



Area Competitività, Innovazione Sociale, Territorio e Beni Comuni
Servizio Mobilità, Housing Sociale e Progetti Speciali

Via Emilia San Pietro, 12 - 42121 Reggio Emilia - RE

RIQUALIFICAZIONE AREA SOSTA DI VIA ANCINI A SEGUITO PROLUNGAMENTO DELLA SS. 9 TANGENZIALE NORD DI REGGIO EMILIA TRATTO DA SAN PROSPERO A CORTE TEGGE

CODICE INTERVENTO:

CUP

STUDIO DI FATTIBILITÀ TECNICO ED ECONOMICA (ai sensi dell'articolo 23 comma 5 Dlgs 18 aprile 2016, n. 50)

Dirigente del Servizio e
Responsabile Unico del Procedimento

Ing. David Zilioli

Progettista:
Ing. Matteo Mezetti

REGGIO EMILIA, LUGLIO 2019



PREMESSA.....	3
AMBITO DI INTERVENTO.....	5
INQUADRAMENTO CATASTALE URBANISTICO TERRITORIALE E REGIME VINCOLISTICO.....	5
FATTIBILITÀ TECNICA.....	7
Obiettivi dell'intervento.....	7
VINCOLI DI LEGGE.....	9
Ricorso a tecniche di Ingegneria Naturalistica.....	9
Conformità alle norme.....	9
Altri requisiti.....	9
PROGETTAZIONE.....	10
Livelli di progettazione ed elaborati da redigere.....	10
VERIFICA PROCEDURALE.....	10
SOSTENIBILITÀ FINANZIARIA.....	11
CONCLUSIONI.....	12
ALLEGATI	
.....	

PREMESSA

Scopo del presente documento è quello di analizzare e valutare la fattibilità della realizzazione di un'area sosta in via Ancini nel Comune di Reggio Emilia a seguito della futura realizzazione della Tangenziale Nord (san Prospero-Corte Tegge) che andrà ad occupare parte dell'attuale area sosta lato sud in vicinanza dell'attuale linea ferroviaria, dai seguenti punti di vista:

- Tecnico;
- Ambientale;
- Finanziario;
- Economico-sociale;
- Procedurale.

Queste specifiche valutazioni di fattibilità saranno precedute da una serie di analisi propedeutiche e si concluderanno con un'analisi dei rischi sulla realizzabilità dell'opera.

Lo studio delle alternative costituisce il momento preliminare e propedeutico all'insieme del processo decisionale e dunque a monte dello studio di fattibilità tecnico ed economico ed alla successiva progettazione definitiva ed esecutiva.

Esso affronterà tutti gli aspetti essenziali che aiutano la decisione, calibrati in relazione all'importanza e caratteristiche dell'opera e sarà basato su metodologie ed informazioni reperibili.

Il presente documento, mediante l'adozione di uno scenario base di riferimento, ha lo scopo di identificare le principali categorie di rischio connesse alla realizzazione e gestione del progetto e dimostrare il livello di fattibilità amministrativa, tecnica, economica e finanziaria.

La struttura di base del seguente documento, finalizzato alla realizzazione del collegamento meccanizzato precedentemente richiamato, è la seguente:

- Ambito di intervento;
- Fattibilità tecnica;
- Inquadramento urbanistico e regime vincolistico
- Compatibilità dell'intervento con la normativa ambientale e paesaggistica;
- Sostenibilità finanziaria;
- Verifica procedurale;

Il presente documento si pone l'obiettivo di:

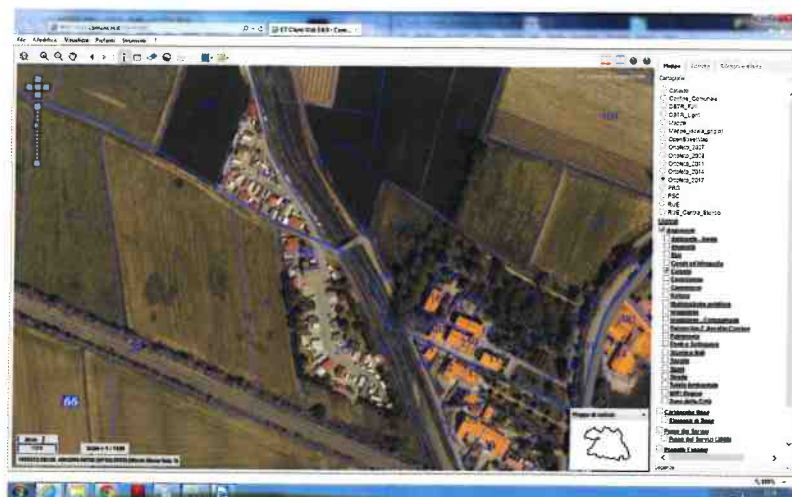
- Fornire gli elementi di valutazione necessari per prendere una decisione riguardo alla realizzazione operativa del progetto;
- Proporre la soluzione tecnico-organizzativa con valutazione dei:
 - a) Costi delle soluzioni;
 - b) Benefici ottenibili nel tempo;
 - c) Rischi legati alla realizzazione;
 - d) Conseguenze del mancato raggiungimento degli obiettivi.

AMBITO DI INTERVENTO

1.1 Inquadramento

1. Situazione Iniziale

L'attuale area di sosta di via Ancini è posizionata a sud della frazione di Roncocesi e a nord dalla Ferrovia Mi-Bo in vicinanza a via Carlo Marx. E' censita al Fg 66 mapp. 277 e Fg 41 mapp. 145 del Catasto di Reggio Emilia.



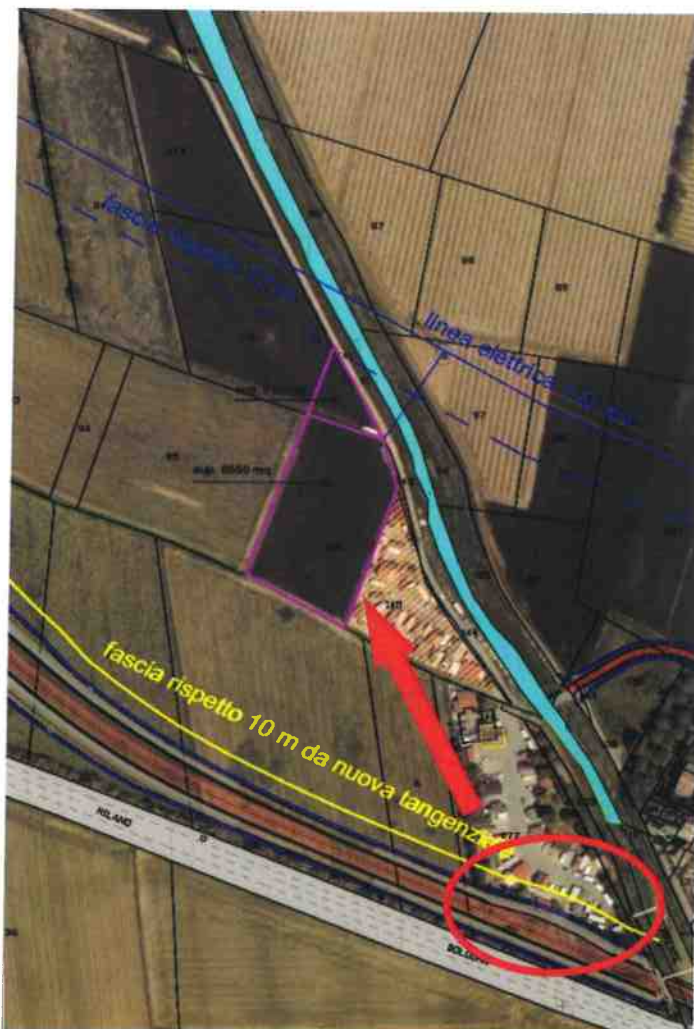
1.2 Analisi dei bisogni

Considerato che, con i seguenti atti sotto riportati, si è avviato il procedimento per la progettazione e realizzazione della tangenziale Nord nel tratto da S. Prospero Strinati a Pieve Modolena:

- Deliberazione della Giunta Comunale n. 298 del 12/11/2008 avente ad oggetto “ Approvazione dello schema di accordo procedimentale tra Comune di Reggio Emilia ed Anas spa per la realizzazione nel territorio comunale di Reggio Emilia del prolungamento della Tangenziale Nord nel tratto da S. Prospero Strinati a Pieve Modolena”;
- Deliberazione della Giunta Comunale n. 258 del 15/09/2009 avente ad oggetto “ Delibera di approvazione in linea tecnica del progetto preliminare del prolungamento della Tangenziale Nord del tratto da S. Prospero Strinati a Corte Tegge”;
- Deliberazione della Giunta Comunale n. 214 del 23/10/2013 avente ad oggetto “ Delibera di approvazione in linea tecnica del progetto definitivo per avvio della procedura di valutazione di impatto ambientale del prolungamento della tangenziale Nord del tratto da S. Prospero Strinati a Corte Tegge”;
- Deliberazione del Consiglio Comunale n. 131 del 11/07/2016 avente ad oggetto “ *Prolungamento della SS. n. 9 Tangenziale Nord di Reggio Emilia nel tratto da san Prospero Strinati a Corte Tegge. Parere favorevole al progetto definitivo in variante al PSC vigente*”;
- Atto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 0008047 del 03/08/2017 avente ad oggetto “ Prolungamento della SS9 – Tangenziale Nord di Reggio Emilia – nel tratto da S. Prospero Strinati a Corte Tegge. Progetto definitivo.” con il quale si decreta l'apposizione del vincolo preordinario all'esproprio.
- Dispositivo del Presidente dell'ANAS S.p.A n. CDG-0611980-I del 01/12/2017 di approvazione del progetto definitivo del “Prolungamento della SS 9 Tangenziale Nord di Reggio Emilia nel tratto da S. Prospero Strinati a Corte Tegge - 1° e 2° stralcio lungo la S.S.9 - Via Emilia”, con il quale è stata dichiarata la pubblica utilità dell'opera;
- Decreto motivato n. CDG-0639632-I del 29/11/2018 emesso, ai sensi dell'art. 22-bis della del D.P.R. 327/01, modificato ed integrato dal D.Lgs 302/02 art. 22 bis comma 1, dal responsabile del coordinamento territoriale Nord Est - Area compartimentale Emilia Romagna (Autorità Espropriante) inerente gli immobili, riportati nell'elenco ditte e piano grafico, necessari per l'esecuzione dei lavori, con il quale è stata disposta l'occupazione d'urgenza degli stessi, con contestuale determinazione urgente dell'indennità provvisoria di espropriazione;
- Verbale di stato di consistenza ed immissione in possesso della porzione di immobile identificato al Fg. catastale 66 p.la 277, interessata dai lavori di prolungamento della Tangenziale Nord, ai sensi dell'art. 22 bis del D. Lgs 302/2002, sottoscritto in data 12 febbraio 2019 dai tecnici di ANAS e da rappresentanti del Comune di Reggio Emilia.

Il progetto definitivo dell'infrastruttura viaria prevede lo sviluppo della nuova tangenziale a nord dell'attuale ferrovia Milano – Bologna.

Nasce pertanto la necessità di spostare le abitazioni mobili localizzate nell'area di intervento della realizzazione della nuova Tangenziale Nord. Da incontri avuti con la comunità presente e l'Amministrazione, si è ipotizzato di spostare le abitazioni mobili nel terreno di proprietà privata, Istituto Diocesano Sostentamento Clero Diocesi di Reggio e Guastalla posto a nord localizzato al Fg. 41 mapp. 102 143 144 e parte del mapp. 141 e 173 come si seguito riportato :



INQUADRAMENTO CATASTALE, URBANISTICO TERRITORIALE E REGIME VINCOLISTICO

Inquadramento catastale

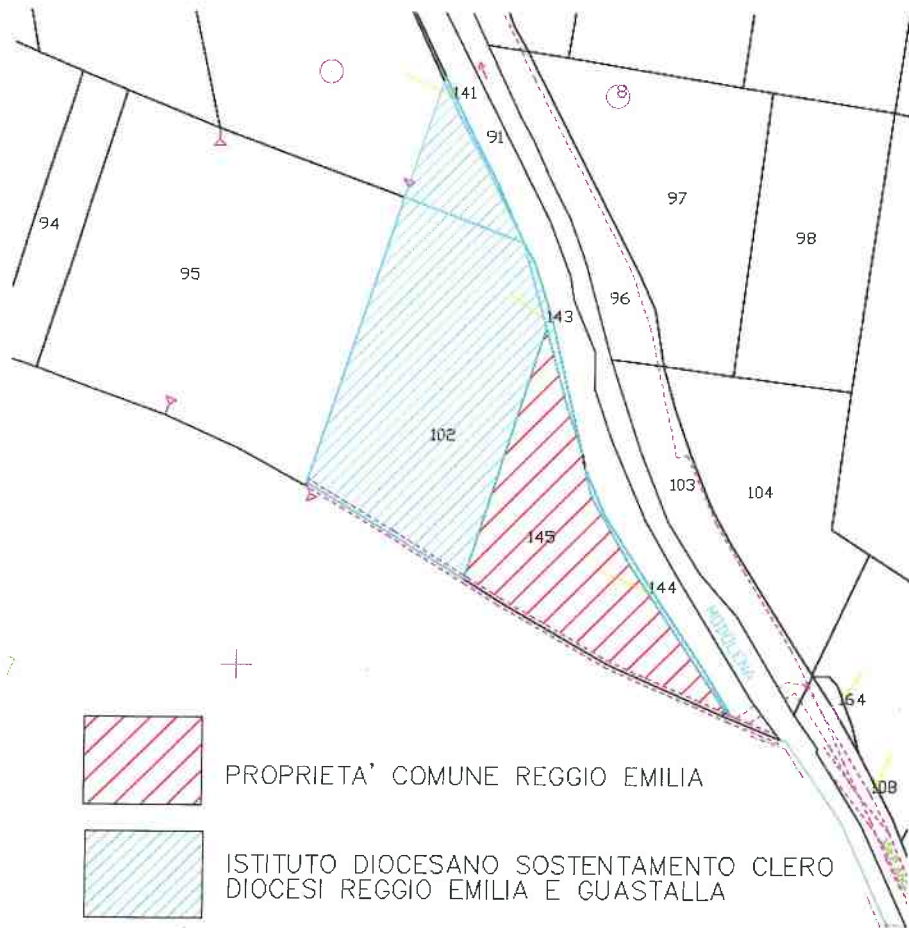
L'attuale campo è censito al Fg. 41 mapp 145 e Fg. 66 mapp. 277 Su terreno di proprietà comunale.

L'area di intervento per lo spostamento e riqualificazione dell' area sosta interessa i seguenti lotti così catastalmente individuati:

- foglio 41, mappale 102: che si estende su una superficie di circa 6.700 mq, ad oggi di proprietà dell' Istituto Diocesano Sostentamento Clero Diocesi Reggio Guastalla;
- foglio 41, mappale 141: che si estende su una superficie di circa 70 mq, ad oggi di proprietà dell' Istituto Diocesano Sostentamento Clero Diocesi Reggio Guastalla;
- foglio 41, mappale 143 che si estende su una superficie di circa 86 mq, ad oggi di proprietà dell' Istituto Diocesano Sostentamento Clero Diocesi Reggio Guastalla;
- foglio 41, mappale 144 che si estende su una superficie di circa 114 mq, ad oggi di proprietà dell' Istituto Diocesano Sostentamento Clero Diocesi Reggio Guastalla;
- foglio 41, mappale 173 che si estende su una superficie di circa 980 mq, ad oggi di proprietà dell' Istituto Diocesano Sostentamento Clero Diocesi Reggio Guastalla;
- foglio 41, mappale 145: che si estende su una superficie di circa 4.000 mq, ad oggi di proprietà del Comune di Reggio Emilia.

FOGLIO 41

FOGLIO 41 MAPP 102, 141, 143, 144, 145 ,173



FOGLIO 66



FOGLIO 41 MAPP 277



Conformità urbanistica dell'intervento

La conformità urbanistica dell'intervento dovrà essere verificata rispetto agli strumenti urbanistici vigenti, che sono i seguenti:

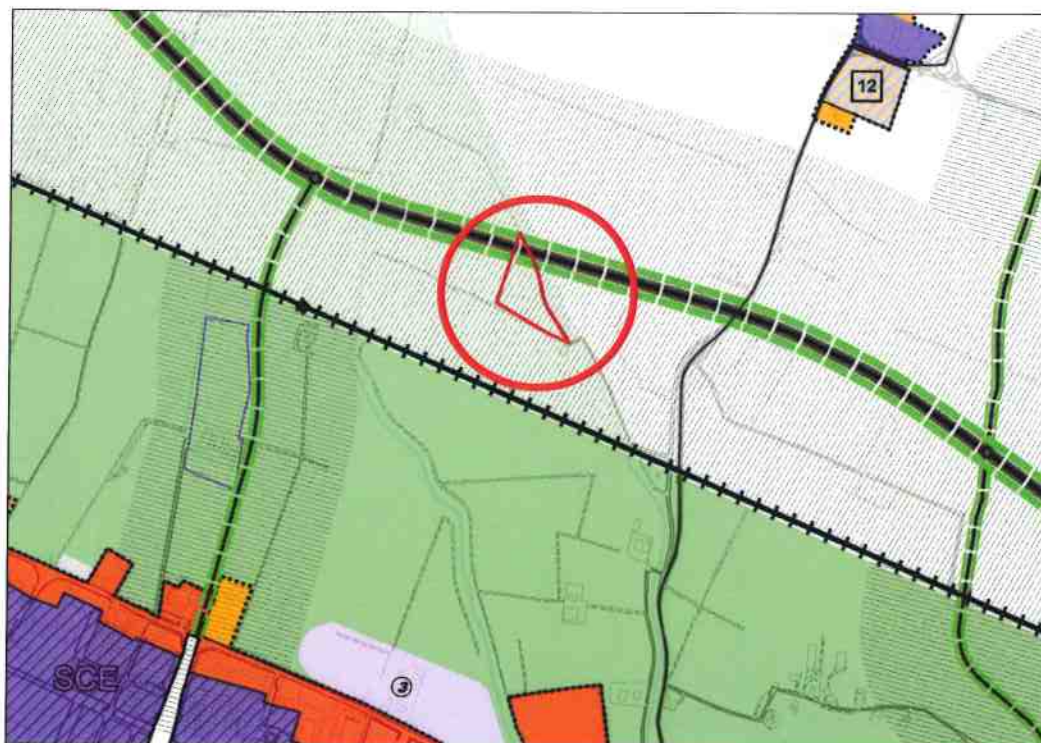
1. PSC: adottato dal C.C. con 5535/87 del 06/04/2009 e approvato dal C.C. con delibera 5167/70 del 05/04/2011;
2. RUE: adottato dal C.C. con delibera n. 5840/92 del 16/04/2009 e approvato dal C.C. con delibera 5167/70 del 05/04/2011;
3. VARIANTE RUE: variante adottata dal C.C. con delibera n. 229 del 21/12/2015, variante approvata dal C.C. con delibera n. 71 del 15/05/2017.

Inquadramento urbanistico

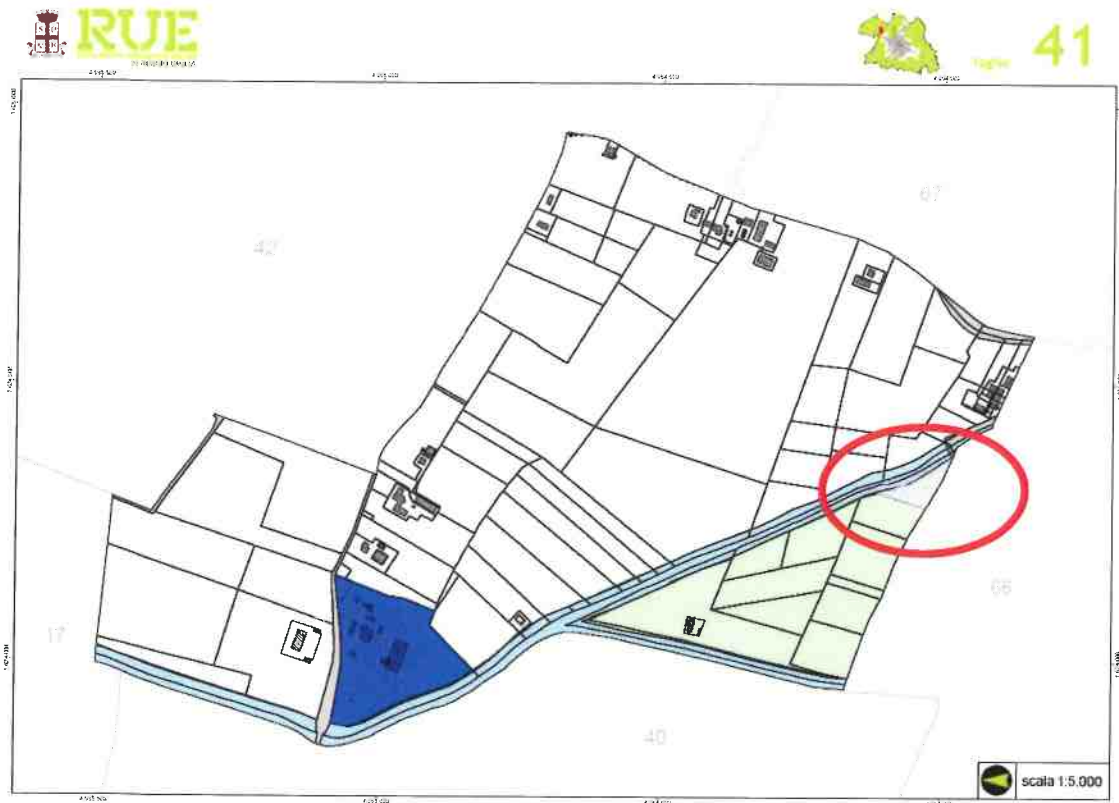
L'area di intervento per lo spostamento e riqualificazione dell'area sosta di via Ancini è identificata al Foglio 41 Mappali 102, 141, 143, 144, 173 (parte), 145.

L'area in oggetto è collocata all'esterno della città consolidata e risulta classificata dagli strumenti urbanistici comunali vigenti, Piano Strutturale Comunale (PSC) e Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE), come Territorio rurale - Ambito agricolo di rilievo paesaggistico (art.4.7 - art.5.9 NdA di PSC e CAPO 4.6 NdA di RUE). Tale destinazione viene confermata anche dal Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE) adottato con Delibera di C.C. ID n.115 del 12/11/2018.

L'area risulta inoltre, secondo il PSC vigente, ricadente all'interno del corridoio infrastrutturale di progetto relativo al tratto di via Emilia bis.



PSC vigente - Tav.P6 - Ambiti programmatici e indirizzi per RUE e POC (estratto)



RUE vigente - Elaborato R3 - Disciplina urbanistico-edilizia - Frazioni e forese (estratto)

In particolare, al CAPO 4.6 Nda di RUE, l'art.4.6.2 prevede gli Usi previsti e consentiti in territorio rurale. Per gli interventi in relazione all'uso f6 (attrezzature della pubblica amministrazione, ecc.) si applica l'art.4.6.9:

Art. 4.6.9 - Attrezzature per la pubblica amministrazione, la sicurezza, la protezione civile; campi attrezzati per la sosta dei nomadi

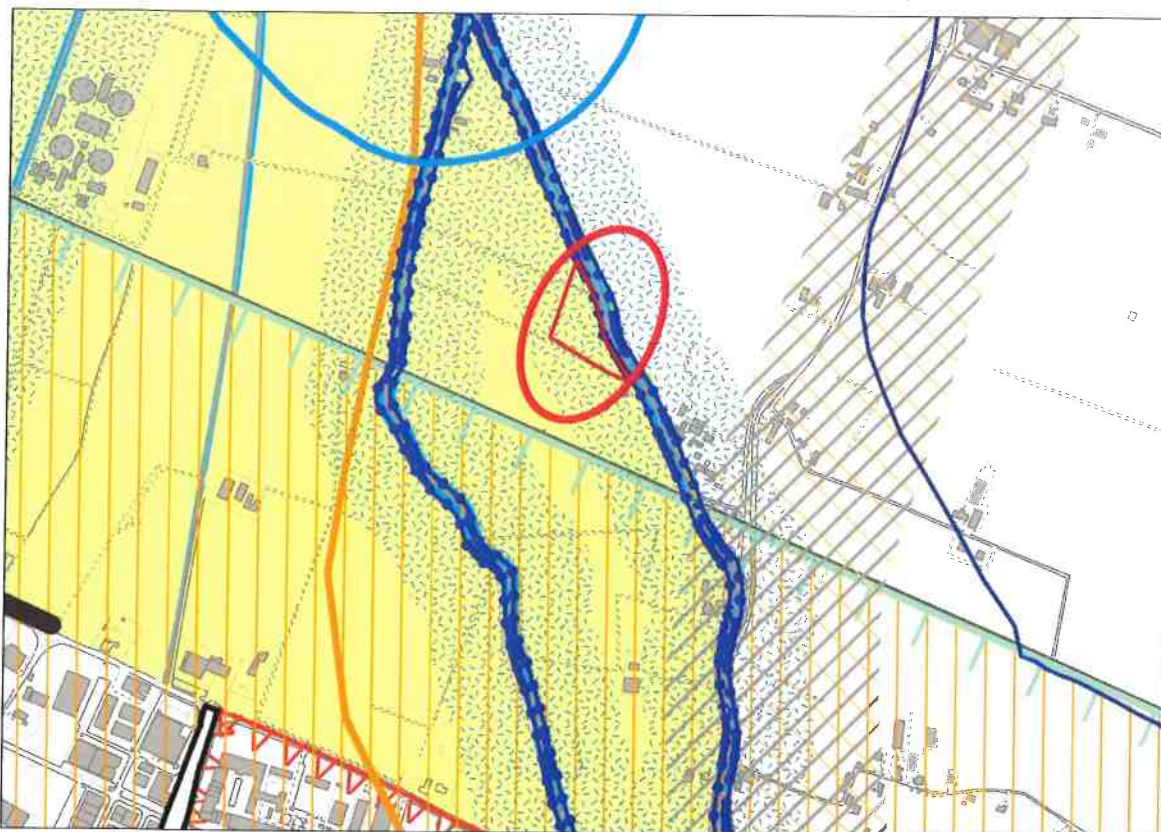
In relazione all'uso f6 (servizi tecnici della pubblica amministrazione, servizi per la sicurezza, l'ordine pubblico, la protezione civile e simili) sono ammissibili in via ordinaria per intervento edilizio diretto interventi MO, MS, RRC, RE, D, interventi di realizzazione di manufatti non configurabili come edifici ad integrazione di attrezzature preesistenti, eventuali altri interventi previsti in progetti già approvati di opere pubbliche, nonché ogni altra opera pubblica o di interesse pubblico non comportante esproprio. Ogni altro eventuale intervento riguardo a tali usi deve essere programmato nel POC sulla base delle condizioni definite nel PSC. Le aree destinate alla realizzazione di campi nomadi sono classificate ed indicate con apposita simbologia e sono realizzate sulla base della legislazione regionale di riferimento.

Tale disciplina viene confermata dal RUE adottato con Delibera di C.C. n.115 del 12/11/2018, all'art.56. Il RUE adottato riporta inoltre una nuova classificazione degli usi ricondotta alle cinque funzioni principali previste dalla DGR n.922/2017. Per tale motivazione, l'uso f6 viene ricondotto all'uso d19, così come definito al Sotto Capo D.c della Parte Seconda del Regolamento Edilizio

(Allegato A alle Norme di Attuazione R1 del Regolamento Urbanistico Edilizio).

L'area risulta inoltre interessata dai seguenti vincoli.

Tutele paesaggistico ambientali (Tav. P7.1 - PSC)



PSC vigente - Tav.P7.1 - Tutele paesaggistico ambientali (estratto)

BENI SOGGETTI A VINCOLO PAESAGGISTICO

Fasce indicative di valenza del vincolo "Galasso" [Torrente Modolena]

STRUTTURA DEL TERRITORIO E INTERESSE NATURALISTICO

- Invasi ed alvei di laghi, bacini e corsi d'acqua (PSC art.2.5)
- Zone di particolare interesse paesaggistico ambientale (PSC art.2.6) individuate dal PTCP
- Zone di particolare interesse paesaggistico ambientale: integrazioni PSC

SISMICA: CLASSI DEGLI EFFETTI ATTESI (PSC art.2.40)

Classe G - Area soggetta ad amplificazione per caratteristiche litologiche e a potenziali cedimenti

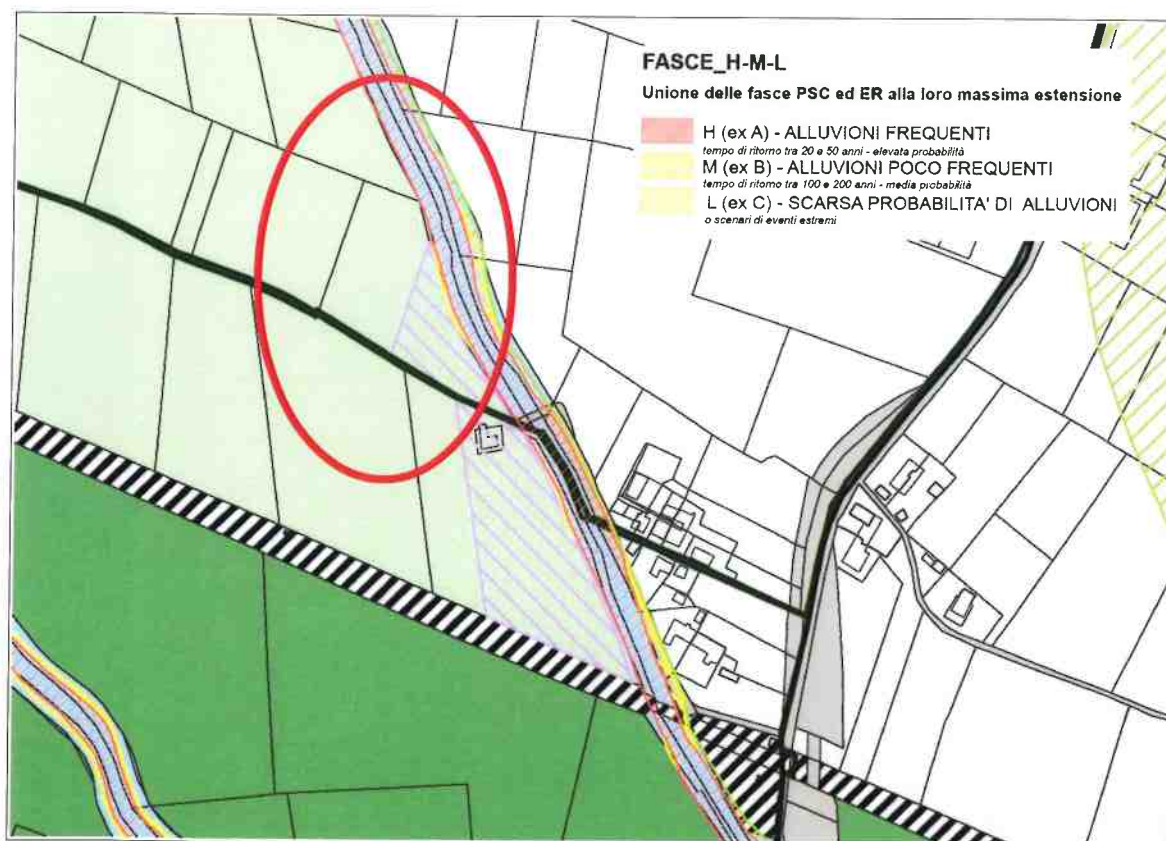
Si richiamano pertanto le disposizioni riportate nelle Norme di Attuazione di PSC vigente.

Inoltre dall'unione delle fasce PAI del PSC e della Regione Emilia Romagna alla loro massima estensione (cfr. DGR 1300 del 28/07/2016 - Prime disposizioni regionali concernenti l'attuazione del Piano di gestione del rischio di alluvioni nel settore urbanistico), risulta che alcuni mappali, ovvero quelli prossimi al Torrente Modolena, ricadono nelle seguenti fasce:

- H (ex A) - Alluvioni frequenti
(tempo di ritorno tra 20 e 50 anni - elevata probabilità)
- M (ex B) - Alluvioni poco frequenti
(tempo di ritorno tra 100 e 200 anni - media probabilità)

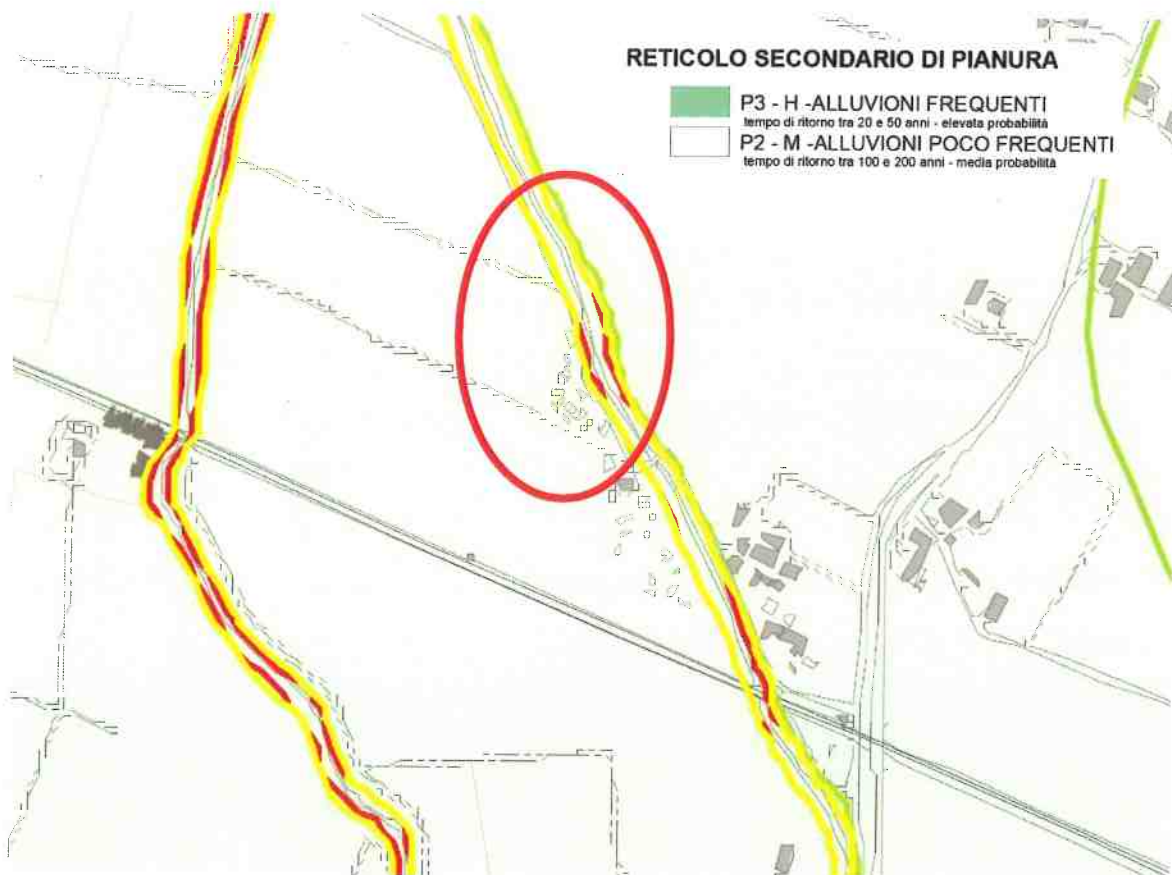
Si richiamano pertanto le disposizioni riportate nelle Norme di Attuazione del PSC, in tema di fasce fluviali e il rischio idraulico:

- Fascia di deflusso della piena (fascia A) - (PSC art.2.22)
- Fascia di esondazione (fascia B) - (PSC art.2.23)



Carta delle fasce PAI (sovrapposizione con RUE vigente) - (estratto)

Inoltre secondo quanto riportato dalle Mappe della pericolosità e del rischio alluvioni, che integrano il quadro conoscitivo del PAI e del PGRA, i restanti mappali dell'area in oggetto (ovvero quelli in cui non ricadono le fasce PAI) sono ricompresi all'interno della perimetrazione delle aree potenzialmente allagabili (P2- M - Alluvioni poco frequenti) del Reticolo secondario di pianura (RSP), costituito dai corsi d'acqua secondari di pianura gestiti dai Consorzi di Bonifica e irrigui.



PGRA - reticolo secondario di pianura - (estratto)

In tali aree, la DGR 1300 del 28/07/2016 (Prime disposizioni regionali concernenti l'attuazione del Piano di gestione del rischio di alluvioni nel settore urbanistico) detta le seguenti indicazioni operative per il rilascio dei titoli edilizi relativi a:

- a) ristrutturazione edilizia
- b) interventi di nuova costruzione
- c) mutamento di destinazione d'uso con opere

La DGR a titolo di esempio e senza pretesa di esaustività, individua alcuni dei possibili accorgimenti che devono essere utilizzati per la mitigazione del rischio e che devono essere assunti in sede di

progettazione al fine di garantire la compatibilità degli interventi con le condizioni di pericolosità, demandando alle Amministrazioni Comunali la verifica del rispetto delle presenti indicazioni in sede di rilascio del titolo edilizio.

a. Misure per ridurre il danneggiamento dei beni e delle strutture:

a.1. la quota minima del primo piano utile degli edifici deve essere all'altezza sufficiente a ridurre la vulnerabilità del bene esposto ed adeguata al livello di pericolosità ed esposizione;

a.2. é da evitare le realizzazione di piani interrati o seminterrati, non dotati di sistemi di autoprotezione, quali ad esempio:

- le pareti perimetrali e il solaio di base siano realizzati a tenuta d'acqua;
- vengano previste scale/rampe interne di collegamento tra il piano dell'edificio potenzialmente allagabile e gli altri piani;
- gli impianti elettrici siano realizzati con accorgimenti tali da assicurare la continuità del funzionamento dell'impianto anche in caso di allagamento;
- le aperture siano a tenuta stagna e/o provviste di protezioni idonee;
- le rampe di accesso siano provviste di particolari accorgimenti tecnico-costruttivi (dossi, sistemi di paratie, etc);
- siano previsti sistemi di sollevamento delle acque da ubicarsi in condizioni di sicurezza idraulica.

Si precisa che in tali locali sono consentiti unicamente usi accessori alla funzione principale.

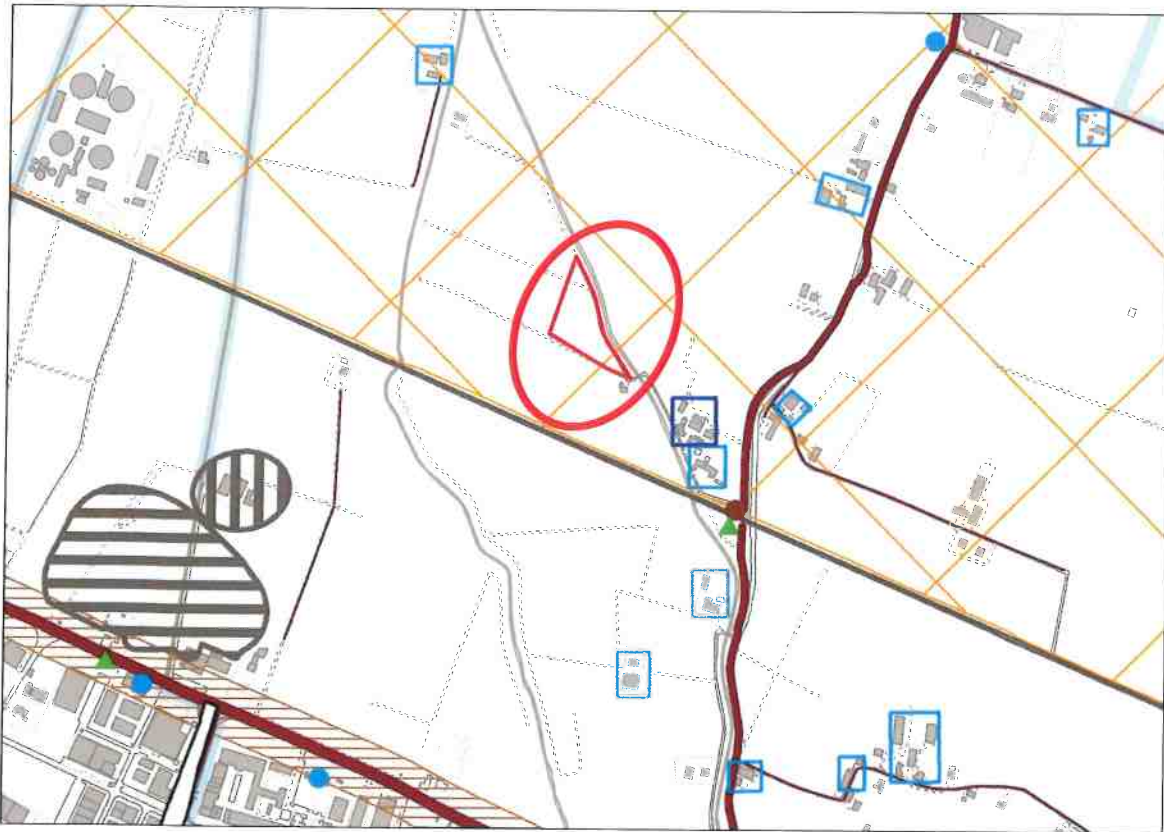
a.3. favorire il deflusso/assorbimento delle acque di esondazione, evitando interventi che ne comportino l'accumulo ovvero che comportino l'aggravio delle condizioni di pericolosità/rischio per le aree circostanti.

La documentazione tecnica di supporto alla procedura abilitativa deve comprendere una valutazione che consenta di definire gli accorgimenti da assumere per rendere l'intervento compatibile con le criticità idrauliche rilevate, in base al tipo di pericolosità e al livello di esposizione.

Tali misure, individuate dalla Regione, risultano sufficienti per il rilascio del titolo edilizio ovvero per l'efficacia della SCIA. A fronte di tutto ciò, nei casi a), b), c) è necessario richiedere la documentazione di supporto per la riduzione del danneggiamento di beni e strutture di cui ai punti a1-a2-a3.

Per quanto riguarda POC, PUA/PPC nell'ambito della procedura di VALSAT di cui alla L.R. 20/2000 e s.m.i., la documentazione tecnica di supporto ai Piani operativi/attuativi deve comprendere uno studio idraulico adeguato a definire i limiti e gli accorgimenti da assumere per rendere l'intervento compatibile con le criticità rilevate, in base al tipo di pericolosità e al livello di esposizione locali.

Tutele storico culturali (Tav. P7.2 - PSC)

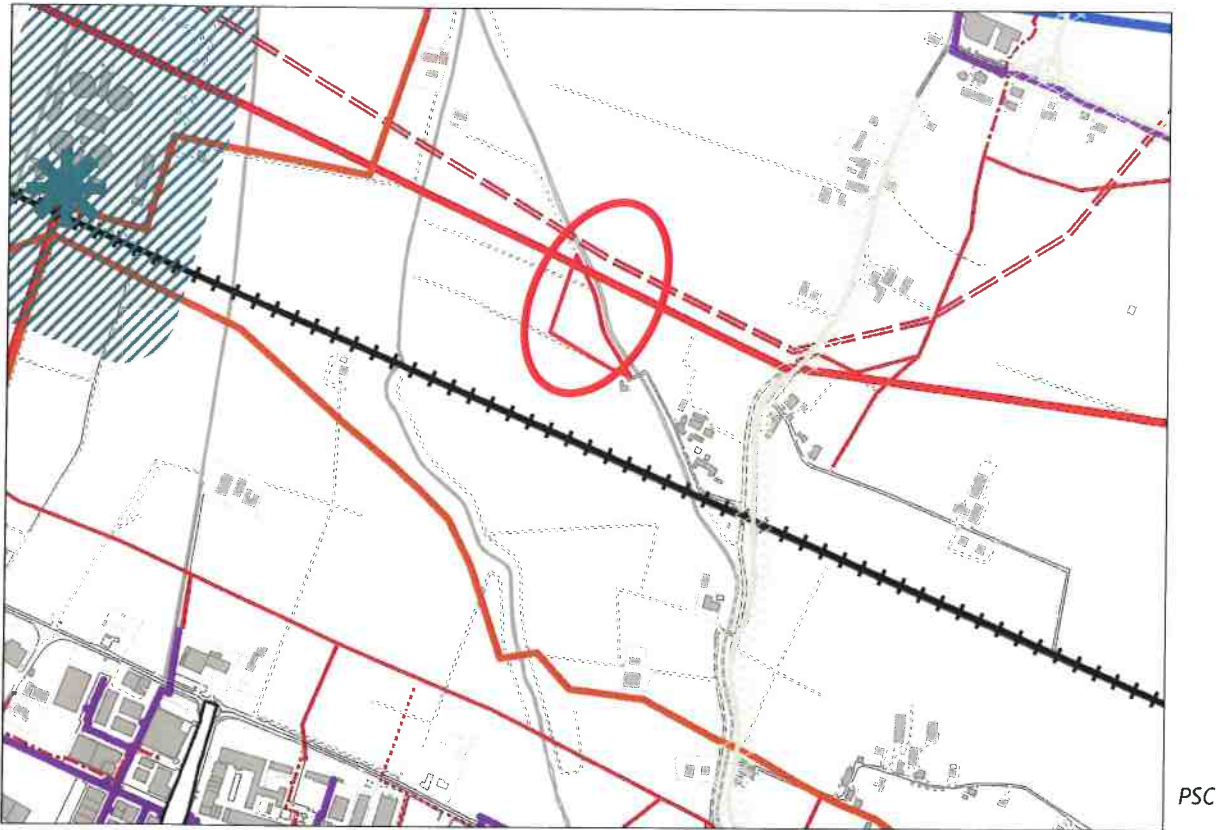


PSC vigente - Tav.P7.2 - Tutele storico culturali (estratto)

SISTEMA DELLE BONIFICHE STORICHE (PSC art.2.18)

Si richiamano pertanto le disposizioni riportate nelle Norme di Attuazione di PSC vigente.

Vincoli infrastrutturali (Tav. P7.3 - PSC)



vigente - Tav.P7.3 - Vincoli infrastrutturali (estratto)

LINEE ELETTRICHE

E' presente a nord dell'area oggetto di intervento una Linea elettrica- 132 kV alta tensione singola (art.6.11 comma 4 PSC vigente e art.3.4.2 RUE vigente; per quanto riguarda il RUE adottato, si veda l'Allegato A - Regolamento Edilizio alle Norme di Attuazione R1 del Regolamento Urbanistico Edilizio).

Si richiamano pertanto le disposizioni riportate nelle Norme di Attuazione di PSC e RUE vigenti.

PROCEDURA URBANISTICA

Per potere procedere alla risistemazione / ampliamento del campo in essere, legato alla necessità di risistemare le abitazioni mobili posizionate nell'area interessata alla realizzazione della Tangenziale Nord tratto da S.Prospiero Strinati a Corte Tegge, è necessario seguire la procedure urbanistica sotto riportata:

- **Procedimento unico di cui all'art. 53 della LR n. 24/2017**, finalizzato all'approvazione di un progetto definitivo o esecutivo di opere pubbliche o di interesse pubblico di rilievo comunale, in variante al RUE e al POC vigente;

FATTIBILITÀ TECNICA

Premesso che con il progetto della nuova tangenziale si è acquisto nuova infrastruttura viaria che crea un miglioramento alla viabilità della zona consentendo un accesso diretto per l'area posta a nord limitando le interferenze per il quartiere



Obiettivi dell'intervento

Il progetto riguarda la ridefinizione e riqualificazione con ampliamento di parte del campo sosta di via Ancini a seguito della realizzazione della Tangenziale Nord tratto S. Prospero Strinati – Corte Tegge che va ad interessare parte della superficie ad oggi utilizzate da alcune abitazioni mobili presenti nel campo censite al Fg. 66 mapp 277 e spostarli al Fg. 41 mapp 102, 143, 144 e parte dei mapp. 141,173.

Individuazione delle alternative

Obiettivo dello studio di fattibilità è quello di identificare ed illustrare le soluzioni alternative per rispondere alla richiesta di ridefinizione e riqualificazione con ampliamento di parte del campo sosta di via Ancini a seguito della realizzazione della Tangenziale Nord tratto S. Prospero Strinati – Corte Tegge che va ad interessare parte della superficie ad oggi utilizzate da alcune abitazioni mobili presenti nel campo.

E', infatti, lo studio di fattibilità, in quanto primo passo del processo decisionario, che può e deve affrontare il problema fondamentale delle alternative progettuali al soddisfacimento del fabbisogno rilevato.

Infatti, una volta avviato il processo di progettazione dell'opera, i margini di valutazione delle alternative vere e proprie risultano sempre più ristrette ed in genere si limitano ad aspetti progettuali parziali e specifici.

Trattandosi di uno studio di fattibilità si tratterà di prendere in conto solo le “macro alternative” progettuali dell’opera, cioè localizzazione, dimensioni, tecnologie, ipotesi gestionali, ecc. decisamente alternative fra loro.

Indicazioni di massima delle caratteristiche dell’intervento

L’intervento cerca di risolvere alcune problematiche che si sono riscontrate con i residenti del campo sia per quanto riguarda la realizzazione della nuova Tangenziale Nord sia per quanto riguarda esigenze di ampliamento di parte del campo sito sul mapp 146 sia di spostamento da altre zone di nuclei famigliari. La vocazione delle aree è così rappresentata:



Nel presente studi di fattibilità si è considerata la “ maggiore capienza” dell’ aree di intervento ipotizzando una larghezza delle abitazioni di 12 m x 5 m , una fascia di rispetto dai confini pari a 3 m., due locali tecnici di servizi e la viabilità interna asfaltata evidenziata dal tratteggio giallo nello schema sotto riportato.

Nell’intervento, ai fini della quantificazione economica dei costo di costruzione, sono state considerate opere di urbanizzazione primaria quali:

Rete fognaria acque meteoriche,
Rete fognaria acque nere,
Rete acqua,
Rete illuminazione pubblica,
Fornitura enel

Si prevede la realizzazione di superfici in asfalto per la parte stradale, in autobloccanti per le fasce di rispetto e formazione “tipo marciapiede” (calcestruzzo armato con rete) per area su cui si appoggiano le abitazioni.



VINCOLI DI LEGGE

Ricorso a tecniche di Ingegneria Naturalistica

Le aree interessate dagli interventi specificati in premessa, hanno andamento altimetrico pressoché pianeggiante e andamento planimetrico regolare.

Il progetto dovrà contemplare l'uso di materiali da costruzione di origine naturale e atossici, provenienti da filiera corta e possibilmente di riciclo.

Nell'intenzione di promuovere uno sviluppo urbano sostenibile sarà necessario attuare soluzioni finalizzate al risparmio energetico e all'utilizzo di fonti di energia alternativa e rinnovabile, in modo da abbattere il consumo di risorse di origine fossile e l'emissione di gas clima-alteranti.

Particolare attenzione dovrà essere riservata al sistema di illuminazione, proponendo soluzioni illuminotecniche a basso impatto ambientale e con ridotti costi di gestione-manutenzione.

Conformità alle norme

I lavori di cui al presente progetto dovranno essere conformi, per quanto direttamente interessato, alle vigenti norme in materia di prevenzione incendi, norme sanitarie, di tutela dei beni monumentali. Inoltre, il progetto dovrà tener conto della normativa tecnica vigente al momento della sua redazione, in particolare dovrà essere rispondente:

- 1) al D. Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 - Nuovo Codice della Strada e successive modificazioni;
- 2) al D.P.R. 16 dicembre 1992 - Regolamento di Esecuzione ed Attuazione del N.C.d.S.;
- 3) alle norme stabilite in relazione alle previsioni degli strumenti urbanistici;
- 4) alle norme tecniche in materia di abbattimento delle barriere architettoniche;
- 5) alle norme tecniche in materia di progettazione delle strade, progettazione delle intersezioni stradali;
- 6) RUE (Regolamento Urbanistico Edilizio);
- 7) PSC (Piano Strutturale Comunale);
- 8) Normative europee in materia di moderazione del traffico per quanto riguarda le scelte delle tipologie di intervento e il loro dimensionamento;
- 9) Decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 Codice dei contratti pubblici ;
- 10) D.P.R. 5 Ottobre 2010, n. 207 "Regolamento di esecuzione ed attuazione del Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture" (per le parti ancora in vigore);
- 11) Normativa relativa ai C.A.M. - Criteri ambientali minimi

Altri requisiti

- 12) APPLICAZIONE del D.Lgs 81/2008.

In particolare andrà verificato se i lavori rientrano tra quelli con obbligo di piano della sicurezza e coordinamento o meno, e dovranno comunque specificare le prime indicazioni in materia di sicurezza.

Ove in corso dei lavori, per cause imprevedute si rientrasse nel campo di applicazione delle predette normative si procederà a quanto previsto dalle norme stesse ed in particolare alla redazione del piano di sicurezza e trasmissione della eventuale notifica preliminare.

PROGETTAZIONE

Il presente documento di fattibilità tecnica ed economica necessita dell'approvazione in Giunta Comunale ai fini dell'inserimento dell'intervento negli strumenti di programmazione triennale (art. 23 comma 5 del D.Lgs. 50/2016)

Livelli di progettazione ed elaborati da redigere

Ai sensi di quanto previsto dall'art. 23 comma 4 del d. lgs 50/2016 il Responsabile del Procedimento può decidere di omettere il primo o entrambi i primi due livelli di progettazione, purché il livello successivo contenga tutti gli elementi previsti per il livello omesso, salvaguardando la qualità della progettazione.

Nel caso in oggetto, in rapporto alla tipologia, alle dimensioni dei lavori da eseguire e ai progetti simili già realizzati, si concentra la progettazione su un unico livello "definitivo-esecutivo", salvaguardando la qualità della progettazione.

Per l'indicazione degli elaborati, si rimanda allo Schema di Decreto Ministeriale recante "Definizione dei contenuti della progettazione nei tre livelli progettuali" ai sensi dell'articolo 23, comma 3 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50.

DEFINIZIONE DEI COSTI DI REALIZZAZIONE

La stima del valore dell'esproprio, è stata effettuata in accordo con il Servizio Patrimonio comunale, mentre per il valore di urbanizzazione si è tenuto un costo parametrico pari a 55 €/mq.

Per la realizzazione delle opere di cui sopra, si è stimata una spesa complessiva di € 650.000,00, di cui si riporta di seguito il quadro economico.

LAVORI

Opere Urbanizzazione	€ 430.000,00
Oneri sicurezza	€ 21.000,00

TOTALE LAVORI € 451.000,00

SOMME A DISPOSIZIONE

Iva 10%	€ 45.100,00
Espropri	€ 86.000,00
Imprevisti compresa iva 22%	€ 18.880,00
Spese Tecniche	€ 40.000,00
Incentivo 2%	€ 9.020,00

TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE € 199.000,00

TOTALE € 650.000,00

VERIFICA PROCEDURALE

Al fine dell' attivazione della procedura si chiederà parere ai seguenti servizi comunali:

Servizio Urbanistica: per aspetti legati all'ambito territoriale

Servizi Sociali: per aspetti legati alle aree di sosta "campi nomadi"

L'iter realizzativo che si propone consta delle seguenti fasi:

- Adeguamento degli strumenti urbanistici:
 - variante al RUE
 - apposizione del vincolo di esproprio
- Progettazione successiva su unico livello:
 - Progetto Definitivo-Esecutivo

Per la redazione dei progetti e per il Coordinamento della Sicurezza in fase di Progettazione si ipotizza il ricorso a professionisti esterni.

- Esecuzione – procedura aperta con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa.
Per le attività di Direzione Lavori e per il Coordinamento della Sicurezza in fase di Esecuzione si ipotizza il ricorso a professionisti esterni .

Nelle fase successiva di progettazione, Progetto Definitivo-Esecutivo, si dovranno attivare procedure per adeguare all'intervento in oggetto gli strumenti urbanistici sovraordinati Provinciali PTCP in quanto aree di ambito rurale di rilievo paesaggistico.

L'intervento potrà pertanto essere articolato secondo la seguente cadenza temporale:


1. Affidamento incarichi di progettazione n. 60 gg;
2. Redazione, verifica ed approvazione del progetto definitivo-esecutivo n. 45 gg;
3. Procedura di Variante Urbanistica n. 120 gg
4. Formalizzazione decreto esproprio e procedure esproprio n. 150 gg;
5. Bando di Gara e Affidamento n. 60 gg;
6. Esecuzione delle opere n. 365 gg;
7. Collaudi n. 30 gg.

I tempi complessivamente previsti per l'esecuzione dell'intervento sono stimati in 300 gg a far data dall'attivazione del procedimento.



Il Tecnico
Ing. Matteo Mezzetti

Il Dirigente
Area Competitività, Innovazione Sociale, Territorio e Beni Comuni
Servizio Mobilità, Housing Sociale e Progetti Speciali



Ing. David Zitioli