



Area Competitività, Innovazione Sociale, Territorio e Beni Comuni
Servizio Ingegneria e manutenzioni

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

REALIZZAZIONE ROTATORIA S.S.9 E VIA LASAGNI A BAGNO

CODICE INTERVENTO: R_90301

DOCUMENTO di FATTIBILITÀ delle ALTERNATIVE PROGETTUALI
(ai sensi dell'articolo 3 comma1 lettera ggggg-quater del D.Lgs n.50/2016 s.m.i.)

Responsabile Unico del Procedimento

Geom. Gloria Luppi

Dirigente del Servizio

Ing. David Zilioli

Progettista:

Geom. Gloria Luppi

Dott. Luca Dallari

REGGIO EMILIA, GENNAIO 2020

PREMESSA

Scopo del presente documento è quello di valutare la realizzazione di un'intersezione a rotatoria al Km. 165+600 tra la S.S.9 "via Emilia" e la S.P. 52 via Lasagni **all'interno del Centro Abitato di Bagno**, in modo da:

- migliorare la sicurezza stradale - mediante la realizzazione di un'intersezione a rotatoria con diritto di precedenza all'anello si è potuto verificare, come in altre esperienze, che si riduce notevolmente la velocità di percorrenza generata dalle traiettorie vincolanti consentendo il passaggio di altri flussi in entrate e in uscita dalla SS 9 (Via Emilia), quali appunto di via Lasagni;
- migliorare la sicurezza stradale per l'utenza debole come pedoni e ciclisti - si riducono i punti di conflitto, si ha un comportamento di guida più lento ed attento che riconduce ad un traffico più scorrevole ed organizzato;
- agevolazione delle manovre di svolta dalla via Emilia verso via Lasagni e viceversa;
- Miglioramento della qualità degli spazi pubblici;
- Riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico;

Il presente studio riprende ed integra lo Studio di Fattibilità redatto ed inserito nel Piano Triennale Lavori Pubblici 2019 - 2021 con **CODICE INTERVENTO: R_90301** ed approvato con **Delibera di Giunta Comunale n° 9 del 22/01/2019**.

Il presente documento affronta nello specifico i seguenti aspetti:

1. Ambito di intervento
2. Fattibilità tecnica e valutazione alternative;
3. Inquadramento urbanistico e regime vincolistico
4. Sostenibilità finanziaria;
5. Verifica 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 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 vera e propria.

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.

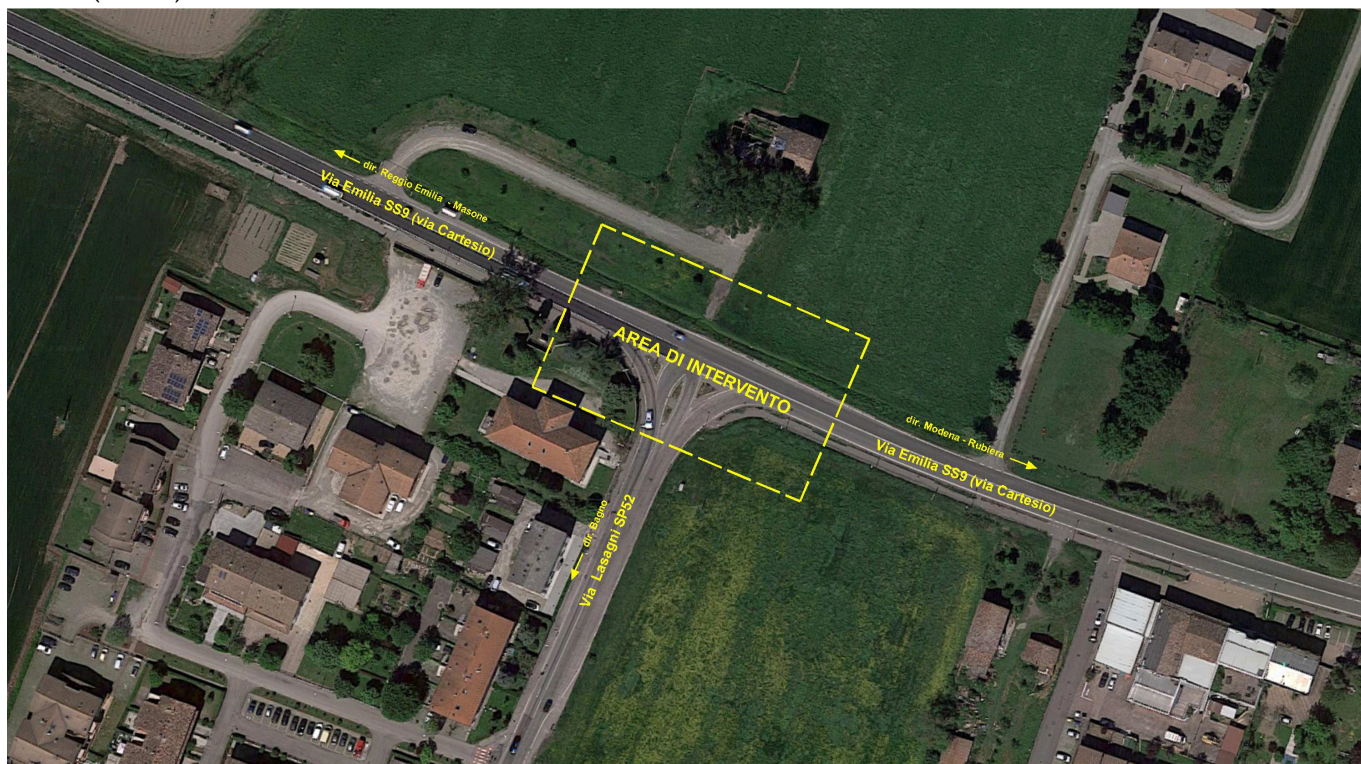
Il presente documento, mediante l'adozione di uno scenario base di riferimento, ha lo scopo di identificare le principali categorie di rischio connesse alla realizzazione e gestione del progetto e dimostrare il livello di fattibilità amministrativa, tecnica, economica e finanziaria.

1. AMBITO DI INTERVENTO

1.1 Inquadramento

L'area oggetto dell'intervento si colloca a est dell'abitato di Reggio Emilia all'interno del Centro Abitato di Bagno nell'intersezione esistente a "T", tra la S.S.9 "via Emilia" e la S.P. 52 via Lasagni. - Km.165+600 -.

Dal punto di vista topografico l'area, che si presenta occupata soprattutto da fabbricati di civile abitazione, rurali e strade asfaltate, risulta pianeggiante per quanto riguarda l'asse stradale della SS n°9 "via Emilia" e la SP n°52 "via Lasagni" in quanto dalle quote individuate sulla planimetria del rilievo eseguito, essa tende a scendere da Est verso Ovest interessando quote da 51,38 a 51.05 m slm, mentre a nord si ha un dislivello di circa 1 m. (50.20) a sud di circa 0.80 m. (50.56).



L'area è inoltre individuata nel Piano

Strutturale Comunale (approvato dal Consiglio Comunale con delibera P.G. n° 5167/70 del 05-04-2011) quale:

- territorio urbanizzato- città consolidata AUC tessuti con parziali limiti di funzionalità urbanistica(art. 4.2 e 5.4);
- territorio rurale - ARP ambiti agricoli di rilievo paesaggistico (art. 4.7 - 5.9);
- sistema della mobilità - corridoi infrastrutturali di progetto

2 FATTIBILITÀ TECNICA

2.1 Obiettivi dell'intervento

Come indicato nelle premesse, l'intenzione che sta alla base di questo progetto è valutare la possibilità di realizzare un'intersezione a rotatoria al Km. 165+600 tra la S.S.9 "via Emilia" e la S.P. 52 via Lasagni, **all'interno del Centro Abitato di Bagno**, in sostituzione dell'intersezione esistente a "T" tra le medesime vie.

Le problematiche che hanno portato alla soluzione progettuale adottata si identificano nell'elevato flusso di traffico veicolare, soprattutto nelle fasce orarie considerate di punta e rappresentato da una quota significativa di mezzi pesanti, che ogni giorno si riversa sulla SS 9 - arteria principale di collegamento della zona Ovest e della zona Est della provincia con la città di Reggio Emilia.

Le caratteristiche e le problematiche della S.S. 9 "via Emilia" rendono difficoltose e molto pericolose le manovre di immissione e uscita dalla S.P. 52 via Lasagni, importante arteria di collegamento con la zona sud del territorio comunale, nonché luogo ove ha sede la scuola elementare di Bagno e la scuola media inferiore.

FINALITÀ: miglioramento della sicurezza stradale; miglioramento della ciclabilità e della pedonabilità; miglioramento della qualità degli spazi pubblici; riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico;

2.2 Individuazione delle alternative

Nella definizione del tracciato di collegamento sono state prese in considerazione 2 possibili alternative:

1. Sintetica descrizione della prima alternativa progettuale

La prima alternativa progettuale prende in considerazione la **realizzazione di un'intersezione "a raso" del tipo "rotatoria convenzionale compatta"** con diametro esterno di m.40.00 e diritto di precedenza all'anello, sulla quale si innesteranno la S.S.9, via Cartesio, e via Lasagni.

Per la sua costruzione è indispensabile interessare il lato nord mediante il tombinamento di un canale irriguo di proprietà demaniale e in gestione al Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale e occupare un'area privata ad oggi coltivata a prato, che verrà in seguito acquisita da questa Amministrazione Comunale.

STRATEGIA: riduzione della velocità e abbattimento dei tempi di attesa e conseguentemente dell'inquinamento sia dei gas di scarico che acustico, miglioramento della sicurezza dell'intersezione e degli attraversamenti ciclo-pedonali

AZIONI: Questa strategia ha nella **"MODERAZIONE DEL TRAFFICO"** la sua azione portante. Il concetto di Moderazione del Traffico, o traffic calming, rappresenta il tentativo di conciliare le diverse funzioni delle strade attraverso un'adeguata progettazione mirata al controllo delle velocità dei veicoli.

VANTAGGI: riduzione della velocità sull'intersezione, abbattimento dei tempi di attesa per le attuali svolte a sinistra, minori costi per gli impianti (semaforo) e per gli espropri (850 mq circa)

SVANTAGGI:

CRITICITÀ: realizzazione di lavori interferenti con viabilità caratterizzate da alti flussi veicolari;

Sintetica descrizione della seconda alternativa progettuale

La seconda alternativa progettuale prende in considerazione la **realizzazione di un incrocio, a raso, che prevede la costruzione di corsie di accumulo separate per i veicoli in attesa di svoltare a sinistra o di immettersi in destra nel flusso di traffico principale.**

STRATEGIA: separazione dei flussi veicolari, realizzazione di isole spartitraffico e pedonali nuove e più ampie per la salvaguardia dell'incolumità di chi ha la necessità di attraversare le sedi stradali con la predisposizione di un **impianto semaforico**.

AZIONI: Questa strategia ha nella eliminazione dei conflitti tra le correnti veicolari la sua azione portante. Per ottenere questo risultato, la strategia, si fonda sul ridisegno delle bretelle di svolta e l'allargamento della carreggiata su via Cartesio, nonché l'inserimento di un impianto semaforico per la regolazione delle manovre di svolta e di attraversamento pedonale.

VANTAGGI: sicurezza dei veicoli e dei pedoni nell'impegnare l'intersezione consentita dalla installazione dell'impianto semaforico.

SVANTAGGI: tempi di attesa più lunghi e generazione di incolonnamenti su via Cartesio conseguenti alla durata del ciclo semaforico e delle eventuali chiamate degli attraversamenti pedonali; Maggiori costi per gli impianti (semaforo) e per gli espropri (1300 mq circa)

CRITICITÀ: realizzazione di lavori interferenti con viabilità caratterizzate da alti flussi veicolari;

Situazione incidentogena

anno	incidenti tot	Feriti_tot,N,10	Morti_tot,N,10	incidenti bici	CiclFeriti,C,25	CiclMorti,C,25	incidenti pedo	PedFeriti,C,25	PedMorti,C,25
2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2014	2	5	0	0	0	0	0	0	0
2015	2	2	0	0	0	0	0	0	0
2016	1	1	0	0	0	0	0	0	0
2017	1	2	0	0	0	0	0	0	0

La situazione incidentogena nell'ultimo quinquennio (anni 2013- 2017) evidenzia che all'incrocio tra la SS 9 via R. Cartesio con via Lasagni gli incidenti avvenuti sono 6 con 10 feriti, nessun lesa tra utenti deboli. Sono principalmente frontali/laterali.

Da questa prima disamina, vista la situazione incidentogena si intuisce come la soluzione 1 sia quella che meglio risponde alle esigenze viabilistiche, descritte in premessa, la soluzione 2, anche se prende in considerazione un'area inferiore, quindi con costi patrimoniali inferiori, presenta alcuni svantaggi : non si riducono i punti di conflitto, *tempi di attesa più lunghi e generazione di incolonnamenti su via Cartesio conseguenti alla durata del ciclo semaforico e delle eventuali chiamate degli attraversamenti pedonali. Maggiori costi per gli impianti (semaforo) e per gli espropri (1300 mq circa).*

2.3 Indicazioni di massima delle caratteristiche dell'intervento

Successivamente alla valutazione delle alternative, si è proceduto alla valutazione delle caratteristiche dimensionali del tracciato ed in particolare della sezione tipo.

La corretta definizione degli spazi utilizzabili è risultata quindi fondamentale ed ha dovuto prendere in considerazione:

- Regolamento viario e classificazione funzionale delle strade
- Piano Urbano Mobilità Sostenibile (PUMS)
- Disponibilità delle aree;
- Aspetti urbanistici e catastali: normative urbanistiche e relativi piani.

All'interno del Regolamento Viario approvato nel 2012, entrambe le viabilità che devono essere collegate dalla nuova intersezione a rotatoria, sono state classificate come STRADE URBANE DI QUARTIERE(cat.E) e STRADE LOCALI INTERZONALI PRIMARIE (cat.EF1) poste nella perimetrazione di ZONA RESIDENZIALE A TRAFFICO MODERATO (ERTM) pertanto anche il nuovo collegamento dovrà avere le stesse caratteristiche .

Le strade di quartiere (classe E) svolgono funzione di collegamento tra settori e quartieri limitrofi o tra zone estreme di un medesimo quartiere. In tale categoria di strada ad unica carreggiata, con almeno due corsie, dotata di marciapiedi, rientrano, in particolare, le strade destinate a servire (attraverso opportuni elementi viari complementari) gli insediamenti principali urbani e di quartiere. Lungo le strade di quartiere sono ammesse tutte le componenti di traffico, compresa la sosta veicolare purché esterna alla carreggiata e provvista di apposite corsie di manovra.

le strade locali interzonalì primarie (EF1) sono strade in cui alle funzioni urbane si affianca un ruolo relativamente importante di distribuzione di traffico, il che comporta la ricerca di un equilibrio di funzionamento tra i diversi utenti maggiormente attento alle esigenze di capacità e di fluidità poste dalla circolazione veicolare.

6

altimetrico della carreggiata sono ammessi soltanto in casi eccezionali, soprattutto se richiedono deroga rispetto alla normale velocità di progetto (50 km/h).

E' ammessa la sosta, in linea od a 45°. Le corsie di servizio possono essere ridotte rispettivamente ad 1 e 2 metri. Resta non ammessa la sosta a 90°. La distanza minima della sosta dalle intersezioni è di 8 metri e va delimitata con opportuni golfi.

La larghezza dei marciapiedi deve essere pari a 2,50 metri, piste su corsia riservata o in sede propria realizzata a standard pieno

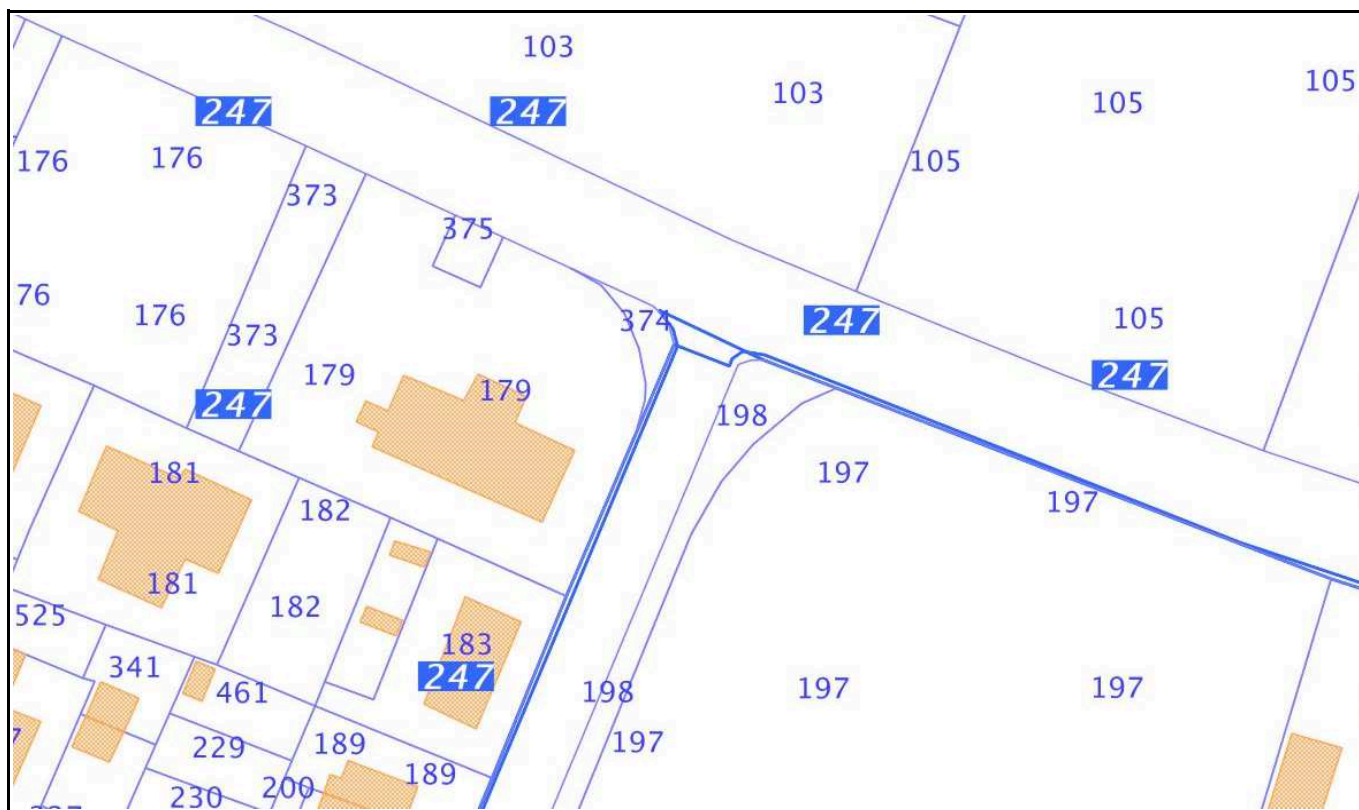
Le strade urbane di quartiere (categoria E) hanno carreggiata unica, corsie da 3.00 m, 1 o più corsie per senso di marcia, banchina di destra da 0.50 m, marciapiede da 1.50 m, fasce di pertinenza da 12 m e fasce di rispetto da 10 m. Per le altre principali caratteristiche si determinano un raggio planimetrico minimo di 51 m, una pendenza trasversale massima in curva del 3.5%, una pendenza longitudinale massima dell'8%. Si fissa una velocità di progetto variabile tra 40 e 60 km/h.

Una strada appartenente alla categoria F ha dimensioni base (F1) che variano a seconda che si trovi in ambito urbano oppure extraurbano: pur rimanendo valida l'organizzazione della carreggiata con 1 corsia per senso di marcia, nel primo caso si hanno 2 corsie di larghezza pari a 3,50 metri e una banchina in destra pari a 1,00 metro ($L_{TOT} = 9,00$ metri), nel secondo caso si hanno 2 corsie di larghezza pari a 2,75 metri, una banchina in destra pari a 0,50 metri oltre a un marciapiede per lato di larghezza pari a 1,50 metri ($L_{TOT} = 9,50$ metri).

TAB. 3.4.a - COMPOSIZIONE DELLA CARREGGIATA

TIPI SECONDO IL CODICE		AMBITO TERRITORIALE			Larghezza min, dello spartitraffico (m)	Larghezza min, della banchina in sinistra (m)	Larghezza min, della banchina in destra (m)	Larghezza della corsia di emergenza (m)
URBANA DI QUARTIERE	E	URBANO		3,00 ⁺ **	-	-	0,50	-
LOCALE	F	EXTRAURBANO	F1	3,50	-	-	1,00	-
			F2	3,25	-	-	1,00	-

2.4 Disponibilità delle aree



Il tratto di nuova viabilità da realizzare è tecnicamente fattibile ma è condizionato dalla possibilità di ottenere la disponibilità dei suoli che non sono di proprietà del Comune:

- Foglio 247 mappale 103 per una superficie di 9,000 mq ca di su una complessiva di mq 21.331;
- Foglio 247 mappale 105 per una superficie di 800 mq ca di su una complessiva di mq 3.964;
- Foglio 262 mappale 197 per una superficie di 450 mq ca di su una complessiva di mq 16.885;

2.4 Aspetti urbanistici e catastali



Stralcio RUE foglio 247



Foglio cartografico e catastale n. 262 di protezione della acque sotterranee nel territorio di pianura, settore B
 Foglio cartografico e catastale n. 262 di protezione della acque sotterranee nel territorio di pianura, settore B
 Foglio cartografico e catastale n. 262 di protezione della acque sotterranee nel territorio di pianura, settore B
 Foglio cartografico e catastale n. 262 di protezione della acque sotterranee nel territorio di pianura, settore B



Sintesi disciplina urbanistico-edilizia,
 vincoli e tutele

R3.2	P7.1
P7.2	P7.3

scala 1:10.000



foglio
262

Stralcio RUE foglio 262

Come si vede dalle planimetrie sopra riportate, a livello di PSC e di RUE sussistono i seguenti vincoli:

R3.2 AMBITI URBANI DA RIQUALIFICARE

Ambito di riqualificazione dell'asse storico della via Emilia - ambiti da riqualificare complessi - AR-20: Ambito di riqualificazione dell'asse storico della Via Emilia

All'interno dell'AR-20, si possono attuare interventi con eventuali cambi d'uso, per le destinazioni ammesse dall'ambito di appartenenza, purché gli interventi risultino coerenti con gli obiettivi e gli indirizzi di riqualificazione previsti dall'AR-20 e siano reperite le relative dotazioni territoriali. Qualora il cambio d'uso preveda opere edilizie di MO, MS, RE, su singoli immobili o porzioni di essi, si attua con intervento edilizio diretto; qualora il cambio d'uso sia connesso ad interventi di ristrutturazione urbanistica con SF complessiva fino a 3.000 mq, l'intervento si attua tramite un Progetto Planivolumetrico Convenzionato ed è soggetto, ai sensi della L.R. 20/2000, alla realizzazione delle dotazioni territoriali e ai contributi di cui all'allegato a) della delibera D.G.C. 62/ 11867 del 10/04/2013.

R3.2 TERRITORIO RURALE

Ambito agricolo periurbano (AAP) di cui all'art. A-20. della L.R. 20/2000, l'ambito agricolo periurbano da riqualificare come Parco-Campagna di cui all'art. A-20 della L.R. 20/2000.

Art. 4.6.2 - Usi previsti e consentiti [E] 1. Nel territorio rurale, oltre ad interventi per le funzioni agricole propriamente dette o connesse all'attività agricola o zootecnica (usi d1, d2, d3, d4 e d7) o comunque coerenti con il territorio rurale (d5 e c4) sono ammissibili, nel rispetto delle condizioni prescritte nel PSC e specificate nel RUE, interventi edilizi diretti finalizzati ai seguenti usi: f1, f3, f5, f7, f11.

per gli interventi in relazione all'uso f1 (infrastrutture per la mobilità) si applica il Capo 3.3 e in particolare l'art. 3.3.6;

P7.1 ZONA DI TUTELA DELLE ACQUE

Zone vulnerabili da nitrati

CAPO II - TUTELA DELL'AMBIENTE, DELL'IDENTITÀ STORICO-CULTURALE E DELLA SICUREZZA DEL TERRITORIO Art. 2.1 Sistema delle tutele relative alle valenze ambientali e paesistiche, agli elementi di identità storico-culturale del territorio e alle fragilità e vulnerabilità del territorio

- Zone vulnerabili da nitrati di origine agricola

P7.2 VIABILITÀ STORICA Art. 2.17 Viabilità storica e viabilità rurale storica minore

6. La viabilità storica è soggetta alle seguenti prescrizioni: a) la sede storica dei percorsi non può essere soppressa né privatizzata o comunque alienata o chiusa salvo che per motivi di sicurezza e di pubblica incolumità; devono essere inoltre salvaguardati gli elementi di pertinenza che, se di natura puntuale (quali pilastri, edicole e simili), in caso di modifica o trasformazione dell'asse viario, possono anche trovare una differente collocazione in coerenza con il significato e la funzione storicamente consolidata; b) per la viabilità d'impianto storico tuttora in uso nella rete della mobilità veicolare, che svolga attualmente funzioni di viabilità principale o secondaria o di scorrimento o di quartiere, come definite ai sensi del Codice della Strada, in caso di modifiche e trasformazioni, sia del tracciato che della sede stradale, deve essere tutelata la riconoscibilità dell'assetto storico attraverso il mantenimento percettivo del tracciato e degli elementi di pertinenza; c) per la viabilità d'impianto storico tuttora in uso nella rete della mobilità veicolare, che svolga attualmente funzioni di viabilità locale, come definita ai sensi del Codice della Strada, deve esserne tutelato l'assetto storico ancora leggibile, sia fisico che percettivo e ne va favorito l'utilizzo come percorso per la fruizione turistico-culturale del territorio rurale, nonché ne va salvaguardata e valorizzata la dotazione vegetazionale (filari di alberi, siepi). In particolare, sono da evitare allargamenti e snaturamenti della sede stradale ed in caso di necessità di adeguamento del tratto viario alle disposizioni del Codice della Strada, sono da preferire soluzioni alternative all'allargamento sistematico della sede stradale, quali la realizzazione di spazi di fermata, "piazze", per permettere la circolazione in due sensi di marcia alternati; d) riguardo alla rete dei percorsi non utilizzati per la mobilità veicolare ed aventi uno spiccato interesse storico o paesaggistico, devono essere salvaguardati i tracciati dei percorsi e gli elementi di pertinenza ancora leggibili, con particolare attenzione ai tratti soggetti al pericolo di una definitiva scomparsa, e deve essere perseguito il recupero

P7.2 ZONE DI INTERESSE STORICO E ARCHEOLOGICO

Aree di rispetto archeologico della via Emilia e delle strade romane oblique

Art. 2.12 Zone ed elementi di interesse storico-archeologico

2. Il presente Piano distingue i beni di interesse storico-archeologico secondo le seguenti categorie:
- d) aree di rispetto archeologico alla via Emilia e alle strade romane "oblique".

In base alle tavole di PTCP ed agli allegati del relativo Quadro Conoscitivo, nonché sulla scorta degli approfondimenti di Quadro Conoscitivo di PSC, si individuano nella Tavola P7.2 le perimetrazioni dei centri di antico impianto, le aree archeologiche e le aree di rispetto archeologico della via Emilia (50 metri per lato dall'asse stradale attuale) e delle strade romane oblique (15 metri per lato dall'asse stradale attuale). Tra le aree archeologiche sono riportate anche le proposte di integrazione alle aree di cui alla lettera b2) del comma 2. Nelle precedenti aree e nel centro urbano di antico impianto di Reggio Emilia, ossia nel centro storico come definito all'art. 4.1.1 del RUE, ogni intervento comportante modifiche al sottosuolo è subordinato a nulla osta della Soprintendenza per i Beni Archeologici.

P7.3 SISTEMA ADDUZIONE GAS NATURALE

Grado di rilevanza alto

4 SOSTENIBILITÀ FINANZIARIA

La verifica della sostenibilità finanziaria e la redazione del Quadro Economico di intervento hanno preso in considerazione le seguenti voci:

- Importo dei lavori suddivisi tra opere stradali, di idraulica e di illuminazione facendo riferimenti a costi parametrici derivati dalle analisi dei prezzi ufficiali quali quelle RER 2018;
- i costi per l'affidamento di servizi esterni quali il coordinamento in sicurezza e la progettazione e la direzione operativa degli impianti;
- gli imprevisti e gli oneri di gara.

Per la realizzazione delle opere, in occasione della predisposizione della "Scheda Progetto" per l'inserimento nel Programma Triennale 2020-2022, si è stimata una spesa complessiva di € 300.000,00, di cui si riporta di seguito il quadro economico:

Fabbisogno Finanziario Presunto		
a) Importo lavori		230.000,00€
b) Somme a disposizione di cui :		70.000,00€
- Spese Tecniche per attività specialistiche	12.000,00€	
- I.V.A. (10% sui lavori)	23.000,00€	
- Indagini, prove , rilievi, incentivo, imprevisti,..	37.000,00€	
TOTALE		300.000,00€
Probabili contributi finanziari		
es. Regione Emilia Romagna da delibera n.		
Probabili apporti di capitale privato		
es. ditta nnn per ... (motivazione)		
Conformità Urbanistica (Si) - (No)		No
Conformità Paesaggistica (Si) - (No)		Si
Proprietà delle aree (Si) - (No)		No
Esproprio delle aree (Si) - (No)		Si

I costi connessi all'esproprio delle aree, che dovranno essere stimati dal Servizio Patrimonio, non sono stati inseriti nel quadro economico in quanto non è ancora possibile stabilire le modalità di acquisizione delle stesse.

5 VERIFICA PROCEDURALE

L'opera infrastrutturale, oltre alla fase del progetto di fattibilità tecnica ed economica, prevede le successive fasi di progettazione:

- Progetto Definitivo;
- Progetto Esecutivo;¹
- Bando di gara a procedura aperta;
- Stipula contratto d'appalto;
- Affidamento ed esecuzione dei lavori;
- Collaudo.

Complessivamente per tutte queste operazioni si prevede un tempo complessivo di 24 mesi per l'espletamento delle verifiche preliminari e progettazione, affidamento ed esecuzione dei lavori.

CONCLUSIONI

In conclusione, per quanto riguarda i vincoli storico-culturali, paesaggistici e infrastrutturali, non sono emersi particolari impedimenti alla realizzazione della nuova viabilità superabili mediante adeguamento attraverso variazione urbanistica.

L'intervento in oggetto risulta pertanto fattibile dal punto di vista tecnico, ambientale, finanziario e procedurale, e potrà essere realizzato una volta che si saranno raggiunti gli accordi per l'acquisizione di tutte le aree private interessate.

Il tecnico
geom. Gloria luppi

¹ 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