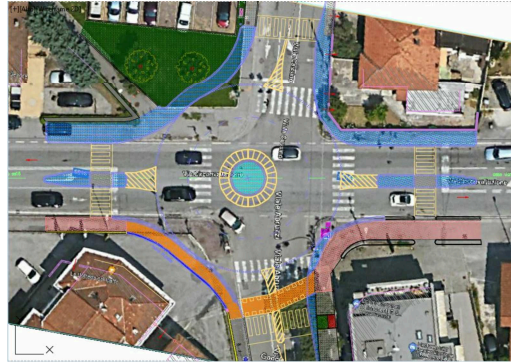


COMUNE DI RICCIONE

PROVINCIA DI RIMINI

SETTORE 6 LAVORI PUBBLICI - PROGETTI SPECIALI



PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO - ECONOMICA

Progetto :

OPERE STRADALI - REALIZZAZIONE
NUOVA ROTATORIA NELL' INCROCIO TRA
VIALE CIRCONVALLAZIONE E VIALE ABRUZZI.

Relazione Tecnica Descrittiva

Dirigente del Settore 6
Lavori Pubblici - Progetti Speciali
Ing. Fabrizio Di Blasio

Responsabile del Progetto
Geom. Augusto Frisoni

Il Tecnico Progettista
Arch. Vincenzo Pettazzoni

Geom. Marco Rastelli

n.	Revisioni Data	Descrizione revisione	ELABORATO : Elab -B-
1	-- / -- / ----		SCALA : - - -
2	-- / -- / ----		DATA : Gennaio 2024
3	-- / -- / ----		EMAIL : lavoripubblici@comune.riccione.rn.it PEC : comune.riccione@legalmail.it

COMUNE DI RICCIONE

PROVINCIA DI RIMINI
Settore 6 Lavori Pubblici – Progetti Speciali

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO-ECONOMICA

REALIZZAZIONE NUOVA ROTATORIA NELL' INCROCIO TRA VIALE CIRCONVALLAZIONE E VIALE ABRUZZI

RELAZIONE TECNICA DESCRITTIVA

Indice

- 1 – Premessa
- 2 – Ubicazione
- 3 – Stato attuale
- 4 – Progetto
- 5 – Consistenza dell'opera
- 6 – Situazioni dei pubblici servizi e sottoservizi
- 7 – costi e disponibilità delle aree
- 8 – Soluzioni alternative
- 9 – Prescrizioni normative comunali
- 10 – Verifica di compatibilità ambientali
- 11 - Verifica interesse archeologico
- 12 - Valutazione di impatto acustico
- 13 - Valutazione rischio idraulico
- 14 - Valutazione inquinamento luminoso
- 15 – Caratteristiche geomorfologiche e rischio sismico

All.B1: parere della "Soprintendenza archeologia belle arti e paesaggio"

1 - Premessa

L'incrocio preso in esame è uno dei più importanti incroci presenti nella viabilità comunale ed intercomunale in quanto comprende ovviamente la strada statale SS16. Da questo incrocio partono due strade trasversali aventi carattere urbano. In particolare la via Abruzzi che costituisce una importante strada di collegamento come ex-strada provinciale SP91, in quanto essa collega il vicino centro abitato di Scacciano (Comune di Misano) ed altri Comuni dell'entroterra alla strada statale SS16. Mentre la via Cassino costituisce una strada urbana di quartiere residenziale e commerciale del centro abitato.

Da un studio dei flussi di traffico risulta che il tratto maggiormente percorso è la direttrice SS16, quindi si evidenzia la necessità di installare una idonea infrastruttura stradale fissa e permanente atta a regolare l'intenso traffico ed a migliorare la sicurezza della circolazione veicolare nell'incrocio. Pertanto è stata prescelta la soluzione di una rotonda anziché di un impianto semaforico o di eventuali altre soluzioni. Tale soluzione risulta idonea sia come punto di riferimento sia come indicatore/segnalazione della Strada Provinciale SP91 di collegamento ed avrà la funzione di agevolare lo scambio di direzione con la massima sicurezza stradale soprattutto per le ambulanze e per i veicoli pesanti. Comunque il manufatto costruttivamente viene definito comunemente come "rotonda stradale".

2 - Ubicazione

La nuova infrastruttura stradale si troverà posizionata nell'incrocio tra la Circonvallazione (S.S.16), la via Abruzzi ed la via Cassino ed quindi interamente entro il confine del territorio comunale di Riccione ovvero nell'ambito del Centro Abitato, così come definito dal PSC del Comune di Riccione.

La circonvallazione risulta classificata dal codice della strada come "Strada Extraurbana Secondaria (tipo C)" e denominata nello stradario come "S.S.16". Mentre le altre due strade "via Abruzzi" e "via Cassino" sono classificate invece entrambi come "Strada Urbana di Quartiere (tipo E)".

3 - Stato attuale

Attualmente nell'incrocio è presente un impianto semaforico, regolato da tre tempi per il deflusso del traffico.

Di conseguenza a causa dell'elevato volume di traffico e dei tre tempi semaforici si formano inevitabilmente delle code di attesa. Ciò provoca notevoli incrementi di livelli sia di rumorosità sia di inquinamento atmosferico, particolarmente durante la stagione estiva.

4 - Progetto

Nella fase progettuale è stata decisa la scelta di un unico livello di progettazione definito "progetto di fattibilità - definitivo", comprendente tutti i due livelli di progettazione, per effetto della esigua complessità strutturale della nuova infrastruttura fissa. Tale livello unificato di progetto permette anche di predisporre ed applicare in modo immediato un unico piano di finanziamento per tutte le opere ivi progettate.

Inoltre, sono state svolte delle analisi di traffico sperimentali dovute alla presenza di una nuova rotonda, a verificare la sussistenza e/o fattibilità di installare una nuova struttura fissa nell'incrocio, ossia una rotonda fissa e si è giunti alla prova conclusiva della sua realizzabilità ed convenienza. Con la sperimentazione si sono osservati notevoli benefici sia nella sicurezza stradale sia nella riduzione dell'inquinamento atmosferico.

5 - Consistenza dell'opera

Dovendo progettare una nuova rotatoria in un contesto di incrocio già esistente, con la presenza di fabbricati e spazi già determinati, si è dovuto optare per una rotatoria di tipo compatta. Sono state fatte delle prove con rotatorie aventi raggio di 11, 13 e 15 mt. Dalle prove e verifiche con rotatorie di raggio superiore a 15 mt. sono emerse delle criticità e per questo alla fine è stata adottata la misura di 13,00 mt di raggio. Di conseguenza nel progetto le sue dimensioni avranno raggio massimo esterno di 13,00 mt. con un anello carrabile di ampiezza di 9 mt. Questo costituisce una carreggiata unica con un' ampia corsia di marcia. La scelta del raggio di 13 mt è motivata anche dalla necessità di limitare e ridurre il più possibile le aree che sarebbero sottoposte ad un piano di esproprio o di asservimento ed evitare la riduzione eccessiva degli spazi aperti fronteggianti dei vicini negozi, essi ubicati nell'angolo tra via Circonvallazione e via Abruzzi, rimasti a disposizione dei privati. Nonostante ciò, si rende necessario occupare una porzione di circa 40,40 mq dell'area fronteggiante i vicini edifici inclusi dei negozi. Eventuali frazionamenti catastali e/o volture saranno a carico della amministrazione comunale. In tal senso in fase progettuale è stato predisposto anche una apposita tavola grafica (Tavola 14 – Piano Particellare di Esproprio), con riportati sia tutti i rilevamenti di mappe catastali sia le relative intestazioni, nell'intento di fornire un quadro d'insieme della attuale situazione catastale, nonché una stima del valore di mercato della suddetta area da espropriare (Elab. N – Stima valore di mercato).

Per quanto riguarda l' isola centrale, essa avrà il raggio di 4,00 mt., comprensivo di un anello semitransitabile di 1,50 mt, pavimentato con cubetti di porfido ed delimitato da speciali cordoli denominati "Beton-Led" della ditta CEDA o similari.

Tale isola centrale è di tipo fisso e quindi sarà costruito con materiale in cls e delimitato con speciali blocchi bianchi muniti di illuminazione a LED denominati "Flexi Strip-Led", essi incassati negli elementi-blocchi prodotti e forniti dalla ditta ZAMA-Impianti s.r.l. o similari, il tutto come descritto nella tavola dei particolari costruttivi, al fine di creare effetti luminosi per accentuare la visibilità della nuova isola centrale.

L'intera isola centrale si appoggerà su un apposito basamento anulare ed a sua volta esso si appoggerà sovrastante sul cosiddetto pacchetto stradale preesistente, previa rimozione del tappetino.

Al centro della isola centrale la cavità sarà riempita con terreno vegetale e ricoperto da cespuglie e/o arbusti. In esso sono predisposti sia l'impianto elettrico sia l'irrigazione per le piante ornamentali. Infine, l'anello carrabile (di ampiezza circa 9 mt) sarà ricoperto con uno strato di finitura in tappeto di asfalto bituminoso.

Per quanto riguarda le isole di traffico sulle diramazioni, essi saranno costruiti con dei cordoli stradali tipo standard in cls e pavimentati con tappetino di asfalto.

Infine, essendo la SS16 percorsa anche da veicoli a trasporto eccezionale, le isole spartitraffico non saranno sormontabili ma solo i cartelli stradali saranno smontabili e che saranno rimossi in coincidenza di questi eventi.

Per la realizzazione della rotatoria si rende necessario occupare anche una porzione della adiacente area verde adibito a giardino pubblico, nei pressi della via Cassino. Non è previsto nessun abbattimento di alberi ma solo la rimozione del terreno erboso.

Sono previsti anche la risistemazione ed adattamento di tutti i marciapiedi e piste ciclabili ai lati dell' incrocio, in quanto sono già preesistenti e quindi ricompresi nell'intervento complessivo.

6 - Situazioni dei pubblici servizi e sottoservizi

Per quanto riguarda i pubblici servizi ed sottoservizi, il progetto richiede solo alcuni interventi, ossia l'adeguamento sia dell' impianto fognario mediante nuove e/o diverse posizione di caditoie sia dell'impianto di illuminazione e lo spostamento degli armadi di servizio degli impianti.

Solo l'impianto semaforico verrà completamente rimosso e dismesso.

Non c'è la necessità di apportare modifiche strutturali alle reti di servizio quali fognature sia bianche sia nere, rete illuminazione stradale, rete telecomunicazioni, rete acquedotto ed rete gas.

Quindi si prevedono costi da sostenere solo per l'adeguamento di tali sottoservizi, in particolare per le caditoie, con la rimozione delle vecchie e sostituiti con delle nuove, da installare intorno alla nuova rotatoria. Occorre precisare che il progetto prevede anche l'installazione di nuovi punti luce, in aggiunta a quelli già esistenti, sia per la rotatoria sia per gli attraversamenti ciclopedonali.

Ciò in quanto da una analisi illuminotecnica si è evidenziata una zona con insufficiente illuminazione dell'incrocio e ciò comporta una scarsa visibilità nella zona dell'incrocio e di conseguenza una minor sicurezza. Pertanto si è deciso di colmare tale lacuna aggiungendovi nuovi punti luce e la sostituzione degli attuali corpi illuminanti con altri ad illuminazione a Led.

7 - Costi e disponibilità delle aree

Per la realizzazione dell'intervento è necessario procedere agli espropri di aree private, in quanto la nuova rotatoria richiede l'occupazione di alcune porzioni di lotti privati. Il tutto come meglio specificato sia dalla tabella sia dalla tavola grafica n. 14 del piano particellare esproprio, relativamente ai lotti catastali ricadenti nella nuova rotatoria, nonché dalla stima del valore di mercato dell'area da espropriare (Elab. N – Stima valore di mercato).

Per quanto riguarda la manutenzione, i costi di manutenzioni saranno limitati alla sua pulizia ed al suo decoro urbano ed alle eventuali riparazioni o sostituzioni dei led.

8 - Soluzioni alternative

Per quanto riguarda le soluzioni alternative, ne esistono altre tra i quali :

1) installazione di impianto semaforico.

Tale ipotesi è da scartare a causa dell'elevato traffico veicolare e dell'elevato costo di gestione e di manutenzione. Uno degli aspetti negativi si annovera la formazione di code davanti al semaforo e ciò comporta un incremento di inquinamento atmosferico ed acustico, oltre ad allungare i tempi di attesa.

Tale soluzione si può applicare solo laddove non c'è spazio sufficiente per installare una rotatoria oppure laddove si manifestano casi di elevata pericolosità od intralcio alla circolazione stradale.

2) sovrappassi o sottopassi

Tale ipotesi è da scartare a causa della sua elevata mole e complessità costruttiva, che richiede notevole spazio circostante, e del suo elevato costo di costruzione. Infatti nell'incrocio oggetto dell'intervento si trova in un'area ad elevata densità edilizia e quindi lo spazio circostante risulta insufficiente per una infrastruttura di questo tipo. Ciò comporta un notevole impatto ambientale ed anche la necessità di effettuare degli massicci espropri nelle proprietà terriere od edilizie circostanti, ed oltremodo di effettuare anche demolizioni agli edifici o strutture esistenti nella zona.

9 - Prescrizioni normative comunali

Nelle prescrizioni tecniche del PSC (Piano Strutturale Comunale) , il manufatto risulta ricadente nelle :

- Tavola 1.1 (Tutele geologiche e idrogeologiche e aree di rispetto delle infrastrutture), nel :
 - 1)- "Perimetro del Centro Abitato definito ai sensi dell'art. a-5, comma 6° della L. R. n° 20 del 24/03/2000 coincidente con la delimitazione del "Territorio Urbanizzato" classificato, ai sensi dell'art. 28, comma 2, lett d) della stessa legge."
- Tavola 2.1 (Tutele dell'ambiente, del paesaggio e dei beni storico-culturali), nelle
 - 1)- "Zona di particolare interesse paesaggistico ambientale" (art. 20 del PTCP), disciplinati dall'art. 28 ."
 - 2)- "Viabilità Storica".

10 - Verifica di compatibilità ambientale

A seguito di analisi e riscontri con i piani urbanistici e con le prescrizioni specifiche tecniche, la nuova infrastruttura stradale risulta compatibile sia con le sopracitate prescrizioni tecniche sia con la sostenibilità ambientale.

Al riguardo è stata redatta la Valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale (Valsat) dalla Dott. Geol. Daniela Tonini (Elab. L).

Per quanto riguarda i presunti benefici ottenibili, consisteranno in : maggiore sicurezza stradale, minori tempi di attesa in coda, minimo inquinamento ambientale ed acustico, minimi costi di manutenzione, elevata visibilità luminosa dell'incrocio come punto di riferimento.

11 - Verifica interesse archeologico

la "Soprintendenza archeologia belle arti e paesaggio per le province di ravenna forlì-cesena e rimini" con parere prot. n. 4405 del 17/03/2023 (allegato alla presente relazione "All. B1"), esaminati gli elaborati progettuali, pur ravvisando la presenza di un interesse archeologico nelle aree di progettazione, ritiene non sussistano le condizioni per attivare la procedura di Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico di cui al comma 8 dell'art.25 del D.Lgs. 50/2016 con la contestuale richiesta di indagini archeologiche preventive.

Pertanto la Soprintendenza ha rilasciato **parere favorevole a condizione che le operazioni di scavo superiori a 50cm dal p.d.c. siano sottoposte a controllo archeologico in corso d'opera.**

12 - Valutazione di impatto acustico

E' stata redatta dalla Dott. Geol. Daniela Tonini la "Valutazione previsionale di impatto acustico" ai sensi dell'art. 8 c. 2 lett. b) della L. 447/95 e secondo i criteri di cui alla DGR 673/2004 art. 3 (Elaborato M), da cui risulta:

Ante operam: si riscontra che, nella situazione attuale, nessuno dei ricettori installati per la misura fonometrica rientrano nei limiti normativi, fatta eccezione per 3 facciate del ricettore n. 7, per il solo periodo diurno.

Post operam: si rileva che la soluzione progettuale della rotatoria permette un netto miglioramento di 2-3 dBA, sufficiente a far rientrare nei limiti di legge n. 10 facciate su 25 complessive nel periodo diurno.

Mitigazione (recepita dal progetto):

Dal momento che i fabbricati sono collocati molto vicini alla carreggiata e la realizzazione di uno schermo acustico non appare la soluzione tecnico-economica più opportuna, in quanto limiterebbe la circolazione dell'aria e la visibilità del fronte commerciale, si è ritenuto idoneo proporre quale mitigazione un asfalto fonoassorbente sui rami di via

Circonvallazione fino all'intersezione con viale Perugia a Nord e con viale Viterbo a sud (lungo gli archi di rotatoria al momento non si ritiene di procedere con asfalto fonoassorbente, data la velocità molto bassa che assumeranno i veicoli nel transitare gli archi).

Eventuale mitigazione a fine lavori:

Qualora fosse necessario verrà chiesto al proprietario dell'edificio riceettore n. 4 di accettare la realizzazione di uno schermo trasparente lungo il confine con via Circonvallazione (su via Cassino ci sono i cancelli di ingresso e non è possibile installare una barriera antirumore); se necessario si effettueranno delle misure indoor presso i ricettori ad uso abitativo scelti e qualora non vengano raggiunti i 40 dBA LeqA TR in notturno si sostituiranno gli infissi. Si tenga presente che dei ricettori individuati solo i ricettori n. 4 e n. 8 sono quelli che potrebbero non raggiungere tale limite, dal momento che tutti i restanti edifici presi a riferimento sono piuttosto recenti, con infissi nuovi.

13 - Valutazione rischio idraulico:

E' stata redatta dall'Ing. Giacomo Furlani una relazione idraulica e preso in esame il rischio idraulico (Elaborato I), da cui si evince la non sussistenza di specifiche criticità idrauliche. Infatti l'area di cui trattasi risulta priva di criticità idrauliche particolari, a livello di reticolo idrografico, tali da limitare o inibire la realizzazione delle opere in oggetto. Inoltre non risultano particolari criticità idrauliche neppure relativamente al sistema di smaltimento delle acque meteoriche, anche grazie al recente incremento dei dispositivi di intercettazione lungo il viale Abruzzi disposto proprio per captare, intercettare e veicolare le acque meteoriche nelle esistenti fognature bianche e limitare in questo modo lo scorrimento delle acque di dilavamento verso l'incrocio.

E' stata predisposta, inoltre, una apposita tavola grafica denominata "Tavola 07 – Planimetria Generale – Impianto Fognature Bianche", su cui viene evidenziato lo schema del nuovo impianto di fognature bianche.

14 - Valutazione inquinamento luminoso:

Con la realizzazione della rotatoria verrà implementata l'illuminazione pubblica con n.4 corpi illuminanti a led al fine di ottimizzare la visione notturna, collocati su pali avente altezza 10.00m.

Al fine di evitare l'inquinamento luminoso, prodotta dalla luce dispersa direttamente nel cielo dai suddetti apparecchi stradali, essi saranno del tipo "CREE XSP", che non emettono luce sopra il piano orizzontale passante per il centro della lampada ("full cut off"), con potenza di sistema 70 W e temperatura di colore **3.000 °K**.

L' apparecchio di illuminazione, inoltre, verrà dotato di mezzanotte virtuale e riduzione di potenza del 30 %.

E' stata predisposta tavola grafica denominata "Tavola 06 – Planimetria Generale – Impianto Illuminazione Pubblica", su cui viene evidenziato lo schema del nuovo impianto di illuminazione pubblica e la posizione dei corpi illuminanti in progetto.

15 – Caratteristiche geomorfologiche e rischio sismico

Considerato che la nuova rotatoria sita all'incrocio tra via Abruzzi e la SS16, si inserisce in un contesto territoriale già adibito a viabilità comunale ed intercomunale nel PSC/RUE del Comune di Riccione, ove per la sua realizzazione non sono previsti né opere strutturali in c.a. né aumento di superficie edificatoria;

Settore 6 Lavori Pubblici - Progetti Speciali

Verificato che nelle cartografie del Quadro Conoscitivo del PSC di Riccione, in particolare nelle Tav B 04 Carta Idrogeologica, Tav B 05 carta Geologica e Tav B06 Carta Geomorfologica, l'area risulta priva di problematiche geologiche particolari e tali da limitare o inibire la realizzazione della rotatoria.

Verificato che ai fini della riduzione del rischio sismico di cui alla Legge Regionale 30 ottobre 2008 n.19, il Comune di Riccione è dotato di studio di MS3 (Mircozonazione sismica di Terzo livello di approfondimento) e che l'area interessata dalla realizzazione della rotatoria non risulta inserita tra le aree di instabilità inerenti il rischio di liquefacibilità e né sono state rinvenute in essa altre situazioni di instabilità in caso di evento sismico ai sensi delle DGR 476/2021 e DGR 564/2021.

Riccione, Gennaio 2024.

Il Tecnico Progettista
Geom. Marco Rastelli

Il Tecnico Progettista
Arch. Vincenzo Pettazoni



ALLEGATO B1

Parere della "Soprintendenza archeologia belle arti e paesaggio"



Ministero della cultura

SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO PER
LE PROVINCE DI RAVENNA FORLÍ-CESENA E RIMINI

Comune di Riccione
Servizio Lavori Pubblici, Progetti Speciali e
Patrimonio
Viale Vittorio Emanuele II 2
47838 Riccione (RN)
comune.riccione@legalmail.it
e p.c. **Commissione di garanzia**
sr-ero.garanzia@cultura.gov.it

Class. 34.43.01/51

Allegati

Risposta al Foglio n. 21110 del 15/03/2023

Prot. n. 4405 del 17/03/2023

Oggetto: **RICCIONE (RN) – Viale Circonvallazione e Viale Abruzzi**

Realizzazione nuova rotatoria all'incrocio tra Viale Circonvallazione e Viale Abruzzi

Committenza: Comune di Riccione

Parere di competenza ex art. 25 D. Lgs. 50/2016

#28_4+!#^

In merito alla richiesta in oggetto,

- esaminati gli elaborati progettuali pervenuti;
- tenuto conto di quanto prescritto dall'art. 25 del D. Lgs. 50/2016 e dal DPCM del 14/02/2022 "Approvazione delle linee guida per la procedura di verifica dell'interesse archeologico e individuazione di procedimenti semplificati";
- considerato che, in base alla possibilità di ridurre i livelli di progettazione e di presentare una documentazione archeologica semplificata, la Relazione Archeologica Preliminare di cui all'art. 25 co. 1 del D. Lgs. 50/2016 risulta nel caso specifico non necessaria in quanto questo Ufficio dispone di elementi sufficienti a valutare l'interesse archeologico delle aree interessate dalla progettazione e il conseguente grado di rischio per il progetto;
- considerato che sono previsti scavi, seppure di limitata estensione, a profondità variabile fino a 1 m dal p.d.c., intaccando pertanto il sottosuolo a quote non interessate da precedenti lavorazioni con la conseguente possibilità di intercettare depositi archeologici sepolti;
- valutata la potenzialità archeologica dell'area in base alle informazioni in possesso di questo Ufficio (in particolare il lavoro di elaborazione della Carte delle Potenzialità Archeologiche per il PUG di Riccione attualmente in corso);
- valutato che, alla luce delle caratteristiche complessive del progetto, l'esecuzione di saggi e trincee preliminari risulta di fatto scarsamente efficace e poco significativa;
- visto che, anche in caso di mancata attivazione della procedura, il soprintendente può motivatamente prescrivere l'assistenza archeologica in corso d'opera nelle aree con potenziale archeologico presunto ma non agevolmente delimitabile;

questa Soprintendenza, pur ravvisando la presenza di un interesse archeologico nelle aree di progettazione, ritiene non sussistano le condizioni per attivare la procedura di Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico di cui al comma 8 dell'art. 25 del D. Lgs. 50/2016 con la contestuale richiesta di indagini archeologiche preventive. Si rilascia pertanto **parere favorevole a condizione che le operazioni di scavo superiori a 50 cm dal p.d.c. siano sottoposte a controllo archeologico in corso d'opera.** Si precisa che, in caso di rinvenimento di depositi archeologici, potranno essere richiesti ulteriori accertamenti e/o scavi estensivi e che, prima di realizzare le opere in progetto, si dovrà comunque procedere con lo scavo di quanto emerso secondo le indicazioni che verranno fornite dalla direzione scientifica. In base ai rinvenimenti effettuati potranno inoltre essere valutate ulteriori prescrizioni volte ad assicurare la compatibilità di quanto progettato con la tutela dei beni culturali.

Tutte le operazioni dovranno essere eseguite da ditte archeologiche qualificate ai sensi del DM 244 del 2019 con oneri a carico della committenza e sotto la direzione scientifica di questa Soprintendenza. Al termine delle operazioni e a prescindere dal rinvenimento di evidenze archeologiche dovrà essere consegnata una relazione finale corredata da adeguata documentazione grafica e fotografica redatta in conformità a quanto indicato nel Regolamento acquisito da questa Soprintendenza con D.S. n. 25/2022, disponibile sul sito internet www.soprintendenzaravenna.beniculturali.it.





Ministero della cultura

SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO PER
LE PROVINCE DI RAVENNA FORLÍ-CESENA E RIMINI

Si precisa che la ditta incaricata del controllo dovrà essere puntualmente informata, dalla committenza e dalla direzione dei lavori, delle prescrizioni ivi contenute, raccomandando la consegna di copia della presente nota.

In base alle presenti disposizioni si chiede di comunicare a questa Soprintendenza il nominativo della ditta archeologica incaricata e la data di inizio dei lavori con un congruo anticipo (almeno dieci giorni prima).

Si trasmette il presente parere alla Commissione in indirizzo ai sensi dell'art. 47, comma 3, del DPCM 169/2019.

Avverso il presente provvedimento è ammesso ricorso al TAR dell'Emilia Romagna entro 60 gg. o ricorso straordinario al Capo di Stato entro 120 gg.

Il Responsabile del Procedimento

Dott. Kevin Ferrari

Per il Soprintendente

(Dott.ssa Federica Gonzato)

IL FUNZIONARIO DELEGATO

(Dott.ssa Annalisa Pozzi)

firmato digitalmente

