



COMUNE DI COMACCHIO

PROVINCIA DI FERRARA

REALIZZAZIONE DI NUOVA PISTA CICLO-PEDONALE
DA VIA GENOVA LIDO DEGLI SCACCHI A VIA ERCOLE
D'ESTE LIDO DI POMPOSA – QUARTO STRALCIO



PROGETTO ESECUTIVO

ELABORATO

RELAZIONE GENERALE

Studio Tecnico

Ing. PIETRO GIOACCHINI

e-mail: studiogiocchini@gmail.com
Via C. Monteverdi, 4
44124 – Ferrara (FE)
telefono e fax: 0532-92357

Collaboratore
Ing. Marco Gambetti

FIRME

COMMITTENTE Comune di Comacchio Settore V – LL.PP. Piazza V. Folegatti, 15 44022 Comacchio (FE)	RUP: Geom. Maurizio Ferroni Dirigente: Arch. Daniele Cavallini	REPERTORIO CMC0118
		TAVOLA R1
REVISIONI rev. 1	SCALA ---	DATA 17/04/2023

SOMMARIO

1	Quadro conoscitivo generale e obiettivi dell'intervento.....	2
1.1	elenco documenti.....	5
2	Normativa di riferimento	6
3	Analisi della domanda e dell'offerta.....	7
4	Fattibilità tecnica	8
4.1	PRINCIPALI CARATTERISTICHE TECNICHE DELLA PISTA CICLABILE	8
4.2	Sezioni tipo.....	9
4.3	Interferenze	12
4.4	Caratteristiche planoaltimetriche del tracciato	13
5	Compatibilità ambientale.....	14
6	Sostenibilità finanziaria	15
7	Verifica procedurale.....	16

1 QUADRO CONOSCITIVO GENERALE E OBIETTIVI DELL'INTERVENTO

L'Amministrazione Comunale di Comacchio, sensibile ai problemi di valorizzazione del proprio territorio al fine di dare una concreta risposta alla sempre crescente richiesta da parte delle popolazioni locali nonché turistiche di interventi rivolti allo sviluppo delle infrastrutture per il turismo, ha in programma di realizzare una pista ciclabile che colleghi tutti i lidi, in parte esistente: dovrà essere realizzato il collegamento tra Porto Garibaldi e Lido delle Nazioni, passando attraverso il Lido degli Scacchi e il Lido di Pomposa. Per la realizzazione di quanto sopra detto è stato redatto il seguente progetto esecutivo relativo al quarto stralcio dell'opera, successivo ai tre stralci di opere precedenti.

Lo scopo della realizzazione della pista ciclabile è quello di avere un collegamento intercomunale che serva a valorizzare quelle strutture capaci di favorire l'incremento e la permanenza dei turisti, data l'alta potenzialità turistica della zona, ricca anche di emergenze storiche, culturali ed ambientali, nonché di agevolare ed aumentare la sicurezza del traffico ciclabile locale.

Il progetto generale prevede una nuova pista ciclabile che inizi dalla fine della pista ciclabile esistente di Via Genova a Porto Garibaldi poco prima dell'incrocio con Via Del Vascello su Via delle Repubbliche Marinare a Lido Scacchi ed arriva sino a Lungomare Italia al Lido delle Nazioni, dove si ricollega con la pista ciclabile esistente.

Come sopraindicato inizialmente sono già stati realizzati:

- Un primo stralcio suddiviso in due lotti funzionali, il primo che inizia dalla fine della ciclabile di Porto Garibaldi fino a Via Bainsizza all'incrocio con Viale Alpi Centrali a Lido degli Scacchi e un secondo lotto funzionale fino all'incrocio con via Spluga.
- Un secondo stralcio che inizia dall'incrocio con Via Spluga e Viale Alpi Centrali a Lido degli Scacchi e termina all'incrocio tra Via Moena e Via Alpi Orientali a Lido di Pomposa.
- Un terzo stralcio che prevede la realizzazione del prolungamento della pista ciclabile dal punto in cui termina il tracciato del secondo stralcio, ovvero l'incrocio tra Via Alpi Orientali e Via Moena a Lido di Pomposa, fino all'incrocio tra Via Alpi Orientali e Via delle Tofane, sempre al Lido di Pomposa; oltre all'area di intervento appena riportata,

si aggiunge la modifica di un tratto di percorso ciclabile già esistente su via Capanno Garibaldi a Lido delle Nazioni, all'altezza dell'incrocio con Via Egitto, consistente nell'allargamento della ciclabile già presente.

Oggetto della presente relazione è il quarto stralcio dell'opera, che consiste nella prosecuzione del percorso ciclopedonale da Lido di Pomposa verso Lido delle Nazioni e che si suddivide in due tratti di intervento:

- il primo tratto si trova su via Capanno Garibaldi;
- il secondo tratto oggetto di intervento si trova a Lido delle Nazioni su Lungomare Italia.

La ciclabile sarà a doppia corsia quasi interamente in sede propria (come definita nel D.M. 30/11/1999 n. 557) adiacente e sullo stesso livello della strada, dalla quale sarà delimitata tramite un doppio cordolo in cemento, riempito con autobloccante, con il conseguente ridimensionamento delle carreggiate.

Attualmente la somma delle due zone oggetto di intervento in questo quarto stralcio delle opere è pari a circa 1,1 Km con una larghezza variabile, con il presente progetto verrà ridimensionata fino ad un minimo di ml. 6,50, di cui due corsie di marcia da 2,75 ml ciascuna e due banchine asfaltate da 0,50 ml ciascuna (cat. F – locali urbane ai sensi del D.M. 5/11/2001: “norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade”) e una pista ciclabile adiacente a doppia corsia da 2,5 ml, separata dalla carreggiata stradale da un cordolo invalicabile largo 50 cm.

Nei tratti in cui la larghezza del marciapiede è inferiore ad 1,5 m viene comunque garantito per quanto possibile uno spazio di manovra privo di ostacoli pari a 1,5 x 1,5 m per persone su sedia a ruote, dato che la fascia pedonale esistente non è sempre complanare a quella ciclabile, in conformità a quanto previsto dal D.P.P. 09/11/2009 n.54. Anche gli attraversamenti verranno realizzati in conformità al D.P.P. 09/11/2009 n.54.

La strada potrà essere classificata come strada di categoria F locali ambito urbano (secondo la classificazione delle ‘Nuove Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade emanate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il 5 Novembre 2001, operativo dal 19 gennaio 2002), come richiesto dal Committente.

L'intero tratto è pianeggiante e non subirà variazioni né altimetriche né planimetriche rispetto al tratto di strada esistente

Le aree su cui sorgeranno le opere di progetto saranno acquisite mediante procedura di esproprio per pubblica utilità.

1.1 elenco documenti

DOCUMENTO	PROGETTO ESECUTIVO	CMC0118
		rev
R1	Relazione tecnica illustrativa	0
R2	Computo metrico estimativo	0
R3	Quadro economico	0
R4	Elenco prezzi unitari	0
R5	Incidenza della Manodopera	0
R6	Capitolato Speciale d'Appalto	0
R7	Piano di Sicurezza e Coordinamento	0
R8	Piano di Manutenzione	0
R9	Fascicolo dell'Opera	0
R10	Elenco documenti di progetto	0
T01	Inquadramento	0
T02.1	Stato di Fatto – tratto 1	0
T02.2	Stato di Fatto – tratto 2	0
T03.1	Planimetria di progetto – tratto 1	0
T03.2	Planimetria di progetto - tratto 2	0
T04	Sovrapposizione Raster	0
T05	Sezioni e Particolari	0
T06	Planimetria su catastale	0
T07	Simulazione di progetto	0
T08	Tavola comparativa	0
T09	Fognatura meteoriche	0
T10	Segnaletica stradale	0

2 NORMATIVA DI RIFERIMENTO

Per quanto riguarda gli aspetti tecnici ed i contenuti progettuali esso fa riferimento alla normativa vigente, in particolare:

- Decreto Ministeriale 5 novembre 2001, n. 6792 (S.O. n.5 alla G.U. n.3. del 4.1.02) "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade";
- D.M. 19 aprile 2006 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali";
- Decreto Ministeriale N. 557 del 30/11/1999 "Regolamento per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili";
- DECRETO LEGISLATIVO 30 aprile 1992, n. 285 e successive modificazioni "Nuovo codice della strada";
- Decreto Legislativo 15 marzo 2011 n. 35 "Gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali";
- Decreto Ministeriale 2 maggio 2012, n.137 "Linee guida per la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali"

3 ANALISI DELLA DOMANDA E DELL'OFFERTA

Il territorio del comune di Comacchio è fortemente vocato al turismo, infatti la popolazione residente è di 22.188 abitanti e raggiunge, nel periodo di massima affluenza, circa 50.000 presenze.

In base alle più recenti elaborazioni del Centro Studi Union Camere dell'Emilia Romagna il valore aggiunto turistico annuo, diretto e indiretto, nella provincia di Ferrara assomma a 1,3 miliardi di euro, pari al 15,6% dell'intero PIL provinciale. Rapportato al Comune di Comacchio il dato diviene straordinariamente rilevante se si consideri che il territorio della città lagunare sviluppa oltre l'80% delle presenze turistiche complessive provinciali.

Questo dato lo si deduce anche dall'esistenza delle seconde case distribuite oltre che nel Paese anche nelle frazioni, dalla presenza dei campeggi, casali, abitazioni sparse e dagli alberghi, oltre naturalmente dalle migliaia di presenze giornaliere. Questo notevole flusso turistico crea nel periodo estivo una circolazione caotica e non razionale e pressante e la richiesta degli utenti di normalizzare e risolvere il problema, in particolare per la sicurezza.

Il territorio si estende per 284,01 kmq ed è suddiviso in 12 frazioni, Porto Garibaldi, San Giuseppe, Lido Degli Estensi, Lido di Pomposa, Lido Degli Scacchi, Lido delle Nazioni, Lido di Spina, Vaccolino, Lido di Volano, Volania, Borgo Manara, Bellocchio.

L'area è fortemente vocata al cicloturismo ed è presente sul territorio una discreta rete ciclabile, che richiede però ulteriori collegamenti, nello specifico di questo intervento, il collegamento ciclabile fra i sette lidi.

La realizzazione di una pista ciclabile inoltre favorisce e promuove un elevato grado di mobilità ciclistica, alternativa all'uso dei veicoli a motore nelle aree urbane e nei collegamenti con il territorio, che si ritiene possano raggiungersi dalle località interessate, con preminente riferimento alla mobilità lavorativa, scolastica e turistica.

4 FATTIBILITÀ TECNICA

Attualmente la strada ha una larghezza variabile, con il presente progetto verrà ridimensionata fino ad un minimo di ml. 6,50, di cui due corsie di marcia da 2,75 ml ciascuna e due banchine asfaltate da 0,50 ml ciascuna e una pista ciclabile a doppia corsia da 2,5 ml, separata dalla carreggiata stradale da un cordolo invalicabile largo 50 cm.

Lo stralcio funzionale che si vuol realizzare comprende due zone ben distinte di intervento:

- Via Capanno Garibaldi proseguendo verso Lido delle Nazioni a partire dalla recinzione del campeggio "I Tre Moschettieri" fino all'area di intervento dello stralcio funzionale precedente;
- Lungomare Italia a partire dal punto di arrivo dello stralcio precedente e fino all'incrocio tra Lungomare Italia e Viale Mexico.

4.1 PRINCIPALI CARATTERISTICHE TECNICHE DELLA PISTA CICLABILE

Di seguito si danno alcune sintetiche indicazioni sulle principali caratteristiche tecniche e costruttive della pista ciclabile, con riferimento alla vigente normativa DM 30.11.1999, n. 557.

Tenuto conto degli ingombri dei ciclisti e dei velocipedi, la larghezza della pista ciclabile sarà di 2,50m (1,25m per ogni senso di marcia).

Occorre fare una distinzione tra le due aree oggetto di intervento:

- Lungo Via Capanno Garibaldi si interverrà su pista ciclopedonale esistente, che rimarrà in sede propria ed allo stesso livello altimetrico della sede stradale;
- Lungo Lungomare Italia la pista ciclabile sarà realizzata ad una quota maggiore rispetto alla sede stradale (su marciapiede opportunamente sistemato).

La superficie dei sedimi del fondo della pista sarà regolare, drenata e tale da garantire sicurezza di moto e di frenata. Per consentire condizioni di agevole transito ai ciclisti, si

eviterà l'installazione di manufatti (pozzetti, griglie ecc.) in posizione d'intralcio che determinano difficoltà di transito ai ciclisti o situazioni di pericolo.

Ai fini dell'ampia fruibilità delle piste ciclopedonali da parte della relativa utenza le pendenze longitudinali saranno di norma non superiori al 5%. La pendenza trasversale, per garantire un corretto drenaggio delle acque ed un adeguato coefficiente di aderenza, sarà del 2,5% circa. La lunghezza della visuale libera in corrispondenza di curve ed ostacoli sarà adeguatamente dimensionata al fine di garantire spazi di arresto in sicurezza.

I raggi di curvatura orizzontale devono essere commisurati alla velocità massima di progetto prevista e consentita. Il progetto definitivo propone soluzioni costruttive comuni, che si ripetono con coerenza negli ambiti di progetto.

Gli attraversamenti di arterie stradali sono messi in sicurezza mediante idonea segnaletica orizzontale e verticale, in conformità al Codice della Strada.

Con il presente progetto definitivo vengono individuati un numero di 3 alberature (pini marittimi non autoctoni) che potrebbero essere abbattuti in quanto in alcuni casi impediscono il passaggio ed in ogni caso l'apparato radicale crea sollevamenti del manto stradale, danneggiandolo pesantemente; le alberature eliminate per i sopracitati motivi, ed in particolare per la zona B.DUN, dovranno essere sostituite, preferibilmente in loco, tramite la messa a dimora di essenze arboree autoctone in nr pari al doppio di quelle abbattute.

Si rimanda agli elaborati di progetto per maggiori approfondimenti.

4.2 Sezioni tipo

Con il presente progetto verrà ridimensionata fino ad un minimo di ml. 6,50, di cui due corsie di marcia da 2,75 ml ciascuna e due banchine asfaltate da 0,50 ml ciascuna e una pista ciclabile a doppia corsia da 2,5 ml, separata dalla carreggiata stradale da un cordolo invalicabile largo 50 cm su Vai Capanno Garibaldi e, invece, ad una quota maggiore (su marciapiede in autobloccante) in Lungomare Italia.

La strada potrà essere classificata come strada urbana locale di categoria F (secondo la classificazione delle 'Nuove Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade emanate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il 5 Novembre 2001, operativo dal

19 gennaio 2002), come richiesto dal Committente., con velocità di progetto compresa tra i 40 e i 60 km/h sulla strada.

La ciclabile sarà a doppia corsia quasi interamente in sede propria (come definita nel D.M. 30/11/1999 n. 557) adiacente o ad una quota maggiore rispetto al livello della strada (+0,15 m); nei tratti in cui sarà necessario allineare altimetricamente la pista ciclopeditonale e la sede stradale, la funzione di separazione sarà svolta da un cordolo invalicabile di larghezza 0,5 m.

Il percorso ciclopeditonale sarà realizzato in elementi autobloccanti di calcestruzzo colorato su Lungomare Italia; come individuato nelle tavole di progetto si possono distinguere due diverse sezioni:

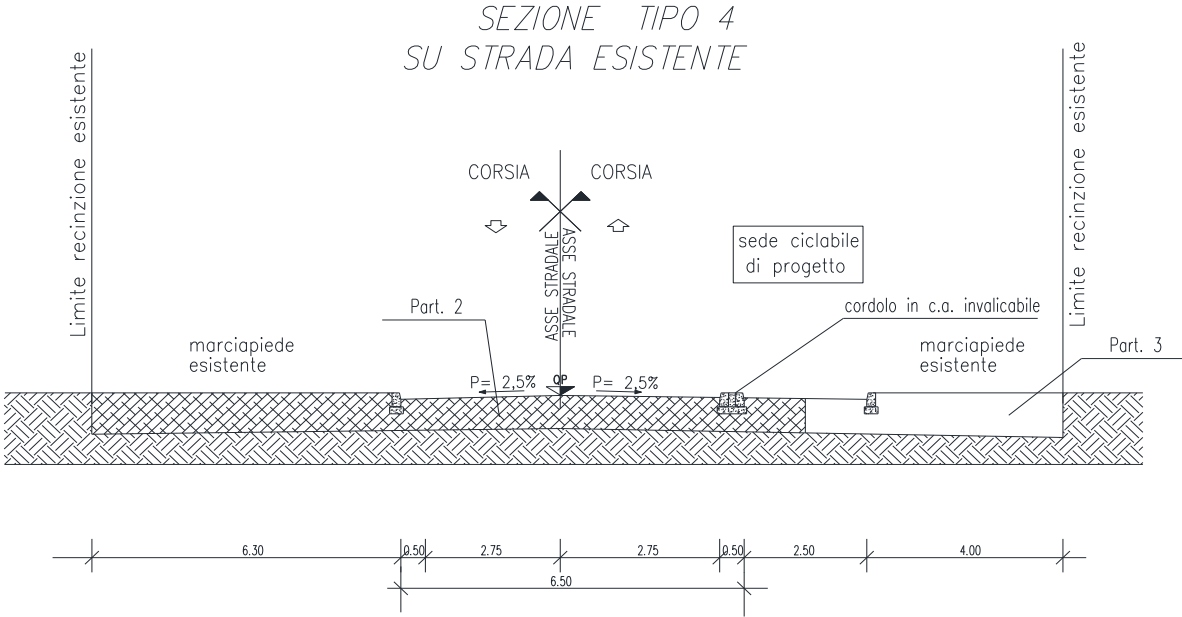
- dalla progressiva 680 a 910, si procederà realizzando una pista ciclabile a doppio senso di percorrenza (larghezza 2,50 m) affiancata a marciapiede (larghezza 0,90 m);
- Dalla progressiva 910 fino al termine del IV stralcio, la pista ciclopeditonale, invece, sarà promiscua con una larghezza pari a 2,50 m.

Su via Capanno Garibaldi, invece, la pista ciclopeditonale sarà realizzata in asfalto, in continuità con le caratteristiche del percorso già presente.

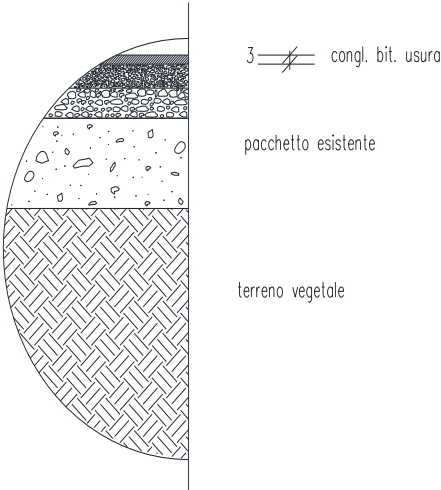
L'ampliamento dei rilevati stradali e la realizzazione di nuovi, secondo le sagome prescritte, verrà eseguito con la posa di materiali idonei appartenenti ai gruppi A3, A2-4 compresi la compattazione a strati fino a raggiungere il 95% della prova AASHO; previa preparazione del piano di posa. e dove possibile, a giudizio del D.L. dopo la stesura di un geocomposito con funzione di separatore e ripartitore di carichi, costituito da un tessuto multifilamento in poliestere ad alto modulo, accoppiato ad un geotessile nontessuto della grammatura di 200gr/mq. a filo continuo spunbonded 100% polipropilene agugliato meccanicamente e stabilizzato ai raggi U.V.

Norme tecniche per la realizzazione dei vari strati del pacchetto stradale sono indicati nel Capitolato Speciale d'Appalto e devono essere rispettate per poter certificare la regolare esecuzione al termine dei lavori.

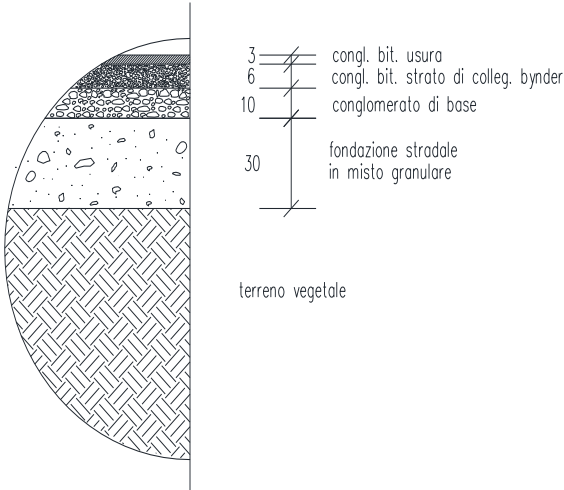
Di seguito si riporta la sezione tipo per quanto riguarda la sede ciclabile complanare alla sede carrabile



PARTICOLARE 2
(dim. in cm)



PARTICOLARE 3
(dim. in cm)



Lungo via Lungomare Italia, nel tratto in cui si lavorerà sulla sede stradale esistente sarà rifatto il manto d'usura dell'intera sede stradale, previa scarifica dell'esistente ove necessario, e ricarica con binder per poter dare la pendenza per lo smaltimento delle acque piovane in entrambe le direzioni del 2,5%.

Nel tratto di intervento in Via Capanno Garibaldi, contestualmente all'allargamento della pista ciclopedonale si procederà alla realizzazione di un nuovo manto d'usura (sia della corsia carrabile che di quella ciclabile) in tutto il tratto interessato dall'allargamento e posa del cordolo di separazione, mentre si procederà alla realizzazione di nuovo manto d'usura sulla sola corsia carrabile nel tratto oggetto di intervento del III stralcio. Dove invece sarà necessario allargare la sede stradale sarà realizzato anche fondazione, strato di base, strato di collegamento, con sezione riportata in precedenza (particolare 3).

Il conglomerato bituminoso per lo strato di base (tout venant) sarà ottenuto con materiale litoide di pezzatura non superiore a 40 mm., proveniente da cave naturali, con aggiunta, nel quantitativo non inferiore al 25%, di materiale di frantumazione di roccia, di pezzatura variabile da 10 a 25 mm., il tutto miscelato a caldo, in idonei impianti con bitume solido di prescritta penetrazione, nella percentuale del 4-5% del peso degli inerti.

Si prevede inoltre la stesura del legante di ancoraggio allo strato sottostante, costituito da emulsione bituminosa ER 50 in ragione di Kg. 0,500 per mq

Il conglomerato bituminoso per lo strato di collegamento (bynder) da porsi in opera sullo strato di base, sarà ottenuto con graniglia e pietrischetti fino alla 4a categoria delle norme C. N. R., confezionato a caldo con bitume solido di prescritta penetrazione, nella percentuale non inferiore al 5% del peso degli inerti.

Si prevede inoltre la stesura del legante di ancoraggio allo strato sottostante, costituito da emulsione bituminosa ER 50 in ragione di 0,700 Kg./mq.

Il conglomerato bituminoso per lo strato di usura sarà ottenuto con graniglia e pietrischi silicei della 1a categoria delle norme C.N.R., confezionato a caldo con bitume solido di prescritta penetrazione, nella percentuale non inferiore al 5% del peso degli inerti.

Si prevede inoltre la stesura del legante di ancoraggio allo strato sottostante, costituito da emulsione bituminosa ER 50 in ragione di 0,700 Kg./mq.

La stesura del conglomerato bituminoso avverrà con vibro finitrici in uno o più strati, la cilindrata sarà eseguita con rullo del peso non inferiore ad 8 tonnellate.

4.3 Interferenze

Le interferenze di sottoservizi riscontrate nel tracciato si limitano a pochi punti, che non prevedono opere per spostamenti o adeguamenti, in quanto la quota di scavo è molto limitata.

4.4 Caratteristiche planoaltimetriche del tracciato

L'andamento planimetrico è interamente pianeggiante

5 COMPATIBILITÀ AMBIENTALE

Per l'attuazione dei lotti sono state individuate delle strade già esistenti ed in tal modo viene eliminato l'impatto ambientale in quanto si tratta soltanto di ridimensionare e portare a norma le stesse. Quindi le caratteristiche peculiari dell'ambiente non vengono compromesse dagli interventi proposti in quanto le opere che verranno effettuate non creano contrasti con le emergenze naturali presenti e non presentano situazioni difformi dalla natura circostante.

Il percorso inoltre risulta ottimale sia per la conformazione plano-altimetrica che per la sua collocazione nel territorio.

L'iniziativa che si vuole mettere in atto è quella di valorizzare un sito di elevato valore turistico rendendolo nel contempo fruibile e tale da permettere una circolazione ciclabile non più caotica razionalizzando in maniera completa i servizi viari del litorale.

6 SOSTENIBILITÀ FINANZIARIA

L'importo complessivo dell'opera ammonta ad **€. 300.000,00**, prevedendo un importo lavori di **€. 249.550,25** (Inclusi € 9.348,11 quali onori per la sicurezza, non soggetti a ribasso d'asta) , Spese Tecniche **€. 9.211,49** (IVA ed Oneri inclusi), **€. 24.955,03 per IVA al 10%** sui lavori, **€. 6.753,09** per cartellonistica informativa, eventuali imprevisti per **€. 6.275,11** ed infine **€. 500,00** per spese di pubblicazione gara d'appalto, per tanto il quadro economico di riferimento dell'opera è il seguente:

A) IMPORTO LAVORI	€.	240.202,14
A.1) Oneri Sicurezza non soggetti a ribasso d'asta	€.	9.348,11
<i>Totale lavori</i>	€.	249. 550,25
B. Spese Tecniche Prog. Def./Esec. E Sicurezza (IVA e Oneri incl.)	€.	9.211,49
C. Art.113 D.lgs. n. 50/2016 (oneri incl.)	€.	2.755,03
D. Spese di Pubblicazione Gara Appalto	€.	500,00
E. Cartellonistica	€.	6.753,09
F. Imprevisti e lavori in economia	€.	6.275,11
G. I.V.A. 10% sui lavori	€.	24.995,03
Totale complessivo dell'opera	€.	300.000,00

Pertanto l'importo dell'investimento per l'esecuzione dell'opera in oggetto ammonta a complessivi **€. 300.000,00**.

La stima del costo delle lavorazioni facenti parte il presente stralcio funzionale, così come per i precedenti, sono state eseguite facendo riferimento al "Elenco regionale dei prezzi delle opere pubbliche e difesa del suolo della regione EMILIA-ROMAGNA", annualità 2022 – aggiornamento infrannuale”, ad eccezione delle voci relative allo smaltimento dei materiali scarto delle lavorazioni, il cui costo è stato assunto dal “Listino Opere Edili” anno 2020 redatto dalla Camera di Commercio di Ferrara.

7 VERIFICA PROCEDURALE

Si riporta di seguito la descrizione della destinazione di PRG e tutti i riferimenti di approvazione degli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica:

A) P.T.P.R. approvato con delibera del Consiglio Regionale n. 1338 in data 28/01/1993, modificata con delibera n°1551 del 14/07/1993, pubblicato sul BURER n°75 del 08/09/1993;

B) P.T.C.P. approvato con delibera della Giunta regionale n. 20 del 20/01/97, pubblicato sul BURER n°28 del 12.03.1997, Variante specifica per la definizione della rete ecologica provinciale, Adottata con delibera di Consiglio Provinciale n° 50 del 07.05.2008, Approvata con delibera di Consiglio Provinciale n° 140 del 17.12.2008 e successivamente modificata con delibera del C.P. n. 31/15329 del 24/03/2010 e n. 80/63173 del 28/07/2010;

C) Variante Generale al P.R.G.C. Adottata con deliberazione del Consiglio Comunale n° 139 del 24/09/1997, Controdedotta con Deliberazione di Consiglio Comunale n°80 dell'11.09.2000, Controdedotta con Deliberazione di Consiglio Comunale n°105 del 23.11.2001, Approvata con Deliberazione di Giunta Provinciale n°103 del 26.03.2002, presa d'atto del Consiglio Comunale con Deliberazione n°27 del 08.04.2002, Pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Emilia Romagna (B.U.R.E.R.) n°56 del 17.04.2002, modificata con Variante specifica alle Norme Tecniche di Attuazione del P.R.G.C. Adottata con Deliberazione di Consiglio Comunale n° 78 del 11.08.2004, Controdedotta con Deliberazione di Consiglio Comunale n° 90 del 31.08.2006, Approvata con Deliberazione di Giunta Provinciale n°416 del 27.11.2007, Pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Emilia Romagna (B.U.R.E.R.) n°16 del 30.01.2008