qualità dell'intervento educativo la coordinatrice pedagogica di riferimento dell'Ufficio Integrazione Scolastica svolge durante i mesi estivi osservazioni nei diversi luoghi di svolgimento delle attività. Con il finanziamento del progetto sarà possibile consolidare la sperimentazione avviata a partire dall'estate 2020, che ha previsto l'estensione del supporto educativo anche nei centri estivi privati aventi i requisiti disposti dalla Regione, rispondere al 100% dell'utenza e soddisfare maggiormente i bisogni e le richieste delle famiglie, anche in termini di conciliazione vita-lavoro.

Il progetto potrà inoltre prevedere, anche in esito alle valutazioni in itinere e alla rilevazione di specifici fabbisogni come sopra specificato, anche ulteriori azioni per l'arricchimento, il potenziamento e la qualificazione delle opportunità extrascolastiche, non solo durante il periodo estivo.

3.TEMPISTICA DI REALIZZAZIONE

3.1 Cronoprogramma procedurale dell'intervento

	Fase già realizzata (data)	Data inizio effettiva o prevista	Data fine prevista
SERVIZI/FORNITURE			
Progettazione/atti propedeutici	Pubblicazione bando 18/05/22	Avvio esecuzione contratto in via d'urgenza 01/09/22	Termine contratto 31/08/2024 (con opzione di rinnovo per 2 anni)
Stipula contratto fornitore	In fase di stipula		
Certificato regolare esecuzione			settembre/ottobre 2024 (salvo opzione di rinnovo in base al quale slitta di 2 anni)

4.DATI FINANZIARI

4.1 Modalità di finanziamento

Risorse	Valori assoluti (in euro)	%
Risorse a carico del PR FSE+ Emilia-Romagna 2021-2027	700.000,00	50%
Risorse a carico del beneficiario	700.000,00	50%
TOTALE	1.400.000,00	100%

4.2 Quadro economico

Tipologia di spesa*		Importi (in euro)**
A	Spese la preparazione del progetto (progettazione, analisi di fattibilità)	
B	Spese per la realizzazione del progetto di promozione e comunicazione	1.400.000,00
C	Spese per la diffusione e comunicazione del progetto	

D	Costi generali (fino ad un massimo del 5% forfettario calcolato sul totale delle altre voci di spesa)	
TOTALE		1.400.000,00

**L'allocazione delle risorse in fase di redazione della presente scheda progetto è da intendersi come indicativa e sarà poi oggetto di ulteriore specifica nell'ambito dell'ITI*

***Gli importi vanno indicati al lordo dell'IVA*

4.3 Cronoprogramma annuale di spesa* (indicare le annualità stimate di spesa dell'intervento)

2023	2024	2025	2026
350.000,00	350.000,00	350.000,00	350.000,00

**La distribuzione della spesa per annualità in fase di redazione della presente scheda progetto è da intendersi come indicativa e sarà poi oggetto di ulteriore specifica nell'ambito dell'ITI*

4.4 Sostenibilità gestionale e finanziaria

Visto l'esito della sperimentazione avviata a partire dal 2020, con l'estensione del supporto educativo a bambin* e ragazz* con disabilità anche nei centri estivi privati accreditati, l'amministrazione comunale intende proseguire le attività previste dal progetto anche a seguito della conclusione dello stesso sostenendone gli oneri tramite risorse proprie e/o derivanti da finanziamenti regionali, nazionali ed europei