

Committente



Capogruppo mandatarî



Mandanti

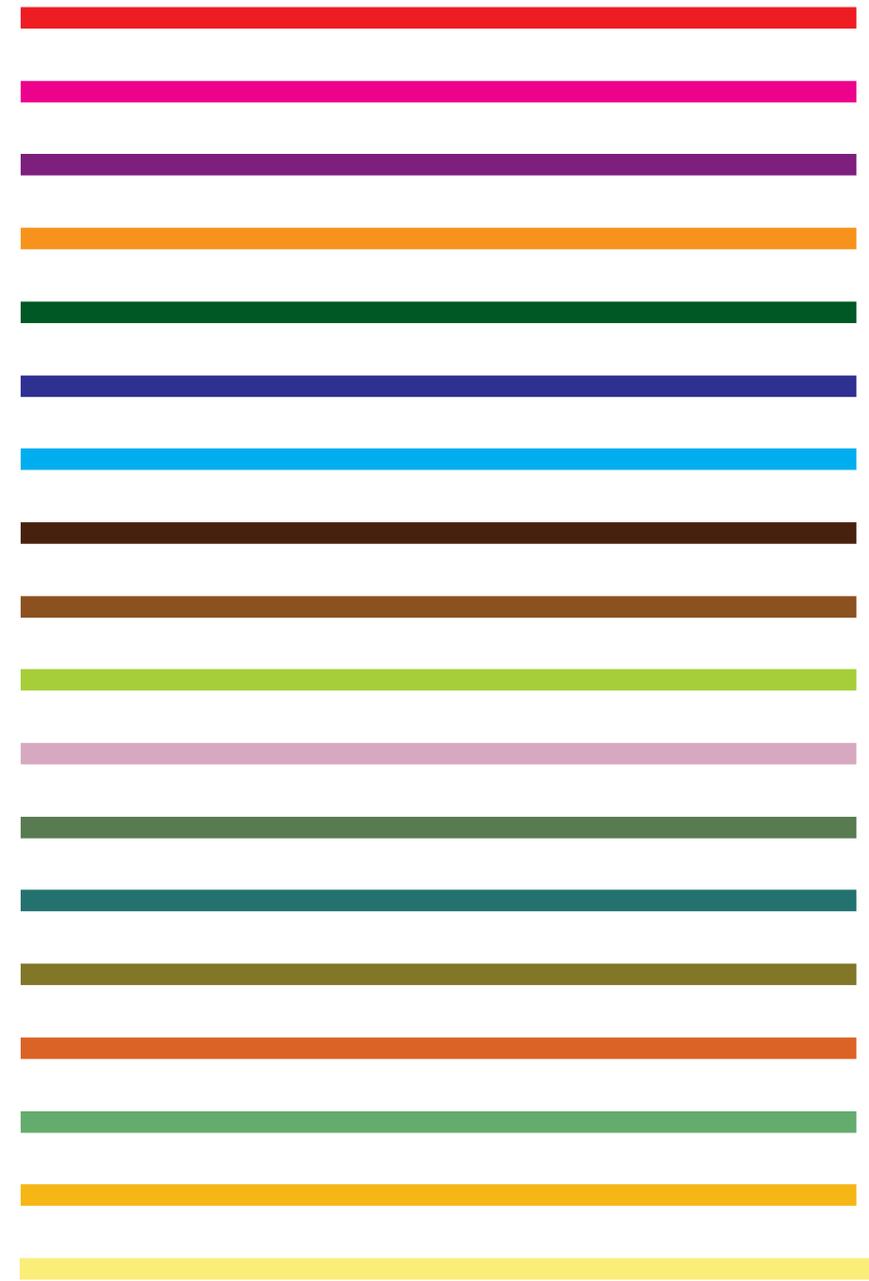


BICIPOLITANA

RETE CICLABILE BOLOGNA METROPOLITANA

Prefattibilità della Bicipolitana bolognese e sue connessioni metropolitane

I-15 Imola - Dozza



Codice elaborato
325_CM_A2_C15



Prefattibilità della Bicipolitana bolognese e sue connessioni metropolitane

COMMITTENTE

Città Metropolitana di Bologna
Via Zamboni, 13
40126 Bologna (BO)
P.I./C.F. 03428581205
t. +39 051 659 8111
cm.bo@cert.cittametropolitana.bo.it
cittametropolitana.bo.it

Direttore Area Pianificazione Territoriale e Mobilità Sostenibile

Dott. Ing. Alessandro Delpiano

Responsabile dell'Esecuzione del Contratto

Dott. Urb. Catia Chiusaroli

Gruppo di lavoro Area Pianificazione Territoriale e Mobilità

Sostenibile

Silvia Basegnhi
Silvia Bertoni
Mauro Borioni
Tatiana Brusco
Lorenza dell'Erba
Giulia Maroni
Silvia Mazza
Michele Sacchetti

CAPOGRUPPO MANDATARI

Stradivarie Architetti Associati

Via Cecilia de Rittmeyer, 14
34134 Trieste (TS)
P.I./C.F. 01175480324
t. +39 040 2601675
studio@stradivarie.it
stradivarie.it

Coordinatore del gruppo di lavoro
e Responsabile scientifico e di commessa
arch. Claudia Marcon

Progettisti
arch. Claudia Marcon
arch. Elisa Crosilla

Collaboratori
dott. Riccardo Masula
dott.ssa Maddalena Muran
arch. Giulia Vallone
dott. Paolo Umana

MANDANTI

Fahre Associati

Viale Marcello Finzi 597
41122 – Modena
P.I./C.F. 03224820369
info@fahreassociati.it
fahreassociati.it

Progettisti
arch. Irene Esposito
arch. Enrico Guaitoli Panini

Collaboratori
paes. Ilaria Rinaldi
paes. Giulia Mazzali
arch. Michela Gessani
arch. Eleonora Vaccari

Sinergo spa

Via Ca' Bembo 152
30030 Martellago (VE)
P.I./C.F.03877160279
t. +39 041 3642511
sinergospa.com
info@sinergospa.com

Progettisti
arch. Alberto Muffato

collaboratori
ing. Marco Brugnerotto

Questo documento è esclusiva proprietà di Città Metropolitana di Bologna. Non può essere ceduto o riprodotto senza consenso della proprietà. Tutti i diritti sono riservati.

Codice elaborato

325_CM_A2_C15

Codice file

325_CM_A2_C15.pdf

Rev

00

Oggetto

Dossier I-15 | Imola - Dozza

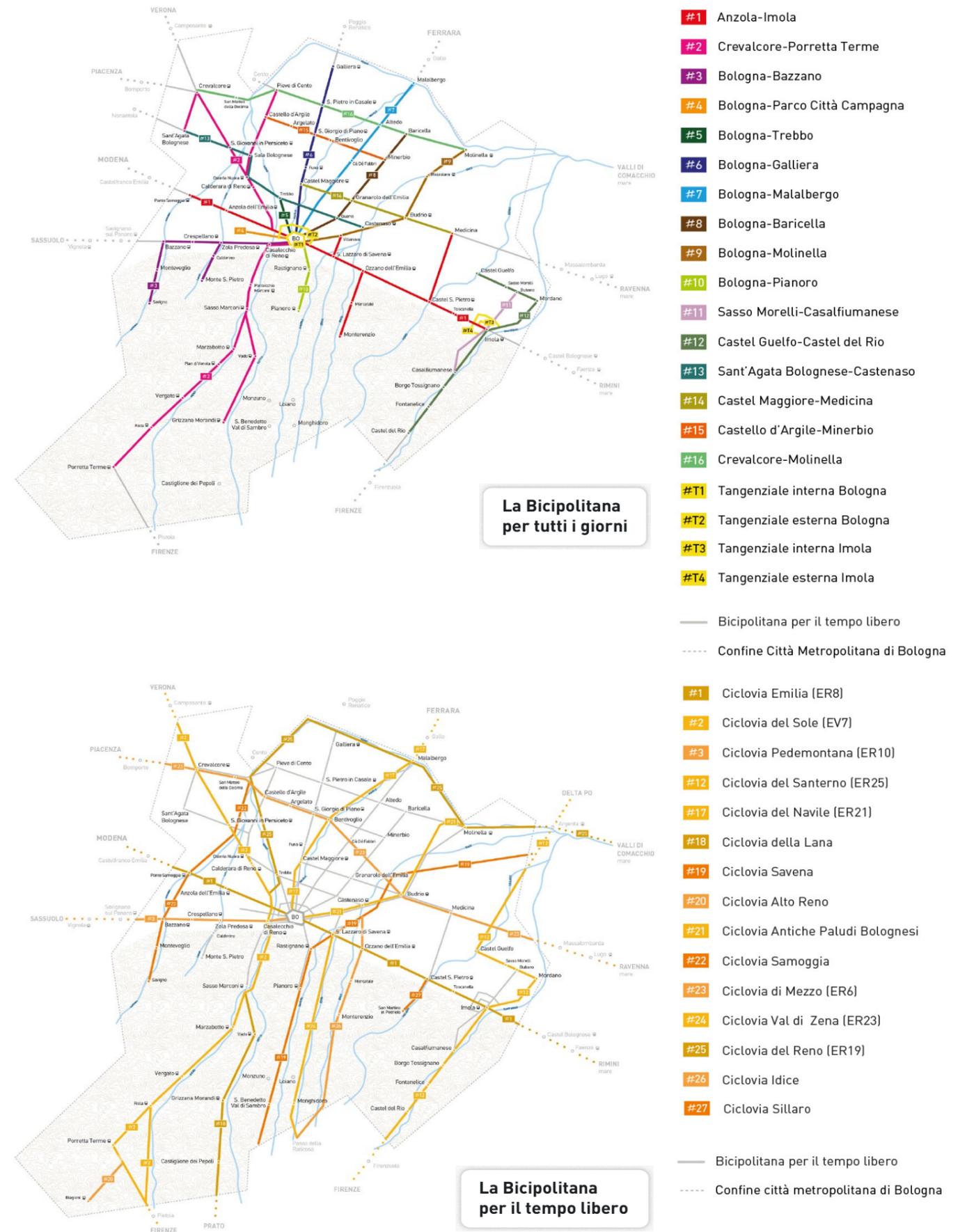
data dicembre 2022

La **Bicipolitana bolognese** è la prima rete ciclabile d'Italia a livello metropolitano, oltre **1.000 km di percorsi, 35 linee e due reti principali**:

una per gli **spostamenti di tutti i giorni** (20 linee)

una per il **tempo libero** e il **cicloturismo** (15 linee).

Un'infrastruttura pensata per **stimolare l'uso della bicicletta garantendo percorsi sicuri e continui e facilitare così la scelta della mobilità attiva** (bici, bici elettriche, monopattini...) sia per il pendolarismo che per il turismo e il tempo libero.





Indice

1. OBIETTIVI E STRUTTURA DEL DOCUMENTO	P.7
2. INDIVIDUAZIONE DEL TRACCIATO	P.10
3. ANALISI DEI VINCOLI PREVISTI DAL PTM	P.12
3.1. Carta degli ecosistemi	p.12
3.2. Carta di area vasta del rischio idraulico	p.14
3.3. Carta di area vasta delle aree suscettibili di effetti locali	p.16
3.4. Carta delle reti ecologiche, della fruizione e del turismo	p.18
3.5. Tabella di sintesi dei vincoli	p.20
4. INTERVENTI SULLA LINEA	P.23
5. TABELLA DI SINTESI DEGLI INTERVENTI	P.29
6. INTERVENTI PUNTUALI	P.33
7. OPERE D'ARTE E OPERE INGEGNERISTICHE	P.35
7.1. Opere d'arte di progetto	p.36
7.2. Opere ingegneristiche	p.37
8. ORIENTAMENTO QUALITATIVO DEL PROGETTO ARCHITETTONICO E DEL PAESAGGIO	P.39
9. STIMA DEI COSTI DELLA LINEA	P.42
10. TABELLA RIEPILOGATIVA STIMA PARAMETRICA	P.49
11. INTERVENTI FUNZIONALI	P.50



1. OBIETTIVI E STRUTTURA DEL DOCUMENTO

Il presente documento costituisce lo studio di prefattibilità (di seguito "PF") della connessione intercomunale della Bicipolitana I-15 da Imola a Dozza. Lo studio è stato sviluppato a partire da quanto emerso dalla fase di analisi della rete ciclabile metropolitana (si veda linea di azione A1) e mira a individuare le strategie da intraprendere per completare la linea. In particolare lo studio persegue i seguenti obiettivi:

- definire il tracciato a partire dai corridoi ciclabili previsti da PUMS;
- definire la tipologia di sede da prevedere sulla rete pianificata;
- definire i tratti per i quali prevedere degli interventi sull'illuminazione;
- definire i tratti per i quali prevedere degli interventi sulle opere a verde;
- definire gli interventi migliorativi sulla rete ciclabile esistente al fine aumentare la qualità;
- individuare le opere d'arte di progetto;
- individuare le opere d'arte esistenti per le quali prevedere degli interventi migliorativi;
- sviluppare la stima dei costi;
- Individuare gli interventi funzionali.

Il documento si struttura in due sezioni: la prima, denominata "*La prefattibilità*", descrive la proposta progettuale e la seconda che definisce la stima dei costi e gli interventi funzionali.

In particolare la prima sezione si articola in diversi capitoli che illustrano:

- la rete oggetto di studio di prefattibilità;
- la rete oggetto di studio di prefattibilità in rapporto ai vincoli previsti dal Piano Territoriale Metropolitano.
- la planimetria della rete con l'individuazione della tipologia di sede proposta e i relativi codici tratta;
- la tabella riassuntiva degli interventi;
- le schede sulle opere d'arte di progetto;
- l'orientamento qualitativo del progetto architettonico e del paesaggio.

Nella seconda sezione il documento si concentra sulla stima dei costi e sugli interventi funzionali, individuando:

- la stima dei costi complessiva;
- la stima dei costi per comune;
- la stima per tratto omogeneo;
- gli interventi funzionali.





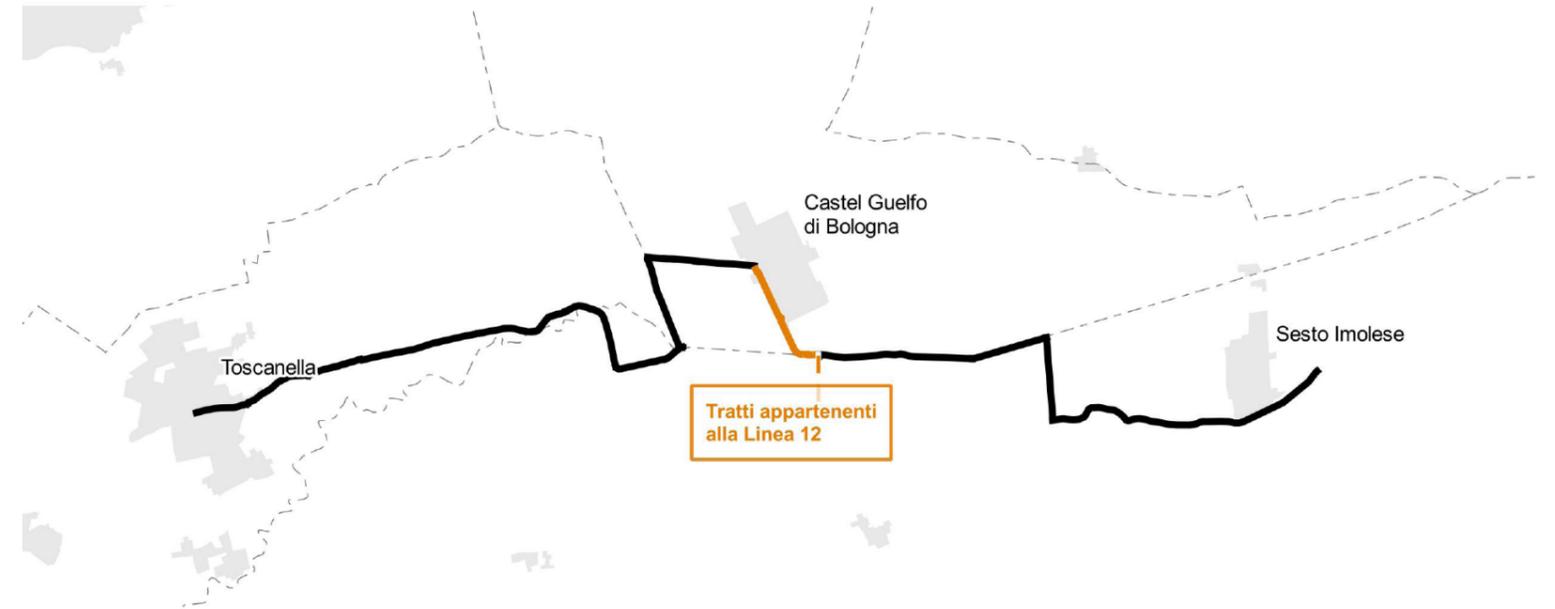
2. INDIVIDUAZIONE DEL TRACCIATO

Il tracciato previsto da PUMS, pari a 12,9 km, ha subito alcune variazioni:

- la prima a Toscanella, verso Castel Guelfo di Bologna, dove si aggira il superamento della linea ferroviaria tramite la SP30 spostando l'itinerario lungo Via di Mezzo;
- la seconda tra Castel Guelfo di Bologna e Sesto Imolese che consiste nello spostamento dalla SP20 a Via Chiesa di Sotto, costeggiando il Sillaro.

Secondo le modifiche sopra descritte il tracciato si estende su 14,6 km. Non essendo presenti altre progettazioni in corso, l'itinerario è stato interamente oggetto dello studio di prefattibilità.

Rete oggetto di studio di prefattibilità

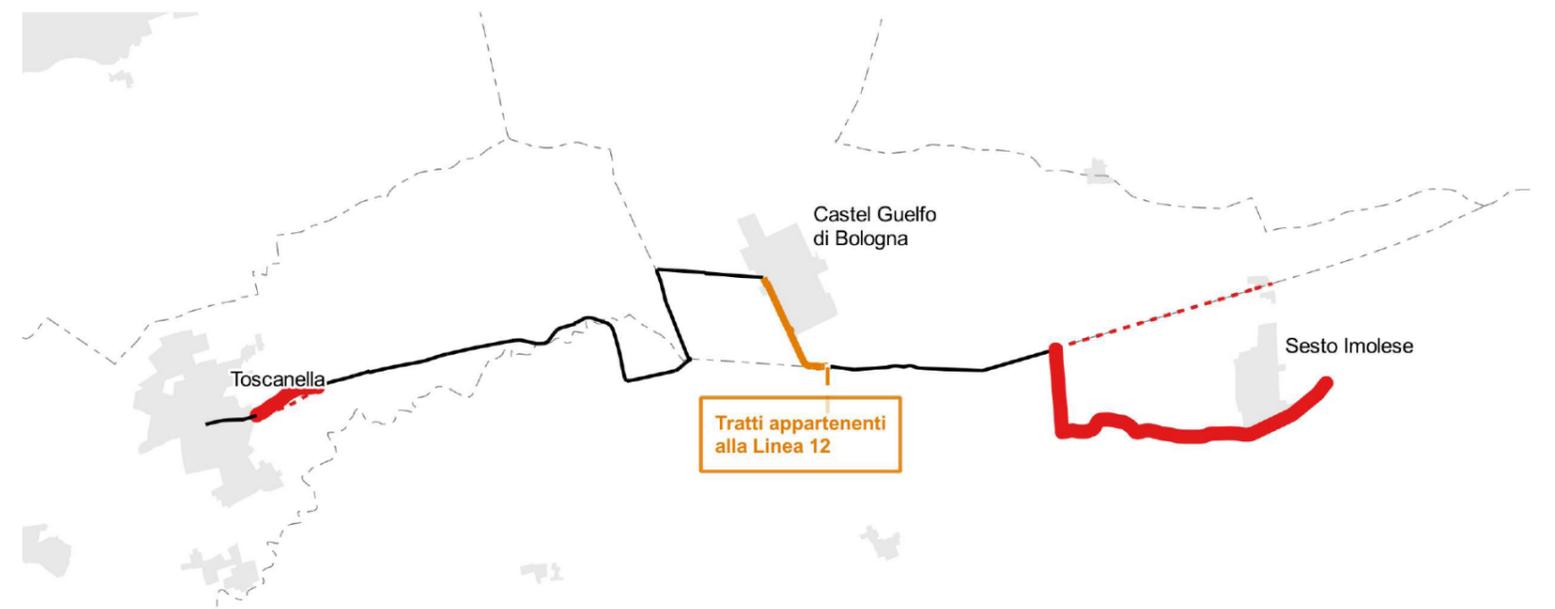


Legenda

— Rete oggetto di studio di prefattibilità — Rete non oggetto di studio di prefattibilità



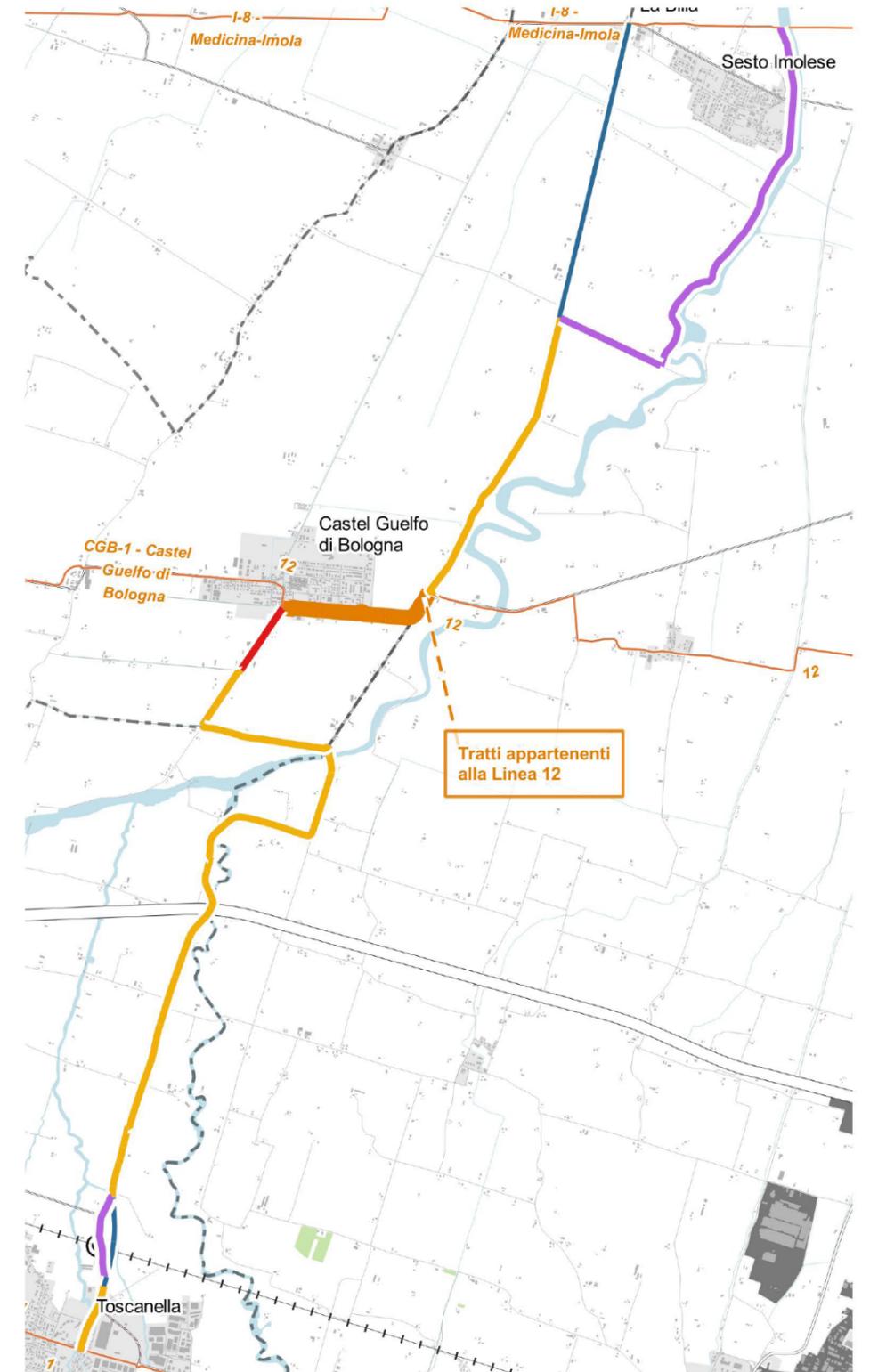
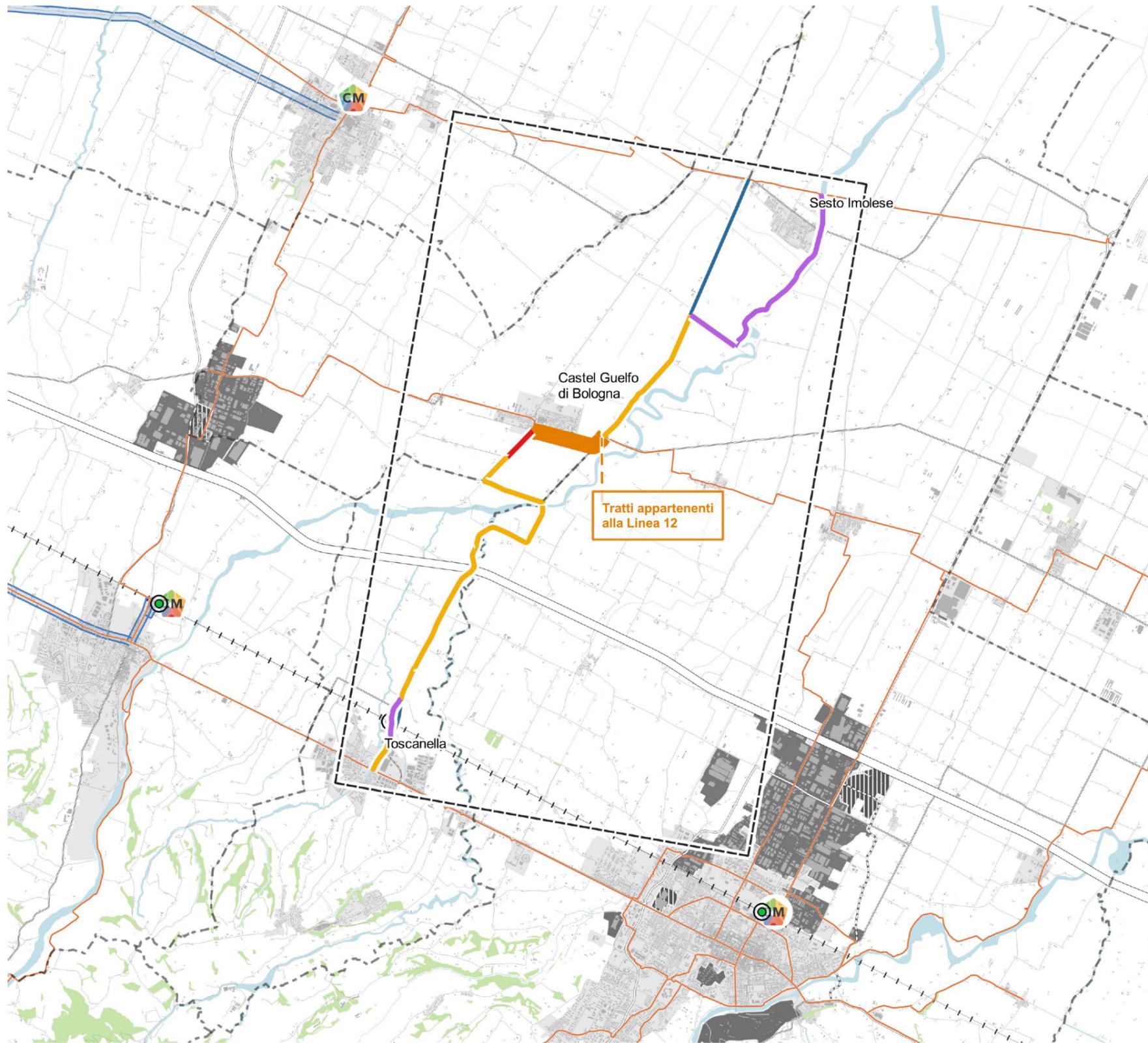
Individuazione tracciati oggetto di variazione



Legenda

— Tracciato oggetto di variazione - - - - Tracciato non confermato — Tracciato confermato ····· Tracciato non oggetto di PF





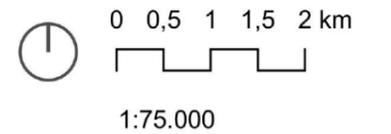
Legenda

- Tracciato esistente
- Tracciato proposto da PF
- Tracciato pianificato
- Tracciato non confermato da PF
- Tracciato oggetto di altre progettazioni
- Tracciato interno a Bologna

- Altri elementi**
- Rete ciclabile metropolitana

- Stazioni ferroviarie esistenti
- Stazioni ferroviarie di progetto

- Centri di mobilità
- Metrobus





3. ANALISI DEI VINCOLI PREVISTI DAL PTM

3.1. Carta degli ecosistemi

Nelle pagine che seguono, il tracciato della linea oggetto di studio viene sovrapposto alla "Tavola 2 - Carta degli ecosistemi" del Piano Territoriale Metropolitan.

Legenda

- Confini amministrativi
- Tracciato oggetto di altre progettazioni
- Tracciato pianificato e non confermato da PF

Rete oggetto di PF

- Tracciato esistente
- Tracciato pianificato
- Tracciato proposto da PF

Ecosistemi naturali

Alvei attivi e reticolo idrografico

- Alvei attivi
- Reticolo idrografico principale
- Reticolo idrografico secondario
- Reticolo idrografico minore
- Canali di bonifica
- Canale Emiliano - Romagnolo

Fasce perfluviali

- di montagna collina pedecollina/pianura
- di pianura
- Aree di ricarica di tipo D
- Aree ad alta probabilità di inondazione
- Aree a rischio di inondazione in caso di eventi di pioggia con tempo di ritorno di 200 anni
- Aree per interventi idraulici strutturali
- Zone umide

Ecosistemi Forestale, Arbustivo e Calanchivo

- Ecosistema Forestale
- Ecosistema Arbustivo
- Ecosistema Calanchivo

Aree ed elementi interni agli ecosistemi agricoli e naturali

- Perimetro delle aree protette e Siti della Rete Natura 2000

Protezione acque sotterranee e superficiali

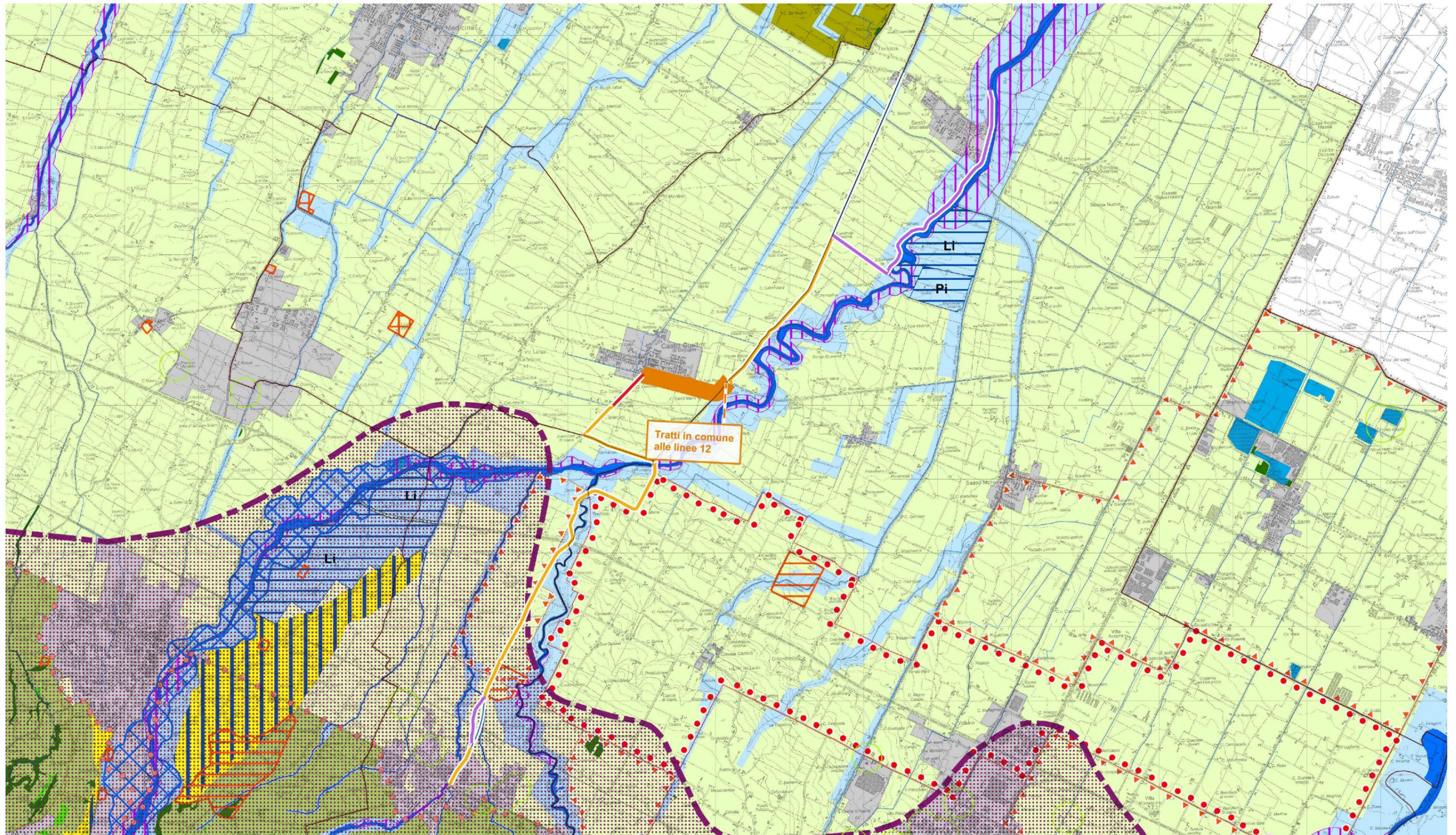
- Zone di protezione delle acque sotterranee e nei territori pedecollinare e di pianura
- Zone di protezione delle aree di alimentazione di sorgenti (certe e incerte) e delle zone di riserva
- Zone di protezione di captazioni delle acque superficiali
- Zone di rispetto delle sorgenti e pozzi

Elementi di interesse storico, archeologico e paesaggistico

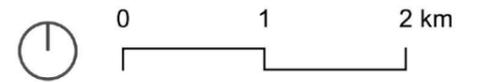
- Complessi archeologici
- Aree di accertata e rilevante consistenza archeologica
- Aree di concentrazione di materiali archeologici
- Principali complessi architettonici storici non urbani
- Zone di tutela della struttura centuriata
- Zone di tutela di elementi della centuriazione
- Crinali significativi
- Fascia di transizione pianura/collina/montagna/alto crinale

Ecosistemi agricoli

- Aree agricole su aree di ricarica di tipo A
- Aree agricole della Pianura delle Bonifiche
- Aree agricole di particolare interesse naturalistico e paesaggistico della pianura bonifiche
- Aree agricole nelle aree montano-collinari intravallive
- Aree agricole della Pianura Alluvionale
- Aree agricole di particolare interesse naturalistico e paesaggistico della pianura alluvionale
- Aree agricole su terrazzi alluvionali
- Ecosistema urbano



Sovrapposizione della Linea oggetto di analisi alla "Tavola 2 - Carta degli ecosistemi"



1:50.000



3.2. Carta di area vasta del rischio idraulico

Nelle pagine che seguono, il tracciato della linea oggetto di studio viene sovrapposto alla "Tavola 3 - Carta di area vasta del rischio idraulico" del Piano Territoriale Metropolitan.

Legenda

- Confini amministrativi
- Tracciato oggetto di altre progettazioni
- Tracciato pianificato e non confermato da PF

Rete oggetto di PF

- Tracciato esistente
- Tracciato pianificato
- Tracciato proposto da PF

Rischio idraulico

Zonizzazione del rischio idraulico PSAI

- Alvei attivi e invasi dei bacini idrici
- Aree ad alta probabilità di inondazione
- Aree a rischio di inondazione in caso di eventi di pioggia con tempo di ritorno di 200 anni

Scenari di pericolosità idraulica PGRA

- Scenario P3 derivato dal reticolo secondario di pianura (RSP)
- Scenario P3 derivato dal reticolo naturale principale e secondario (RP)
- Scenario P2 derivato dal reticolo naturale principale e dal reticolo secondario di pianura (RP+RSP)
- Scenario P2 derivato dal reticolo secondario di pianura (RSP)
- Scenario P2 derivato dal reticolo naturale principale (RP)
- Scenario P1 derivato dal reticolo naturale principale e secondario (RP)

Tutela dei versanti e riduzione del rischio idrogeologico

- U.I.E. delimitate dal PSAI Reno
- U.I.E. delimitate nel territorio esterno al PSAI Reno
- Perimetrazione degli abitati da consolidare o trasferire

Aree a rischio di frana perimetrate e zonizzate

- Zona 1 - Aree in dissesto
- Zona 2 - Aree di possibile evoluzione del dissesto
- Zona 3 - Aree di possibile influenza del dissesto
- Zona 4 - Aree da sottoporre a verifica
- Zona 5 - Aree di influenza sull'evoluzione del dissesto

Rischio da frana

- U.I.E. a rischio molto elevato - R4
- U.I.E. a rischio elevato - R3
- U.I.E. a rischio medio - R2
- U.I.E. a rischio moderato - R1

Attitudini alle trasformazioni edilizie e urbanistiche

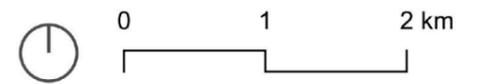
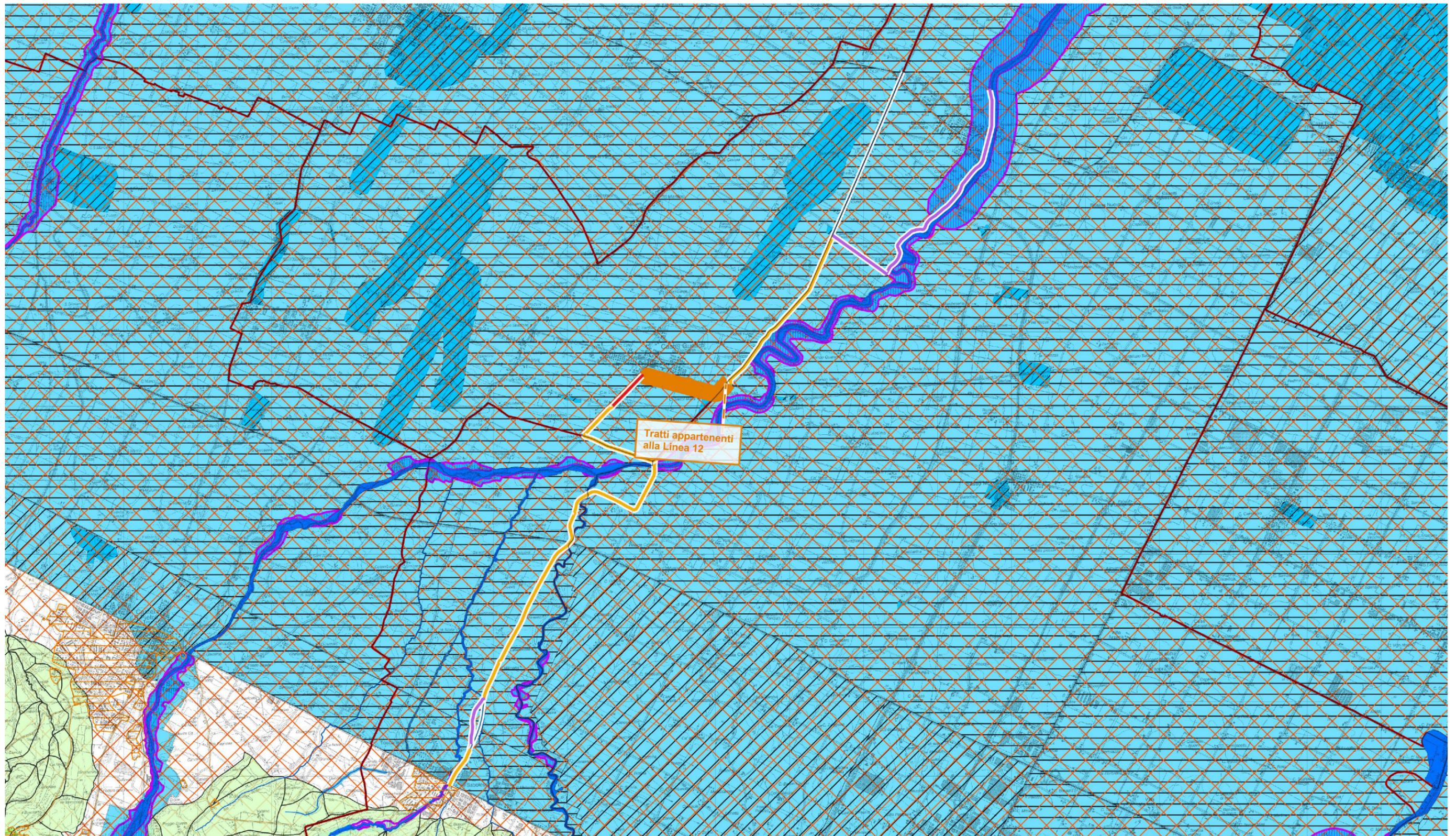
- U.I.E. non idonee ad usi urbanistici
- U.I.E. da sottoporre a verifica
- U.I.E. idonee o con scarse limitazioni ad usi urbanistici

Elementi a rischio

- Centri e nuclei abitati, insediamenti industriali e artigianali, allevamenti e trasformazione di prodotti agricoli, previsioni urbanistiche, cimiteri, beni architettonici,
- autostrade, strade statali e strategiche, ferrovie, acquedotti e gasdotti, rete fognaria, depuratori, discariche

Gestione delle acque meteoriche

- Ambito di controllo degli apporti d'acqua in pianura
- Ambito di controllo degli apporti d'acqua in collina zona A
- Ambito di controllo degli apporti d'acqua in collina zona B



1:50.000

Sovrapposizione della Linea oggetto di analisi alla "Tavola 3 - Carta di area vasta del rischio idraulico"



3.3. Carta di area vasta delle aree suscettibili di effetti locali

Nelle pagine che seguono, il tracciato della linea oggetto di studio viene sovrapposto alla "Tavola 4 - Carta di area vasta delle aree suscettibili di effetti locali" del Piano Territoriale Metropolitano.

Legenda

- Confini amministrativi
- Tracciato oggetto di altre progettazioni
- Tracciato pianificato e non confermato da PF

Rete oggetto di PF

- Tracciato esistente
- Tracciato pianificato
- Tracciato proposto da PF

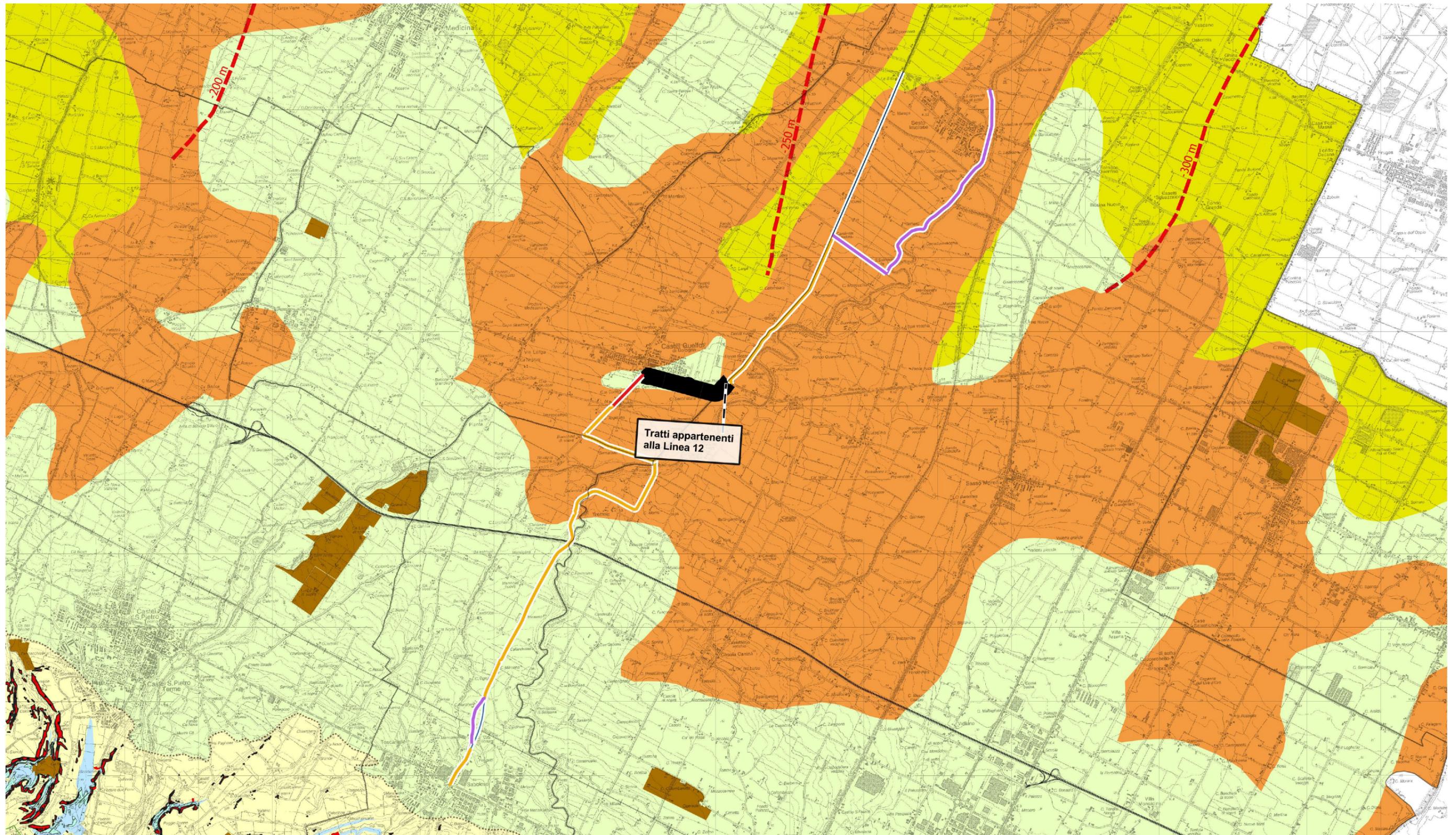
Riduzione del rischio sismico

Aree suscettibili di effetti locali

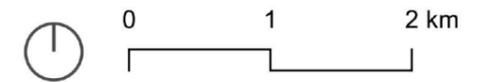
- S - Substrato rigido affiorante/subaffiorante
- ▨ SP - Substrato rigido affiorante/subaffiorante $15^\circ < i < 50^\circ$
- N - Substrato non rigido affiorante/subaffiorante
- ▨ NP - Substrato non rigido affiorante o subaffiorante $15^\circ < i < 50^\circ$
- AV - detriti s.l. $i \leq 15^\circ$
- B - Depositi di margine appenninico padano
- C - Sedimenti prevalentemente fini di pianura
- P50 - Substrato affiorante/subaffiorante $i \geq 50^\circ$
- F - Zona di attenzione per instabilità di versante $i \leq 15^\circ$
- FP - Zona di attenzione per instabilità di versante $i > 15^\circ$
- D - Zona di intensa fratturazione/cataclastica
- G - Zona di attenzione per cavità sotterranee
- R - Zona di attenzione per accumuli di origine antropica
- L - Zona di attenzione per instabilità da liquefazione/densificazione
- Isobate da p.c. del bedrock sismico (Mascandola et al. 2019)
- Perimetrazione degli abitati da consolidare o trasferire
- Aree a rischio di frana perimetrate e zonizzate
- Limite pianura - rilievi appenninici

Altri elementi

- Autostrade a pedaggio in corso di realizzazione
- Tangenziale e Autostrada
- Tracciati ferroviari
- Linee Alta Velocità/Alta Capacità



Sovrapposizione della Linea oggetto di analisi alla "Tavola 4 - Carta di area vasta delle aree suscettibili di effetti locali"



1:50.000



3.4. Carta delle reti ecologiche, della fruizione e del turismo

Nelle pagine che seguono, il tracciato della linea oggetto di studio viene sovrapposto alla "Tavola 5 - Carta di area vasta delle reti ecologiche, della fruizione e del turismo" del Piano Territoriale Metropolitan.

Legenda

- Confini amministrativi
- Tracciato interno a Bologna
- Tracciato oggetto di altre progettazioni
- Rete oggetto di PF**
- Tracciato pianificato e non confermato da PF
- Tracciato esistente
- Tracciato pianificato
- Tracciato proposto da PF

Reti ecologiche

Aree protette e Siti della Rete Natura 2000

- Collina e montagna: Parchi Regionali, Parchi Provinciali, Riserve Naturali, Riserva Naturale Orientata, Paesaggio Naturale e Seminaturale Protetto
- Collina e montagna: ZSC e ZPS
- Pianura: ZSC e ZPS
- Aree di riequilibrio ecologico

Unità ambientali naturali

Zone di tutela naturalistica non incluse in Aree protette o in Siti Rete Natura 2000

- Boschi e arbusteti
- Calanchi

Fasce di protezione

- Aree agricole della collina/montagna costituenti Zone di interesse paesaggistico ambientale
- Aree di particolare interesse naturalistico e paesaggistico della pianura
- Aree agricole della collina/montagna

Fasce di connessione

- Collegamenti ecologici appenninici di livello regionale e sovregionale
- Corridoi ecologici multifunzionali dei corsi d'acqua

Unità puntuali

- Geositi
- Zone umide

Varchi da salvaguardare per continuità ecologica

- Varchi e discontinuità

Fascia di connessione collina pianura

- Fascia di connessione collina/pianura (diretrice Via Emilia)

Orditura storica

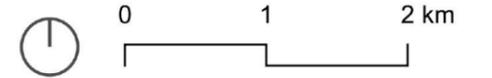
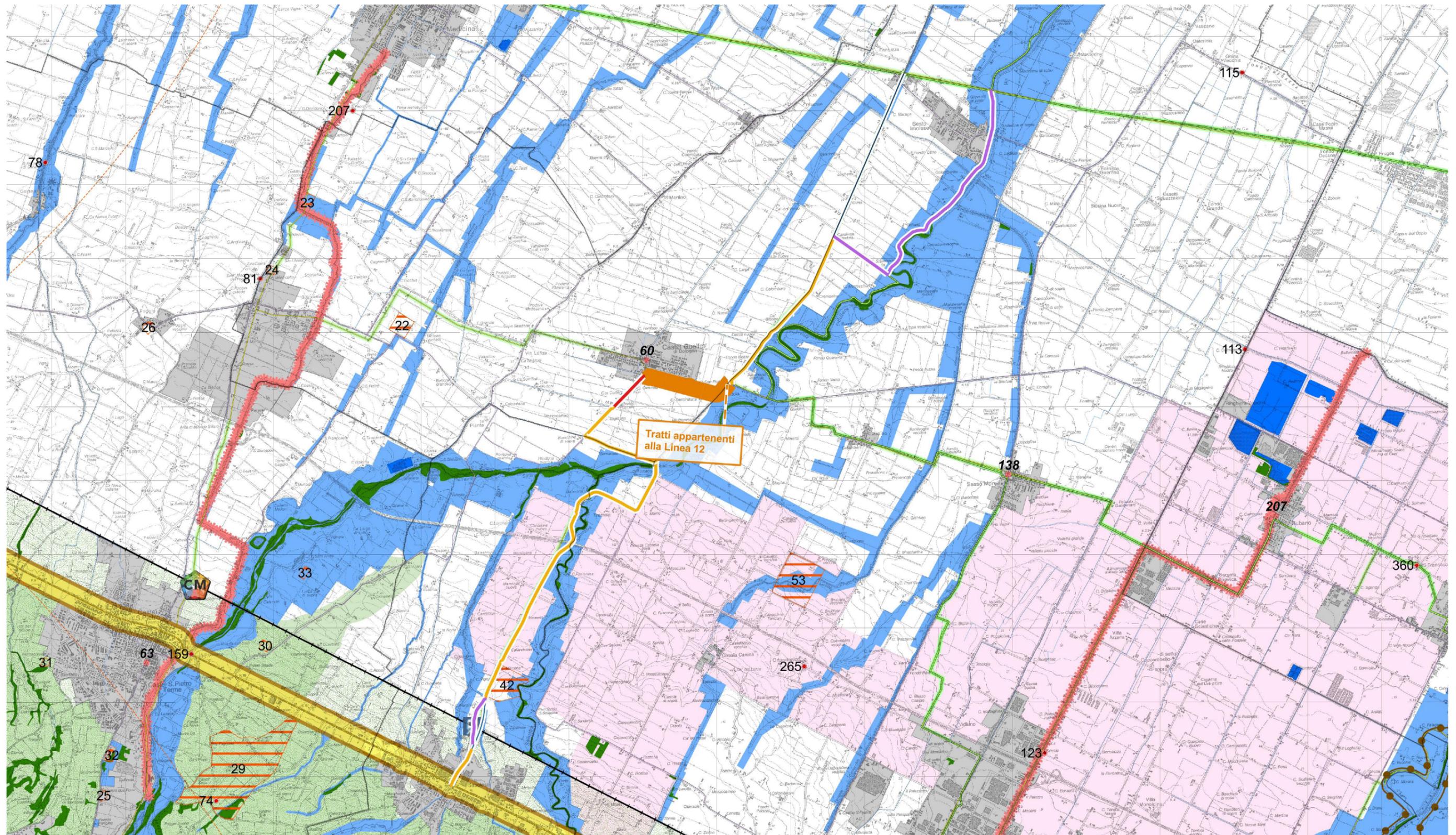
- Viabilità storica
- Aree di interesse archeologico
- Area della struttura centuriata/elementi della centuriazione
 - Principali complessi architettonici storici non urbani
 - Beni MIBACT non urbani tutelati da declaratorie o provvedimenti
- Principali canali storici
 - Centri storici
- Aree interessate da partecipanze e consorzi utilisti
- Dossi

Reti ciclabili per la fruizione e la connettività funzionale ed ecologica

- Ciclabili di pianura - supporto alla connettività ecologica
- Itinerari cicloturistici di collina/montagna - supporto a progetti di valorizzazione abitati
- Itinerari escursionistici e ciclovie dei parchi - supporto a potenziamento attività locali diffuse
- Itinerari cicloturistici internazionali e nazionali - significative interrelazioni funzionali con gli abitati
- Itinerario Via Emilia - elemento di un più generale progetto Via Emilia

Altri elementi

- Osservatori
- Zone di protezione dall'inquinamento luminoso
- Ecosistema urbano
- Servizio Ferroviario Metropolitan
- Stazioni e fermate Ferroviarie
- Centri di Mobilità
- Viabilità panoramica



1:50.000

Sovrapposizione della Linea oggetto di analisi alla "Tavola 5 - Carta di area vasta delle reti ecologiche, della fruizione e del turismo"



3.5. Tabella di sintesi dei vincoli

Nelle pagine che seguono vengono elencati i vincoli identificati nel Piano Territoriale Metropolitano (PTM) che interessano i tratti della linea oggetto di studio.

Struttura della tabella

Campi

Dati generali

PF codice tratto: il campo indica il codice del tratto riportato nelle planimetria di progetto

Stato: il campo indica lo stato realizzativo della linea

Nome Linea: il campo indica il nome della linea

Comune: il campo indica il comune di appartenenza del tratto

Via: il campo indica la via su cui è sviluppato il tratto

Contesto: il campo indica il contesto del tratto

Intersezione con i vincoli del Piano Territoriale Metropolitano:

PTM: Tavola 2: il campo indica quali, tra i vincoli selezionati tra quelli individuati nella "Tavola 2 - Carta degli ecosistemi", sono intercettati dai tratti omogenei che compongono il tracciato oggetto di studio

PTM: Tavola 3: il campo indica quali, tra i vincoli selezionati tra quelli individuati nella "Tavola 3 - Carta di area vasta del rischio idraulico", sono intercettati dai tratti omogenei che compongono il tracciato oggetto di studio

PTM: Tavola 4: il campo indica quali, tra i vincoli selezionati tra quelli individuati nella "Tavola 4 - Carta di area vasta delle aree suscettibili di effetti locali", sono intercettati dai tratti omogenei che compongono il tracciato oggetto di studio

PTM: Tavola 5: il campo indica quali, tra i vincoli selezionati tra quelli individuati nella "Tavola 5 - Carta di area vasta delle reti ecologiche, della fruizione e del turismo", sono intercettati dai tratti omogenei che compongono il tracciato oggetto di studio

Nella tabella accanto è riportata la selezione dei vincoli considerati dallo studio di prefattibilità.

Elemento	Articolo/i del PTM
Tavola 2 - Carta degli ecosistemi	
Fasce perfluviali di montagna, collina, pedecollina/pianura	21
Fasce perfluviali di pianura	22
Aree protette e siti della rete natura 2000	15, 16, 17, 18, 47
Aree di interesse archeologico	17, 18, 47
Tavola 3 - Carta di area vasta del rischio idraulico	
Aree ad alta probabilità di inondazione	21
Scenari di pericolosità idraulica	30
Rischio idrogeologico - Aree sottoposte a perimetrazione e zonizzazione	29
Area a rischio frana - scheda	29
Area a rischio frana -aree perimetrate e zonizzate	29
Rischio da frana	29
Tavola 4 - Carta di area vasta delle aree suscettibili di effetti locali	
Perimetrazione degli abitati consolidati e da trasferire	29
Area a rischio frana -aree perimetrate e zonizzate	29
Tavola 5 - Carta di area vasta delle reti ecologiche, della fruizione e del turismo	
Aree protette e siti della rete natura 2000	15, 16, 17, 18, 47
Zona di tutela non incluse in aree protette	
Zone umide	
Fasce di protezione	
Fasce di connessione fluviale	
Varchi e discontinuità	18, 47
Fasce di connessione collina/pianura	
Aree di interesse archeologico	
Area della strutta centuriata	
Principali complessi architettonici non urbani	
Beni MIBACT non tutelati	

Tabella dei vincoli intercettati dalla Linea oggetto di analisi

PF: Codice tratto	Stato	Nome Linea	Comune	Via	Contesto	PTM: Tavola 2	PTM: Tavola 3	PTM: Tavola 4	PTM: Tavola 5
I-15_1_1	pianificata	I-15 - Imola-Dozza	Dozza	Via di Mezzo	Residenziale	Fasce perfluviali di montagna, collina, pedecollina/pianura	Scen p2 (derivato dal reticolo naturale principale e secondario di pianura)	-	Fasce perfluviali di montagna, collina, pedecollina/pianura, Fascia di connessione collina/pianura (diretrice Via Emilia)
I-15_4_0	pianificata	I-15 - Imola-Dozza	Dozza	Via di Mezzo	Agricolo / Rurale	Fasce perfluviali di montagna, collina, pedecollina/pianura	Scen p3 (derivato dal reticolo naturale principale e secondario di pianura), Scen p2 (derivato dal reticolo naturale principale e secondario di pianura)	-	Fasce perfluviali di montagna, collina, pedecollina/pianura
I-15_5_0	pianificata	I-15 - Imola-Dozza	Dozza	Via di Mezzo	Agricolo / Rurale	-	Scen p2 (derivato dal reticolo naturale principale e secondario di pianura)	-	-
I-15_6_0	pianificata	I-15 - Imola-Dozza	Dozza	Via di Mezzo	Agricolo / Rurale	-	Scen p2 (derivato dal reticolo naturale principale e secondario di pianura)	-	-
I-15_7_0	pianificata	I-15 - Imola-Dozza	Dozza	Via di Mezzo	Agricolo / Rurale	-	Scen p2 (derivato dal reticolo naturale principale e secondario di pianura)	-	Zone di tutela di elementi della centuriazione
I-15_8_0	pianificata	I-15 - Imola-Dozza	Dozza	Via di Mezzo	Agricolo / Rurale	-	Scen p2 (derivato dal reticolo naturale principale e secondario di pianura)	-	Zone di tutela di elementi della centuriazione
I-15_9_0	pianificata	I-15 - Imola-Dozza	Dozza	Via di Mezzo	Agricolo / Rurale	-	Scen p2 (derivato dal reticolo naturale principale e secondario di pianura)	-	Zone di tutela di elementi della centuriazione
I-15_10_0	pianificata	I-15 - Imola-Dozza	Dozza	Via di Mezzo	Agricolo / Rurale	Fasce perfluviali di pianura	Scen p2 (derivato dal reticolo naturale principale e secondario di pianura)	-	Fasce perfluviali di pianura, Zone di tutela di elementi della centuriazione
I-15_11_0	pianificata	I-15 - Imola-Dozza	Dozza	Via di Mezzo	Agricolo / Rurale	Fasce perfluviali di pianura	Scen p2 (derivato dal reticolo naturale principale e secondario di pianura)	-	Fasce perfluviali di pianura
I-15_12_0	pianificata	I-15 - Imola-Dozza	Dozza	Via di Mezzo	Agricolo / Rurale	Fasce perfluviali di pianura	Scen p2 (derivato dal reticolo naturale principale e secondario di pianura)	-	Fasce perfluviali di pianura
I-15_13_0	pianificata	I-15 - Imola-Dozza	Dozza	Via di Mezzo	Agricolo / Rurale	Fasce perfluviali di pianura	Scen p2 (derivato dal reticolo naturale principale e secondario di pianura)	-	Fasce perfluviali di pianura
I-15_14_0	pianificata	I-15 - Imola-Dozza	Dozza	Via di Mezzo	Agricolo / Rurale	Fasce perfluviali di pianura	Scen p3 (derivato dal reticolo naturale principale e secondario di pianura), Scen p2 (derivato dal reticolo naturale principale e secondario di pianura)	-	Fasce perfluviali di pianura
I-15_15_1	pianificata	I-15 - Imola-Dozza	Dozza	Via di Mezzo	Agricolo / Rurale	Fasce perfluviali di pianura	Scen p3 (derivato dal reticolo naturale principale e secondario di pianura), Scen p2 (derivato dal reticolo naturale principale e secondario di pianura)	-	Fasce perfluviali di pianura
I-15_15_3	pianificata	I-15 - Imola-Dozza	Dozza	Via di Mezzo	Agricolo / Rurale	Fasce perfluviali di pianura	Scen p2 (derivato dal reticolo naturale principale e secondario di pianura)	-	Fasce perfluviali di pianura
I-15_15_2	pianificata	I-15 - Imola-Dozza	Dozza	Via di Mezzo	Agricolo / Rurale	Fasce perfluviali di pianura	Scen p2 (derivato dal reticolo naturale principale e secondario di pianura)	-	Fasce perfluviali di pianura
I-15_16_0	pianificata	I-15 - Imola-Dozza	Dozza	Via di Mezzo	Agricolo / Rurale	Fasce perfluviali di pianura	Scen p2 (derivato dal reticolo naturale principale e secondario di pianura)	-	Fasce perfluviali di pianura
I-15_17_0	pianificata	I-15 - Imola-Dozza	Dozza	Via di Mezzo	Agricolo / Rurale	Fasce perfluviali di pianura	Scen p3 (derivato dal reticolo naturale principale e secondario di pianura), Scen p2 (derivato dal reticolo naturale principale e secondario di pianura)	-	Fasce perfluviali di pianura, Zone di tutela di elementi della centuriazione
I-15_17_1	pianificata	I-15 - Imola-Dozza	Dozza	Via di Mezzo	Agricolo / Rurale	Fasce perfluviali di pianura	Scen p2 (derivato dal reticolo naturale principale e secondario di pianura)	-	Fasce perfluviali di pianura, Zone di tutela di elementi della centuriazione
I-15_18_0	pianificata	I-15 - Imola-Dozza	Imola	Via Trentola	Agricolo / Rurale	Fasce perfluviali di pianura	Scen p3 (derivato dal reticolo naturale principale e secondario di pianura), Scen p2 (derivato dal reticolo naturale principale e secondario di pianura)	-	Fasce perfluviali di pianura, Zone di tutela della struttura centuriata
I-15_19_1	pianificata	I-15 - Imola-Dozza	Imola	Via Casola Canina	Agricolo / Rurale	-	Scen p2 (derivato dal reticolo naturale principale e secondario di pianura)	-	-
I-15_19_2	pianificata	I-15 - Imola-Dozza	Imola	Via Casola Canina	Agricolo / Rurale	Fasce perfluviali di pianura	Scen p2 (derivato dal reticolo naturale principale e secondario di pianura)	-	Fasce perfluviali di pianura
I-15_20_0	pianificata	I-15 - Imola-Dozza	Imola	Via Casola Canina	Agricolo / Rurale	Fasce perfluviali di pianura	Scen p3 (derivato dal reticolo naturale principale e secondario di pianura), Scen p2 (derivato dal reticolo naturale principale e secondario di pianura)	-	Fasce perfluviali di pianura
I-15_21_0	pianificata	I-15 - Imola-Dozza	Imola	Via di Dozza	Agricolo / Rurale	Fasce perfluviali di pianura	Scen p3 (derivato dal reticolo naturale principale e secondario di pianura), Scen p2 (derivato dal reticolo naturale principale e secondario di pianura)	-	Fasce perfluviali di pianura



Tabella dei vincoli intercettati dalla Linea oggetto di analisi

PF: Codice tratto	Stato	Nome Linea	Comune	Via	Contesto	PTM: Tavola 2	PTM: Tavola 3	PTM: Tavola 4	PTM: Tavola 5
I-15_22_0	pianificata	I-15 - Imola-Dozza	Castel Guelfo di Bologna	Via Germiniana	Agricolo / Rurale	Fasce perfluviali di pianura	Scen p2 (derivato dal reticolo naturale principale e secondario di pianura)	-	Fasce perfluviali di pianura
I-15_23_1	pianificata	I-15 - Imola-Dozza	Castel Guelfo di Bologna	Via Canale	Agricolo / Rurale	-	Scen p2 (derivato dal reticolo naturale principale e secondario di pianura)	-	-
I-15_23_2	pianificata	I-15 - Imola-Dozza	Castel Guelfo di Bologna	Via Canale	Agricolo / Rurale	-	Scen p2 (derivato dal reticolo naturale principale e secondario di pianura)	-	-
I-15_23_3	pianificata	I-15 - Imola-Dozza	Castel Guelfo di Bologna	Via Canale	Agricolo / Rurale	-	Scen p2 (derivato dal reticolo naturale principale e secondario di pianura)	-	-
I-15_23_4	pianificata	I-15 - Imola-Dozza	Castel Guelfo di Bologna	Via Canale	Agricolo / Rurale	-	Scen p2 (derivato dal reticolo naturale principale e secondario di pianura)	-	-
I-15_24_0	esistente	I-15 - Imola-Dozza	Castel Guelfo di Bologna	Via Canale	Agricolo / Rurale	-	Scen p2 (derivato dal reticolo naturale principale e secondario di pianura)	-	-
I-15_25_1	pianificata	I-15 - Imola-Dozza	Castel Guelfo di Bologna	Via di Dozza	Agricolo / Rurale	Fasce perfluviali di pianura	Scen p3 (derivato dal reticolo naturale principale e secondario di pianura), Scen p2 (derivato dal reticolo naturale principale e secondario di pianura)	-	Fasce perfluviali di pianura
I-15_25_2	pianificata	I-15 - Imola-Dozza	Castel Guelfo di Bologna	Via di Dozza	Agricolo / Rurale	-	Scen p2 (derivato dal reticolo naturale principale e secondario di pianura)	-	-
I-15_25_3	pianificata	I-15 - Imola-Dozza	Castel Guelfo di Bologna	Via di Dozza	Agricolo / Rurale	-	Scen p2 (derivato dal reticolo naturale principale e secondario di pianura)	-	-
I-15_X_2	pianificata	I-15 - Imola-Dozza	Dozza	Via di Mezzo	Agricolo / Rurale	-	Scen p2 (derivato dal reticolo naturale principale e secondario di pianura)	-	Fascia di connessione collina/pianura (diretrice Via Emilia)
I-15_X_3	pianificata	I-15 - Imola-Dozza	Imola	Via S. Salvatore	Agricolo / Rurale	Fasce perfluviali di pianura	Scen p2 (derivato dal reticolo naturale principale e secondario di pianura)	-	Fasce perfluviali di pianura
I-15_X_4	pianificata	I-15 - Imola-Dozza	Imola	Via Chiesa di Sesto	Boschivo	Fasce perfluviali di pianura	Scen p3 (derivato dal reticolo naturale principale e secondario di pianura), Scen p2 (derivato dal reticolo naturale principale e secondario di pianura)	-	Fasce perfluviali di pianura

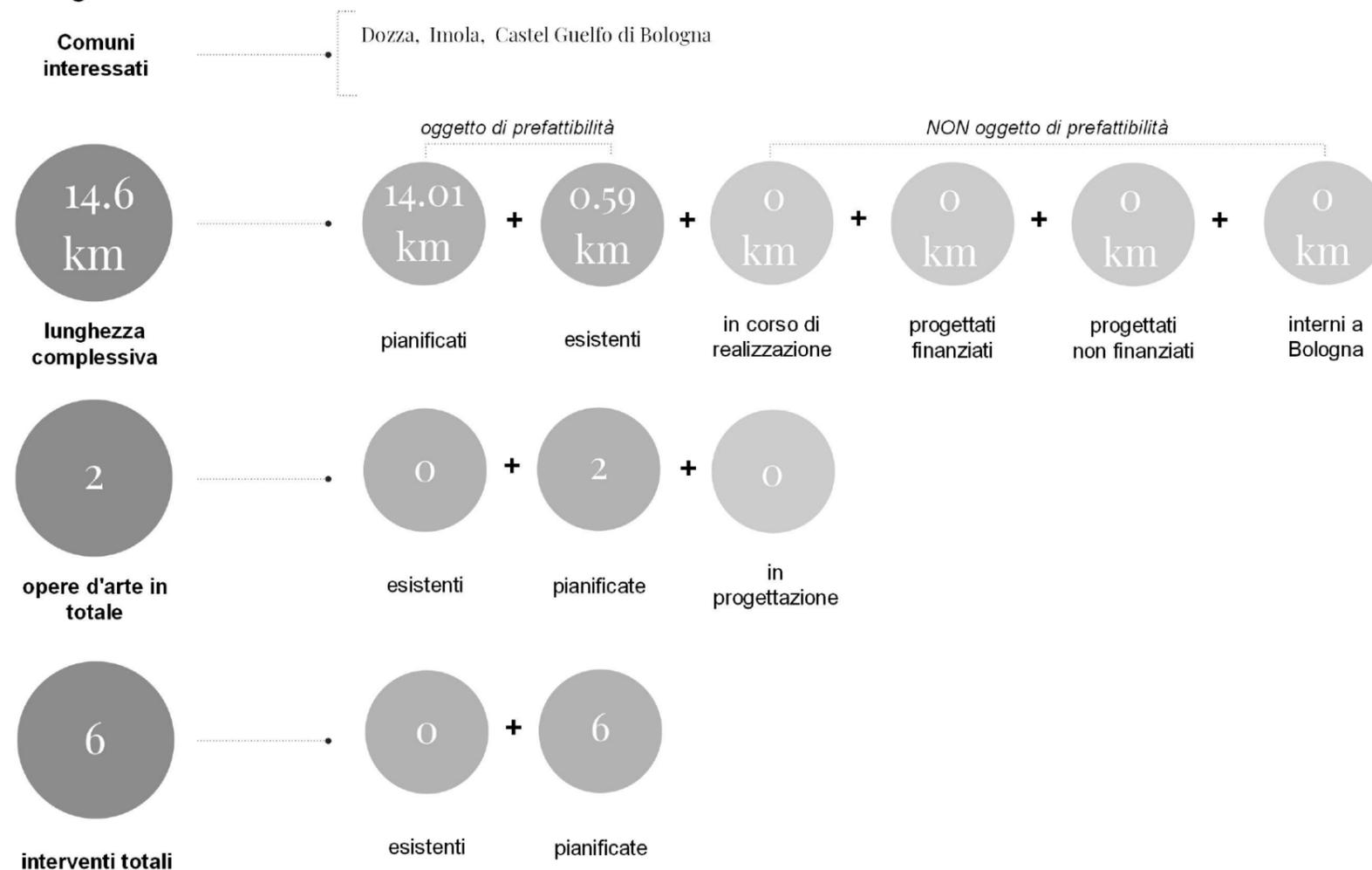
4. INTERVENTI SULLA LINEA

Gli interventi proposti si suddividono in due categorie: quelli migliorativi e di messa a norma dei tracciati esistenti e quelli di nuova realizzazione, relativi ai tracciati pianificati.

Per quanto riguarda il primo caso non è stato previsto alcun intervento migliorativo. Nel secondo caso, invece, la tipologia di sede maggiormente prevista è la pista ciclabile in sede propria bidirezionale e il percorso promiscuo cicloveicolare su strada F-bis. Sono previste due opere d'arte e alcune opere ingegneristiche, come riportato nel capitolo dedicato.

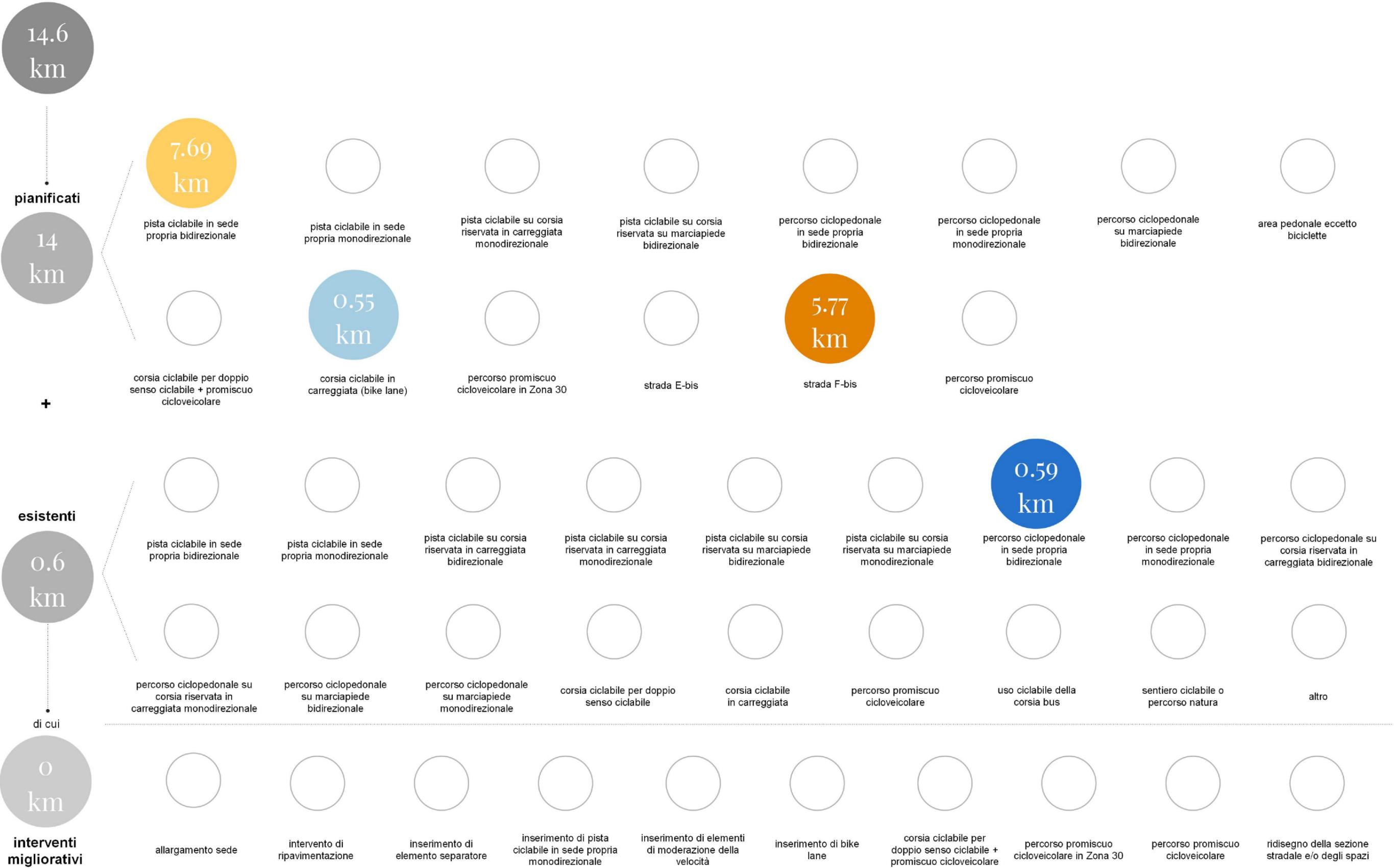
Nelle pagine che seguono si presentano le planimetrie con l'individuazione dei tratti omogenei, della tipologia di sede proposta, degli interventi puntuali e delle opere d'arte.

Dati generali:





oggetto di studio di prefattibilità



Legenda

- Rete ciclabile metropolitana
- Tracciato interno a Bologna
- × × Tracciato pianificato e non confermato da PF

Opere d'arte

- in progettazione
- oggetto di prefattibilità

Esistente

Tipologia di sede

- Altro
- Corsia ciclabile in carreggiata
- Corsia ciclabile per doppio senso ciclabile
- Percorso ciclopedonale in sede propria bidirezionale
- Percorso ciclopedonale in sede propria monodirezionale
- Percorso ciclopedonale su corsia riservata in carreggiata bidirezionale
- Percorso ciclopedonale su corsia riservata in carreggiata monodirezionale
- Percorso ciclopedonale su marciapiede bidirezionale
- Percorso ciclopedonale su marciapiede monodirezionale
- Percorso promiscuo cicloveicolare
- Pista ciclabile in sede propria bidirezionale
- Pista ciclabile in sede propria monodirezionale
- Pista ciclabile su corsia riservata in carreggiata bidirezionale
- Pista ciclabile su corsia riservata in carreggiata monodirezionale
- Pista ciclabile su corsia riservata su marciapiede bidirezionale
- Pista ciclabile su corsia riservata su marciapiede monodirezionale
- Sentiero ciclabile o percorso natura
- Uso ciclabile della corsia bus

Interventi

- Attraversamento ciclabile a raso
- Attraversamento ciclabile con segnaletica luminosa
- Attraversamento ciclabile con semaforo a chiamata
- Attraversamento ciclabile rialzato
- Rimozione dei dissuasori
- Rimozione ostacoli puntuali
- Rimozione segnaletica contraddittoria
- Installazione di segnaletica mancante / incompleta
- Anello ciclabile in sede propria esterno alla rotonda esistente
- Corsia ciclabile in anello
- Interventi migliorativi

In progettazione

Tipologia di sede

- Non definito
- Corsia ciclabile in carreggiata
- Itinerario ciclopedonale
- Percorso ciclopedonale in sede propria bidirezionale
- Percorso ciclopedonale su marciapiede bidirezionale
- Percorso promiscuo cicloveicolare
- Percorso promiscuo cicloveicolare
- Pista ciclabile in sede propria bidirezionale
- Pista ciclabile in sede propria monodirezionale
- Pista ciclabile su corsia riservata su marciapiede bidirezionale

Pianificazione

Tipologia di sede

- Area pedonale eccetto biciclette
- Corsia ciclabile in carreggiata (bike lane)
- Corsia ciclabile per doppio senso ciclabile + Promiscuo cicloveicolare
- Percorso ciclopedonale in sede propria bidirezionale
- Percorso ciclopedonale in sede propria monodirezionale
- Percorso ciclopedonale su marciapiede bidirezionale
- Pista ciclabile in sede propria bidirezionale
- Pista ciclabile in sede propria monodirezionale
- Pista ciclabile su corsia riservata in carreggiata monodirezionale
- Pista ciclabile su corsia riservata su marciapiede bidirezionale
- Percorso promiscuo cicloveicolare - Strada E-bis
- Percorso promiscuo cicloveicolare - Zona 30
- Strada F-bis
- Percorso promiscuo cicloveicolare

Interventi

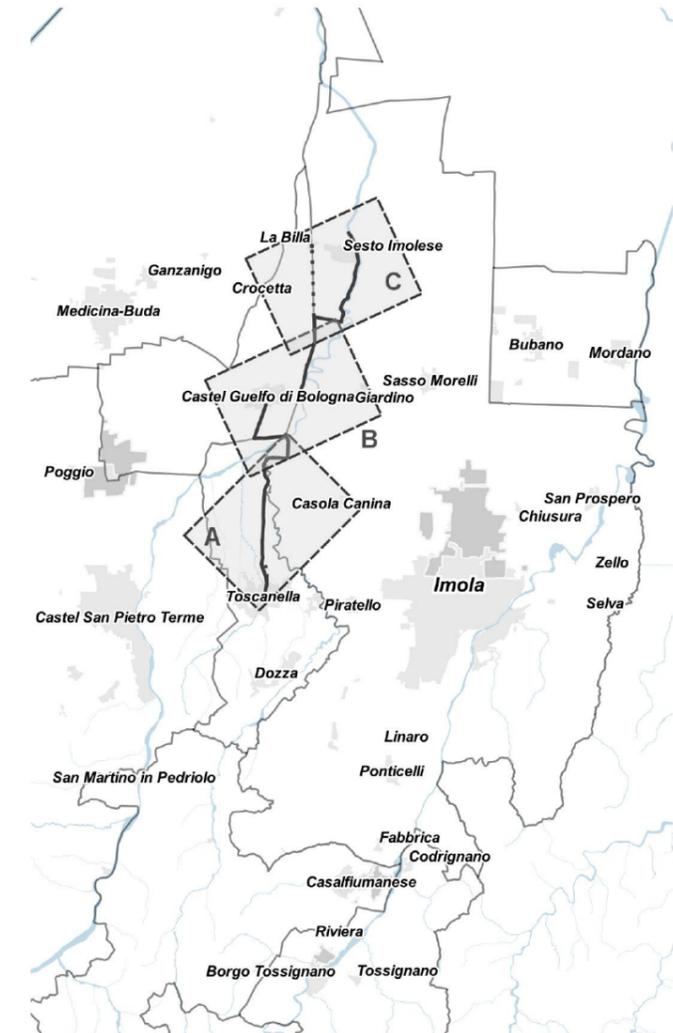
- Attraversamento ciclopedonale a raso
- Attraversamento ciclopedonale con segnaletica luminosa
- Attraversamento ciclopedonale con semaforo a chiamata
- Attraversamento ciclopedonale rialzato
- Anello ciclabile in sede propria esterno alla rotonda esistente
- Corsia ciclabile in anello

Altri elementi

- Confini amministrativi
- Corsi d'acqua
- Aree protette
- Ecosistema forestale, boschivo e arbustivo
- Poli funzionali**
- Perimetro aggiornato masterplan 2030
- Poli funzionali metropolitani integrati
- Poli funzionali a marcata caratterizzazione commerciale
- Ambiti produttivi
- Centri di mobilità

Stazioni ferroviarie

- Stazioni ferroviarie esistenti
- Stazioni ferroviarie di progetto





Legenda

- Rete ciclabile metropolitana
- × × Tracciato pianificato e non confermato da PF

Opere d'arte

- oggetto di prefattibilità

Esistente

Tipologia di sede

- Percorso ciclopedonale in sede propria bidirezionale

Pianificazione

Tipologia di sede

- Corsia ciclabile in carreggiata (bike lane)
- Pista ciclabile in sede propria bidirezionale
- Strada F-bis

Interventi

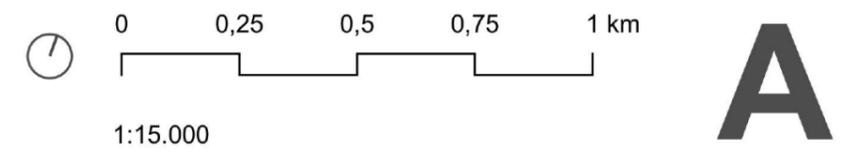
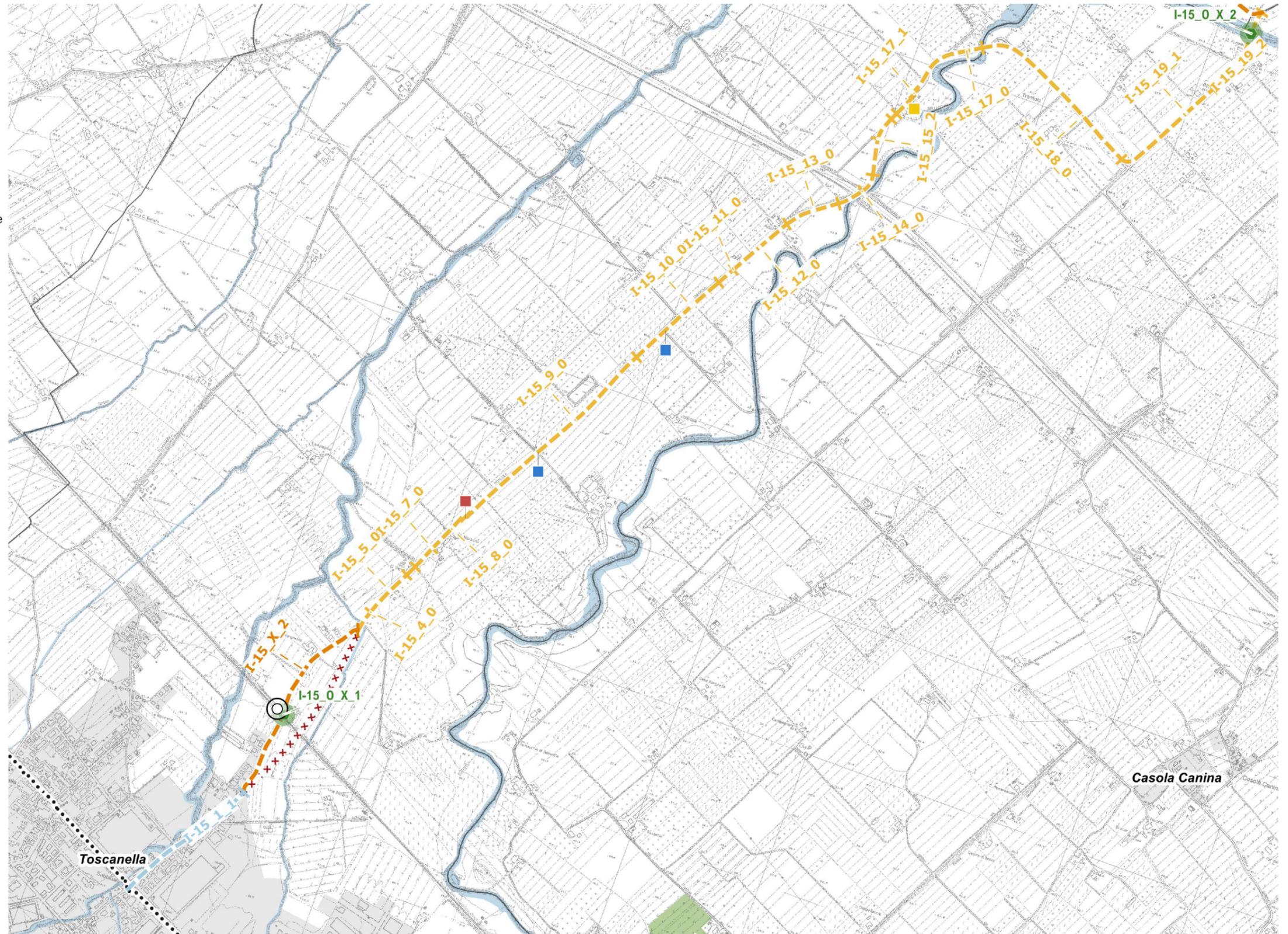
- Attraversamento ciclopedonale a raso
- Attraversamento ciclopedonale con segnaletica luminosa
- Attraversamento ciclopedonale rialzato

Altri elementi

- Confini amministrativi
- Corsi d'acqua
- Ecosistema forestale, boschivo e arbustivo
- Ambiti produttivi

Stazioni ferroviarie

- Stazioni ferroviarie di progetto



Legenda

••• Rete ciclabile metropolitana

Opere d'arte

● oggetto di prefattibilità

Esistente

Tipologia di sede

— Percorso ciclopedonale in sede propria bidirezionale

Pianificazione

Tipologia di sede

— Percorso ciclopedonale in sede propria bidirezionale

— Pista ciclabile in sede propria bidirezionale

— Strada F-bis

Interventi

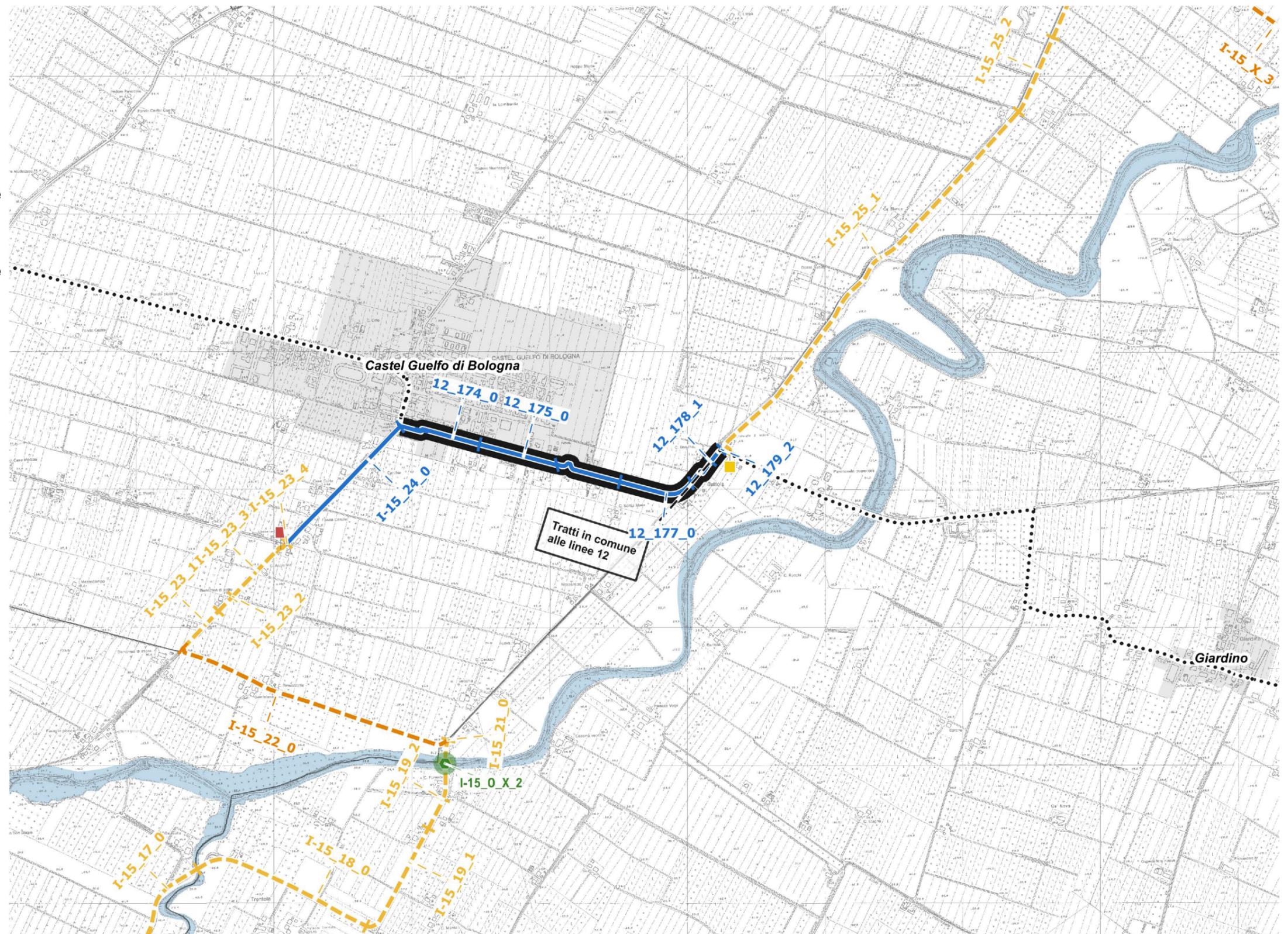
■ Attraversamento ciclopedonale con segnaletica luminosa

■ Attraversamento ciclopedonale rialzato

Altri elementi

— Confini amministrativi

— Corsi d'acqua



0 0,25 0,5 0,75 1 km

1:15.000





Legenda

- Rete ciclabile metropolitana
- × × Tracciato pianificato e non confermato da PF

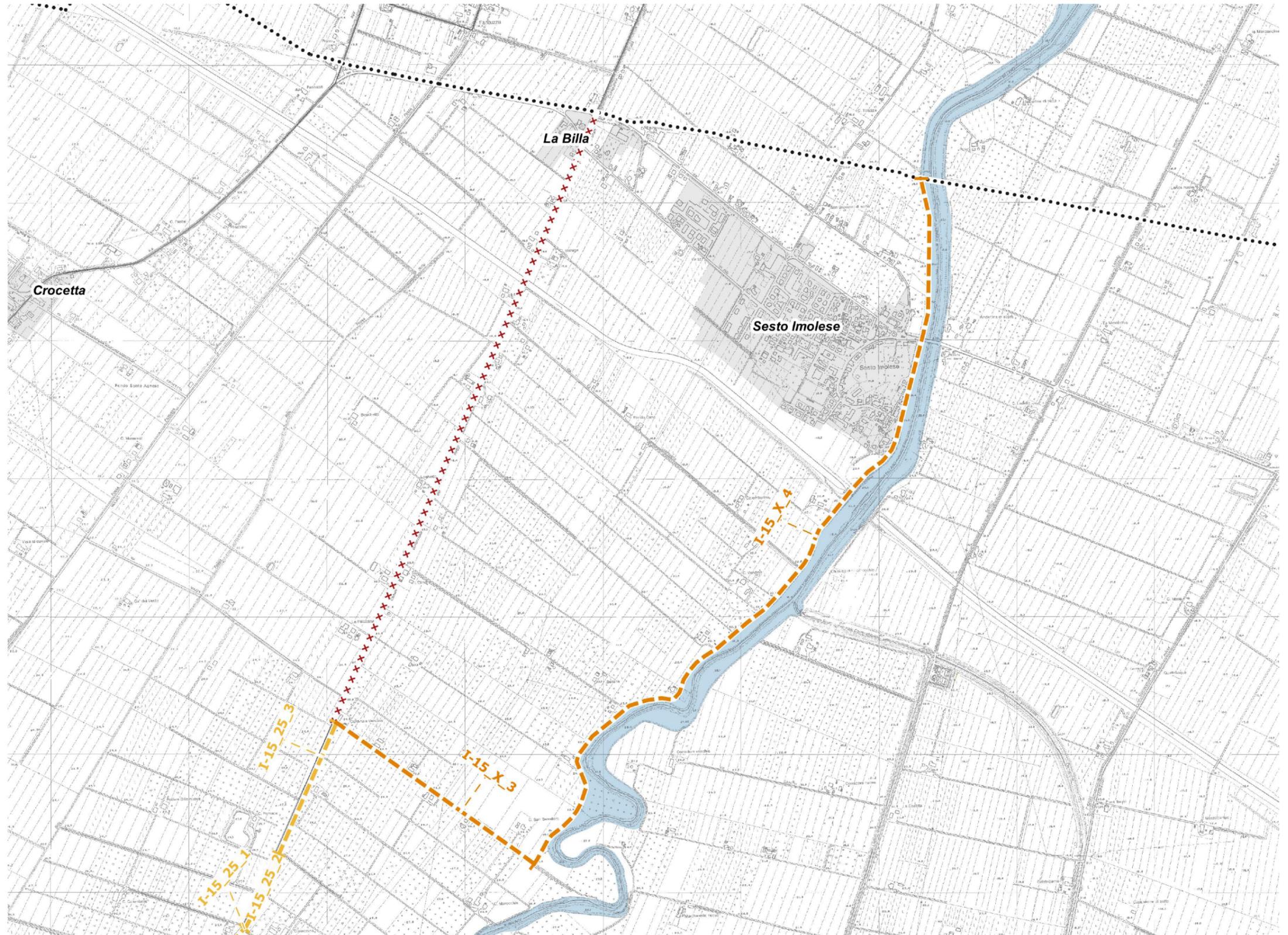
Pianificazione

Tipologia di sede

- + Pista ciclabile in sede propria bidirezionale
- + Strada F-bis

Altri elementi

- Confini amministrativi
- Corsi d'acqua
- Ecosistema forestale, boschivo e arbustivo



5. TABELLA DI SINTESI DEGLI INTERVENTI

Nelle pagine che seguono si riporta la tabella di riepilogo degli interventi suddivisa per singolo tratto omogeneo.

Struttura della tabella

Campi

Dati generali

PF codice tratto: il campo indica il codice del tratto riportato nelle planimetria di progetto della prefattibilità (PF)

Stato: il campo indica lo stato realizzativo della linea

Nome Linea: il campo indica il nome della linea

Comune: il campo indica il comune di appartenenza del tratto

Via: il campo indica la via su cui è sviluppato il tratto

Contesto: il campo indica il contesto del tratto

Sede ciclabile 1: il campo riporta, per i tratti esistenti, la prima sede ciclabile

Sede ciclabile 2: il campo riporta, per i tratti esistenti, l'eventuale seconda sede ciclabile (ovvero se il tratto omogeneo presenta una sede ciclabile lungo entrambi i lati della sezione stradale)

Interventi studio di prefattibilità:

PF: intervento migliorativo: il campo indica gli interventi migliorativi proposti dallo studio di prefattibilità sulla rete esistente. In particolare si riferisce alle seguenti tipologie d'intervento:

- Intervento di ripavimentazione: quando è stato rilevato un fondo scarso nelle criticità della linea di azione A1;
- Allargamento sede: quando la dimensione della ciclabile e del percorso ciclopedonale è < 200 cm;
- Inserimento di elementi di moderazione della velocità: quando è stata rilevata la mancanza di elementi di moderazione della velocità nei percorsi promiscui cicloveicolari nelle criticità della linea di azione A1;
- Inserimento di elemento separatore: quando è stata rilevata una pista ciclabile e/o percorso ciclopedonale non a norma nelle criticità della linea di azione A1;
- Corsia ciclabile per doppio senso ciclabile (bike lane "contro mano") + Promiscuo cicloveicolare: intervento migliorativo nei contesti urbani in cui non è possibile inserire un elemento separatore nella ciclabile e/o percorso ciclopedonale per mancanza di spazio;
- Non previsto: la tratta non prevede interventi migliorativi;

PF: sede: il campo indica la tipologia di sede proposta dal studio di prefattibilità. Si riferisce alla tipologia di sede ciclabile da inserire in tutte le tratte pianificate oggetto di studio di prefattibilità. La tipologia deve essere omogenea con l'eventuale esistente presente nel contesto.

- Sedi protette
 1. Pista ciclabile in sede propria monodirezionale
 2. Pista ciclabile in sede propria bidirezionale
 3. Percorso ciclopedonale in sede propria monodirezionale
 4. Percorso ciclopedonale in sede propria bidirezionale
 5. Percorso ciclopedonale su marciapiede bidirezionale
 6. Pista ciclabile su corsia riservata su marciapiede bidirezionale
- Sedi promiscue
 1. Pista ciclabile su corsia riservata in carreggiata monodirezionale
 2. Corsia ciclabile in carreggiata (bike lane)

3. Corsia ciclabile per doppio senso ciclabile + Promiscuo cicloveicolare
4. Strada E-bis
5. Strada F-bis
6. Percorso promiscuo cicloveicolare con interventi di moderazione della velocità (Zona 30 o Asse 30)
7. Area perdonale eccetto biciclette

- '-': *tratti esistenti*

I criteri di scelta delle sedi sono descritti illustrati nel diagramma presente nella pagina successiva.

PF: Materiale: il campo indica il materiale di finitura proposto dallo studio di prefattibilità.

È l'indicazione del materiale di pavimentazione ottimale per le tratte pianificate in cui è stata assegnata una tipologia di sede ciclabile.

- Il materiale di pavimentazione deve essere omogeneo con l'esistente.
- Nei contesti agricoli, boschivi e parchi urbani la prima scelta deve essere orientata al calcestruzzo drenante e la seconda scelta all'asfalto drenante – considerando l'omogeneità con l'esistente.

1. Calcestruzzo drenante
2. Asfalto drenante
3. Calcestruzzo
4. Asfalto
5. Autobloccante
6. Pietra naturale
7. Calcestre

- '-': *tratti esistenti*

PF: Illuminazione: il campo indica gli interventi di illuminazione proposti dallo studio di prefattibilità.

Si riferisce all'illuminazione della ciclabile nelle tratte esistenti e pianificate oggetto di studio di prefattibilità.

In generale si tenderà a preferire l'illuminazione diffusa stradale ove presente.

Quando:

- Sì: Non è presente l'illuminazione stradale e pertanto va implementata l'illuminazione ciclabile quando non è presente.
- No: è presente l'illuminazione stradale e si sfrutta la sua illuminazione diffusa per la ciclabile. Nelle tipologie promiscuo cicloveicolari in contesti extraurbani non sarà prevista l'illuminazione.
- '-': *tratti esistenti*

PF: Verde: il campo indica gli interventi delle opere a verde proposti dallo studio di prefattibilità, recependo soluzioni indicate nelle "Linee guida tecnico-scientifiche per la forestazione nell'area metropolitana di Bologna", ovvero:

- Filare alberato con funzione ombreggiante: monofilare formato da alberi ad alto fusto con sesto d'impianto pari a 8m
- Filare alberato con funzione schermante: monofilare formato da alberi ad alto fusto con sesto d'impianto pari a 2,5m
- Siepe arbustiva mista monofilare 1: monofilare formato da essenze arbustive con sesto d'impianto pari a 1m
- Siepe arbustiva monofilare e siepe arboreo-arbustiva sul lato opposto 2: formazione su entrambi i lati della sede, una con siepe arbustiva monofilare sempreverde, l'altra con siepe arboreo-arbustiva con piano arbustivo composto da macchie monospecifiche alternate negli interspazi tra le alberature e piano arboreo monospecifico.;
- Non previsto: quando non è previsto nessun intervento a verde per il tratto in oggetto.

Questa indicazione viene messa anche in tutte le tratte esistenti in quanto non vengono previsti ulteriori espropri.



I criteri progettuali per la definizione della sede

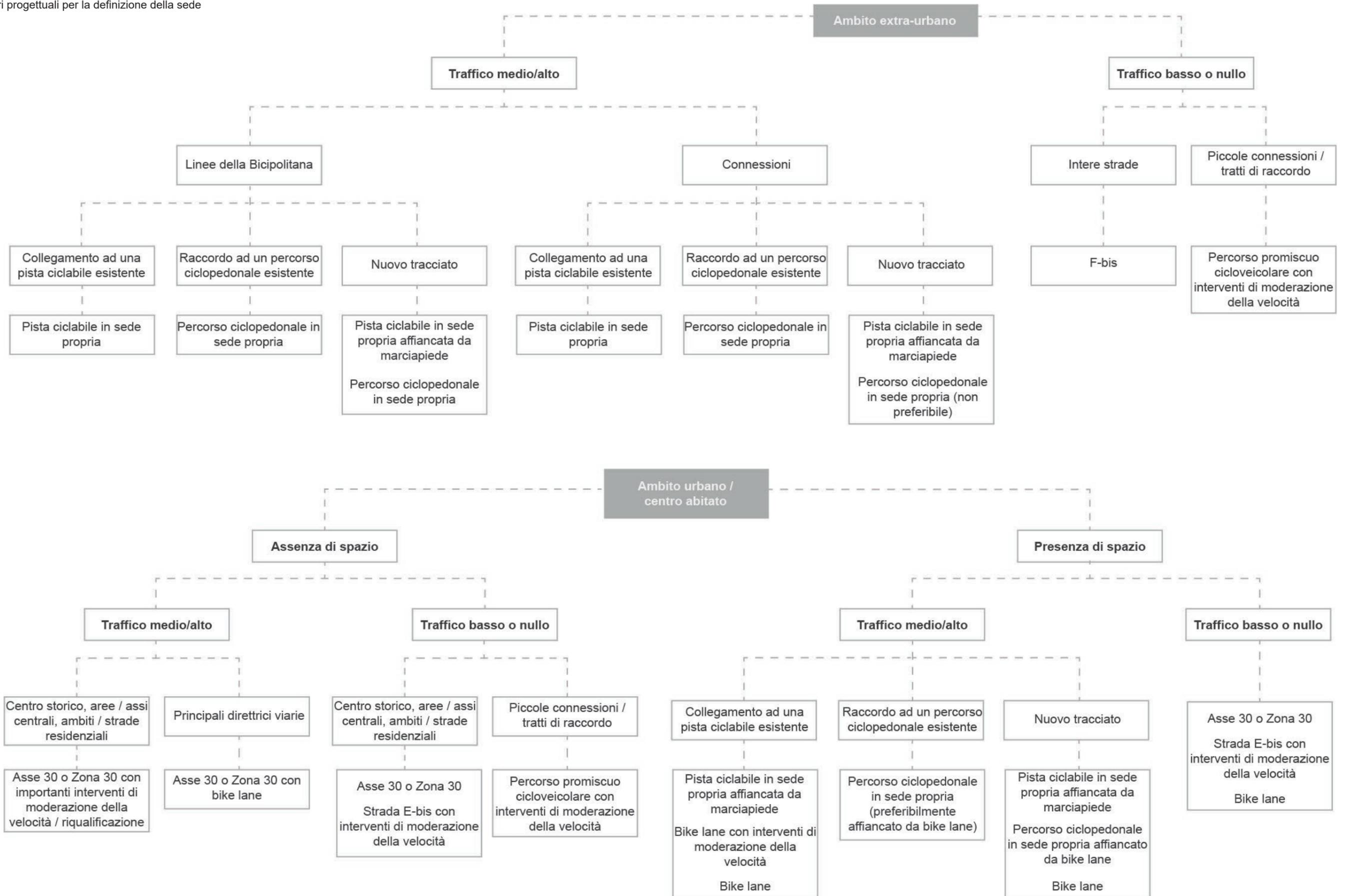


Tabella degli interventi previsti nei tratti omogenei facenti parte la Linea oggetto di analisi

PF: Codice tratto	Stato	Nome Linea	Comune	Via	Contesto	Sede ciclabile 1	[cm]	Sede ciclabile 2	[cm]	PF: Intervento migliorativo	PF: Sede	PF: Materiale	PF: Illuminazione	PF: Verde
I-15_1_1	pianificata	I-15 - Imola-Dozza	Dozza	Via di Mezzo	Residenziale	-	0	-	0	-	Corsia ciclabile in carreggiata (bike lane)	Asfalto	Si	Non prevista
I-15_4_0	pianificata	I-15 - Imola-Dozza	Dozza	Via di Mezzo	Agricolo / Rurale	-	0	-	0	-	Pista ciclabile in sede propria bidirezionale	Asfalto drenante	Si	Siepe arbustiva mista monofilare 1
I-15_5_0	pianificata	I-15 - Imola-Dozza	Dozza	Via di Mezzo	Agricolo / Rurale	-	0	-	0	-	Pista ciclabile in sede propria bidirezionale	Asfalto drenante	Si	Siepe arbustiva monofilare e siepe arboreo-arbustiva sul lato opposto 2
I-15_6_0	pianificata	I-15 - Imola-Dozza	Dozza	Via di Mezzo	Agricolo / Rurale	-	0	-	0	-	Pista ciclabile in sede propria bidirezionale	Asfalto drenante	Si	Non prevista
I-15_7_0	pianificata	I-15 - Imola-Dozza	Dozza	Via di Mezzo	Agricolo / Rurale	-	0	-	0	-	Pista ciclabile in sede propria bidirezionale	Asfalto drenante	Si	Siepe arbustiva monofilare e siepe arboreo-arbustiva sul lato opposto 2
I-15_8_0	pianificata	I-15 - Imola-Dozza	Dozza	Via di Mezzo	Agricolo / Rurale	-	0	-	0	-	Pista ciclabile in sede propria bidirezionale	Asfalto drenante	Si	Siepe arbustiva monofilare e siepe arboreo-arbustiva sul lato opposto 2
I-15_9_0	pianificata	I-15 - Imola-Dozza	Dozza	Via di Mezzo	Agricolo / Rurale	-	0	-	0	-	Pista ciclabile in sede propria bidirezionale	Asfalto drenante	Si	Siepe arbustiva monofilare e siepe arboreo-arbustiva sul lato opposto 2
I-15_10_0	pianificata	I-15 - Imola-Dozza	Dozza	Via di Mezzo	Agricolo / Rurale	-	0	-	0	-	Pista ciclabile in sede propria bidirezionale	Asfalto drenante	Si	Siepe arbustiva mista monofilare 1
I-15_11_0	pianificata	I-15 - Imola-Dozza	Dozza	Via di Mezzo	Agricolo / Rurale	-	0	-	0	-	Pista ciclabile in sede propria bidirezionale	Asfalto drenante	Si	Siepe arbustiva mista monofilare 1
I-15_12_0	pianificata	I-15 - Imola-Dozza	Dozza	Via di Mezzo	Agricolo / Rurale	-	0	-	0	-	Pista ciclabile in sede propria bidirezionale	Asfalto drenante	Si	Siepe arbustiva mista monofilare 1
I-15_13_0	pianificata	I-15 - Imola-Dozza	Dozza	Via di Mezzo	Agricolo / Rurale	-	0	-	0	-	Pista ciclabile in sede propria bidirezionale	Asfalto drenante	Si	Non prevista
I-15_14_0	pianificata	I-15 - Imola-Dozza	Dozza	Via di Mezzo	Agricolo / Rurale	-	0	-	0	-	Pista ciclabile in sede propria bidirezionale	Asfalto drenante	Si	Non prevista
I-15_15_1	pianificata	I-15 - Imola-Dozza	Dozza	Via di Mezzo	Agricolo / Rurale	-	0	-	0	-	Pista ciclabile in sede propria bidirezionale	Asfalto drenante	Si	Non prevista
I-15_15_3	pianificata	I-15 - Imola-Dozza	Dozza	Via di Mezzo	Agricolo / Rurale	-	0	-	0	-	Pista ciclabile in sede propria bidirezionale	Asfalto drenante	Si	Siepe arbustiva mista monofilare 1
I-15_15_2	pianificata	I-15 - Imola-Dozza	Dozza	Via di Mezzo	Agricolo / Rurale	-	0	-	0	-	Pista ciclabile in sede propria bidirezionale	Asfalto drenante	Si	Non prevista
I-15_16_0	pianificata	I-15 - Imola-Dozza	Dozza	Via di Mezzo	Agricolo / Rurale	-	0	-	0	-	Pista ciclabile in sede propria bidirezionale	Asfalto drenante	Si	Siepe arbustiva mista monofilare 1
I-15_17_0	pianificata	I-15 - Imola-Dozza	Dozza	Via di Mezzo	Agricolo / Rurale	-	0	-	0	-	Pista ciclabile in sede propria bidirezionale	Asfalto drenante	Si	Non prevista
I-15_17_1	pianificata	I-15 - Imola-Dozza	Dozza	Via di Mezzo	Agricolo / Rurale	-	0	-	0	-	Pista ciclabile in sede propria bidirezionale	Asfalto drenante	Si	Non prevista
I-15_18_0	pianificata	I-15 - Imola-Dozza	Imola	Via Trentola	Agricolo / Rurale	-	0	-	0	-	Pista ciclabile in sede propria bidirezionale	Asfalto drenante	Si	Non prevista
I-15_19_1	pianificata	I-15 - Imola-Dozza	Imola	Via Casola Canina	Agricolo / Rurale	-	0	-	0	-	Pista ciclabile in sede propria bidirezionale	Asfalto drenante	Si	Non prevista
I-15_19_2	pianificata	I-15 - Imola-Dozza	Imola	Via Casola Canina	Agricolo / Rurale	-	0	-	0	-	Pista ciclabile in sede propria bidirezionale	Asfalto drenante	Si	Non prevista
I-15_20_0	pianificata	I-15 - Imola-Dozza	Imola	Via Casola Canina	Agricolo / Rurale	-	0	-	0	-	Pista ciclabile in sede propria bidirezionale	Asfalto drenante	Si	Non prevista
I-15_21_0	pianificata	I-15 - Imola-Dozza	Imola	Via di Dozza	Agricolo / Rurale	-	0	-	0	-	Pista ciclabile in sede propria bidirezionale	Asfalto drenante	Si	Non prevista
I-15_22_0	pianificata	I-15 - Imola-Dozza	Castel Guelfo di Bologna	Via Germiniana	Agricolo / Rurale	-	0	-	0	-	Strada F-bis	Asfalto	Si	Non prevista
I-15_23_1	pianificata	I-15 - Imola-Dozza	Castel Guelfo di Bologna	Via Canale	Agricolo / Rurale	-	0	-	0	-	Pista ciclabile in sede propria bidirezionale	Asfalto drenante	No	Siepe arbustiva monofilare e siepe arboreo-arbustiva sul lato opposto 2
I-15_23_2	pianificata	I-15 - Imola-Dozza	Castel Guelfo di Bologna	Via Canale	Agricolo / Rurale	-	0	-	0	-	Pista ciclabile in sede propria bidirezionale	Asfalto drenante	No	Non prevista
I-15_23_3	pianificata	I-15 - Imola-Dozza	Castel Guelfo di Bologna	Via Canale	Agricolo / Rurale	-	0	-	0	-	Pista ciclabile in sede propria bidirezionale	Asfalto drenante	No	Siepe arbustiva monofilare e siepe arboreo-arbustiva sul lato opposto 2
I-15_23_4	pianificata	I-15 - Imola-Dozza	Castel Guelfo di Bologna	Via Canale	Agricolo / Rurale	-	0	-	0	-	Pista ciclabile in sede propria bidirezionale	Asfalto drenante	No	Non prevista
I-15_24_0	esistente	I-15 - Imola-Dozza	Castel Guelfo di Bologna	Via Canale	Agricolo / Rurale	Percorso ciclopeditonale in sede propria bidirezionale	250	-	0	Non previsto	-	-	No	Non prevista
I-15_25_1	pianificata	I-15 - Imola-Dozza	Castel Guelfo di Bologna	Via di Dozza	Agricolo / Rurale	-	0	-	0	-	Pista ciclabile in sede propria bidirezionale	Asfalto drenante	Si	Filare alberato con funzione ombreggiante
I-15_25_2	pianificata	I-15 - Imola-Dozza	Castel Guelfo di Bologna	Via di Dozza	Agricolo / Rurale	-	0	-	0	-	Pista ciclabile in sede propria bidirezionale	Asfalto drenante	Si	Filare alberato con funzione ombreggiante



Tabella degli interventi previsti nei tratti omogenei facenti parte la Linea oggetto di analisi

PF: Codice tratto	Stato	Nome Linea	Comune	Via	Contesto	Sede ciclabile 1	[cm]	Sede ciclabile 2	[cm]	PF: Intervento migliorativo	PF: Sede	PF: Materiale	PF: Illuminazione	PF: Verde
I-15_25_3	pianificata	I-15 - Imola-Dozza	Castel Guelfo di Bologna	Via di Dozza	Agricolo / Rurale	-	0	-	0	-	Pista ciclabile in sede propria bidirezionale	Asfalto drenante	Si	Filare alberato con funzione ombreggiante
I-15_X_2	pianificata	I-15 - Imola-Dozza	Dozza	Via di Mezzo	Agricolo / Rurale	-	0	-	0	-	Strada F-bis	Asfalto	Si	Non prevista
I-15_X_3	pianificata	I-15 - Imola-Dozza	Imola	Via S. Salvatore	Agricolo / Rurale	-	0	-	0	-	Strada F-bis	Calcestre	Si	Filare alberato con funzione ombreggiante
I-15_X_4	pianificata	I-15 - Imola-Dozza	Imola	Via Chiesa di Sesto	Boschivo	-	0	-	0	-	Strada F-bis	Calcestre	No	Filare alberato con funzione schermante

6. INTERVENTI PUNTUALI

Oltre alla previsione delle tipologie di sede, lo studio di prefattibilità, per ogni tratto omogeneo, individua anche gli eventuali interventi puntuali per la realizzazione di itinerari sicuri e continui.

Le tipologie di interventi previsti si distinguono in due macro-categorie, in relazione allo stato dei tratti: quelli sui tratti esistenti, che consistono negli interventi per la risoluzione delle criticità individuate nella Linea d'Azione A1 e quelli sui tratti pianificati, in cui le sedi devono essere realizzate ex-novo e secondo i criteri del NCdS. Nel dettaglio, interventi previsti consistono in:

Tratti esistenti:

- Attraversamento ciclabile a raso;
- Attraversamento ciclabile con segnaletica luminosa;
- Attraversamento con semaforo a chiamata;
- Attraversamento ciclabile rialzato;
- Rimozione dei dissuasori;
- Rimozione ostacoli puntuali;
- Installazione di segnaletica mancante / incompleta.

I primi tre risolvono la criticità legata alla mancanza di attraversamento ciclabile/ ciclopedonale, la rimozione dei dissuasori o degli ostacoli puntuali consente di eliminare gli elementi che rappresentano un pericolo per il transito delle biciclette o

Legenda

Interventi sui tratti esistenti

- Attraversamento ciclabile a raso
- Attraversamento ciclabile con segnaletica luminosa
- Attraversamento ciclabile con semaforo a chiamata
- Attraversamento ciclabile rialzato
- Rimozione dei dissuasori
- Rimozione ostacoli puntuali
- Rimozione segnaletica contraddittoria
- Installazione di segnaletica mancante / incompleta
- Anello ciclabile in sede propria esterno alla rotatoria
- Corsia ciclabile in anello

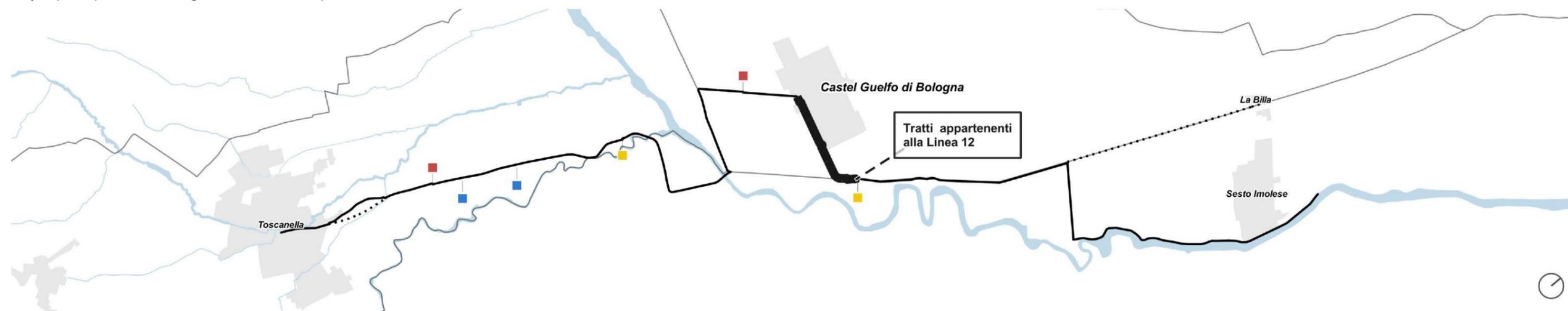
Interventi sui tratti pianificati

- Attraversamento ciclopedonale a raso
- Attraversamento ciclopedonale con segnaletica luminosa
- Attraversamento ciclopedonale con semaforo a chiamata
- Attraversamento ciclopedonale rialzato
- Anello ciclabile in sede propria esterno alla rotatoria esistente
- Corsia ciclabile in anello

Tracciato

- Rete non oggetto di studio di prefattibilità
- Rete oggetto di studio di prefattibilità

Keymap d'inquadramento degli interventi sui tratti pianificati





che non permettono il passaggio di cargobike, mentre l'installazione di segnaletica mancante / incompleta per adeguare la segnaletica orizzontale e/o verticale secondo NCdS

Tratti pianificati:

- Attraversamento ciclopedonale a raso;
- Attraversamento ciclopedonale con segnaletica luminosa;
- Attraversamento ciclopedonale con semaforo a chiamata;
- Attraversamento ciclopedonale rialzato.

Non sono stati previsti interventi puntuali lungo i tratti esistenti.

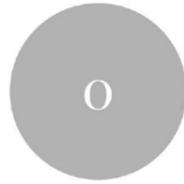
Lungo i tratti attualmente non esistenti, per garantire la continuità del tracciato e la sicurezza dei ciclisti anche in corrispondenza delle intersezioni stradali, gli interventi previsti sono l'introduzione di un attraversamento ciclopedonale rialzato, a raso o con segnaletica luminosa.

Tipologia e numero degli interventi previsti sui tratti pianificati



7. OPERE D'ARTE E OPERE INGEGNERISTICHE

La mappa riportata in pagina individua le opere d'arte rilevate nella Linea d'Azione A1, quelle previste dallo studio di prefattibilità e quelle in progettazione e le opere ingegneristiche.



opere d'arte esistenti

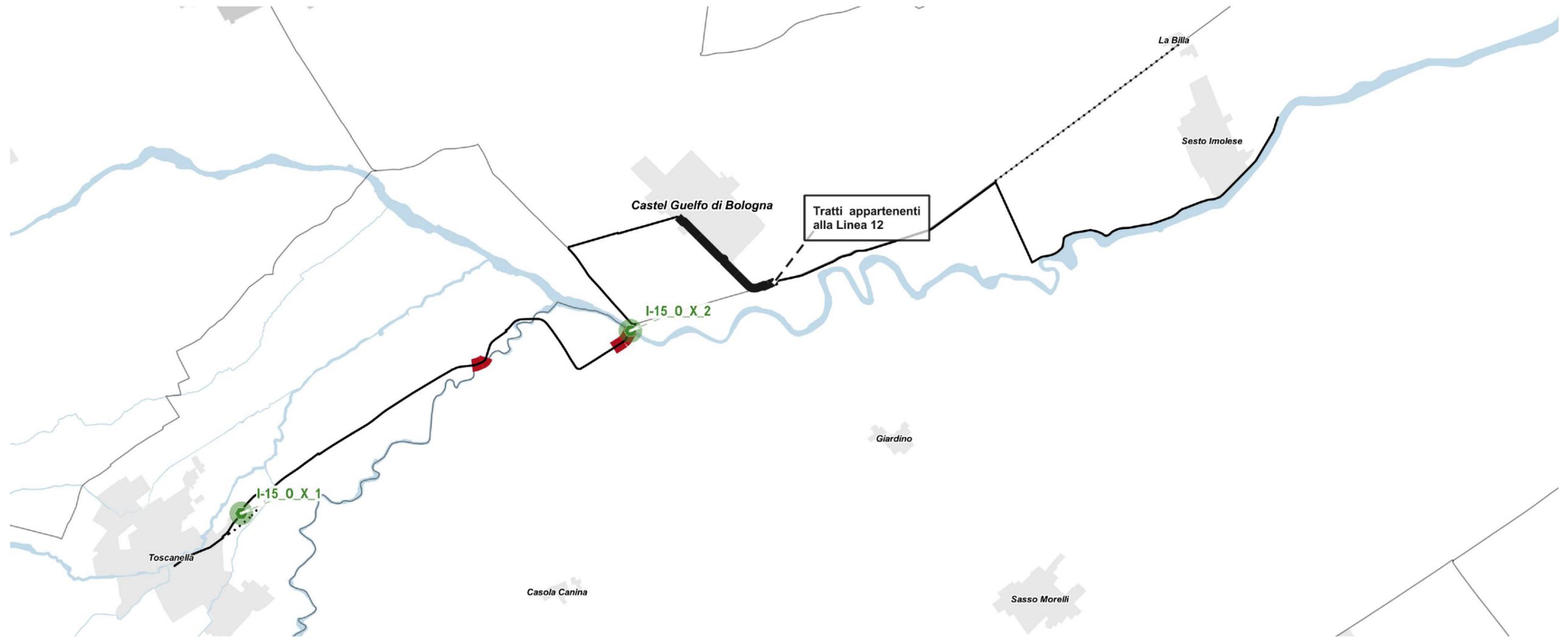


opere d'arte oggetto di prefattibilità



opere d'arte in progettazione

Keymap d'inquadramento delle opere d'arte



Legenda

■ Opere ingegneristiche

Opere d'arte

● Oggetto di prefattibilità

Tracciato

— Rete oggetto di studio di prefattibilità

● Esistenti

···· Rete non oggetto di studio di prefattibilità

● In progettazione



7.1. Opere d'arte di progetto

Di seguito sono riportate le schede di approfondimento tipologico sulle opere d'arte di progetto previste dallo studio di prefattibilità.

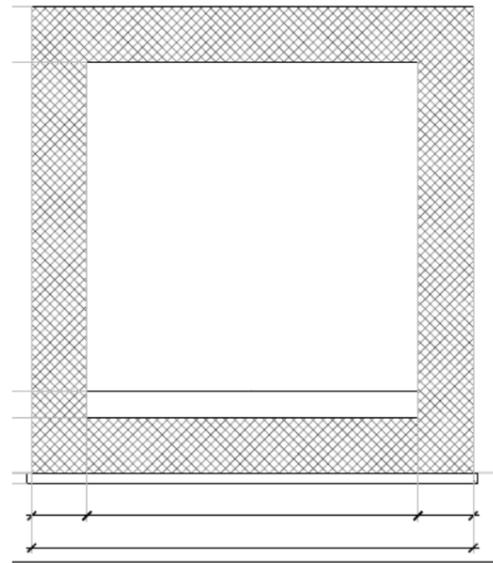
Opera d'arte	PF_COD_OP	I-15_O_X_1
Tipologia	Sottopasso - nuova costruzione	

Dimensioni	
Lunghezza	sottopasso 23 m
Larghezza netta percorso ciclabile	3,20 (b) x 2,50(h) m

Descrizione tipologia

Il sottopasso ha larghezza netta di 3,20 m, altezza netta di 2,50 m e una lunghezza di 23 m. Le rampe hanno una lunghezza stimata di 35+35 m. La criticità del sottopasso è l'operatività della strada che deve essere chiusa o parzializzata (con importante variazione dei costi).

Struttura. Calcestruzzo armato.



Costi	
Costo parametrico al m	17'000 €
Stima dell'opera	1'581'000 €

Opera d'arte	PF_COD_OP	I-15_O_X_2
Tipologia	Passerella – Nuova costruzione	

Dimensioni	
Lunghezza	65 m
Larghezza netta percorso ciclabile	3 m

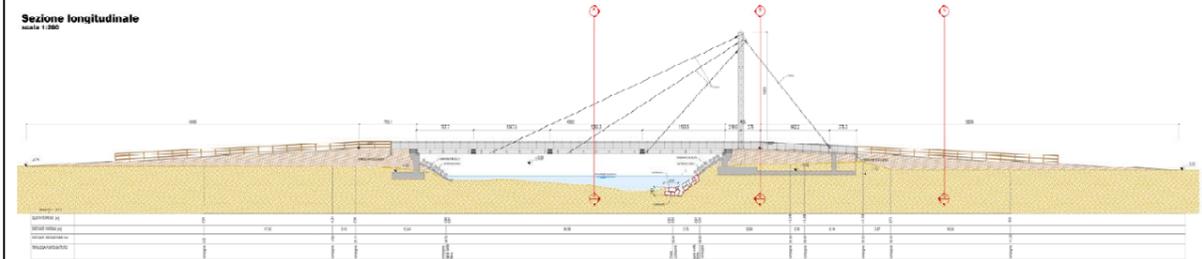
Descrizione tipologia

Il nuovo ponte ciclopedonale ha larghezza netta di 3 m e una lunghezza totale di 65 m.

Struttura. Impalcato interamente a struttura metallica di tipo strallato, a singola antenna. La pista ciclopedonale è costituita da un piano in tavolato ligneo retto da rompitratta metallici posti in direzione longitudinale, e poggianti sui trasversi correnti e su quelli di aggancio degli stralli, entrambi formati da profili laminati a caldo a sezione aperta.

Spalle. La passerella appoggia su spalle in c.a. con fondazioni profonde in pali di dimensioni determinate in base alle evidenze geotecniche derivanti dalle indagini.

Sezione longitudinale



Costi	
Costo parametrico al m	16'000.00€
Stima dell'opera	1'040'000.00 €

7.2. Opere ingegneristiche

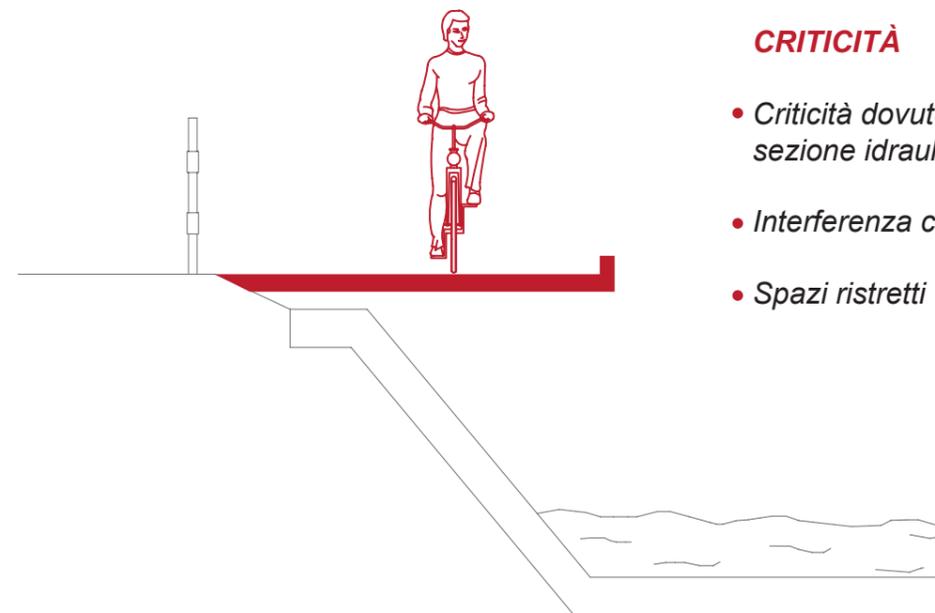
Di seguito sono riportate le schede di approfondimento tipologico relative alle opere ingegneristiche previste dallo studio di prefattibilità.

Tipologia: Rimodulazioni degli argini



Linea
Comune
Tratto
Contesto
Lunghezza

I-15-Imola-Dozza
 Dozza
 I-15_15_1, I-15_14_0
 Agricolo-Rurale
 74 m + 97 m



CRITICITÀ

- Criticità dovute al mantenimento sezione idraulica
- Interferenza con viadotto stradale
- Spazi ristretti

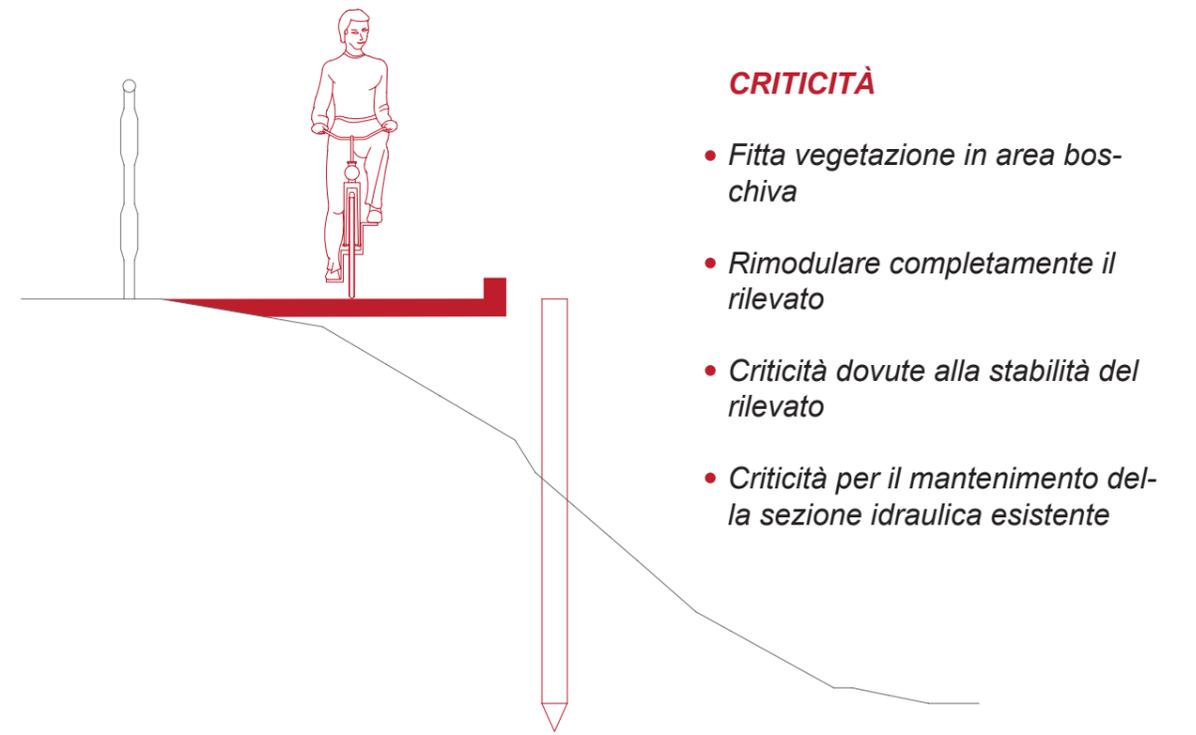


Tipologia: Muri di contenimento



Linea
Comune
Tratto
Contesto
Lunghezza

I-15-Imola-Dozza
Imola
I-15_20_0, I-15_19_2
Agricolo-Rurale
138 m + 119 m



CRITICITÀ

- *Fitta vegetazione in area boschiva*
- *Rimodulare completamente il rilevato*
- *Criticità dovute alla stabilità del rilevato*
- *Criticità per il mantenimento della sezione idraulica esistente*

8. ORIENTAMENTO QUALITATIVO DEL PROGETTO ARCHITETTONICO E DEL PAESAGGIO

La linea in esame rientra interamente nell'ecosistema delle aree agricole della Pianura Alluvionale. Tra i centri abitati di Toscanella e Castel Guelfo di Bologna e tra quest'ultimo e Sesto Imolese, si sviluppa in prossimità del corso d'acqua denominato "Sillaro", ricadendo anche fasce perfluviali di pianura e, talvolta, nelle aree ad alta probabilità di inondazione. L'itinerario non passa in prossimità di alcun bene di interesse storico-architettonico ma, nella sua porzione a sud, attraversa ambito definito "Area della struttura centuriata", oltre che lambire una piccola area di interesse archeologico, appena a nord di Toscanella.

Dalla lettura dei dati raccolti durante il sopralluogo, si nota che la linea è caratterizzata dalla presenza di vegetazione, come arbusti, lungo una buona parte del tracciato, soprattutto in ambito agricolo/rurale. In linea con le direttive del PTM, che considerano la rete ciclabile della CM parte integrante della rete ecologica, e con le indicazioni fornite dalle "Linee guida tecnico-scientifiche per la forestazione nell'area metropolitana di Bologna" le quali prevedono, soprattutto per le aree di pianura, la piantumazione di nuove essenze arboree e arbustive lungo gli assi ciclabili, si propone di intervenire sulla linea al fine di implementare la vegetazione.

L'inserimento di nuove formazioni vegetali ai lati della ciclabile permette di raggiungere diversi obiettivi quali:

- Proteggere i ciclisti dalle polveri provenienti da strade limitrofe e in contesti rurali e produttivi, oltre che da polveri e altre sostanze disperse nell'aria provenienti dai campi confinanti;
- Ombreggiare la sede del percorso ciclabile, soprattutto nei tratti in aree campestri;
- Mascherare elementi di impatto visivo o acustico ai lati del percorso o eventualmente interdire la vista verso proprietà lambite dal tracciato;
- Aumentare la gradevolezza dei percorsi ciclabili per migliorare la qualità dello spostamento;
- Contrastare in ambito urbano i fattori climateranti in particolare in relazione alla formazione di isole di calore;
- Sottolineare visivamente la presenza del percorso ciclabile anche a distanza nel paesaggio, favorendo l'identità paesaggistica del territorio;
- Migliorare le visuali a favore di una maggiore leggibilità del paesaggio e della valorizzazione del contesto attraversato;
- Aumentare la biodiversità locale andando a compensare la mancanza di formazioni arboree e arbustive in settori di aree urbane, periurbane e agricole che presentano una ridotta dotazione di verde;
- Arricchire con elementi verticali il paesaggio di pianura.

Lo studio di prefattibilità per perseguire tali obiettivi ha previsto, ove possibile, la creazione di formazioni vegetali (filari, siepi di varia conformazione, bordure di erbacee perenni o bassi arbusti) sia lungo la rete esistente sia sulla rete pianificata così da garantire un'uniformità di intervento su tutta la linea.

Lungo la connessione intercomunale I-15 si propone di intervenire attraverso l'attuazione di quattro interventi tipologici previsti dalle "Linee guida tecnico-scientifiche per la forestazione nell'area metropolitana di Bologna" all'interno delle Schede progettuali d'ambito - Rete della mobilità ciclabile. In particolare si prevedono i seguenti interventi:

- Filare alberato con funzione ombreggiante: inserimento di filare alberato con funzione ombreggiante a lato della ciclabile. *Si veda Linee guida tecnico-scientifiche per la forestazione nell'area metropolitana di Bologna - Schede progettuali d'ambito Rete della mobilità ciclabile" - Filari alberati, Esempi schemi filari 1;*
- Filare alberato con funzione schermante: inserimento di filare alberato a lato ciclabile con funzione schermante. *Si veda Linee guida tecnico-scientifiche per la forestazione nell'area metropolitana di Bologna - Schede progettuali d'ambito Rete della mobilità ciclabile" - Filari alberati, Esempi schemi filari 2;*

- Siepe arbustiva mista monofilare 1: Inserimento di una siepe arbustiva monofilare composta da specie rustiche a fioritura scalare a lato della ciclabile. *Si veda Linee guida tecnico-scientifiche per la forestazione nell'area metropolitana di Bologna - Schede progettuali d'ambito Rete della mobilità ciclabile" - Siepi, esempio schemi siepi 1;*
- Siepe arbustiva monofilare e siepe arboreo-arbustiva sul lato opposto 2: si propone la realizzazione di una formazione vegetale su entrambi i lati della pista: siepe arbustiva monofilare a 1 m dalla sede stradale e di altezza inferiore a 1 m con funzione di delimitazione e protezione da polveri; siepe arboreo-arbustiva sul lato opposto con piano arbustivo composto da macchie monospecifiche alternate negli interspazi tra le alberature e piano arboreo monospecifico con esemplari distanziati per mantenere varchi visivi paesaggistici verso la collina. *Si veda Linee guida tecnico-scientifiche per la forestazione nell'area metropolitana di Bologna - Schede progettuali d'ambito Rete della mobilità ciclabile" - Siepi, esempio schemi siepi 2;*

Il progetto paesaggistico dell'infrastruttura ciclabile dovrà quindi perseguire un duplice obiettivo: da un lato valorizzare la struttura centuriata ed incrementare la componente vegetale; dall'altro progettare le formazioni vegetali come elementi scenici capaci di incanalare lo sguardo del fruitore verso nuovi scorci e visuali sul territorio. Nella fase di progettazione preliminare, quindi, si dovrà porre particolare attenzione allo progettazione del verde in rapporto alle visuali verso il paesaggio e alla continuità della rete ecologica.

Per i tratti della linea I-15 che attraversano un contesto agricolo/rurale si è deciso di prevedere il fondo in calcestruzzo drenante, così da garantire un buon livello di comfort (superficie compatta e continua), ma allo stesso tempo contenere l'aumento dell'impermeabilità dell'infrastruttura. Per le strade F-bis attualmente non impermeabilizzate, invece, si prevede la realizzazione del fondo in calcestruzzo.



Legenda

Stato realizzativo della linea

- Rete esistente
- Rete pianificata

Contesto attraversato dalla linea

- Agricolo / Rurale
- Residenziale
- Boschivo

Vegetazione esistente*

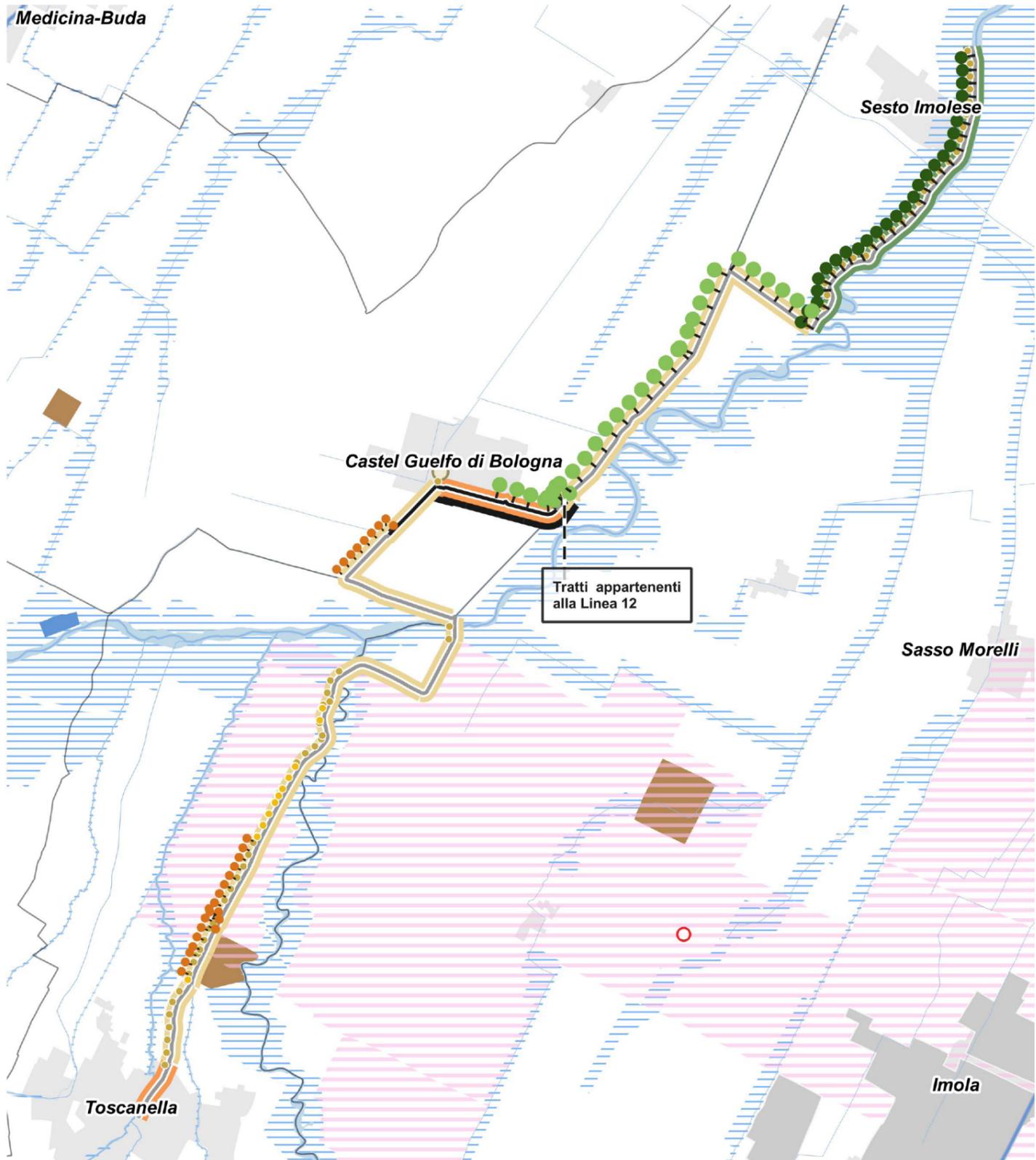
- Filare alberi
- Arbusti

Interventi previsti da PF**

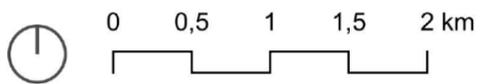
- Filare alberato con funzione ombreggiante
- Filare alberato con funzione schermante
- Siepe arbustiva mista monofilare 1
- Siepe arbustiva monofilare e siepe arboreo-arbustiva sul lato opposto 2

Altri elementi

- Corsi d'acqua
- Zone umide
- Ambiti produttivi
- Centri abitati e altre aree comprese nel territorio urbanizzato
- Beni MiBACT non urbani tutelati da declaratorie o provvedimenti
- Aree di interesse archeologico
- Area della struttura centuriata - elementi della centuriazione
- Principali canali storici
- Corridoi ecologici multifunzionali dei corsi d'acqua



Tratti appartenenti alla Linea 12



1:45.000

* Vegetazione mappata nella Linea d'Azione A1
 ** Interventi a verde previsti dallo studio di prefattibilità fanno riferimento alle sezioni tipologiche individuate nelle "Schede progettuali d'ambito - RETE DELLA MOBILITA' CICLABILE" allegata alle "Linee guida tecnico-scientifiche per la forestazione nell'area metropolitana di Bologna"

La mappa in pagina illustra la linea oggetto di studio in rapporto al paesaggio e agli interventi di forestazione previsti dallo studio di prefattibilità.



9. STIMA DEI COSTI DELLA LINEA

Ogni linea di ciclabile è stata suddivisa in tratti omogenei (di lunghezza variabile) dalla cui analisi sono state individuate delle lavorazioni tipologiche, lineari e puntuali, alle quali è stato applicato un prezzo unitario. La definizione dei prezzi unitari di ciascuna lavorazione è stata ricavata dal confronto tra le "Linee guida per il sistema regionale della ciclabilità (L.r. n. 10/2017) in coordinamento con il Progetto Life integrato Prepair" e alcuni studi di fattibilità e progetti esecutivi di interventi simili nelle regioni Emilia-Romagna e Veneto, riferiti al periodo 2019-2021. Queste voci sono state aggiornate alle condizioni economiche attuali.

Per stimare il costo dell'opera, ad ogni tratto omogeneo sono state applicate una o più lavorazioni, a seconda che si trattasse di interventi lineari, puntuali o singole opere d'arte.

La stima è stata sviluppata in tre macro gruppi:

- interventi lineari - interventi legati alla tipologia di sede proposta;
- interventi puntuali - interventi elencati nel capitolo 8;
- opere d'arte.

Di seguito sono riportate:

- Tabella di sintesi delle lavorazioni considerate e i relativi costi unitari;
- Tabella di sintesi degli interventi lineari e relativa stima parametrica per tratto;
- Tabella di sintesi degli interventi puntuali e relativa stima parametrica;
- Tabella di sintesi stima parametrica per tratto: interventi lineari, puntuali, opere d'arte.

Si precisa che per tener conto dei costi non determinabili in uno studio di prefattibilità (quali espropri, opere impiantistiche, spese tecniche, analisi, ecc.) si è proposto di aumentare il costo del 40%. La stima quindi riporta sia il costo netto sia il costo lordo calcolato come costo netto maggiorato del 40%.

Si precisa inoltre che alcune opere ingegneristiche non sono state computate in quanto richiedono, per la loro stima, lo sviluppo di analisi specialistiche e di una progettazione dedicata.

Tabella di sintesi della lavorazioni e costi unitari

		TOT
p1	<p>nuova pista su terreno vergine [€/m]</p> <p>preparazione del piano di posa (pulizia, estirpazione delle ceppaie, scavo di scoticamento sp. 20 cm) formazione di rilevato (riempimento dello scavo) trasporto a rifiuto entro 10 km trasporto a rifiuto oltre i 10 km impianto di recupero terra da scavo e materiale di demolizione stabilizzazione a calce compattazione del piano di posa</p> <p>stabilizzato binder sovrapprezzo cm in più sistemazione banchina per entrambi i lati</p>	[€/m] 158,80
p2	<p>allargamento strada carrabile esistente per nuova sede ciclabile con rilevato [€/m]</p> <p>demolizione massicciata stradale compreso il trasporto entro 5 km scavo di sbancamento compreso il trasporto entro 1,5 km scavo a sezione obbligata (per spostamento canali) reinterro trasporto a rifiuto entro i 10 km (della demolizione e dello sbancamento) trasporto a rifiuto oltre i 10 km impianto di recupero terra da scavo e materiale di demolizione stabilizzazione a calce compattazione del piano di posa stabilizzato</p> <p>sottofondo mano di attacco strato di usura</p>	[€/m] 200,60
p3	<p>nuova pista su terreno vergine in ambiente sensibile [€/m]</p> <p>preparazione del piano di posa (pulizia, estirpazione delle ceppaie, scavo di scoticamento sp. 20 cm) formazione di rilevato (riempimento dello scavo) trasporto a rifiuto entro 10 km trasporto a rifiuto oltre i 10 km impianto di recupero terra da scavo e materiale di demolizione stabilizzazione a calce compattazione del piano di posa</p> <p>triplostrato/calcestrato compreso di massetto sistemazione banchina per entrambi i lati</p>	[€/m] 220,55
p4	<p>pista ciclabile pavimentata esistente da riqualificare [€/m]</p> <p>mano di attacco binder strato di usura strato di usura cm in più sistemazione banchina per entrambi i lati</p>	[€/m] 96,11
p5	<p>strada carrabile o marciapiede da riqualificare [€/m]</p> <p>fresatura compresi gli oneri per poter consegnare la pavimentazione frasata e pulita. Sp. 3cm trasporto a rifiuto entro 10 km trasporto a rifiuto oltre i 10 km impianto di recupero terra da scavo e materiale di demolizione irruvidimento mano di attacco binder strato di usura sistemazione banchina per entrambi i lati</p>	[€/m] 93,28

<p>p6 strada bianca da riqualificare con triplostrato (F-bis) [€/m]</p>	<p>fresatura compresi gli oneri per poter consegnare la pavimentazione frasata e pulita. Sp. 3cm sovrapprezzo fresatura per sp>3 cm. sp. 9 cm trasporto a rifiuto entro 10 km trasporto a rifiuto oltre i 10 km impianto di recupero terra da scavo e materiale di demolizione stabilizzato triplostrato/calcestruzzo compreso di massetto sistemazione banchina per entrambi i lati</p>	<p>[€/m] 176,73</p>
<p>p7 strada bianca da riqualificare con asfalto (F-bis) [€/m]</p>	<p>fresatura compresi gli oneri per poter consegnare la pavimentazione frasata e pulita. Sp. 3cm sovrapprezzo fresatura per sp>3 cm. sp. 9 cm trasporto a rifiuto entro 10 km trasporto a rifiuto oltre i 10 km impianto di recupero terra da scavo e materiale di demolizione stabilizzato strato di usura strato di usura cm in più sistemazione banchina per entrambi i lati</p>	<p>[€/m] 115,08</p>
<p>p8 allargamento strada bianca con rilevato</p>	<p>demolizione massicciata stradale compreso il trasporto entro 5 km scavo di sbancamento compreso il trasporto entro 1,5 km scavo a sezione obbligata (per spostamento canali) reinterro trasporto a rifiuto entro i 10 km (della demolizione e dello sbancamento) trasporto a rifiuto oltre i 10 km impianto di recupero terra da scavo e materiale di demolizione stabilizzazione a calce compattazione del piano di posa stabilizzato sottofondo triplostrato/calcestruzzo compreso di massetto sistemazione banchina per entrambi i lati</p>	<p>[€/m] 357,60</p>
<p>p9 allargamento strada carrabile esistente per nuova sede ciclabile [€/m]</p>	<p>demolizione massicciata stradale compreso il trasporto entro 5 km scavo di sbancamento compreso il trasporto entro 1,5 km scavo a sezione obbligata rimozione di cigli stradali in cemento rimozione di ringhiere e parapetti reinterro trasporto a rifiuto entro i 10 km (della demolizione e dello sbancamento) trasporto a rifiuto oltre i 10 km impianto di recupero terra da scavo e materiale di demolizione stabilizzazione a calce compattazione del piano di posa stabilizzato mano di attacco strato di usura</p>	<p>[€/m] 413,81</p>
<p>c cordone [€/m]</p>	<p>realizzazione di cordolo prefabbricato, retto o curvo, in cemento vibrato costituito dall'affiancamento di due blocchi di dim. 12-16x25 cm</p>	<p>[€/m] 91,00</p>
<p>d elementi di moderazione del traffico per zona 30 [€/m]</p>	<p>cordolo delimitatore per aiuole spartitraffico e/o delimitazioni varie dosso rallentatore di velocità in mescola di gomma vulcanizzata con incastrati M/F, altezza 7 cm</p>	<p>[€/m] 105,56</p>
<p>o1 segnaletica orizzontale extraurbano [€/m]</p>	<p>strisce sp. 15 cm pittogrammi dim. vuotoXpieno 150x200 cm, n2/250 ml pittogrammi dim. vuotoXpieno 60x70 cm e linee 12-15 cm, n2/250 ml</p>	<p>[€/m] 2,85</p>
<p>o2 segnaletica orizzontale urbano [€/m]</p>	<p>strisce sp. 12 cm demarcazione corsie o piste riservate sp. 25 cm pittogrammi dim. vuotoXpieno 150x200 cm, n2/250 ml pittogrammi dim. vuotoXpieno 60x70 cm e linee 12-15 cm, n2/250 ml</p>	<p>[€/m] 6,87</p>
<p>v1 segnaletica verticale extraurbano [€/m]</p>	<p>cartello pericolo generico n2/250 ml cartello rettangolare con indicazione "itinerario ciclopedonale" n2/250 ml paletto zincato diam 48 mm h=3,5 m, n2/250 ml cartello stradale inizio o fine pista ciclabile, n2/250 ml paletto zincato diam 48 mm h=3,5 m, n2/250 ml posa segnaletica verticale tra 0,24 mq e 1,50 mq, n2/250 ml posa segnaletica verticale, diam<= 60 mm, n2/250 ml posa segnaletica verticale tra 0,24 mq e 1,50 mq, n2/250 ml posa segnaletica verticale, diam<= 60 mm, n2/250 ml</p>	<p>[€/m] 3,35</p>
<p>v2 segnaletica verticale urbano [€/m]</p>	<p>cartello pericolo generico n2/50 ml cartello rettangolare con indicazione "itinerario ciclopedonale" n2/50 ml paletto zincato diam 48 mm h=3,5 m, n2/50 ml cartello stradale inizio o fine pista ciclabile, n2/50 ml paletto zincato diam 48 mm h=3,5 m, n2/50 ml posa segnaletica verticale tra 0,24 mq e 1,50 mq, n2/50 ml posa segnaletica verticale, diam<= 60 mm, n2/50 ml posa segnaletica verticale tra 0,24 mq e 1,50 mq, n2/50 ml posa segnaletica verticale, diam<= 60 mm, n2/50 ml</p>	<p>[€/m] 14,56</p>
<p>l rivestimento colorato (idropittura) [€/m]</p>	<p>idropittura per piste ciclabili</p>	<p>[€/m] 44,02</p>
<p>ill illuminazione stradale [€/m]</p>	<p>fornitura e posa di illuminazione stradale costituita da pali di illuminazione di altezza variabile, plinti di fondazione, componentistica elettrica e ogni altro onere per rendere a opera d'arte</p>	<p>[€/m] 118,70</p>
<p>e1 filare alberato con funzione ombreggiante [€/m]</p>	<p>filare alberato di specie di medio sviluppo e dalla ricca fioritura, adatto anche per ombreggiare un tracciato ciclabile nelle vicinanze della sede stradale.</p>	<p>[€/m] 30,00</p>
<p>e2 filare alberato con funzione schermante [€/m]</p>	<p>filare alberato di specie a portamento piramidale adatta per la schermatura del percorso ciclabile data la sua capacità di conservare le foglie secche sui rami per tutto l'inverno, fino a schiudersi delle gemme in primavera.</p>	<p>[€/m] 38,80</p>
<p>e3 siepe arbustiva mista monofilare 1 [€/m]</p>	<p>siepe arbustiva mista monofilare composta da specie rustiche a fioritura scalare.</p>	<p>[€/m] 32,00</p>
<p>e4 siepe arbustiva monofilare e siepe arboreo-arbustiva sul lato opposto 2 [€/m]</p>	<p>realizzazione di siepe arbustiva monofilare sempreverde, con funzione di delimitazione e protezione da polveri, e siepe arboreo-arbustiva sul lato opposto con piano arbustivo composto da macchie monospecifiche alternate negli interspazi tra le alberature e piano arboreo monospecifico con esemplari distanziati per mantenere varchi.</p>	<p>[€/m] 84,00</p>
<p>ib segnaletica di indirizzamento Bicipolitana [€/m]</p>	<p>segnaletica orizzontale e verticale di indirizzamento Bicipolitana</p>	<p>[€/m] 1,34</p>
<p>a attraversamento pedonale a raso [€/cad]</p>	<p>attraversamento pedonale a raso costituito da segnaletica orizzontale e verticale comprensiva di sostegni</p>	<p>[€/cad] 415,80 €</p>
<p>ar attraversamento pedonale rialzato [€/cad]</p>	<p>fornitura e posa in opera di attraversamento pedonale rialzato: scarificazione superficiale di pavimentazione stradale bitumata eseguita con mezzi meccanici, compreso il trasporto a rifiuto, fornitura e posa in opera di un rilevato di asfalto per uno spessore massimo complessivo, dopo la compattazione, di 10-10,50 cm dal piano stradale esistente, previa spruzzatura di emulsione bituminosa per mano d'attacco, per realizzazione di attraversamento pedonale rialzato. La larghezza del dissuasore sarà per lo sviluppo totale della carreggiata. Le parti terminali saranno realizzate con una rampa di 150 cm con arrivo a quota 0 dal piano strada dal piano rilevato. Realizzazione di segnaletica orizzontale a norma UNI EN 1435 per attraversamenti pedonali eseguita mediante applicazione di vernice rifrangente premiscelata di colore bianco o giallo permanente con microsferi di vetro, in opera compreso onere per il tracciamento e la fornitura del materiale. Realizzazione di segnaletica verticale per attraversamenti pedonali, compresi sostegni, e completi del materiale occorrente per la messa in opera</p>	<p>[€/cad] 3.555,00 €</p>
<p>oa realizzazione di segnaletica orizzontale per attraversamento pedonale [€/cad]</p>	<p>segnaletica orizzontale a norma UNI EN 1435 per attraversamenti pedonali eseguita mediante applicazione di vernice rifrangente premiscelata di colore bianco o giallo permanente con microsferi di vetro, in opera compreso onere per il tracciamento e la fornitura del materiale</p>	<p>[€/cad] 108,20 €</p>
<p>va realizzazione segnaletica verticale per attraversamento pedonale [€/cad]</p>	<p>fornitura e posa di segnaletica verticale a norma UNI-EN 12899-1:2008 per attraversamenti pedonali compresi sostegni e completi del materiale occorrente per la messa in opera</p>	<p>[€/cad] 307,60 €</p>



r	rimozione segnaletica contraddittoria, dissuasori, ostacoli puntuali [€]		[€/cad] 1.000,00 €
ae	anello ciclabile in sede propria esterno alla rotatoria [€/cad]	realizzazione di anello ciclabile in sede propria esterno alla rotatoria comprensiva di demolizione della massicciata stradale, scavo di sbancamento e scavo a sezione obbligatoria per eventuali interferenze con sottoservizi, reinterro e trasporto a rifiuto. è prevista la stabilizzazione a calce, compattazione e fornitura e posa di stabilizzato, sottofondo, mano di attacco e strato di usura per completare con idropittura, segnaletica orizzontale e verticale e cordolo perimetrale. Sono altresì compresi gli attraversamenti e tutto ciò che occorre per consegnare l'opera a regola d'arte.	[€/cad] 48.158,27 €
ai	anello ciclabile in anello [€/cad]	realizzazione di corsia ciclabile in anello comprensiva di una prima fresatura dell'asfalto esistente, compresi gli oneri per consegnare la pavimentazione fresata e pulita (sp. 3 cm), trasporto a rifiuto, impianto di recupero. Dopo un primo irruvidimento si procede con mano di attacco, binder, strato di usura per completare con idropittura, segnaletica orizzontale e verticale. Sono altresì compresi gli attraversamenti e tutto ciò che occorre per consegnare l'opera a regola d'arte.	[€/cad] 27.593,86 €
sill	sistema di illuminazione per passaggio ciclopedonale [€/cad]	realizzazione di sistema di illuminazione per passaggio ciclopedonale comprensivo di fornitura e posa in opera di plinto prefabbricato, magrone, palo rastremato in acciaio S235 JRH zincato a caldo, completo di tirante, attacco punto luce e tappo di plastica, segnale illuminato per trasparenza versione bifacciale dotato di segnali lampeggianti e completo di tutti gli oneri necessari per dare l'opera finita a perfetta regola d'arte.	[€/cad] 6.500,00 €
is	sistema di illuminazione per passaggio ciclopedonale con impianto semaforico [€/cad]	realizzazione di sistema di illuminazione e semaforico per passaggio ciclopedonale comprensivo di fornitura e posa in opera di plinto prefabbricato, magrone, palo rastremato in acciaio S235 JRH zincato a caldo, completo di tirante, attacco punto luce e tappo di plastica, segnale illuminato per trasparenza versione bifacciale dotato di segnali lampeggianti, impianto semaforico completo di tutti gli oneri necessari, attacchi, bullonerie, raccordi ecc per dare l'opera finita a perfetta regola d'arte.	[€/cad] 15.330,00 €
passerella tipo 1	realizzazione di passerella con luce al massimo di 20/23 m [€/m]	realizzazione di nuovo ponte ciclabile di larghezza 3,00 m e lunghezza variabile come da scheda opera d'arte. L'impalcato ha struttura metallica, costituita da una coppia di travi laterali in acciaio sulle quali sono collegati i traversi in acciaio ed è controventato. Sono presenti parapetti in acciaio e il piano di calpestio è in legno. La passerella appoggia su spalle in c.a. con fondazioni profonde in micropali di dimensioni determinate in base alle evidenze geotecniche derivanti dalle indagini.	[€/m] 12.000,00 €
passerella tipo 2	realizzazione di passerella con luce maggiore di 23 m [€/m]	realizzazione di un nuovo ponte ciclabile con larghezza netta di 3,00 m e lunghezza variabile come da scheda opera d'arte. L'impalcato è interamente in struttura metallica di tipo strallato, a singola antenna. La pista ciclopedonale è costituita da un piano in tavolato ligneo retto da rompitratta metallici posti in direzione longitudinale, e poggianti sui traversi correnti e su quelli di aggancio degli stralli, entrambi formati da profili laminati a caldo a sezione aperta. La passerella appoggia su spalle in c.a. con fondazioni profonde in pali di dimensioni determinate in base alle evidenze geotecniche derivanti dalle indagini.	[€/m] 16.000,00 €
passerella tipo 3	attraversamento per mezzo di elementi scatolari prefabbricati [€/m]	scatolare prefabbricato di larghezza netta 3,00 m e lunghezza variabile come da scheda opera d'arte. Alla base viene posizionata una coletta in cls con rete elettrosaldata. Il piano di calpestio è in c.a. in corrispondenza dello scatolare si provvede a risuolare l'alveo con massi cementati.	[€/m] 2.500,00 €
sottopasso	realizzazione di sottopasso ciclabile [€/m]	realizzazione di sottopasso ciclabile in calcestruzzo armato di sezione 3,20 m (b) x 2,50 m (h), lunghezza e rampe variabili come da scheda opera d'arte.	[€/m] 17.000,00 €
sovrappasso	realizzazione di sovrappasso ciclabile [€/m]	realizzazione di sovrappasso ciclabile con larghezza netta di 3,00 m e lunghezza variabile come da scheda opera d'arte. Al ponte si accede tramite due rampe aventi una pendenza tale da garantire il franco minimo sulla sede stradale sottostante da normativa (variabile a seconda che si tratti di una strada urbana, extraurbana, provinciale o autostrada). L'impalcato ha struttura metallica costituita da una coppia di travi laterali saldate a doppio T alla base, alle quali sono collegati i traversi. Il controventamento di piano dell'impalcato è assicurato da una soletta in calcestruzzo gettata in opera su una lamiera grecata opportunamente sigillata. Le pile sono circolari in calcestruzzo e sono realizzate in prolungamento dei pali trivellati in asse alle pile; in corrispondenza delle spalle i pali sono prolungati fino alla quota del traverso al quale si appoggia l'impalcato.	[€/m] 10.000,00 €
opere ingegneristiche	realizzazione di opere ingegneristiche, muri di contenimento e rimodulazione di argini [€/m]	Trattasi di opere di difficile valutazione stimate all'interno di un range 20'000,00/100'000,00 [€/m]. Vedasi singole schede.	[€/m] 50.000,00 €

Interventi lineari - stima parametrica per tratto

Codice tratta	Linea	Lunghezza (m)	p1-nuova pista su terreno vergine [€/m]	p2-allargamento strada carrabile esistente per nuova sede ciclabile con rilevato [€/m]	p3-nuova pista su terreno vergine in ambiente sensibile [€/m]	p4-pista ciclabile pavimentata esistente da riqualificare [€/m]	p5-strada carrabile o marciapiede da riqualificare in F-bis zona 30 [€/m]	p6-strada bianca da riqualificare con triplostrato (F-bis) [€/m]	p7-strada bianca da riqualificare con asfalto (F-bis) [€/m]	p8-allargamento strada bianca con rilevato [€/m]	p9-allargamento sede carrabile esistente per nuova sede ciclabile [€/m]	c-cordonate [€/m]	d-elementi di moderazione del traffico per zona 30 [€/m]	o1-segnaletica orizzontale extraurbano [€/m]	o2-segnaletica orizzontale urbano [€/m]	v1-segnaletica verticale extraurbano [€/m]	v2-segnaletica verticale urbano [€/m]	ib-segnaletica di indirizzamento	l-rivestimento colorato (idropittura) [€/m]	ill-illuminazione stradale [€/m]	e1-filare alberato con funzione ombreggiante [€/m]	e2-filare alberato con funzione schermante [€/m]	e3-siepe arbustiva mista monofilare 1 [€/m]	e4-siepe arbustiva monofilare e siepe arboreo-arbustiva sul lato opposto 2 [€/m]	Opere ingegneristiche, muri di contenimento, rimodulazione di argini [€/m]	IMPORTO NETTO [€]	IMPORTO LORDO [€]		
I-15_1_1	I-15 - Imola-Dozza	551					51.397,28 €						58.163,56 €		3.785,37 €		8.022,56 €	738,34 €	24.255,02 €	65.403,70 €								211.765,83 €	296.472,16 €
I-15_4_0	I-15 - Imola-Dozza	80		16.048,00 €								7.280,00 €		228,00 €		268,00 €		107,20 €		9.496,00 €			2.560,00 €					35.987,20 €	50.382,08 €
I-15_5_0	I-15 - Imola-Dozza	188		37.712,80 €								17.108,00 €		535,80 €		629,80 €		251,92 €		22.315,60 €				15.792,00 €			94.345,92 €	132.084,29 €	
I-15_6_0	I-15 - Imola-Dozza	43		8.625,80 €								3.913,00 €		122,55 €		144,05 €		57,62 €		5.104,10 €							17.967,12 €	25.153,97 €	
I-15_7_0	I-15 - Imola-Dozza	91		18.254,60 €								8.281,00 €		259,35 €		304,85 €		121,94 €		10.801,70 €					7.644,00 €		45.667,44 €	63.934,42 €	
I-15_8_0	I-15 - Imola-Dozza	182		36.509,20 €								16.562,00 €		518,70 €		609,70 €		243,88 €		21.603,40 €					15.288,00 €		91.334,88 €	127.868,83 €	
I-15_9_0	I-15 - Imola-Dozza	853		171.111,80 €								77.623,00 €		2.431,05 €		2.857,55 €		1.143,02 €		101.251,10 €					71.652,00 €		428.069,52 €	599.297,33 €	
I-15_10_0	I-15 - Imola-Dozza	403		80.841,80 €								36.673,00 €		1.148,55 €		1.350,05 €		540,02 €		47.836,10 €				12.896,00 €			181.285,52 €	253.799,73 €	
I-15_11_0	I-15 - Imola-Dozza	70		14.042,00 €								6.370,00 €		199,50 €		234,50 €		93,80 €		8.309,00 €				2.240,00 €			31.488,80 €	44.084,32 €	
I-15_12_0	I-15 - Imola-Dozza	255		51.153,00 €								23.205,00 €		726,75 €		854,25 €		341,70 €		30.268,50 €				8.160,00 €			114.709,20 €	160.592,88 €	
I-15_13_0	I-15 - Imola-Dozza	203		40.721,80 €								18.473,00 €		578,55 €		680,05 €		272,02 €		24.096,10 €							84.821,52 €	118.750,13 €	
I-15_14_0	I-15 - Imola-Dozza	97																		11.513,90 €					4.850.000,00 €	4.861.643,88 €	6.806.301,43 €		
I-15_15_1	I-15 - Imola-Dozza	74																		8.783,80 €						3.700.000,00 €	3.708.882,96 €	5.192.436,14 €	
I-15_15_2	I-15 - Imola-Dozza	133		26.679,80 €								12.103,00 €		379,05 €		445,55 €		178,22 €		15.787,10 €							55.572,72 €	77.801,81 €	
I-15_15_3	I-15 - Imola-Dozza	87		17.452,20 €								7.917,00 €		247,95 €		291,45 €		116,58 €		10.326,90 €				2.784,00 €			39.136,08 €	54.790,51 €	
I-15_16_0	I-15 - Imola-Dozza	27		5.416,20 €								2.457,00 €		76,95 €		90,45 €		36,18 €		3.204,90 €				864,00 €			12.145,68 €	17.003,95 €	
I-15_17_0	I-15 - Imola-Dozza	323		64.793,80 €								29.393,00 €		920,55 €		1.082,05 €		432,82 €		38.340,10 €							134.962,32 €	188.947,25 €	
I-15_17_1	I-15 - Imola-Dozza	104									43.036,24 €	9.464,00 €		296,40 €		348,40 €		139,36 €		12.344,80 €							65.629,20 €	91.880,88 €	
I-15_18_0	I-15 - Imola-Dozza	678		136.006,80 €								61.698,00 €		1.932,30 €		2.271,30 €		908,52 €		80.478,60 €							283.295,52 €	396.613,73 €	
I-15_19_1	I-15 - Imola-Dozza	436		87.461,60 €								39.676,00 €		1.242,60 €		1.460,60 €		584,24 €		51.753,20 €							182.178,24 €	255.049,54 €	
I-15_19_2	I-15 - Imola-Dozza	119																159,46 €		14.125,30 €					5.950.000,00 €	5.964.284,76 €	8.349.998,66 €		
I-15_20_0	I-15 - Imola-Dozza	138																184,92 €		16.380,60 €					6.900.000,00 €	6.916.565,52 €	9.683.191,73 €		
I-15_21_0	I-15 - Imola-Dozza	78		15.646,80 €								7.098,00 €		222,30 €		261,30 €		104,52 €		9.258,60 €							32.591,52 €	45.628,13 €	
I-15_22_0	I-15 - Imola-Dozza	1039					96.917,92 €							2.961,15 €		3.480,65 €		1.392,26 €		123.329,30 €							228.081,28 €	319.313,79 €	
I-15_23_1	I-15 - Imola-Dozza	187		37.512,20 €								17.017,00 €		532,95 €		626,45 €		250,58 €						15.708,00 €			71.647,18 €	100.306,05 €	
I-15_23_2	I-15 - Imola-Dozza	74		14.844,40 €								6.734,00 €		210,90 €		247,90 €		99,16 €									22.136,36 €	30.990,90 €	
I-15_23_3	I-15 - Imola-Dozza	253		50.751,80 €								23.023,00 €		721,05 €		847,55 €		339,02 €						21.252,00 €			96.934,42 €	135.708,19 €	
I-15_23_4	I-15 - Imola-Dozza	31		6.218,60 €								2.821,00 €		88,35 €		103,85 €		41,54 €									9.273,34 €	12.982,68 €	
I-15_24_0	I-15 - Imola-Dozza	590																790,60 €									790,60 €	1.106,84 €	
I-15_25_1	I-15 - Imola-Dozza	1663		333.597,80 €								151.333,00 €		4.739,55 €		5.571,05 €		2.228,42 €		197.398,10 €		49.890,00 €					744.757,92 €	1.042.661,09 €	
I-15_25_2	I-15 - Imola-Dozza	297		59.578,20 €								27.027,00 €		846,45 €		994,95 €		397,98 €		35.253,90 €		8.910,00 €					133.008,48 €	186.211,87 €	
I-15_25_3	I-15 - Imola-Dozza	520		104.312,00 €								47.320,00 €		1.482,00 €		1.742,00 €		696,80 €		61.724,00 €		15.600,00 €					232.876,80 €	326.027,52 €	
I-15_X_2	I-15 - Imola-Dozza	745					69.493,60 €							2.123,25 €		2.495,75 €		998,30 €		88.431,50 €							163.542,40 €	228.959,36 €	
I-15_X_3	I-15 - Imola-Dozza	880					82.086,40 €									2.948,00 €		1.179,20 €		104.456,00 €		26.400,00 €					217.069,60 €	303.897,44 €	
I-15_X_4	I-15 - Imola-Dozza	3109					290.007,52 €									10.415,15 €		4.166,06 €					120.629,20 €				425.217,93 €	595.305,10 €	



Interventi puntuali - stima parametrica

PF: Codice tratto	Nome Linea	Comune	Tipologia di intervento su tratti esistenti	Tipologia di intervento su tratti pianificati	Importo netto (€)	Importo lordo (€)
I-15_8_0	I-15 - Imola-Dozza	Dozza	-	Attraversamento ciclopedonale rialzato	3555	4977
I-15_9_0	I-15 - Imola-Dozza	Dozza	-	Attraversamento ciclopedonale a raso	415.8	582.12
I-15_10_0	I-15 - Imola-Dozza	Dozza	-	Attraversamento ciclopedonale a raso	415.8	582.12
I-15_17_1	I-15 - Imola-Dozza	Dozza	-	Attraversamento ciclopedonale con segnaletica luminosa	6915.8	9682.12
I-15_23_4	I-15 - Imola-Dozza	Castel Guelfo di Bologna	-	Attraversamento ciclopedonale rialzato	3555	4977
I-15_25_1	I-15 - Imola-Dozza	Imola	-	Attraversamento ciclopedonale con segnaletica luminosa	6915.8	9682.12

Tabella di sintesi della stima parametrica per tratti: interventi lineari, puntuali, opere d'arte

PF: Codice tratto	Nome Linea	Comune	Via	Lunghezza (m)	Sede ciclabile esistente 1	Sede ciclabile esistente 2	PF: Tipologia di sede	Interventi lineari - importo netto (€)	Interventi lineari - importo lordo (€)	Interventi puntuali - importo netto (€)	Interventi puntuali - importo lordo (€)	Interventi opere d'arte - importo netto (€)	Interventi opere d'arte - importo lordo (€)	Importo netto TOTALE (€)	Importo lordo TOTALE (€)
I-15_1_1	I-15 - Imola-Dozza	Dozza	Via di Mezzo	551	-	-	Corsia ciclabile in carreggiata (bike lane)	211765.83	296472.16	0	0	0	0	211765.83	296472.16
I-15_4_0	I-15 - Imola-Dozza	Dozza	Via di Mezzo	80	-	-	Pista ciclabile in sede propria bidirezionale	35987.2	50382.08	0	0	0	0	35987.2	50382.08
I-15_5_0	I-15 - Imola-Dozza	Dozza	Via di Mezzo	188	-	-	Pista ciclabile in sede propria bidirezionale	94345.92	132084.29	0	0	0	0	94345.92	132084.29
I-15_6_0	I-15 - Imola-Dozza	Dozza	Via di Mezzo	43	-	-	Pista ciclabile in sede propria bidirezionale	17967.12	25153.97	0	0	0	0	17967.12	25153.97
I-15_7_0	I-15 - Imola-Dozza	Dozza	Via di Mezzo	91	-	-	Pista ciclabile in sede propria bidirezionale	45667.44	63934.42	0	0	0	0	45667.44	63934.42
I-15_8_0	I-15 - Imola-Dozza	Dozza	Via di Mezzo	182	-	-	Pista ciclabile in sede propria bidirezionale	91334.88	127868.83	3555	4977	0	0	94889.88	132845.83
I-15_9_0	I-15 - Imola-Dozza	Dozza	Via di Mezzo	853	-	-	Pista ciclabile in sede propria bidirezionale	428069.52	599297.33	415.8	582.12	0	0	428485.32	599879.45
I-15_10_0	I-15 - Imola-Dozza	Dozza	Via di Mezzo	403	-	-	Pista ciclabile in sede propria bidirezionale	181285.52	253799.73	415.8	582.12	0	0	181701.32	254381.85
I-15_11_0	I-15 - Imola-Dozza	Dozza	Via di Mezzo	70	-	-	Pista ciclabile in sede propria bidirezionale	31488.8	44084.32	0	0	0	0	31488.8	44084.32
I-15_12_0	I-15 - Imola-Dozza	Dozza	Via di Mezzo	255	-	-	Pista ciclabile in sede propria bidirezionale	114709.2	160592.88	0	0	0	0	114709.2	160592.88
I-15_13_0	I-15 - Imola-Dozza	Dozza	Via di Mezzo	203	-	-	Pista ciclabile in sede propria bidirezionale	84821.52	118750.13	0	0	0	0	84821.52	118750.13
I-15_14_0	I-15 - Imola-Dozza	Dozza	Via di Mezzo	97	-	-	Pista ciclabile in sede propria bidirezionale	4861643.88	6806301.43	0	0	0	0	4861643.88	6806301.43
I-15_15_1	I-15 - Imola-Dozza	Dozza	Via di Mezzo	74	-	-	Pista ciclabile in sede propria bidirezionale	3708882.96	5192436.14	0	0	0	0	3708882.96	5192436.14
I-15_15_3	I-15 - Imola-Dozza	Dozza	Via di Mezzo	87	-	-	Pista ciclabile in sede propria bidirezionale	39136.08	54790.51	0	0	0	0	39136.08	54790.51
I-15_15_2	I-15 - Imola-Dozza	Dozza	Via di Mezzo	133	-	-	Pista ciclabile in sede propria bidirezionale	55572.72	77801.81	0	0	0	0	55572.72	77801.81
I-15_16_0	I-15 - Imola-Dozza	Dozza	Via di Mezzo	27	-	-	Pista ciclabile in sede propria bidirezionale	12145.68	17003.95	0	0	0	0	12145.68	17003.95
I-15_17_0	I-15 - Imola-Dozza	Dozza	Via di Mezzo	323	-	-	Pista ciclabile in sede propria bidirezionale	134962.32	188947.25	0	0	0	0	134962.32	188947.25
I-15_17_1	I-15 - Imola-Dozza	Dozza	Via di Mezzo	104	-	-	Pista ciclabile in sede propria bidirezionale	65629.2	91880.88	6915.8	9682.12	0	0	72545	101563
I-15_18_0	I-15 - Imola-Dozza	Imola	Via Trentola	678	-	-	Pista ciclabile in sede propria bidirezionale	283295.52	396613.73	0	0	0	0	283295.52	396613.73
I-15_19_1	I-15 - Imola-Dozza	Imola	Via Casola Canina	436	-	-	Pista ciclabile in sede propria bidirezionale	182178.24	255049.54	0	0	0	0	182178.24	255049.54
I-15_19_2	I-15 - Imola-Dozza	Imola	Via Casola Canina	119	-	-	Pista ciclabile in sede propria bidirezionale	5964284.76	8349998.66	0	0	0	0	5964284.76	8349998.66
I-15_20_0	I-15 - Imola-Dozza	Imola	Via Casola Canina	138	-	-	Pista ciclabile in sede propria bidirezionale	6916565.52	9683191.73	0	0	1040000	1456000	7956565.52	11139191.73
I-15_21_0	I-15 - Imola-Dozza	Imola	Via di Dozza	78	-	-	Pista ciclabile in sede propria bidirezionale	32591.52	45628.13	0	0	0	0	32591.52	45628.13
I-15_22_0	I-15 - Imola-Dozza	Castel Guelfo di Bologna	Via Germiniana	1039	-	-	Strada F-bis	228081.28	319313.79	0	0	0	0	228081.28	319313.79
I-15_23_1	I-15 - Imola-Dozza	Castel Guelfo di Bologna	Via Canale	187	-	-	Pista ciclabile in sede propria bidirezionale	71647.18	100306.05	0	0	0	0	71647.18	100306.05
I-15_23_2	I-15 - Imola-Dozza	Castel Guelfo di Bologna	Via Canale	74	-	-	Pista ciclabile in sede propria bidirezionale	22136.36	30990.9	0	0	0	0	22136.36	30990.9
I-15_23_3	I-15 - Imola-Dozza	Castel Guelfo	Via Canale	253	-	-	Pista ciclabile in sede	96934.42	135708.19	0	0	0	0	96934.42	135708.19



Tabella di sintesi della stima parametrica per tratti: interventi lineari, puntuali, opere d'arte

PF: Codice tratto	Nome Linea	Comune	Via	Lunghezza (m)	Sede ciclabile esistente 1	Sede ciclabile esistente 2	PF: Tipologia di sede	Interventi lineari - importo netto (€)	Interventi lineari - importo lordo (€)	Interventi puntuali - importo netto (€)	Interventi puntuali - importo lordo (€)	Interventi opere d'arte - importo netto (€)	Interventi opere d'arte - importo lordo (€)	Importo netto TOTALE (€)	Importo lordo TOTALE (€)
I-15_23_4	I-15 - Imola-Dozza	Castel Guelfo di Bologna	Via Canale	31	-	-	Pista ciclabile in sede propria bidirezionale	9273.34	12982.68	3555	4977	0	0	12828.34	17959.68
I-15_24_0	I-15 - Imola-Dozza	Castel Guelfo di Bologna	Via Canale	590	Percorso ciclopedonale in sede propria bidirezionale	-	-	790.6	1106.84	0	0	0	0	790.6	1106.84
I-15_25_1	I-15 - Imola-Dozza	Castel Guelfo di Bologna	Via di Dozza	1663	-	-	Pista ciclabile in sede propria bidirezionale	744757.92	1042661.09	6915.8	9682.12	0	0	751673.72	1052343.21
I-15_25_2	I-15 - Imola-Dozza	Castel Guelfo di Bologna	Via di Dozza	297	-	-	Pista ciclabile in sede propria bidirezionale	133008.48	186211.87	0	0	0	0	133008.48	186211.87
I-15_25_3	I-15 - Imola-Dozza	Castel Guelfo di Bologna	Via di Dozza	520	-	-	Pista ciclabile in sede propria bidirezionale	232876.8	326027.52	0	0	0	0	232876.8	326027.52
I-15_X_2	I-15 - Imola-Dozza	Dozza	Via di Mezzo	745	-	-	Strada F-bis	163542.4	228959.36	0	0	1581000	2213400	1744542.4	2442359.36
I-15_X_3	I-15 - Imola-Dozza	Imola	Via S. Salvatore	880	-	-	Strada F-bis	217069.6	303897.44	0	0	0	0	217069.6	303897.44
I-15_X_4	I-15 - Imola-Dozza	Imola	Via Chiesa di Sesto	3109	-	-	Strada F-bis	425217.93	595305.1	0	0	0	0	425217.93	595305.1

10. TABELLA RIEPILOGATIVA STIMA PARAMETRICA

Di seguito è illustrata la tabella di sintesi della stima economica suddivisa in funzione del nome della linea, del comune e della tipologia di intervento (interventi lineari, puntuali e opere d'arte). Le ultime due colonne riportano il totale netto e lordo.

Linea - Comune	Stima interventi lineari netto - senza opere ingegneristiche	Stima interventi lineari lordo - senza opere ingegneristiche	Stima interventi puntuali netto	Stima interventi puntuali lordo	Stima opere d'arte netto	Stima opere d'arte lordo	Totale Netto - senza opere ingegneristiche	Totale Lordo - senza opere ingegneristiche
I-15 - Imola-Dozza	4.539.667,66 €	6.355.534,72 €	21.773,20 €	30.482,48 €	2.621.000,00 €	3.669.400,00 €	7.182.440,86 €	10.055.417,20 €
Castel Guelfo di Bologna	1.539.506,38 €	2.155.308,93 €	10.470,80 €	14.659,12 €	- €	- €	1.549.977,18 €	2.169.968,05 €
Dozza	1.828.958,19 €	2.560.541,46 €	11.302,40 €	15.823,36 €	1.581.000,00 €	2.213.400,00 €	3.421.260,59 €	4.789.764,82 €
Imola	1.171.203,09 €	1.639.684,33 €	- €	- €	1.040.000,00 €	1.456.000,00 €	2.211.203,09 €	3.095.684,33 €
Totale complessivo	4.539.667,66 €	6.355.534,72 €	21.773,20 €	30.482,48 €	2.621.000,00 €	3.669.400,00 €	7.182.440,86 €	10.055.417,20 €



Opere ingegneristiche: Si precisa che le opere ingegneristiche non sono state computate in quanto richiedono, per la loro stima, lo sviluppo di analisi specialistiche e di una progettazione dedicata. Vista quindi la difficile valutazione economica di tali opere, per questo livello di progettazione, sono state stimate all'interno di un range 20.000,00/80.000,00 €/m. Di seguito si riporta una prima ipotesi di stima calcolata con tale range.

Per tali tratti, quindi, sarà necessario prevedere una progettazione specialistica.

Ipotesi stima opera ingegneristica

Linea - Comune	Opere Ingegneristiche
I-15 - Imola-Dozza	21.400.000,00 €
Dozza	8.550.000,00 €
Imola	12.850.000,00 €
Totale complessivo	21.400.000,00 €



11. INTERVENTI FUNZIONALI

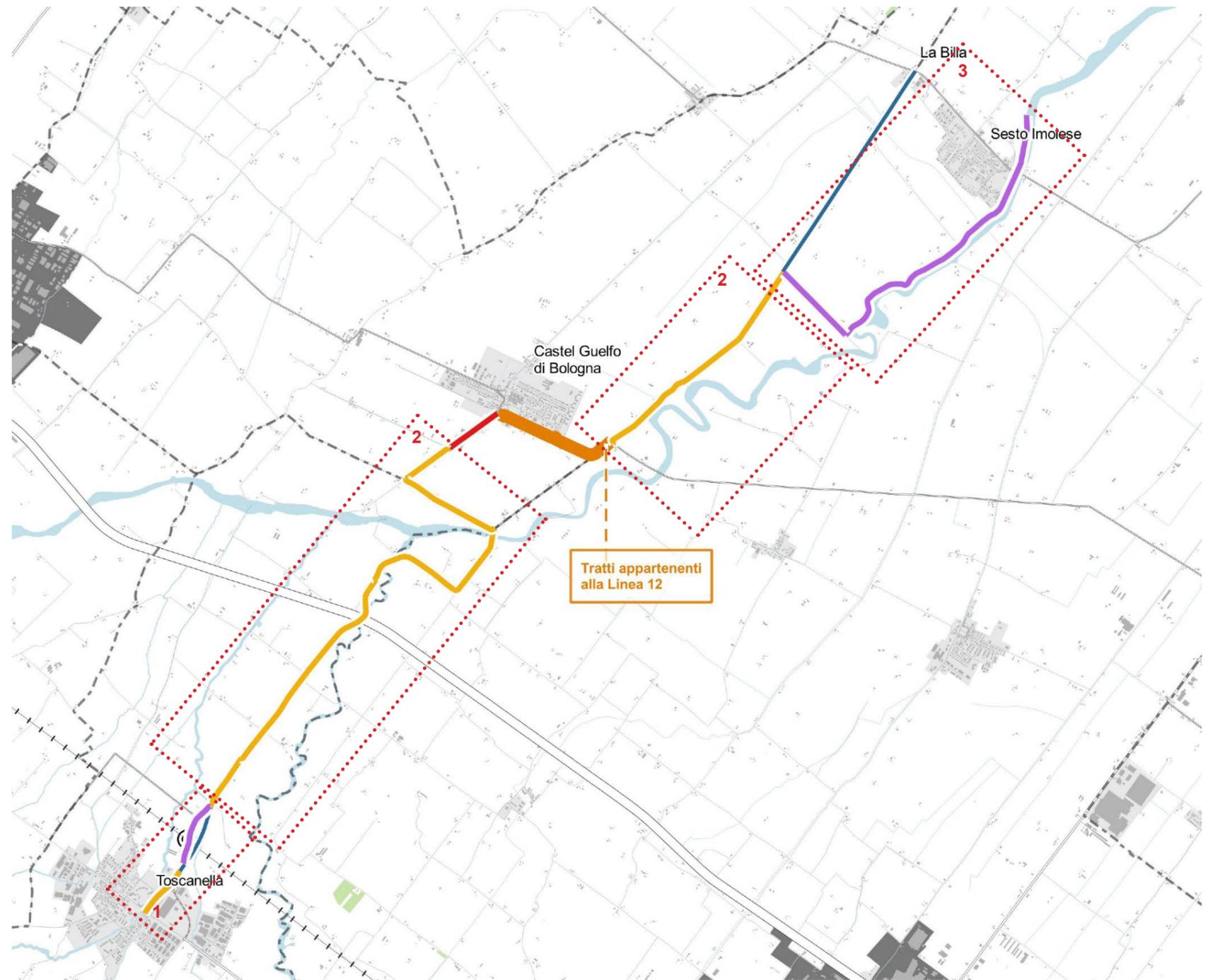
Per la previsione degli interventi funzionali, sulla base delle tipologie di sede previste e dei contesti attraversati, sono state definite delle strategie d'azione quali:

- messa in sicurezza dei tratti maggiormente pericolosi e/o trafficati;
- continuità con i tratti attualmente in progettazione;
- connessione dei centri urbani;
- riorganizzazione/riqualificazione degli assi stradali a basso traffico e degli assi centrali in attraversamento ai centri abitati;
- miglioramento delle sedi esistenti.

Secondo i criteri sopraelencati, per la connessione intercomunale I-15 si definiscono i seguenti interventi funzionali:

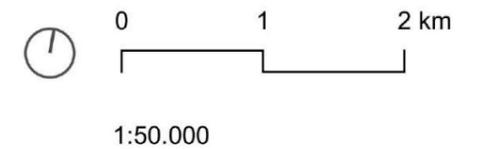
1. La realizzazione degli interventi in prossimità del centro abitato di Toscanella, ovvero le bike lane lungo Via di Mezzo, in connessione con la Via Emilia, e del sottopasso che permette il superamento del tracciato ferroviario;
2. La realizzazione delle piste ciclabili in sede propria che permettono la connessione tra il nord del nucleo di Toscanella e Castel Guelfo di Bologna;
3. L'istituzione del percorso su strada F-bis in direzione di Sesto Imolese, in ambito agricolo/boschivo.

La localizzazione degli interventi viene illustrata dalla mappa a lato.



Legenda

- | | |
|--------------------------|--|
| Tracciato esistente | Tracciato non confermato da PF |
| Tracciato pianificato | Tracciato oggetto di altre progettazioni |
| Tracciato proposto da PF | Tracciato interno a Bologna |





Prefattibilità della Bicipolitana bolognese e sue connessioni metropolitane

Progettazione della rete strategica del biciplan metropolitano e le sue integrazioni

I-15 Imola - Dozza

Per ulteriori informazioni sul progetto:



Città Metropolitana di Bologna
Via Zamboni, 13
40126 Bologna (BO)
P.I./C.F. 03428581205
t. +39 051 659 8111
cm.bo@cert.cittametropolitana.bo.it
cittametropolitana.bo.it

STRADIVARIE
ARCHITETTURA E PAESAGGIO

Stradivarie Architetti Associati
Via Cecilia de Rittmeyer, 14
34134 Trieste (TS)
P.I./C.F. 01175480324
t. +39 040 2601675
studio@stradivarie.it
stradivarie.it