

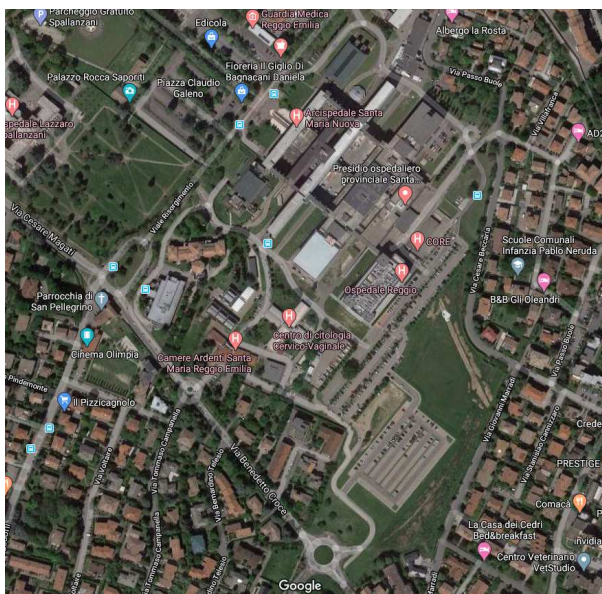
**INTERVENTI PER IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE CONNESSI AL PUMS: REALIZZAZIONE DI
CORSIE PREFERENZIALI E NUOVA FERMATA MINIBU'.**

CUI L00145920351202000030

CODICE INTERVENTO: A_19601

CUP J87C20000100004

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



Il Dirigente
Servizio Reti Infrastrutture Mobilità

Ing. David Zilioli

I Tecnici:

Arch. Rossana Cornia

Ing. Elisia Nardini

Ing. Matteo Mezzetti

REGGIO EMILIA, MARZO 2020

PREMESSA.....	3
AMBITO DI INTERVENTO.....	7
INQUADRAMENTO URBANISTICO TERRITORIALE, REGIME VINCOLISTICO E CATASTO.....	11
FATTIBILITÀ TECNICA.....	24
VINCOLI DI LEGGE.....	30
PROGETTAZIONE.....	30
DEFINIZIONE DEI COSTI DI REALIZZAZIONE.....	31
VERIFICA PROCEDURALE.....	31

PREMESSA

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile – PUMS - di Reggio Emilia è un documento strategico orientato a fotografare l'attuale situazione della mobilità sul territorio comunale e a prevederne lo sviluppo sostenibile con uno scenario temporale di 10 anni ed uno intermedio ai 5 anni.

Per Reggio Emilia si tratta di un aggiornamento e di un potenziamento del Piano della mobilità (Pum) realizzato dal Comune nel 2008, quando non era obbligatorio per le Amministrazioni dotarsi di questo strumento.

Dopo una prima fase di redazione delle “Linee di indirizzo del PUMS”, approvate con Delibera di Giunta Comunale n. 266 del 22/12/2016, è stata avviata una fase di valutazione tecnica ed ambientale che ha portato alla redazione dei Documenti Preliminari del PUMS, approvati dalla Giunta Comunale con Delibera n. 145 del 26/07/2018.

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile - PUMS – è stato adottato con Delibera di Giunta Comunale n° 79 dell'11.04.2019 ed è rimasto in pubblicazione fino al 31 dicembre 2019 per consentire la presentazione al Comune di osservazioni e proposte, per essere poi sottoposto al voto del Consiglio Comunale nel corso del 2020.

Gli obiettivi generali del piano sono:

- la riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico, le emissioni di gas serra ed i consumi energetici principalmente attraverso il contenimento della domanda di mobilità basata sull'auto privata,
- il miglioramento della fruibilità e dell'accessibilità del centro storico e dei centri attrattori intervenendo prioritariamente sull'offerta di mobilità alternativa,
- il miglioramento della qualità urbana e delle condizioni di sicurezza della rete stradale, con una attenzione particolare per le categorie più fragili.

Per il raggiungimento degli obiettivi generali, le “Linee di indirizzo per la redazione del PUMS” hanno individuato nel 2016 sei linee strategiche, a loro volta articolate in più linee di azione.

In particolare viene affidato un **ruolo centrale** al **trasporto pubblico** per massimizzarne l'efficienza e l'efficacia in relazione alle esigenze del territorio e alle disponibilità di risorse, attraverso la definizione delle seguenti linee di azione:

- favorire il ruolo del trasporto pubblico come segmento intermodale;
- rafforzare il ruolo degli assi portanti migliorandone le prestazioni, attraverso politiche di miglioramento della accessibilità e sicurezza delle fermate, e azioni di preferenziazione “intelligenti”, basate sulle tecnologie di comunicazione;
- valutare l'individuazione e la fattibilità tecnica/economica di linee di trasporto pubblico su cui intervenire con progetti di sviluppo con veicoli ad emissioni zero o con cambi di tecnologia tipo tram;
- migliorare e potenziare le connessioni del Nodo Mediopadano con la città;
- promuovere forme flessibili di trasporto pubblico nelle cosiddette aree “a domanda debole”, anche attraverso forme gestionali innovative che coinvolgano i servizi non di linea, valutando inoltre la possibilità di coinvolgimento degli attori presenti sul territorio per i servizi a domanda debole.

Il Pums adottato, per il trasporto pubblico, definisce nello specifico questo asse di intervento:

“ Trasporto pubblico: una rete integrata più sostenibile ed efficiente

Viene riprogettato l'intero sistema del Tpl, da un lato attraverso il rafforzamento del sistema intermodale Minibù - parcheggi scambiatori e l'incremento dei mezzi elettrici per un accesso rapido al centro storico e ai principali attrattori (le tre sedi universitarie, l'ospedale, l'Ausl, la stazione AV Mediopadana); dall'altro attraverso la creazione di una rete portante di trasporto pubblico ad alta capacità (tramvia) nord-sud ed una est-ovest in grado di connettere i principali poli (stazioni, aree industriali e residenziali) e di raggiungere più facilmente il centro storico.”

La proposta di piano prevede una maggiore gerarchizzazione delle linee di trasporto urbano, con l'individuazione di due “linee di forza” sulle direttrici nord-sud e est-ovest, sulle quali investire in termini di mezzi, frequenze, regolarità e velocità commerciale e la conferma e il ridisegno del sistema dei minibù, come sistema di collegamento fra i parcheggi scambiatori e il centro storico.

Le principali finalità di questo ridisegno sono:

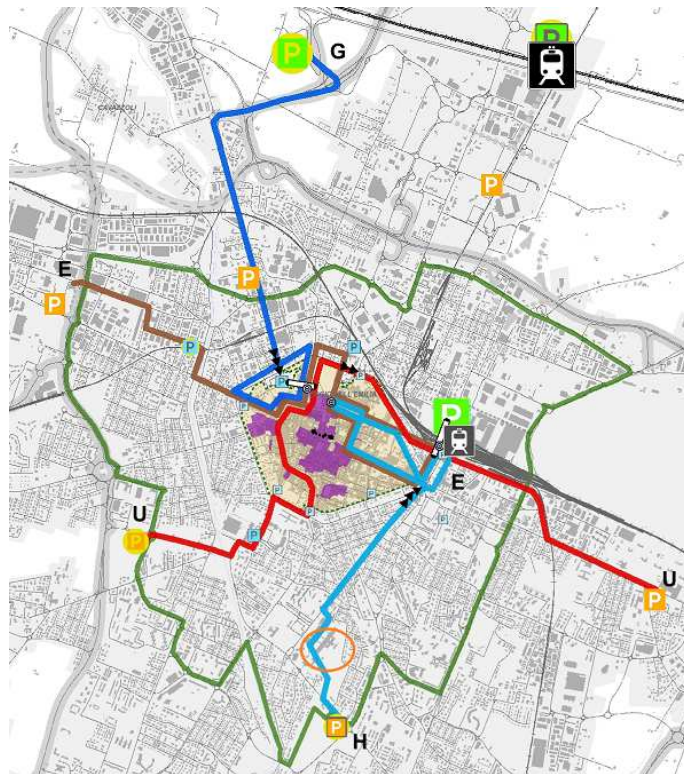
- garantire e migliorare l'accessibilità al centro storico,
- servire e connettere i tre poli universitari della città tra di loro e con le stazioni,
- servire in modo più efficiente le principali sedi sanitarie connettendole anch'esse con le stazioni ferroviarie,
- diminuire l'impatto ambientale del trasporto pubblico sulle principali direttrici.

I tracciati dei minibus sono stati modificati pure in relazione alla istituzione dell'Area Pedonale Integrata (API) della quale si intende eliminare ogni attraversamento per cui sarà impedito il passaggio lungo la via Emilia anche da parte dei mezzi pubblici.

Rispetto alle attuali 3 linee minibus (E, G e H) il PUMS prevede 4 linee :

- Linea E, che riduce l'attuale percorso, mantenendo il capolinea ovest al parcheggio di corrispondenza Volo e terminando ad ovest alla stazione storica;
- Linea G, che prolunga il ramo nord/ovest fino al nuovo parcheggio di corrispondenza presso il casello della A1 e termina in centro con capolinea in viale Allegri;
- Linea U (Università), che collega la via Emilia ovest (parcheggio Funakoshi), transita per il centro e copre il ramo sud/ovest fino al nuovo parcheggio di corrispondenza di via Unione Sovietica/Francia, toccando i tre poli universitari del San Lazzaro, di viale Allegri e della nuova sede presso l'ex-seminario connettendoli tra di loro e con la stazione storica dei treni;
- **Linea H**, che prolunga il ramo sud/est fino al nuovo parcheggio di corrispondenza di viale Luxembourg e termina in centro con capolinea all'intersezione delle vie Nobili/Bellaria.

La **linea H**, nel suo assetto definitivo, dovrebbe più precisamente partire dal parcheggio Luxembourg, transitare nell'ex camera calda dell'Arcispedale, proseguire lungo via Risorgimento, viale IV Novembre, fermarsi alla stazione storica, ritornare in viale IV Novembre ed entrare in centro storico tracciando un anello con capolinea su via L. Nobili in corrispondenza del teatro Valli.



La linea H nell'immagine è rappresentata dalla linea continua in azzurro.

Nello studio di fattibilità tecnica ed economica in oggetto si pone l'attenzione al **“Nuovo itinerario e nuove fermate del minibus’ H nell’area dell’Arcispedale Santa Maria Nuova”**, evidenziato dal cerchio arancione.

Nuovo itinerario di transito del minibus H nell'area dell'Arcispedale

Con la realizzazione del parcheggio scambiatore Luxembourg, la linea del minibus H si estenderà fino al parcheggio stesso.

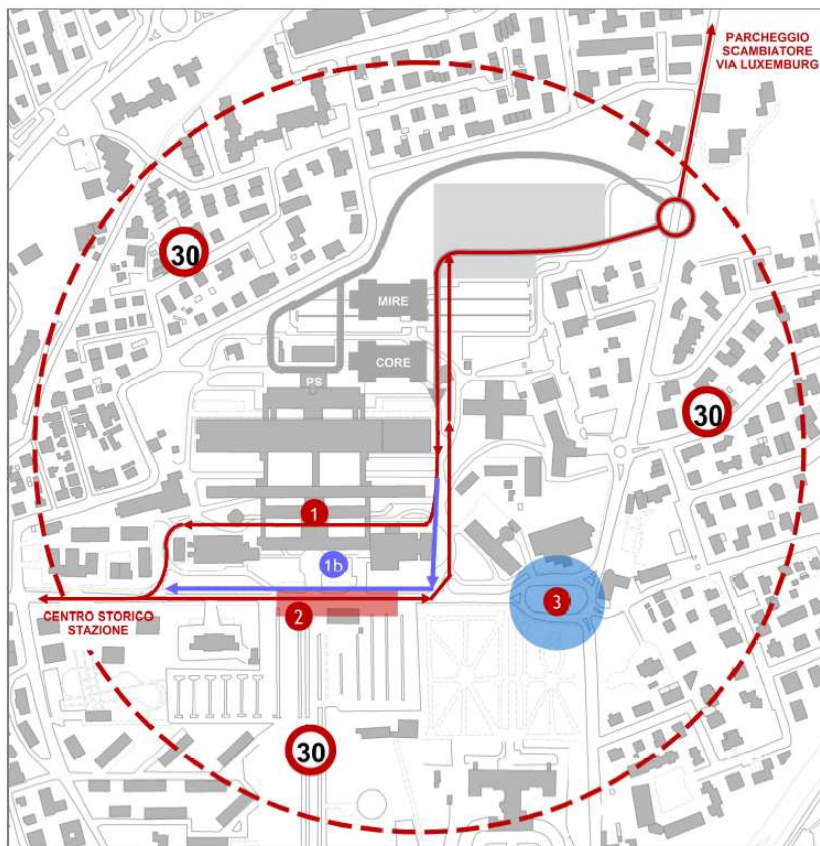
Il progetto del parcheggio, attualmente in fase di esecuzione, prevede infatti la realizzazione di una nuova fermata capolinea su via Benedetto Croce. Il percorso attuale della linea H a servizio dell'area ospedaliera dovrà pertanto trovare un nuovo assetto in relazione anche alle fasi di attuazione degli interventi di urbanizzazione interni all'area ospedaliera funzionali alla realizzazione dei nuovi padiglioni del CORE, già realizzato e del MIRE, di prossima realizzazione.

Si richiama inoltre la Deliberazione del Giunta Comunale n. 39 del 06/03/2018 avente ad oggetto "NOVAZIONE DEL PROTOCOLLO D'INTESA RIGUARDANTE IL PIANO DI RIORDINO E SVILUPPO DELL'AREA OSPEDALIERA DELL'ARCISPEDALE SANTA MARIA NUOVA (PF7- POLO OSPEDALIERO DEL SANTA MARIA NUOVA)". " e i relativi allegati A e B, in particolare l'allegato A Protocollo d'intesa vengono definiti gli impegni in carico al Comune di Reggio Emilia e all' Azienda Ospedaliera di Reggio Emilia.

Nell'ambito del protocollo d'intesa è prevista sia la ridefinizione del percorso del minibus H nell'area ospedaliera, sia la possibilità di realizzare una fermata interna nei locali della camera calda dell'ex-Pronto Soccorso dell'ospedale.

Tale configurazione si concretizzerà solo dopo l'attuazione di alcuni interventi, realizzati dall'Arcispedale e concordati con il Comune e l'Agenzia per la Mobilità, a seguito di uno specifico progetto di approfondimento che valuterà gli effetti del transito del mezzo pubblico e delle relative fermate in relazione alla necessità di garantire adeguate condizioni di sicurezza.

L'accordo prevede inoltre il percorso alternativo da effettuarsi in attesa della realizzazione delle opere necessarie al transito nella ex- camera calda.



interventi e azioni per la mobilità da realizzarsi o promuoversi da parte del Comune

1. ridefinizione, in accordo con l'Agenzia per la Mobilità e l'Arcispedale, del percorso del minibus H attraverso l'area ospedaliera, con realizzazione di fermata interna nei locali dell'ex camera calda. Tale passaggio verrà utilizzato solo dopo la realizzazione di alcuni interventi, a cura di ASMI e concordati da Comune e AM, a seguito di un progetto d'approfondimento del passaggio e della relativa fermata in zona ex-camera calda.

1b. Percorso alternativo al passaggio in ex camera calda in attesa della sua implementazione.

2. istituzione di zona prettamente pedonale a forte limitazione al transito veicolare nel tratto di viale Risorgimento antistante l'Arcispedale

3. riorganizzazione intersezione piazza Quarnaro correlata all'Atto di accordo relativo all'ambito Ans2-2b del POC

interventi diffusi:

istituzione Zona 30 comprendente l'area ospedaliera e le aree residenziali limitrofe correlata all'Atto di accordo relativo all'ambito Ans2-2b del POC

riqualificazione della viabilità principale: viale Umberto, viale Murri, viale Risorgimento, via Croce, via Magati

riqualificazione straordinaria di marciapiedi, piste ciclabili, verde di arredo stradale, segnaletica, con verifica e eventuale rettifica confini

All'articolo n. 6 del predetto Protocollo d'Intesa che si riporta:

“Articolo 6 - Impegni specifici del Comune di Reggio Emilia:

Il Comune, nell'ambito di quanto precedentemente indicato, si impegna in particolare a promuovere lo studio e l'attuazione degli interventi di riassetto e progettazione delle aree esterne al comparto ospedaliero, che comportano una serie di azioni così individuate:

- 1. attivazione del percorso finalizzato all'acquisizione dei beni interessati dalla realizzazione della rotatoria prevista su via Benedetto Croce, citata in premessa, sottoponendo il prezzo offerto alla valutazione, circa la sua congruità, da parte dell'Agenzia del Demanio, e presentazione della proposta di acquisto dell'area in argomento ai competenti organi per l'approvazione;*
- 2. interventi di riqualificazione della viabilità (viale Umberto, viale Murri, viale Risorgimento, via Croce, via Magati);*
- 3. riqualificazione straordinaria di marciapiedi, piste ciclabili, verde di arredo stradale, segnaletica, con contestuale verifica e eventuale rettifica dei confini di proprietà su cui insistono le infrastrutture pubbliche;*
- 4. implementazione della zona a traffico limitato nel tratto di viale Risorgimento antistante l'ingresso dell'ospedale;*
- 5. revisione / implementazione, in coordinamento con l'Agenzia per la Mobilità, del percorso del Trasporto Pubblico Locale (TPL) e, in particolare, del bus-navetta di collegamento al parcheggio scambiatore.*

Per quanto riguarda l'ultimo punto, si fa presente che il parcheggio Luxemburg sarà con ogni probabilità terminato entro il 2020 ed entro la stessa data inizierà il cantiere per la costruzione del padiglione MIRE. Questo comporterà necessariamente la modifica dei flussi viabilistici attuali all'interno dell'area ospedaliera, per cui occorre individuare il nuovo percorso della linea H ed il posizionamento delle nuove fermate a servizio dell'area ospedaliera.

Pertanto lo scopo del presente documento è quello di analizzare e valutare la fattibilità della realizzazione degli interventi sopra citati, 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.

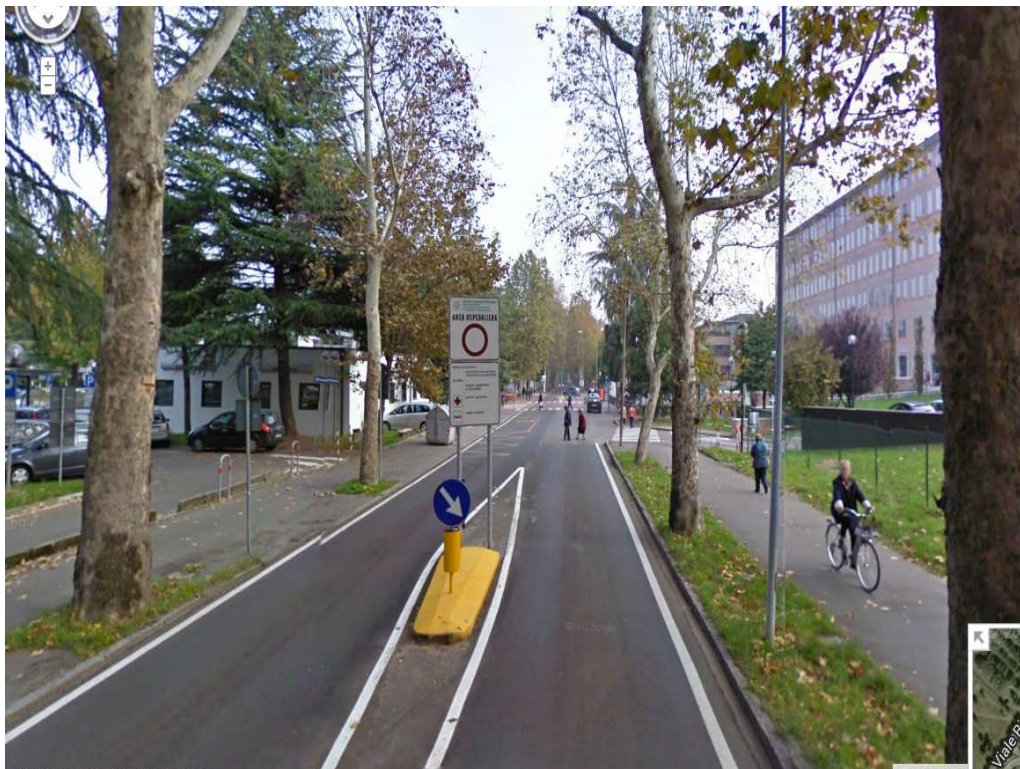
AMBITO DI INTERVENTO

Inquadramento

L'area dell'arcispedale Santa Maria Nuova è localizzata a sud della città ed è composta da due aree principali, la prima è costituita dall'arcispedale e dalle sue pertinenze e la seconda dall'ex-ospedale Lazzaro Spallanzani.

Il principale accesso della struttura ospedaliera è in Viale Risorgimento, attualmente a traffico limitato e riservato agli utenti della struttura nella tratta tra P.le Quarnaro e via Codro e in corrispondenza dell'ingresso dell'ospedale è ulteriormente limitato ai soli mezzi pubblici ed ospedalieri.

Di secondaria importanza sono gli accessi da v.le Murri, su cui si attestano gli storici parcheggi a servizio della struttura e l'accesso da via Benedetto Croce dalla rotatoria recentemente realizzata che conduce ad una serie di parcheggi di nuova realizzazione.

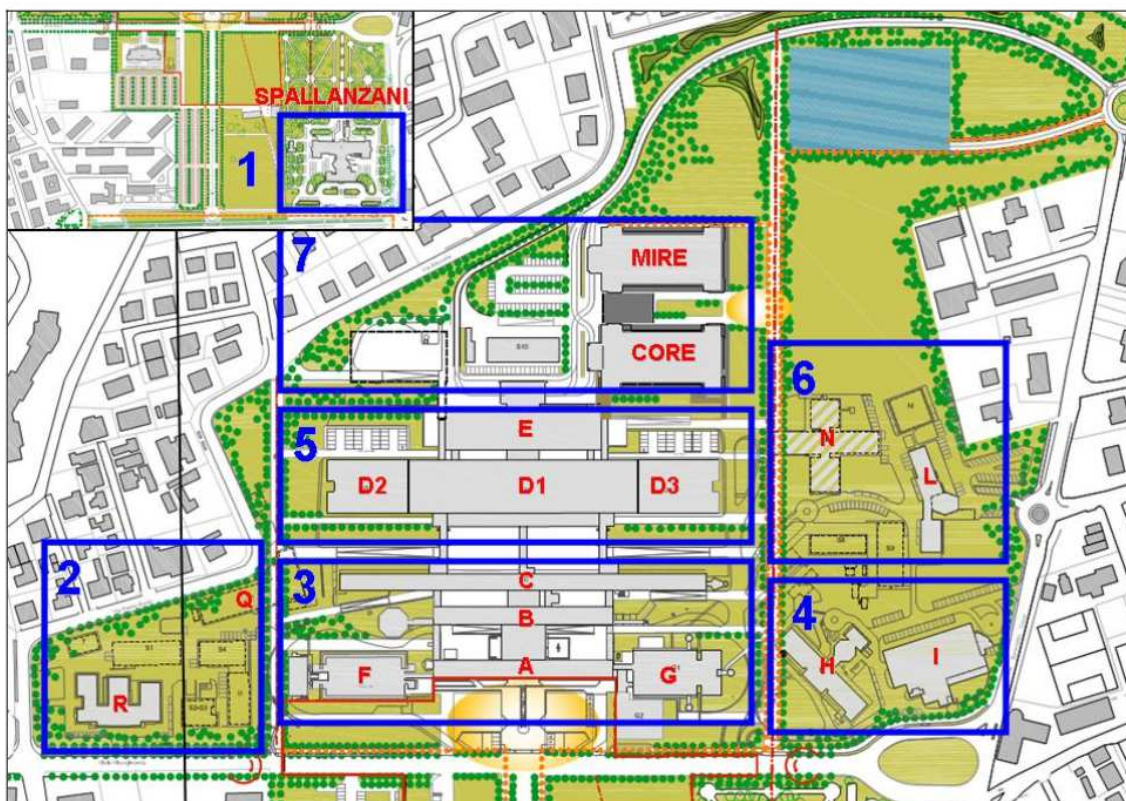


Divieto di transito della tratta di viale Risorgimento di fronte all'Arcispedale

L'area ospedaliera è oggetto da alcuni anni di importanti interventi di nuova costruzione che ne stanno modificando sostanzialmente l'assetto viabilistico e la collocazione delle funzioni.

Organizzazione funzionale

Il Santa Maria Nuova si configura come un insieme di strutture sanitarie delle quali l'arcispedale rappresenta il nucleo principale, ne fanno parte gli edifici inaugurati nel 1965 e i successivi ampliamenti rappresentati nell'immagine sottostante. A sud è presente il nuovo Pronto Soccorso ed ulteriori edifici fisicamente separati dal nucleo centrale.



Schematizzazione dei comparti di aggregazione dei corpi/reparti

Il comparto 1 è composto dall'ex ospedale Spallanzani sede del dipartimento di cure primarie, di alcuni laboratori e uffici. Il comparto 2 ospita i reparti di recupero e rieducazione funzionale, la cucina e la mensa per i dipendenti. Il comparto 3 raggruppa la parte anteriore del monoblocco ospedaliero (parte storica, costruita nel 1965) e le ali laterali che ospitano le attività di radioterapia e i poliambulatori. Il comparto 4 raggruppa gli edifici a sud del monoblocco che ospita l'ex-reparto di Oncologia (ora al CORE) e le Malattie infettive. Il comparto 5 raggruppa la parte posteriore del monoblocco ospedaliero, costruito in tempi più recenti, che ospita diversi reparti oltre che il Pronto soccorso.

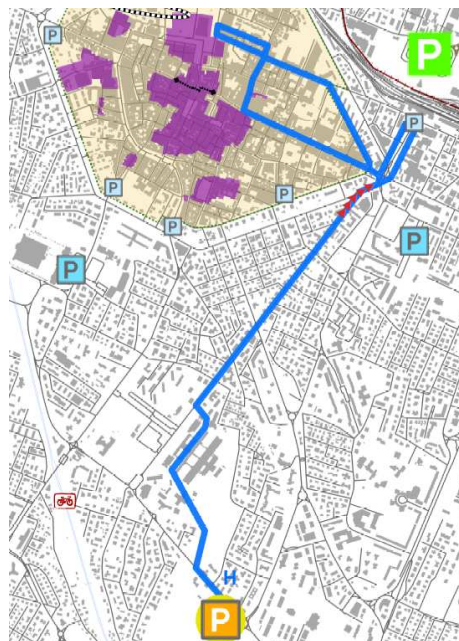
Il comparto 6, accessibile da via Benedetto Croce, raggruppa gli edifici dell'Obitorio e i laboratori di Citologia e Microbiologia. Il comparto 7 comprende il CORE, recentemente realizzato ed il MIRE di prossima realizzazione.

Il completamento di tali previsioni determinerà il trasferimento nei nuovi edifici di molteplici funzioni dalle aree storiche dell'ospedale: tali trasferimenti permetteranno operazioni di razionalizzazione e ridistribuzione interna complessiva con lo spostamento del baricentro delle attività di maggior flusso di utenza dalla parte su viale Risorgimento a quella con accessibilità da via Benedetto Croce.

Mobilità

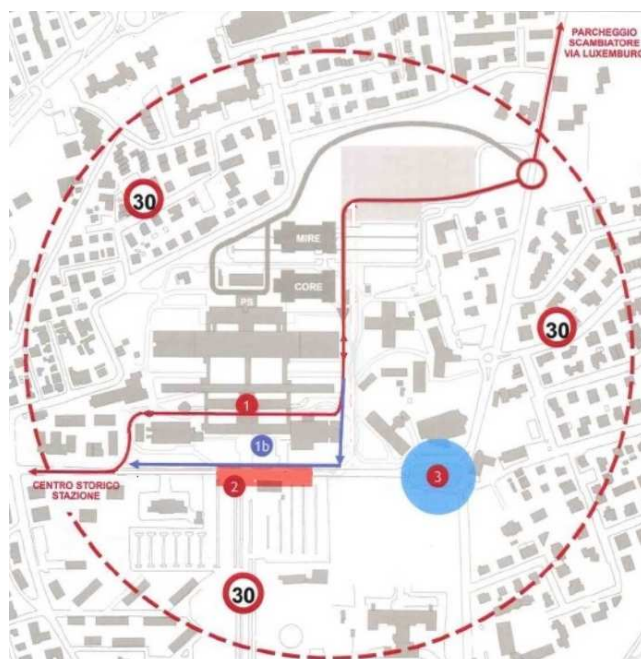
Come già anticipato, la principale accessibilità veicolare e ciclopeditone all'area ospedaliera avviene da via Murri e da viale Risorgimento. Un primo stralcio di opere di urbanizzazione connesse alla realizzazione degli interventi di ampliamento ha determinato una nuova accessibilità, essenzialmente veicolare, da via Benedetto Croce.

Nel 2014 è stato condotto uno studio trasportistico dell'area più complessiva, comprendente anche aree di nuove espansione limitrofe e gravitanti su via Benedetto Croce, dal titolo *"Valutazione trasportistica dell'impatto degli interventi urbanistici previsti nella zona dell'arcispedale"*, finalizzato a valutare l'impatto sulla viabilità e la mobilità urbana di questi interventi al fine di indicare possibili misure per mitigarne gli eventuali effetti negativi sul traffico.



Linea H del Minibù come previsto dal Pums

Andranno quindi individuate le nuove fermate, in parte già delineate dal PUMS e dall'accordo di Novazione sopra citato.



Ipotesi percorso minibu' linea H (in rosso) e fermata principale all'interno area Arcispedale prevista dal PUMS

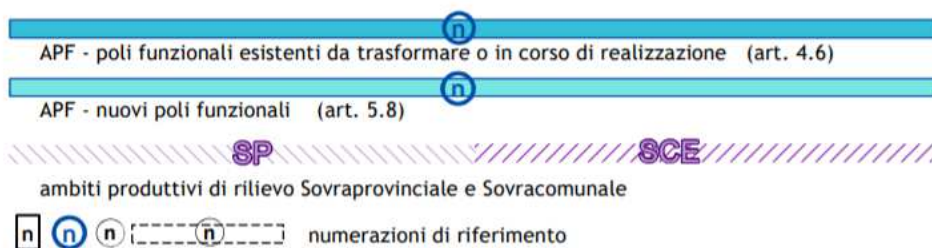
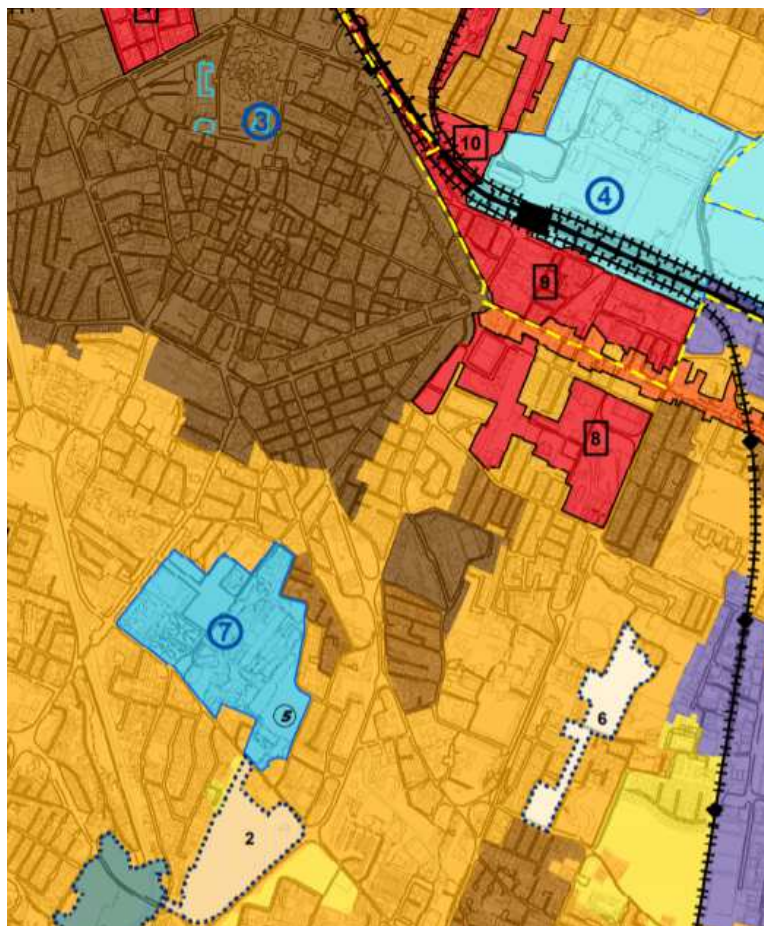
INQUADRAMENTO URBANISTICO TERRITORIALE, REGIME VINCOLISTICO E CATASTO

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 da PSC



Stralcio tavola P6 Ambiti programmatici e indirizzi per RUE e POC

PSC

Relazione illustrativa

14.2 Obiettivi di qualificazione e sviluppo e alle condizioni di sostenibilità delle principali dotazioni di interesse sovracomunale

[...]

Il polo sanitario L'Azienda Ospedaliera "S.M.Nuova ricopre un ruolo di preminenza nell'ambito della rete provinciale dell'offerta dei servizi sanitari, tale da permetterle di cogliere l'opportunità di diventare sede di Istituto di Ricovero e Cura a Carattere Scientifico (IRCCS) in Oncologia e Tecnologie Avanzate e Modelli Assistenziali, in una prospettiva di rafforzamento e consolidamento della propria capacità di sviluppare anche ricerca innovativa in sanità, a beneficio del proprio bacino d'utenza. Le prospettive di sviluppo aziendale, già oggetto di riconoscimento da parte dell'Assessorato alla Sanità Regionale, non sono disgiunte dall'obiettivo di elevare l'Arcispedale ad eccellenza di livello regionale, consolidando le competenze acquisite e la capacità di integrazione con le altre strutture specialistiche sia nell'ambito della Regione Emilia-Romagna che delle altre Regioni, ed anche rafforzando le relazioni tra l'Azienda Ospedaliera e l'Università. In questa prospettiva di sviluppo si collocano anche i progetti di realizzazione del nuovo Polo Onco-Ematologico e dell'Ospedale della Donna e del Bambino, distinti padiglioni che troveranno collocazione nell'area del distretto ospedaliero cittadino, integrandosi con le strutture esistenti.

[...]

Norme di attuazione

Art. 4.6 Disposizioni transitorie per i poli funzionali 1. Per le parti già edificate dei poli funzionali, in assenza e in attesa di specifiche previsioni del POC ai sensi del successivo art. 5.8, sono ammissibili interventi consentiti dal PRG 2001, nonché gli interventi che siano previsti in PUA, in Accordi di Programma o in progetti di opere pubbliche e private approvati o di cui sia stato avviato l'iter di approvazione in data antecedente all'adozione delle presenti norme, e relative varianti in corso d'opera.

Art. 5.8 Poli funzionali [L] 1.

Ai sensi dell'art. A-15 della L.R. 20/2000, il PSC individua le parti di territorio ad elevata specializzazione funzionale nelle quali sono concentrate o previste dal PSC stesso una o più funzioni strategiche o servizi ad alta specializzazione economica, scientifica, culturale, sportiva, ricreativa e della mobilità, con forte attrattività di persone ed un bacino di utenza di carattere sovracomunale. 2. In conformità al PTCP, il PSC individua come Poli funzionali i seguenti: - PF-1: "Nuove porte della città: Stazione Mediopadana - Nuovo Casello – Fiera", ossia il complesso di strutture e aree comprendenti la stazione medio-padana, la Fiera e le aree ad essa correlate a nord dell'autostrada A1, nonché il nuovo casello autostradale e le aree inedificate o in corso di attuazione ad esso circostanti; - PF-2: "Città dello sport e del tempo libero - Stadio Giglio"; - PF-3: "Polo della cultura e del sapere", ossia il sistema dei teatri e delle sedi universitarie nel centro storico; - PF-4: "Stazione Ferroviaria, Centro InterModale (CIM) e ex-Officine Reggiane"; - PF-5: "Complesso universitario dell'ex-San Lazzaro"; - PF-6: "Aeroporto città del Tricolore"; - PF-7: "Polo ospedaliero del Santa Maria Nuova". 3. Il piano individua come poli funzionali esistenti e consolidati, ovvero i poli funzionali non attuati già previsti da atti di pianificazione e programmazione vigenti alla data di adozione del PTCP vigente, i seguenti poli: PF-3: "Polo della cultura e del sapere", ossia il sistema dei teatri e delle sedi universitarie nel centro storico; PF-5: "Complesso universitario dell'ex-San Lazzaro"; PF-

7: "Polo ospedaliero del Santa Maria Nuova".

Alle presenti norme è allegato l'accordo ai sensi dell'art.18 L.R. 20/2000 relativo al PF7 "Polo ospedaliero del Santa Maria Nuova" quale parte integrante del piano, e richiamato con specifica simbologia (5) della tav. P6.

Inquadramento urbanistico -RUE:


Sintesi disciplina urbanistico-edilizia, vincoli e tutele

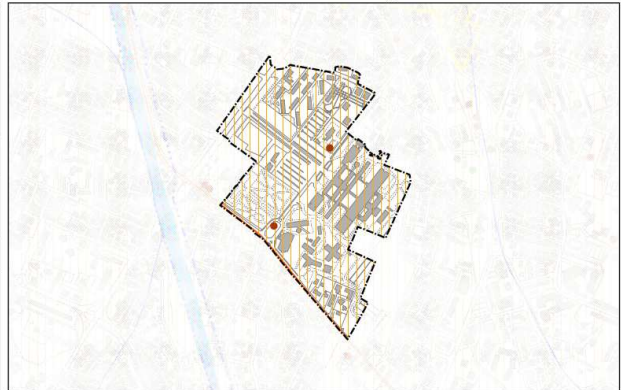
R3.1	P7.1
P7.2	P7.3



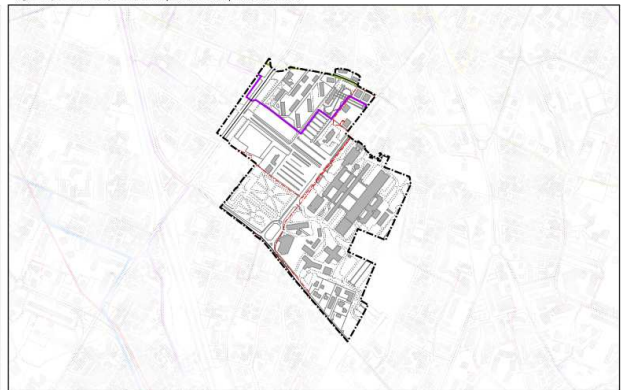
 scala 1:10.000



foglio **170**



foglio completamente compreso in: fascia C - PAI
 foglio completamente compreso in: zone di protezione delle acque sotterranee nel territorio di pedocollina - pianura: settore B
 foglio completamente compreso in: fascia C - area potenzialmente soggetta ad amplificazione per caratteristiche litologiche
 foglio completamente compreso in: zone di protezione dell'inquinamento luminoso



R3.2 - Disciplina urbanistico-edilizia - Frazioni e forese

Legenda R3.2 (1/2)

TERRITORIO URBANIZZATO

città storica ed edifici tutelati esterni - capo 4.1

ac1 e ac2 - centro storico di Reggio e prima espansione novecentesca

ac3 - nuclei storici minori, prevalentemente localizzati nelle frazioni e nel forese

ac4 - insediamenti unitari del dopoguerra di particolare qualità progettuale e aventi valore di testimonianza culturale

ambiti urbani consolidati prevalentemente residenziali - capo 4.2

au1 - tessuti omogenei frutto di piani attuativi unitari

au2 - tessuti in corso di formazione sulla base di piani attuativi vigenti

au3 - tessuti eterogenei di buona o discreta qualità insediativa

au4 - tessuti eterogenei della prima periferia nord nella quale possono manifestarsi prospettive di interventi di sostituzione e trasformazione di entità significativa

au5 - tessuti con parziali limiti di funzionalità urbanistica: porzioni che, pur dotate di un adeguato livello di qualità urbana, presentano alcune carenze strutturali di funzionalità o di dotazioni

au6 - lotti residenziali con ampi spazi di verde sistemato a parco o giardino, ovvero ville comprendenti parchi privati di pregio in territorio urbanizzato

au7 - servizi privati e verde privato

au8 - lotti che ospitano attività produttive

ambiti specializzati per attività produttive esistenti o in attuazione - capo 4.4

ap1 - ambiti specializzati per attività produttive in corso di attuazione sulla base di PUA

ap2 - ambiti specializzati per attività produttive prevalentemente manifatturiere

ap3 - ambiti specializzati per attività miste polifunzionali e commerciali

insediamenti a rischio incidente rilevante

ap4 - unità edilizie ricadenti negli ambiti ap, aventi una destinazione in atto residenziale o comunque non congrua con le caratteristiche dell'ambito

ambiti urbani da riqualificare - capo 4.3

ambiti di trasformazione urbana

ambiti di riqualificazione

ambito di riqualificazione dell'asse storico della via Emilia

ambito specializzato produttivo di Marcarale da riqualificare

poli funzionali - capo 4.4

poli funzionali

delimitazione dei piani attuativi unitari - art. 1.1.5

In corso di attuazione

attuati

destinazioni specifiche inerenti i piani attuativi unitari

verde ecologico privato

proprietari non proponenti

progettazioni coordinate con PUA adiacenti

aree urbanizzabili all'interno del territorio urbanizzato - capo 4.5

limite del territorio urbanizzato

aree interessate da delocalizzazioni - capo 1.7

aree di trasferimento delle volumetrie esistenti o delle superfici previste

aree di ricollocazione delle volumetrie esistenti o superfici previste trasferite da altre zone

art. 1.7.1

art. 1.7.2

potenzialità edificatorie delocalizzate

zone che ospitano potenzialità edificatorie delocalizzate e ricollocate

zone interessate da delocalizzazioni ancora da ricollocare

TERRITORIO RURALE

territorio rurale - capo 4.6 e 4.7

ambito agricolo ad alta vocazione produttiva

ambito di rilievo paesaggistico

ambito agricolo periurbano

ambiti agricoli periurbani da qualificare come parco campagna

ambiti dei corsi d'acqua e di bonifica

destinazioni specifiche in territorio rurale

impianti produttivi isolati in ambito rurale

aree attrezzate per attività fruibili, ricreative, sportive, socio-culturali e turistiche

canili municipali

campi attrezzati per sosta nomadi

aree per servizi alla mobilità

numerazione di riferimento a normative specifiche

n

elaborato su base cartografica catastale aggiornata ad aprile 2008

DOTAZIONI TERRITORIALI, DI QUARTIERE E INFRASTRUTTURE aree per attrezzature e spazi collettivi e per servizi generali - capo 3 di servizio generale I attrezzature per l'istruzione superiore ed universitaria S attrezzature sanitarie AT attrezzature tecnologiche PC polo per la Protezione civile di servizio di quartiere AS1 zone per attrezzature collettive civili, usi amministrativi pubbliche e attrezzature per l'ordine pubblico e la sicurezza AS2 zone per servizi scolastici di base AR zone per attrezzature religiose spazi aperti attrezzati a verde (coordinato capo 3.2) V per il gioco, ricreazione e il tempo libero VS per lo sport parcheggi pubblici P residenziali e a servizio di aree produttive PSC scambiatori	infrastrutture per la mobilità - capo 3.3 infrastrutture ferroviarie alta velocità comprensive di ambientazione infrastrutture ferroviarie metropolitana di superficie infrastrutture per la viabilità comprensive di ambientazione viabilità D impianti di distribuzione dei carburanti impianti tecnologici e impianti per l'ambiente - capo 3.4 di servizio generale DC depuratori CA impianti di captazione acque IA altri impianti per l'ambiente cimiteri - capo 3.6 di servizio generale C cimiteri dotazioni territoriali e di quartiere non acquisite	numerazione di riferimento a normative specifiche n TERRITORIO COMUNALE
--	---	---

elaborato su base cartografica catastale aggiornata ad aprile 2008

Norme di attuazione

Art. 4.4.4 - Poli funzionali [E] 1. In tutti gli ambiti PF, fermo restando il rispetto delle norme di tutela del PSC, sono sempre ammessi i seguenti interventi edilizi: - MO, MS, RE, NC limitatamente alla demolizione e ricostruzione. 2. Nei poli funzionali in attesa di specifiche previsioni del POC, sono ammissibili tutti gli interventi consentiti dal PRG 2001, nonché tutti gli interventi che siano previsti in PUA, in Accordi di Programma o in progetti di opere pubbliche e private già approvati, o di cui sia stato avviato l'iter di approvazione in data antecedente all'adozione delle presenti norme (16/04/2009) e relative varianti in corso d'opera; nonché gli interventi definiti in specifici Accordi tra Enti.

Regime vincolistico

I vincoli gravanti sull'area ospedaliera sono essenzialmente di quattro tipi:

il vincolo derivante dal Decreto Dir. Gen. Ministero Dei Beni Ed Attivita' Culturali Dell'11/09/07 N 4174 che individua l'area come area di importante carattere artistico e vincoli storico-artistici, paesaggistici, ambientali.

Si riportano come segue:

1) Decreto Dir. Gen. Ministero Dei Beni Ed Attivita' Culturali Dell'11/09/07 N 4174

ao_re Protocollo n. 2007 0028022 del 09/10/2007 Pagina 1 di 5

8/29
28.20

DA
SFICB
* SAT

Sq



*Ministero
per i Beni e le Attività Culturali*

DIPARTIMENTO PER I BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI
DIREZIONE GENERALE PER L'ARCHITETTURA E L'ARTE CONTEMPORANEE

MBAC_DG-AAC2SAU 4114 del 11.09.07

Arch. Enea Manfredini, Alberto
Manfredini, Ing. Giovanni
Manfredini
Studio Manfredini
Via L. Ariosto, 1
Reggio Emilia

Al Direttore Generale
Dell'Arcispedale Santa Maria Nuova
Azienda Ospedaliera
Viale Risorgimento, 80
Reggio Emilia

Al Sindaco del Comune di
Reggio Emilia

OGGETTO: Reggio Emilia – Viale Risorgimento, 80 - Arcispedale di S. Maria Nova
L. 633/41 – trasmissione decreto di importante carattere artistico

E p. c.
Alla Direzione Regionale per i
Beni Culturali e Paesaggistici
dell'Emilia Romagna
Via di S. Isaia, 20
40123 Bologna

Si comunica che questa Direzione Generale, ai sensi dell'articolo 10 del DPR 173/04, su richiesta del progettista arch. Enea Manfredini, visti i pareri della Soprintendenza per i beni architettonici e per il paesaggio di Bologna e della Direzione Regionale per i beni culturali e paesaggistici dell'Emilia Romagna, ha provveduto ad emanare il Decreto di importante carattere artistico dell'immobile in oggetto ai sensi e per gli effetti dell'articolo 20 della l. 633/41.

Si allega alla presente copia del Provvedimento emesso.

IL DIRETTORE GENERALE
Arch. Pio Baldi

P. Baldi

ao_re Protocollo n. 2007 0028022 del 09/10/2007 Pagina 2 di 5



Ministero per i Beni e le Attività Culturali

DIPARTIMENTO PER I BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI
DIREZIONE GENERALE PER L'ARCHITETTURA E L'ARTE CONTEMPORANEE

Il presente Decreto, di cui fanno parte integrante la planimetria catastale e la relazione storico-artistica, verrà notificato in via amministrativa alla proprietà dell'immobile, a cura di questa Direzione Generale. Il provvedimento verrà trascritto alla Conservatoria dei Registri Immobiliari a cura del competente Ufficio periferico di questo Ministero, e avrà efficacia nei confronti di ogni successivo proprietario, possessore o detentore a qualsiasi titolo.

In conformità alla normativa vigente, avverso il presente Decreto è ammesso ricorso giurisdizionale avanti al T.A.R. del Lazio, secondo le modalità di cui alla l. 1034 del 06/12/71, ovvero è ammesso ricorso straordinario al Capo dello Stato ai sensi del DPR 1199 del 24/11/71, rispettivamente entro 60 e 120 giorni dalla data di avvenuta notifica del presente atto.

Roma, 11.09.07

IL DIRETTORE GENERALE
(Pio Baldi)





Ministero per i Beni e le Attività Culturali
DIREZIONE GENERALE PER L'ARCHITETTURA E L'ARTE CONTEMPORANEE
Via di S. Michele, 22 - 00153 ROMA

Reggio Emilia – Viale Risorgimento, 80 - Arcispedale di S. Maria Nova
Relazione storico-artistica

Enea Manfredini si laurea al politecnico di Milano nel 1940 con una tesi di tipo progettuale che aveva per tema la progettazione di un centro culturale per il capoluogo lombardo, che suscita apprezzamenti e che viene pubblicato su *Casabella* nel 1941. Il giovane architetto inizia a lavorare nello studio di Franco Albini poi preferisce tornare a Reggio Emilia. Nel secondo dopoguerra progetta l'Ospedale di Montecchio Emilia, il cui schema compositivo e distributivo, caratterizzato dai doppi e tripli corpi paralleli, viene riproposto in modo più complesso nel nosocomio di Reggio Emilia, architettura di raccordo tra il *razionalismo maturo* e la nuova stagione del *neorealismo architettonico* (Vittorio Gregotti).

In questo progetto Manfredini dimostra di conoscere molto bene le soluzioni di Alvar Aalto per il sanatorio di Paimio e il progetto di Torres per l'ospedale di Barcellona. Nel 1947, il committente, l'industriale Gallinari, manifesta perplessità su alcune scelte progettuali, specialmente sulle scale di accesso, sui seminterrati senza finestre e sulla insufficienza delle zone di degenza nel reparto maternità.

Sulla base di queste osservazioni, Manfredini chiede il parere di famosi architetti come Rogers, Albini, Portluppi e Gardella: il carteggio raccolto è di particolare interesse perché mostra in dettaglio i principali temi del dibattito progettuale in quegli anni e i loro apprezzamenti espressi sul progetto.

Con la collaborazione dei figli Alberto (Reggio Emilia, 1952) e Giovanni (Reggio Emilia, 1957), Enea realizza i padiglioni di Radioterapia e Medicina Nucleare e i nuovi Poliambulatori.

A questa relazione, dedotta da quanto trasmesso dalla Soprintendenza per i Beni Architettonici e per i Paesaggi di Bologna, si aggiunge la bibliografia che documenta l'interesse che la cultura architettonica ha dimostrato nei confronti dell'opera di Manfredini e completa le valutazioni positive in merito alla richiesta di riconoscimento dell'importante carattere artistico:

B. Zevi, *Tra impegno civile e voglia di trasgressione*, in *L'Espresso* del 19.11.1989, pg 129
V. Gregotti, *La tradizione del razionalismo maturo*, in *Enea Manfredini: architetture 1939-1989*, Electa, Milano pp 14-20

G. Gresleri, *Il mestiere di Enea Manfredini e il problema dell'architettura italiana*, in *Enea Manfredini: architetture 1939-1989*, Electa, Milano

S. Pace, voce "Enea Manfredini" i *Dizionario dell'architettura del XX secolo*, Vol. IV, Allemandi, Torino 2001,

Istituto Beni Artistici e Culturali dell'Emilia Romagna, a cura di M. Casciato e P. Orlandi, *Architetture in Emilia Romagna nel secondo Novecento*, CLUEB 2005

Carlo Bizzozzi



ao_re Protocollo n. 2007 0028022 del 09/10/2007 Pagina 5 di 5



*Ministero per i Beni e le Attività Culturali
Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici dell'Emilia Romagna*

REGGIO EMILIA - Arcispedale di S.Maria Nuova in Viale Risorgimento n. 80.

Nuovo Catasto del Comune di Reggio Emilia, foglio n. 170, particelle nn. 36 (parte nord, delimitata dalla linea retta parallela al lato sud-occidentale della particella n. 83 posta ad una distanza di 15 metri), 83, 85, 97, 98, 99, 102, 103.

Riconoscimento dell'importante carattere artistico ai sensi della legge 633/1941

VISTO: IL DIRETTORE REGIONALE
(Dott.ssa *Maddalena RAGNI*)

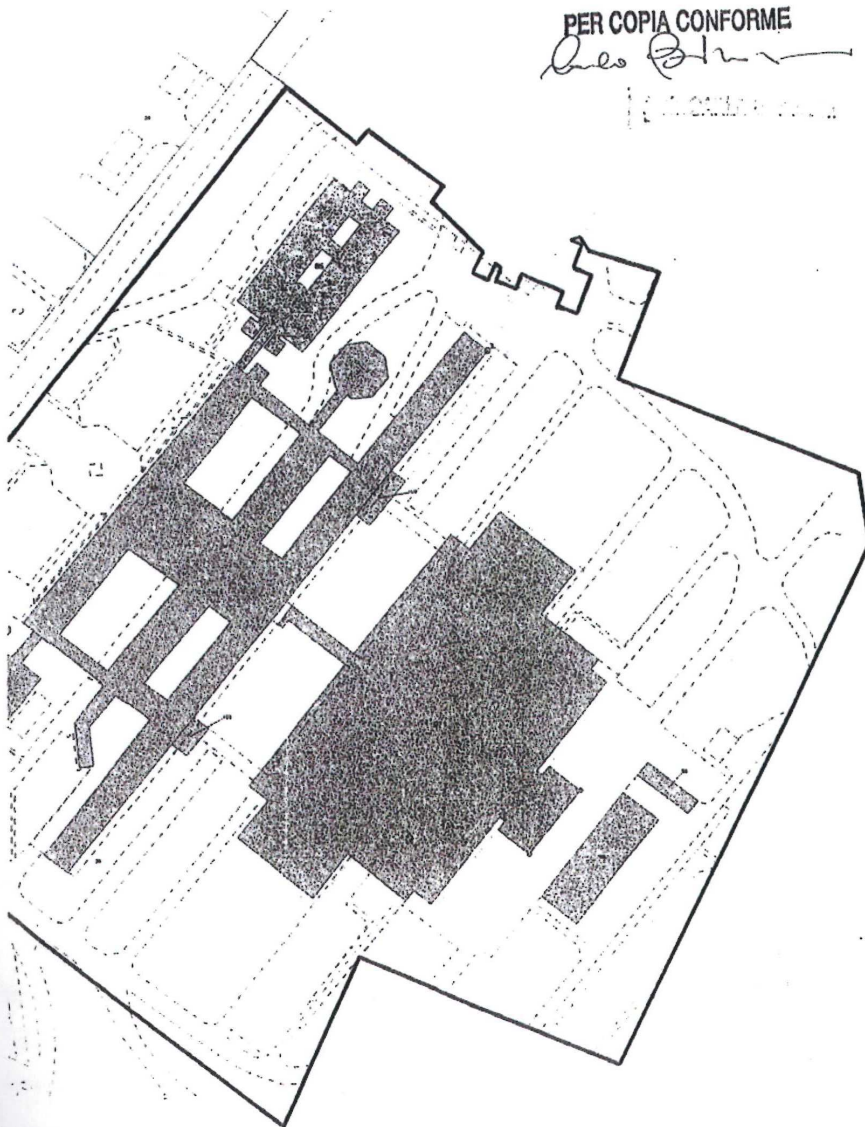


ao_re Protocollo n. 2007 0028022 del 09/10/2007 Pagina 4 di 5

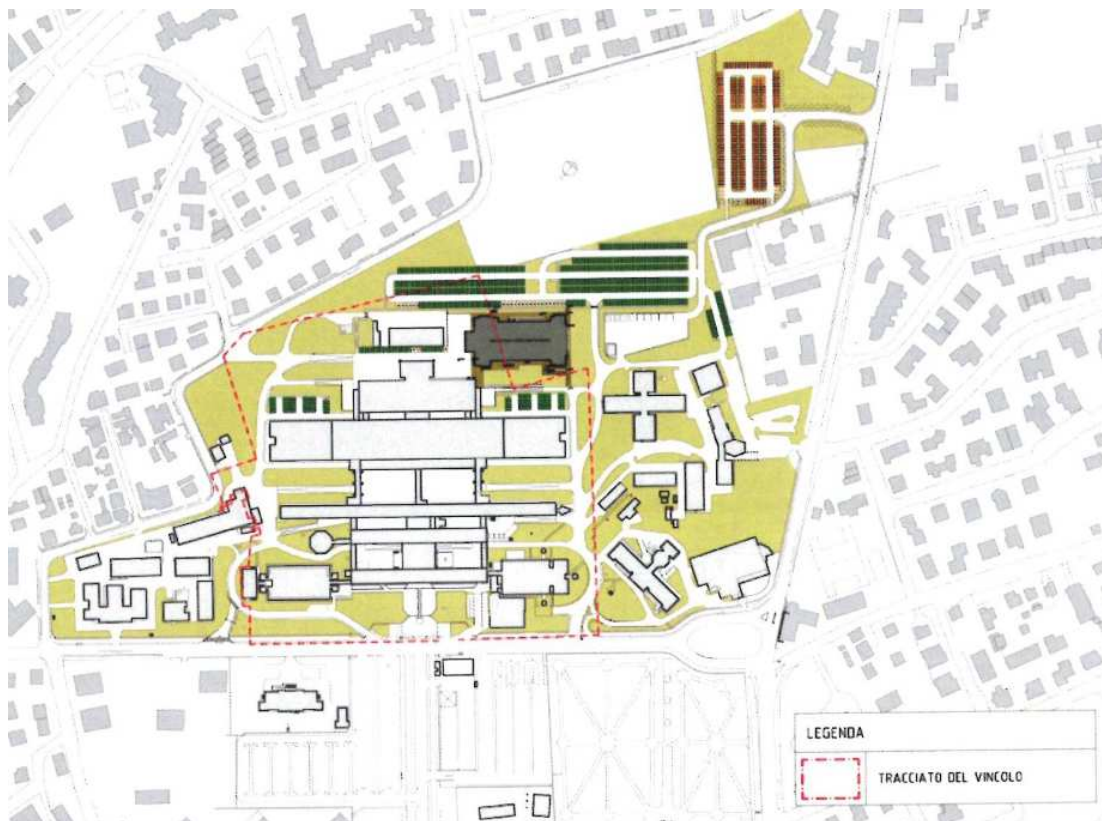
PER COPIA CONFORME

[Handwritten signature]

[Handwritten text]

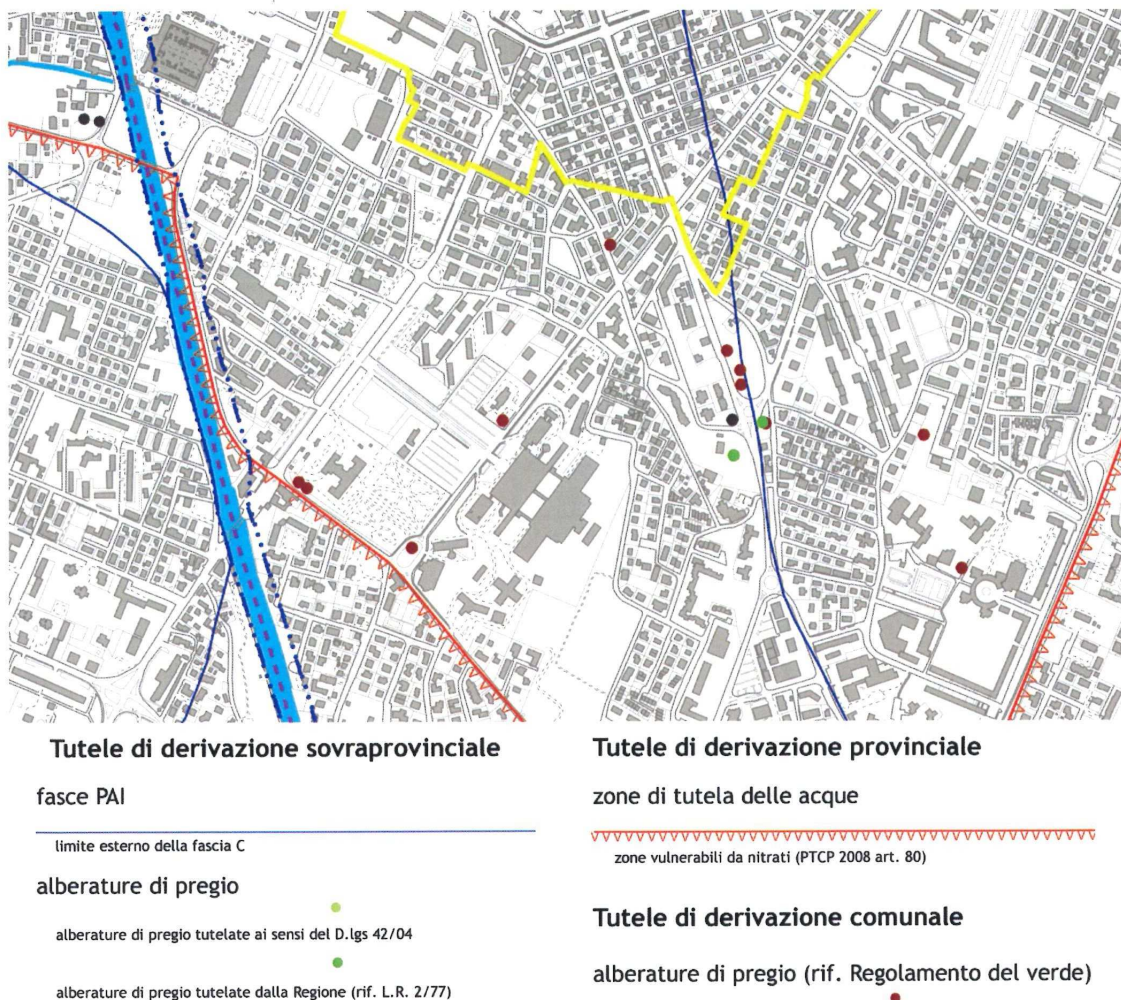


Riportando i confini individuati dal decreto su una mappa si evince che, se si opera al di fuori del perimetro in rosso di vincolo, non si è soggetti alla legge 633/1941 che lo disciplina.



2) Vincoli paesaggistico-ambientali:

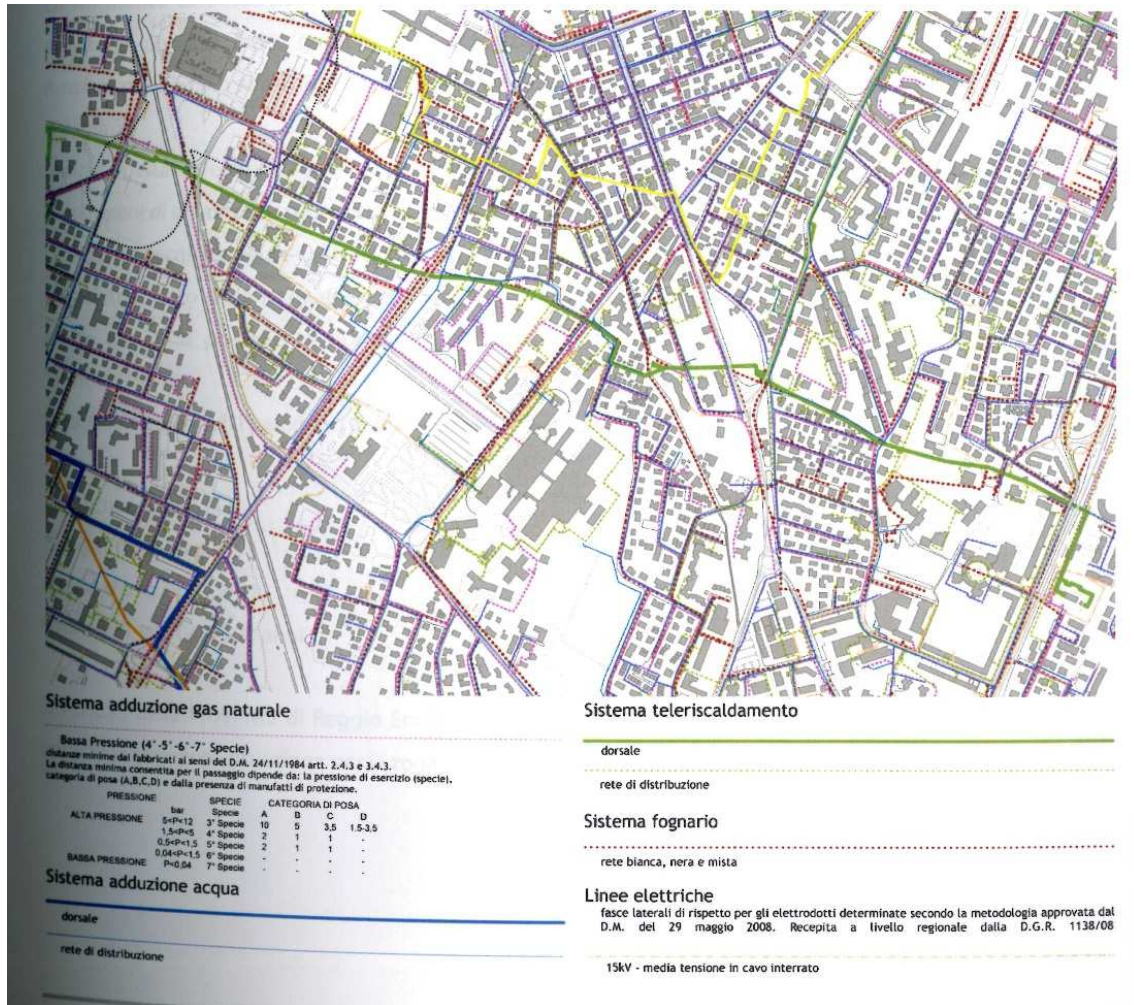
La figura seguente mostra uno stralcio della Tav P7.1 sud – Tutele paesaggistico-Ambientali del PSC di Reggio Emilia individuanti i vincoli e le aree di tutela paesaggistico-ambientale presenti nell'area oggetto di esame:



Dalla mappa si evince che nell'area ospedaliera sono presenti alcune alberature di pregio, mentre lungo via B.Croce è individuata una area di tutela delle acque in quanto soggetta a vulnerabilità da nitrati.

3) Vincoli infrastrutturali:

La figura seguente mostra uno stralcio della Tav P7.3 sud – Vincoli infrastrutturali del PSC di Reggio Emilia individuanti i vincoli infrastrutturali presenti nell'area oggetto di esame:

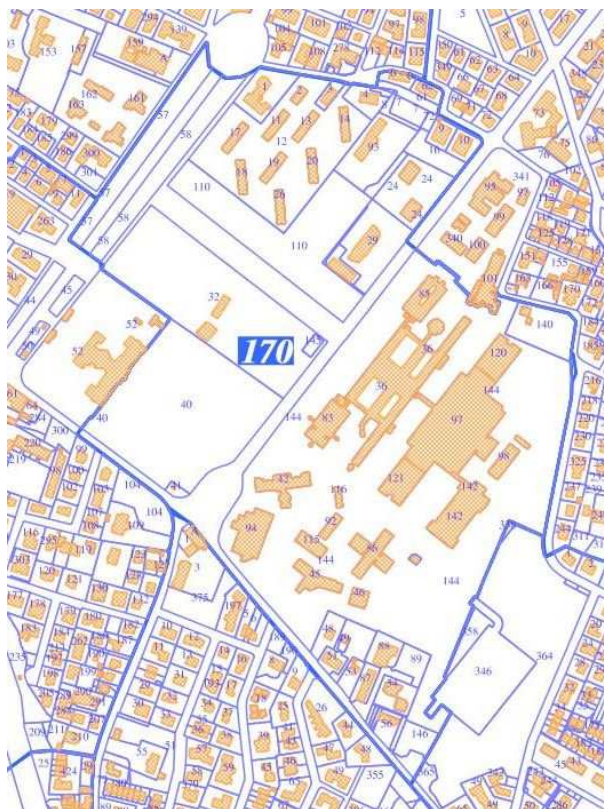


Dallo stralcio si evince che su viale Risorgimento sono presenti linee elettriche dell'Altissima Tensione terna singola, della Alta Tensione interrata e della rete di distribuzione del teleriscaldamento.

All'interno dell'area ospedaliera sono presenti anche la rete di adduzione del gas naturale a bassa pressione e la rete di distribuzione dell'acqua.

Stato patrimoniale

L'area dove sono previsti gli interventi è l'area corrispondente all'area ospedaliera, contenuta nel foglio catastale n. 170 illustrato in figura, e si interverrà sulla viabilità pubblica o di uso pubblico.



FATTIBILITÀ TECNICA

Obiettivi dell'intervento

In sintesi gli obiettivi dell'intervento sono:

- Migliorare l'accessibilità all'area ospedaliera del nuovo percorso della linea H del minibù, creando una nuova fermata all'interno dell'area stessa e le eventuali corsie preferenziali per facilitarne il transito.

Individuazione delle alternative

Obiettivo dello studio di fattibilità è quello di identificare ed illustrare le soluzioni alternative per rispondere alla esigenza di individuare il nuovo percorso della linea del Minibù e di nuove e diverse fermate rispetto a quelle attuali, in particolare in alternativa a quella posta a fianco del Pronto Soccorso, a seguito delle modifiche viabilistiche determinate dal nuovo cantiere del MIRE.

E', infatti, lo studio di fattibilità, in quanto primo passo del processo decisionale, 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.

Trattasi di interventi che derivano dalla scelta nel PUMS (Giunta Comunale con Delibera n. 145 del 26/07/2018), come descritto in premessa e , in linea di massima, nell'accordo quadro legato alla Deliberazione della Giunta comunale n. 39 del 06/03/2018.

Si richiamano a proposito:

- Le previsioni del PUMS:

Interventi sul trasporto pubblico (linee e fermate):

Individuazione di una "linee di forza" del trasporto pubblico urbano lungo l'itinerario:

.....

- *Ridefinizione del percorso minibù H, con riposizionamento dei capolinea (ingloba parte del percorso del Minibu' G attuale): la linea parte dal parcheggio Luxembourg, attraversa l'ex camera calda dell'Arcispedale, prosegue lungo via Risorgimento, viale IV Novembre, transita dalla stazione storica, ritorna in viale IV Novembre ed entra in centro storico, passa di lato al teatro Valli, viale Piave, viale Allegri, via Mazzini, via Emilia Santo Stefano, viale Regina Elena, fino al parcheggio Foro Boario.*

.....

Nuovo itinerario di transito del minibù H nell'area dell'Arcispedale

Con la realizzazione del parcheggio scambiatore Luxembourg, la linea del minibù H si estenderà fino al parcheggio stesso. Il progetto, in fase di prossima esecuzione, prevede infatti la realizzazione di una nuova fermata capolinea su via Benedetto Croce. Il percorso attuale della linea H a servizio dell'area ospedaliera dovrà pertanto trovare un nuovo assetto in relazione anche alle fasi di attuazione degli interventi di urbanizzazione interni all'area ospedaliera funzionali alla realizzazione dei nuovi padiglioni del CORE e del MIRE. Nell'ambito del protocollo d'intesa riguardante il Piano di riordino e sviluppo dell'area ospedaliera dell'Arcispedale Santa

Maria Nuova approvato con delibera di Giunta Comunale n. 39 del 06/03/2018, è prevista la ridefinizione del percorso del minibus H nell'area ospedaliera e la possibilità di realizzare una fermata interna nei locali della camera calda del ex-Pronto Soccorso dell'ospedale. Tale passaggio si concretizzerà solo dopo l'attuazione di alcuni interventi, realizzati dall'Arcispedale e concordati con il Comune e l' Agenzia per la Mobilità, a seguito di uno specifico progetto di approfondimento che valuterà gli effetti del transito del mezzo pubblico e della relativa fermata in relazione alla necessità di garantire adeguate condizioni di sicurezza. L'accordo prevede inoltre il percorso alternativo da effettuarsi in attesa della realizzazione delle opere necessarie al transito nella ex- camera calda.

- la Deliberazione del Giunta Comunale n. 39 del 06/03/2018 avente ad oggetto “ NOVAZIONE DEL PROTOCOLLO D'INTESA RIGUARDANTE IL PIANO DI RIORDINO E SVILUPPO DELL'AREA OSPEDALIERA DELL'ARCISPEDALE SANTA MARIA NUOVA (PF7- POLO OSPEDALIERO DEL SANTA MARIA NUOVA). “ e i relativi allegati A e B, in particolare l'allegato A Protocollo d'intesa vengono definiti gli impegni in carico al Comune di Reggio Emilia e all'Azienda Ospedaliera di Reggio Emilia.

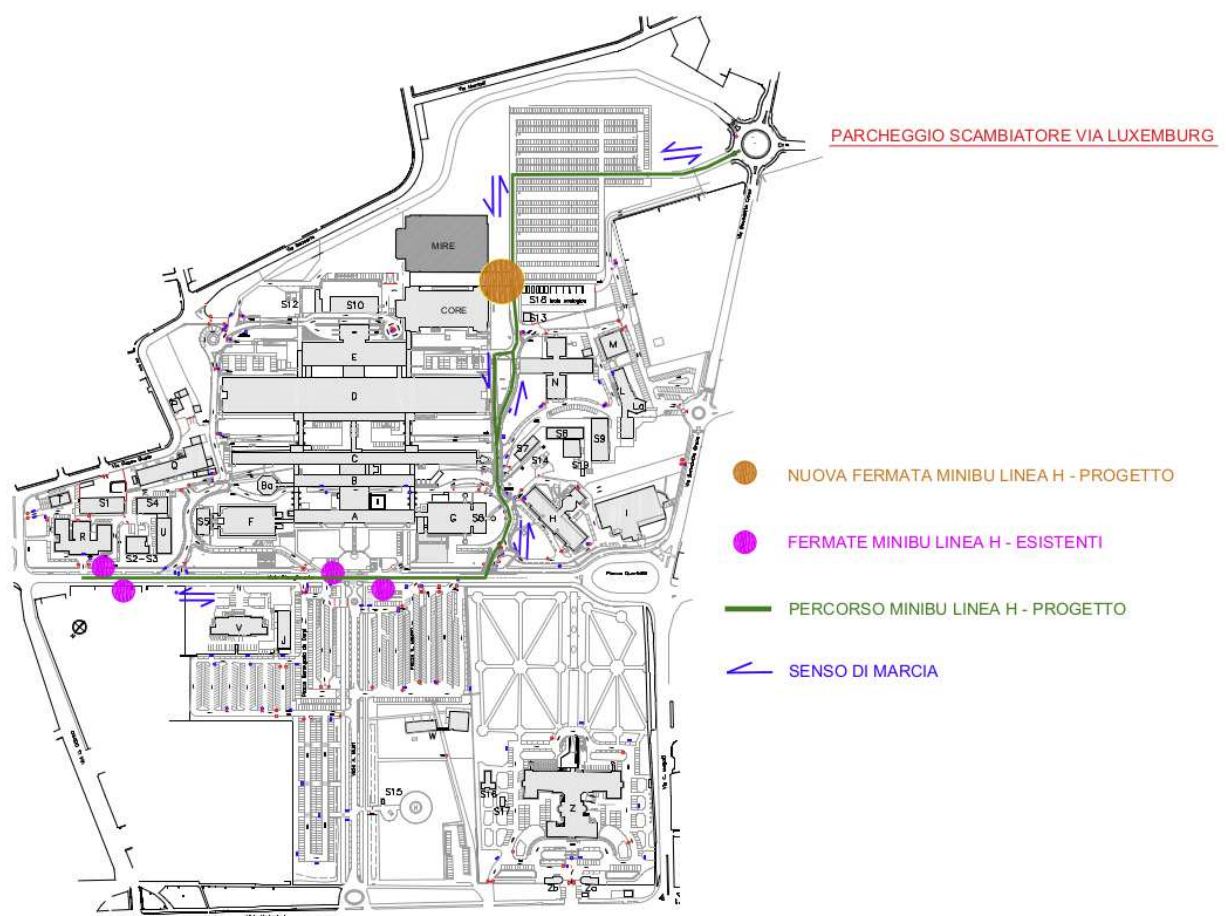
Nella tavola sotto riportata viene evidenziato il percorso attuale della linea minibu' H, con le relative fermate.



A seguito della realizzazione del MIRE, la viabilità e l'accessibilità interna all'area ospedaliera ed il collegamento con il parcheggio scambiatore di via Luxemburg subirà delle importanti modifiche. Il

principale cambiamento che si determinerà sarà l'impossibilità di poter percorrere la viabilità interna con una circuitazione ad anello come l'attuale. Inoltre sarà necessario individuare il collegamento con il parcheggio Luxemburg.

L'assetto viabilistico ed il percorso del Minibù H saranno sostanzialmente quelli individuati dalla figura che segue.



Alcune variabili progettuali del percorso sono ancora in via di definizione e dipendono quasi esclusivamente dall'assetto individuato per i parcheggi a servizio del MIRE e del CORE e dagli stati di avanzamento dei lavori.

In tutte le ipotesi di progetto viene identificato in modo univoco la collocazione di un secondo ingresso ai padiglioni dell'ospedale collocato tra il padiglione MIRE e il futuro padiglione CORE. Indipendentemente dall'assetto viabilistico finale che verrà individuato, la collocazione della nuova fermata dovrà essere in corrispondenza del nuovo ingresso.

Si riportano alcune tavole, fornite dall'azienda ospedaliera, con diverse ipotesi di sistemazione dei parcheggi e della viabilità, in relazione ai lotti di intervento. Nelle tavole, in arancione, è evidenziato il secondo nuovo ingresso al complesso principale ospedaliero

Dagli accordi intercorsi tra comune e azienda ospedaliera emerge la necessità di realizzazione di una pensilina coperta in corrispondenza della nuova fermata minibus H per consentire all'utenza debole l'ingresso coperto alla struttura ospedaliera.

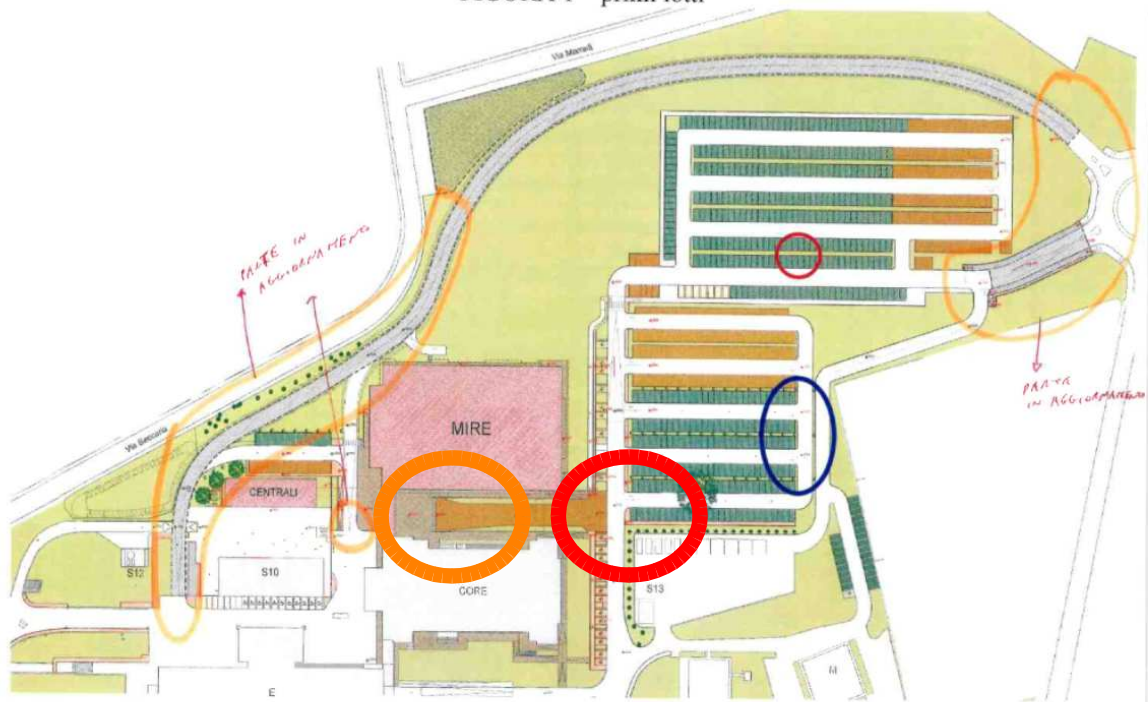
Si riporta l'individuazione della nuova fermata e della pensilina coperta di cui sopra.

L'ipotesi progettuale del presente studio riguarda la realizzazione di questa nuova fermata coperta del Minibus nell'area indicata in rosso.

Si prevede che, a carico dell'Azienda ospedaliera, possa essere prevista la realizzazione di una pensilina coperta che, dalla fermata coperta raggiunga l'ingresso del fabbricato.

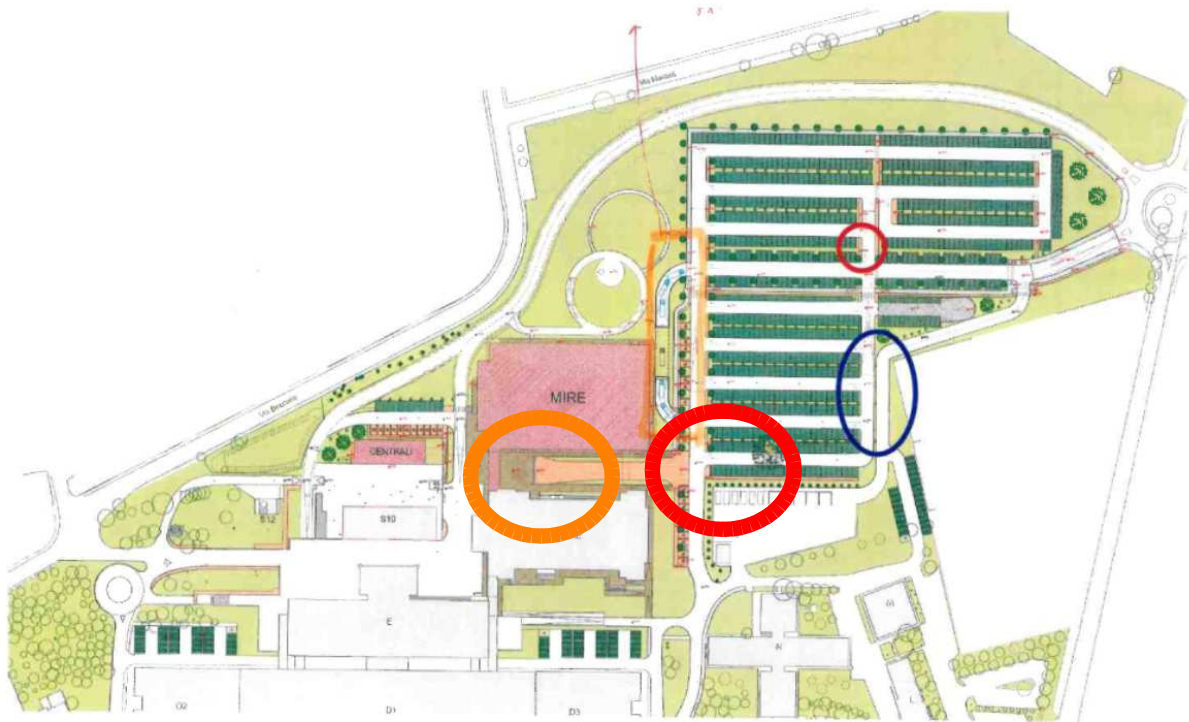
Nuova fermata minibu coperta

FIGURA 1 – primi lotti



Nuova fermata minibu coperta

FIGURA 2 – lotti successivi



A seguito della progettazione di questa pensilina, dovrà essere rivisto e perfezionato il progetto dei parcheggi e della relativa viabilità, in accordo con l'Azienda Ospedaliera.

Qualora definito compiutamente l'assetto della viabilità, dovrà essere verificata la possibilità di realizzare eventuali corsie preferenziali per il minibus.

Di conseguenza, l'accordo sopra richiamato tra il Comune e l'Arcispedale Santa Maria Nuova dovrà essere aggiornato in relazione al posizionamento ed alle caratteristiche della nuova fermata coperta e dei nuovi assetti viabilistici e del percorso definitivo del Minibus.

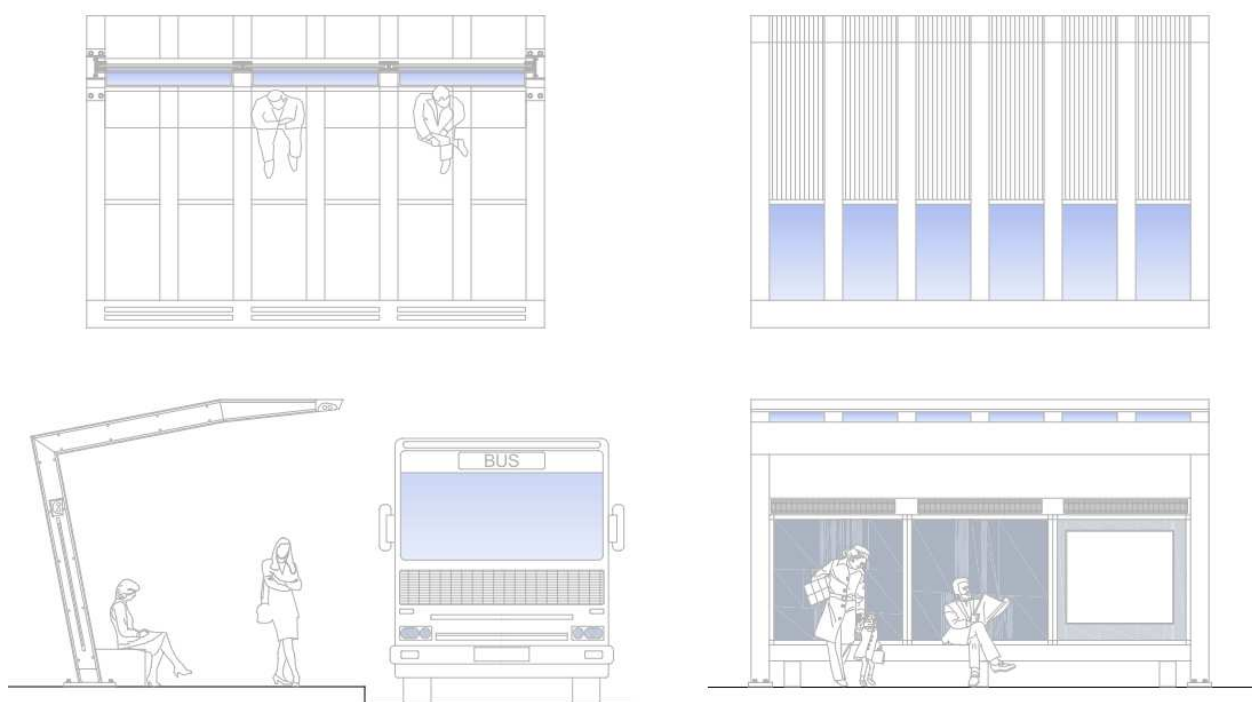
Indicazioni di massima delle caratteristiche dell'intervento

La pensilina coperta a protezione della nuova fermata minibus H sarà realizzata per consentire all'utenza un secondo ingresso protetto nella struttura ospedaliera come sopra descritto.

La nuova pensilina sarà una struttura metallica in acciaio con copertura metallica ancorata alla base di plinti di fondazione in c.a. e collegati tra loro da una platea in c.a. che farà da sottofondo alla pavimentazione stradale di attesa/arrivo per l'utenza.

Pertanto le lavorazioni edili previste saranno:

- Lavorazioni di demolizione scavo e sbancamento;
- Realizzazione plinti di fondazione per i pilastri in acciaio;
- Fornitura e posa della struttura metallica pilastri e travi;
- Realizzazione pavimentazione/marciapiede per utenti;
- Realizzazione copertura metallica a protezione utenti dagli agenti atmosferici.



Esempio pensilina coperta nuova fermata minibù

VINCOLI DI LEGGE

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 impreviste 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

Per la realizzazione delle opere di cui sopra, si è stimata una spesa complessiva di € 150.000,00, di cui si riporta di seguito il quadro economico, si sono utilizzati valori parametrici di interventi già realizzati.

LAVORI

Realizzazione nuova fermata coperta	€ 110.000,00
Oneri sicurezza	€ 4.000,00
TOTALE LAVORI	€ 114.000,00

SOMME A DISPOSIZIONE

Iva 22%	€ 25.080,00
Imprevisti compresa iva 22%	€ 640,00
Spese Tecniche	€ 8.000,00
Incentivo 2%	€ 2.280,00
TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE	€ 36.000,00
TOTALE	€ 150.000,00

VERIFICA PROCEDURALE

Al fine dell'attivazione della procedura si provvederà:

- **definire un nuovo accordo di programma tra Arcispedale e Comune di Reggio Emilia per definire il nuovo percorso del Minibù, le relative eventuali corsie preferenziali, le modalità e le risorse economiche per la realizzazione della nuova fermata coperta minibu' H /accesso strutture ospedaliere;**

si chiederà parere ai seguenti servizi comunali:

- **Servizio CRIBA Regione Emilia Romagna:** per aspetti legati alle caratteristiche materiali e fruibilità spazi per persone diversamente abili

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

- Progettazione successiva su unico livello:
 - Progetto Definitivo-Esecutivo

Per la redazione dei progetti definitivo esecutivo e per il Coordinamento della Sicurezza in fase di Progettazione si definirà successivamente la possibilità di affidamento 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 definirà successivamente la possibilità di affidamento a professionisti esterni.

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

1. Ridefinizione accordo di programma Arcispedale Santa Maria Nuova – Comune RE: n. 60 gg;
2. Affidamento incarichi di progettazione n. 60 gg;
3. Redazione, verifica ed approvazione del progetto definitivo-esecutivo n. 30 gg;
4. Bando di Gara e Affidamento n. 60 gg;
5. Esecuzione delle opere n. 90 gg;
6. Collaudi n. 30 gg.

I tempi complessivamente previsti per l'esecuzione dell'intervento sono stimati in 270 gg a far data dall'attivazione del procedimento.

I Tecnici

Arch. Rossana Cornia
Ing. Elisia Nardini
Ing. Matteo Mezzetti