



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

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

INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE CONNESSI AL PUMS: RIQUALIFICAZIONE DEL PERCORSO TRA STAZIONE STORICA E CENTRO STORICO (TAPPETO BLU).

CODICE INTERVENTO: A_19701

CUI L00145920351202000031

CUP J87C20000110004

DOCUMENTO DI FATTIBILITÀ DELLE ALTERNATIVE PROGETTUALI **(ai sensi dell'articolo 3 comma 1 lettera ggggg-quater D.lgs. n. 50/2016 s.m.i.)**

Il Dirigente
Servizio Reti Infrastrutture Mobilità

Ing. David Zilioli

Il Tecnico:

Ing. Matteo Mezzetti

REGGIO EMILIA, FEBBRAIO 2020

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

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. I principali obiettivi del PUMS sono di incrementare l'efficacia e l'efficienza del sistema di mobilità; promuovere la sostenibilità energetica ed ambientale; incentivare la sicurezza stradale all'interno di un sistema incentrato sulla sostenibilità socio-economica. 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.

Con l'approvazione delle Linee di indirizzo da parte della giunta, il Comune lavora al nuovo Piano urbano della Mobilità sostenibile (Pums), strumento strategico che incide fra l'altro sulla qualità urbana e dei trasporti, sulla cultura della sostenibilità e del rispetto dell'ambiente, sulla sicurezza stradale e sul traffico in generale. Le linee di indirizzo fissano gli obiettivi, i metodi e il percorso di elaborazione del Piano urbano della Mobilità sostenibile vero e proprio, cioè il documento che contiene la pianificazione a medio e lungo termine della mobilità cittadina, comprendente un insieme organico di interventi materiali e immateriali diretti a ridurre gli effetti negativi che derivano dall'uso prevalente dell'automobile. 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. In un decennio, Reggio Emilia ha migliorato la qualità e la sostenibilità del suo sistema di trasporto urbano, in modo che i cittadini possano non muoversi di meno, ma muoversi meglio all'interno di una città dinamica, vitale, competitiva ed inclusiva, in cui la mobilità pedonale e ciclabile e la mobilità elettrica sono le modalità di trasporto quotidiane di circa un cittadino su tre. Attualmente i Piani urbani della mobilità si sono evoluti in Piano urbano della mobilità sostenibile (Pums) e sono strumenti di cui le Amministrazioni devono dotarsi per accedere a finanziamenti europei, nazionali e regionali. Il Pum di Reggio Emilia quindi viene aggiornato con metodologie e obiettivi analoghi, facendo tesoro di un processo di attuazione e del relativo monitoraggio dei risultati raggiunti, costruendo un nuovo documento in continuità con il precedente, innovato e rafforzato sotto vari aspetti.

Sono sei le linee strategiche delineate nella recente delibera di giunta: Mobilità, Infrastrutture, Trasporto pubblico locale, Riduzione della velocità, Mobilità ciclabile e pedonale, Mobilità intelligente e pulita :

Mobilità: Una prima linea strategica riguarda i progetti relativi alla domanda di mobilità attraverso il governo delle aree urbane e del territorio. L'obiettivo è legare il tema della mobilità allo sviluppo del territorio, e quindi fare in modo che tutti gli strumenti strategici della città – Pums e Psc in primo luogo – dialoghino tra loro, muovendosi in una cornice di coerenza. A tale proposito una delle azioni riguarderà la revisione, in condivisione con gli strumenti urbanistici, della localizzazione degli 'attrattori' di mobilità, favorendone l'insediamento nei pressi della viabilità principale. Si vuole favorirne la riduzione dei viaggi in automobile sulle brevi distanze.

Infrastrutture: In un periodo di ridimensionamento delle finanze pubbliche per nuove strade e infrastrutture, l'obiettivo è spostare l'attenzione sull'esistente, traendone il massimo rendimento dalle infrastrutture esistenti o in fase di realizzazione, e diminuendo la pressione del traffico sulle aree centrali della città. In linea con quanto già iniziato con il Pum 2008, le linee strategiche del Pums prevedono il completamento della gerarchizzazione della rete stradale e il sistema tangenziale: si lavorerà inoltre sui cosiddetti "colli di bottiglia", all'interno della città e sul sistema tangenziale, al fine di ottenere un'alternativa all'utilizzo dei viali di circonvallazione e di ridurre la quantità di traffico che insiste sulle arterie cittadine.

Trasporto pubblico locale: Sul piano del trasporto pubblico, che continua a mantenere un ruolo centrale, l'obiettivo resta massimizzare l'efficienza e l'efficacia in relazione alle esigenze del territorio e disponibilità di risorse. Oltre a favorire il ruolo del trasporto pubblico come segmento intermodale, il fine è di 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. Si interverrà sulle linee più forti, lavorando anche sullo sviluppo di 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. Nell'ambito di 'Reggio Respira', si lavorerà a progetti di sviluppo con veicoli ad emissioni zero o con cambi di tecnologia tipo tram, compatibilmente con l'analisi dei benefici e costi economici.

Riduzione dell'incidentalità: In linea con l'approccio “Vision Zero”, gli sforzi dell'Amministrazione comunale si concentreranno nel ridurre il costo sociale dell'incidentalità, promuovendo interventi di miglioramento della sicurezza stradale. Allo studio ci sono interventi che prevedono l'abbassamento dei limiti di velocità in ambito urbano, 30 chilometri orari sulla viabilità secondaria e progettualità che intervengano sulla cultura della sicurezza stradale, che tutelino da comportamenti irregolari sia dal punto di vista della progettazione dello spazio pubblico, sia per creare una cultura diffusa della sicurezza stradale nei cittadini.

Mobilità ciclabile e pedonale: Anche nel Pums 2017 ci sarà un ampio spazio per politiche e interventi volti a migliorare la sicurezza e la vivibilità degli ambienti urbani, favorendo la mobilità pedonale e ciclistica. Tra le azioni previste in quest'ambito, già inserite nel progetto di mandato Reggio Respira, si inseriscono interventi di riduzione della velocità a 30 chilometri orari in alcune strade secondarie, per favorire la mobilità non motorizzata, nonché la riorganizzazione dell'accessibilità nel centro storico diminuendo l'impatto dei veicoli privati, al fine di favorirne la qualità urbana e lo sviluppo commerciale. Uno degli obiettivi resta quello di riorganizzare la mobilità casa-scuola in direzione di una maggior sostenibilità, attraverso un approccio integrato che preveda la riorganizzazione dello spazio urbano e dell'accessibilità automobilistica, politiche educative e azioni di mobility management. Per quanto riguarda la mobilità ciclistica, si prevede lo sviluppo di un sistema di connessioni rurali che possa garantire il collegamento tra i centri minori a piedi o in bicicletta, attraverso interventi sulla rete stradale minore, e l'utilizzo di percorsi rurali quali sentieri e carraie, al fine di potenziare e connettere le reti degli itinerari ciclabili e dei percorsi pedonali.

Mobilità intelligente e pulita: Tra le linee strategiche del Pums vi è infine quella di incentivare forme di mobilità “intelligente” e pulita, incentivando forme di mobilità condivisa e collaborativa consentita dalle nuove tecnologie di comunicazione, ove possibile, e sfruttando l'innovazione tecnologica e gestionale. Rientra in quest'ottica il favorire la mobilità elettronica, lavorando sia sul sistema di distribuzione, sia sviluppando progetti innovativi, finalizzati alla diffusione della mobilità ad emissioni zero. Va in questa direzione la politica di incentivi già intrapresa nei confronti di nuovi intestatari di licenze per i taxi cittadini, che scelgono veicoli elettrici. In questo ambito, infine, rientra l'obiettivo di identificare modalità di trasporto e modelli organizzativi atti a soddisfare le esigenze di distribuzione delle merci nelle aree centrali, che siano sostenibili dal punto di vista ambientale e sociale.

Ad oggi il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile - PUMS – è stato adottato dalla Giunta Comunale in data 11/04/2019 e sono specificate le 7 azioni chiave del nuovo PUMS, che resterà 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 2020:

1 - Più vivibilità e sicurezza per la città

Il completamento dell'assetto infrastrutturale tangenziale della città (tangenziale nord, bretella di Rivalta, ...) consente di portare il traffico fuori dalle aree urbane. Il Piano individua gli interventi necessari per una maggiore fluidificazione e sicurezza sul sistema delle tangenziali (asse attrezzato via Chopin-via Hiroshima; collegamento diretto con sovrappasso sulla Via Emilia tra tangenziale nord e la tangenziale sud-est a Masone) e introduce modalità di intervento incisive e riconoscibili per rendere le aree urbane più sicure, vivibili e di maggiore qualità con l'attuazione della Città 30 (7 chilometri quadrati di zona 30 km/h).

2 – “L’Eco-esagono” per un centro storico più accessibile e sostenibile

La realizzazione dell'Eco-esagono con l'ampliamento della ZTL per garantire un'alta protezione dal traffico veicolare e aumentare la qualità ambientale delle aree centrali, con la prospettiva di una selezione e riduzione delle auto autorizzate a entrare in ZTL con una particolare premialità alla mobilità elettrica. E' previsto inoltre il miglioramento qualitativo delle connessioni e dell'accessibilità con interventi di riqualificazione degli assi stradali storici a favore del Tpl, il trasporto pubblico locale (velocità commerciale) e della mobilità ciclopeditonale (migliori standard qualitativi e più sicurezza).

3 - 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.

4 - Più spazi e qualità per le biciclette ed i pedoni

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile valuta come migliorare la rete ciclabile esistente in termini di standard e sicurezza (punti critici e promiscuità con i pedoni) e individua le priorità di completamento della rete prevista dal Biciplan, l'esigenza di nuove connessioni (passerelle e sottopassi) per il superamento delle barriere infrastrutturali e l'introduzione di servizi a supporto della ciclabilità (rastrelliere sicure, velostazioni, velopark, BiciLab). Il sistema dovrà essere riorganizzato in modo unitario su tutti questi aspetti, anche sotto il profilo gestionale, in modo tale da essere maggiormente funzionale e riconoscibile dagli utenti. Una città bike-friendly con 20 km di “superciclabili” a favore degli spostamenti quotidiani.

5 - Il Nodo Mediopadano, una nuova opportunità per la città

La stazione AV Mediopadana, raggiungibile in una decina di minuti dal centro di Reggio Emilia, viene intesa come “porta” di ingresso alla città e un'opportunità in termini di sviluppo economico, turistico e sociale. Con la realizzazione del progetto “Tappeto rosso”, che prevede la riqualificazione dell'asse di via Gramsci, si avranno collegamenti più rapidi ed efficienti tra la stazione Mediopadana e la città, promuovendo prioritariamente l'accessibilità con il trasporto pubblico, la bicicletta e la creazione di sinergie con il sistema dei parcheggi scambiatori.

6 - Nuove tecnologie per una città più smart

Si prevede di utilizzare le potenzialità delle nuove tecnologie per rendere più sostenibile la mobilità urbana, prevedendo lo sviluppo di bike-sharing (350 biciclette), car sharing e app per la sosta, dei sistemi di pagamento dei servizi, dell'informazione all'utenza e promozione delle nuove tecnologie applicate ai veicoli, in particolare della mobilità elettrica.

7 - Progetti ed idee per nuovi comportamenti

Vengono potenziate e innovate le politiche di Mobility management, per rendere più sostenibili le abitudini di mobilità dei cittadini nei percorsi casa-scuola e casa-lavoro, vengono promosse iniziative ed eventi sulla mobilità sostenibile e la sicurezza stradale, in modo da rendere questi temi più visibili e condivisi e per sensibilizzare ed aumentare in modo efficace la consapevolezza delle persone.

Nello studio di fattibilità tecnica ed economica in oggetto si pone l'attenzione al cosiddetto "Ecoesagone" e al "Tappeto Blu" che di seguito riportiamo:

"ECOESAGONO"

5.1 Interventi strategici che caratterizzano lo scenario di Piano e descrizione sintetica

L'idea strategica a base della proposta di Piano nello scenario definitivo ai 10 anni, orizzonte temporale del PUMS, è quella già delineata dall'alternativa "Risanamento", incentrata sul progressivo rinforzo ed ampliamento dei livelli di qualità e sostenibilità della mobilità oggi riscontrati nella sola ZTL del centro storico. Questa idea strategica si traduce in una serie di azioni di riorganizzazione della viabilità e dei servizi di trasporto differenziata per fasce concentriche della città. Le prime fasce –quelle centrali- saranno a più alta "protezione" dal traffico veicolare promiscuo e le ultime –quelle esterne- maggiormente liberalizzate; in queste fasce esterne l'assetto urbanistico e della viabilità e la ricerca di sostenibilità economica dei servizi di trasporto non permettono di perseguire i medesimi livelli di protezione previsti per le fasce più centrali.

Le "fasce concentriche" di riorganizzazione delle reti e dei servizi –dalla più centrale alla più esterna sono le seguenti.

Area Pedonale L'area centrale o delle "piazze" storiche, a priorità diffusa per pedoni e ciclisti e quasi interamente protetta da elementi ostativi costituiti da dissuasori oleodinamici –i pilomat-. In questo caso l'Area Pedonale viene denominata Area Pedonale Integrata – API e l'accesso è consentito solo attraverso l'utilizzo di apposito telecomando (che abbassa/alza i pilomat). Si tratta dell'area, con deroghe ai mezzi di approvvigionamento dei negozi in specifiche finestre orarie. In quest'area il risanamento ambientale dovrebbe raggiungere i maggiori risultati e l'accessibilità dovrebbe essere garantita –oltre che dalla ciclabilità- dai mezzi pubblici che arriveranno a brevissima distanza dall'area pedonale.

"Ecoesagone" La fascia costituita dall'area rimanente del centro storico (esclusi i viali e i lori controviali), alla quale sarà esteso e "rinforzato" l'attuale regime di ZTL del centro storico. Si tratta di un'area caratterizzata da: • una mobilità diffusa per pedoni e ciclisti, • una forte concentrazione di servizi di trasporto pubblico, eserciti con mezzi elettrici, • un forte vincolo per l'accesso dei veicoli privati, consentiti gli accessi ai veicoli LEV-ZEV e a quelli dei residenti, comunque soggetti ad un limite di 30 km/h, e di conseguenza caratterizzata da un forte alleggerimento del traffico motorizzato inquinante e da un alto livello di risanamento ambientale.

[...]

Il PAIR impone delle limitazioni ai veicoli che possono circolare all'interno dei Centri Abitati nell'ambito delle misure per il miglioramento della qualità dell'aria (vedi par. 4.2) favorendo il rinnovo del parco veicolare.

Scelta strategica del PUMS è quella di incidere maggiormente su questo aspetto, ponendosi l'obiettivo ai 10 anni di raggiungere la quota del 3% di veicoli elettrici, prevedendo l'**istituzione dell'Ecoesagone** e la contestuale limitazione dell'accesso ai soli veicoli elettrici (con eccezioni specificate successivamente) sia privati che pubblici.

[...]

5.2 Scenario di piano a medio termine (5 anni)

Il Piano, oltre a definire l'assetto del programma attuativo da raggiungersi nei prossimi dieci anni in cui rimarrà in vigore il presente Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, individua anche le opere e le azioni che si ritengono prioritarie da attuarsi in una **fase intermedia ai 5 anni**. La selezione è stata effettuata tenendo conto delle scelte prioritarie che sono alla base delle scelte di piano, dei livelli di valutazione tecnico/economica delle varie proposte descritte nel paragrafo 6.5 nonché delle possibili connessioni tra interventi e implementazioni che devono avvenire a pari passo o in modo sequenziale.

[...]

Interventi di regolazione ed interventi a favore delle politiche di protezione:

6. "Ecoesagone": ZTL estesa a tutto il centro storico, con l'eccezione delle controstrade dei viali, dei viali Monte Grappa e Monte San Michele, e degli itinerari di accesso ai parcheggi Zucchi e Vallisneri,

[...]

9.3 Centro storico: dalla Zona a Traffico Limitato all' "Ecoesagone"

L'attuale delimitazione della ZTL del centro storico è l'esito di una serie di modifiche ed aggiustamenti, che cercavano di mediare fra l'esigenza di protezione dell'area storica e le richieste di accessibilità anche con

mezzo privato fino ad approssimarsi alle piazze pedonali e agli ambiti di maggior pregio. Il PUMS è l'occasione pertanto per riordinare la regolamentazione del Centro Storico, con un approccio, più qualitativo che quantitativo, tenendo conto di una serie di aspetti :

- la sostanziale omogeneità dell'impianto urbanistico e dell'assetto viario in tutto l'esagono, che giustificano un trattamento unitario in termini di accessibilità veicolare;
- l'esigenza di rinforzare i meccanismi di protezione ambientale del centro storico, sia mediante riordino del perimetro della ZTL che mediante ridefinizione delle categorie di domanda e/o di mezzi autorizzati all'accesso;
- le modifiche, in parte attuate e in parte prospettate dal presente Piano, a favore delle modalità di mobilità alternative all'auto, con l'ampliamento delle aree pedonali ed il rinforzo delle direttrici di accesso al centro in bicicletta e con i mezzi pubblici.

Per questi motivi il PUMS prevede la rivisitazione dell'attuale Zona a Traffico Limitato con una accezione prevalente di valorizzazione ambientale, che qualifica il centro storico come Ecoesagono.

Gli assi di intervento prioritari sono:

- l'ampliamento della ZTL attuale,
- la modifica delle regole di accesso sulla base delle categorie emissive dei veicoli E' pertanto previsto l'ampliamento della ZTL a tutto il centro storico, con le seguenti eccezioni:
- le aree di sosta dell'ex caserma Zucchi e di piazza Vallisneri, accessibili da viale Isonzo e dalle traverse via Franchetti e via Nobili;
- le vie "parcheggio" rappresentate dalle controstrade dei viali di circonvallazione e dai viali Monte San Michele e Monte Grappa. In relazione alle disposizioni del PAIR, la Z.T.L. finale coprirà il 90% del centro storico avvicinandosi in modo significativo all'obiettivo del 100%.

Queste aree, accessibili a tutti, permettono di conservare una offerta di sosta al margine "interno" del centro storico, disponibile "a rotazione" per coloro che devono accedere al centro per pratiche personali o acquisti, oppure disponibile per i residenti in centro storico. Gli stalli di sosta attualmente regolati "a rotazione", oggi accessibili a tutti ma che verranno ricompresi nella ZTL, saranno ridestinati come segue:

- alla sosta solamente per i residenti in ZTL e gli autorizzati all'ingresso;
- all'ampliamento per le aree dedicate alla ciclopeditività, all'arredo urbano o ai dehors degli esercizi pubblici.

La nuova delimitazione della ZTL elimina sostanzialmente ogni percorso "improprio" di attraversamento del centro storico, ed in particolare l'itinerario Emilia Santo Stefano-Corso Garibaldi e via Ludovico Ariosto che risulterà anch'esso riservato al transito dei veicoli autorizzati e al passaggio dei mezzi pubblici (linee di forza e minibù). In virtù del fatto che questo asse sarà una delle direttrici principali del trasporto pubblico, via Emilia Santo Stefano, nella tratta fra la Porta e piazza Gioberti, dovrà essere necessariamente regolamentata a doppio senso di marcia con conseguente eliminazione della sosta.

Il Piano intende anticipare le limitazioni previste dal PAIR (vedi par. 4.2) ed irrigidirle progressivamente sino a consentire l'accesso alla ZTL del centro ai soli veicoli LEV-ZEV, lasciando poche deroghe :

- i mezzi di pubblica utilità;
- i veicoli dei portatori di disabilità;
- i veicoli dei residenti nel centro storico (deroga valida solamente fino alla prima sostituzione del mezzo di proprietà). Da queste deroghe sono esclusi i mezzi di trasporto pubblico, che dovranno adeguare alle nuove regole i bus che transitano nella ZTL.

Valutazioni specifiche andranno sviluppate per i furgoni e i camioncini degli esercenti delle bancarelle del mercato ambulante del centro, prevedendo da una parte delle deroghe temporali a sottostare alle nuove regole e dall'altra sovvenzioni per il rinnovo dei mezzi più inquinanti.

Con queste regole si verrà a creare una "ZTL elettrica" o meglio un "Ecoesagono" del centro storico, con evidenti benefici ambientali, come valutato nel confronto degli scenari alternativi nel par. 4.4.2, soprattutto in termini di riduzione delle polveri e dell'inquinamento acustico. In prospettiva la somma di questi due effetti comporterà sia una forte risanamento ambientale dell'area del centro storico sia un aumento –forzoso- della quota di veicoli LEV-ZEV nel parco dei veicoli circolanti in città, maggiore di quella prevista dal trend tendenziale stimato nel par. 6.4.

TAPPETO BLU

5.1 Interventi strategici che caratterizzano lo scenario di Piano e descrizione sintetica

L'idea strategica a base della proposta di Piano nello scenario definitivo ai 10 anni, orizzonte temporale del PUMS, è quella già delineata dall'alternativa "Risanamento", incentrata sul progressivo rinforzo ed ampliamento dei livelli di qualità e sostenibilità della mobilità oggi riscontrati nella sola ZTL del centro storico. Questa idea strategica si traduce in una serie di azioni di riorganizzazione della viabilità e dei servizi di trasporto differenziata per fasce concentriche della città. Le prime fasce –quelle centrali- saranno a più alta "protezione" dal traffico veicolare promiscuo e le ultime –quelle esterne- maggiormente liberalizzate; in queste fasce esterne l'assetto urbanistico e della viabilità e la ricerca di sostenibilità economica dei servizi di trasporto non permettono di perseguire i medesimi livelli di protezione previsti per le fasce più centrali.

[...]

La politica di regolazione differenziata per fasce concentriche si combina nello scenario di Piano con gli interventi di realizzazione dei "raggi di mobilità sostenibile" che consistono in una serie di interventi sui principali assi di accesso al centro storico sia di riqualificazione urbanistica che di ridisegno delle loro funzioni di mobilità".

Nei "raggi di mobilità sostenibile" sono compresi gli itinerari interessati da uno o più progetti di riqualificazione in corso di realizzazione o previsti dal Piano:

- la "passeggiata settecentesca" e i "Tappeti";
- le 4 "superciclabili", ovvero le principali ciclovie del Biciplan,
- le direttrici coperte dalle linee di forza del trasporto pubblico.

I "raggi di mobilità sostenibile" in sintesi sono i seguenti:

- via Emilia (tratte ad est e a ovest della SS9), interessata da superciclabile e linea di forza est-ovest, • viale Regina Elena (tratta urbana della SS63 nord), interessata dal progetto "Tappeto arancione",
- via Gramsci- viale Regina Margherita, interessata dal progetto "Tappeto rosso", superciclabile e linea di forza nord-sud,
- via Eritrea-via Dante-via Secchi, interessate dal progetto "Tappeto blu", • via Fermi-via Martiri di Cervarolo (tratta urbana della SP467), interessata da superciclabile,
- via Martiri della Bettola-viale Umberto I° (tratta urbana della SS63 sud), interessata dalla "passeggiata settecentesca" e dalla linea di forza nord-sud, • via Gorizia-viale Magenta (tratta urbana della SP28), interessata dal progetto "Tappeto magenta" e superciclabile.

[...]

5.2 Scenario di piano a medio termine (5 anni)

Il Piano, oltre a definire l'assetto del programma attuativo da raggiungersi nei prossimi dieci anni in cui rimarrà in vigore il presente Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, individua anche le opere e le azioni che si ritengono prioritarie da attuarsi in una fase intermedia ai 5 anni. La selezione è stata effettuata tenendo conto delle scelte prioritarie che sono alla base delle scelte di piano, dei livelli di valutazione tecnico/economica delle varie proposte descritte nel paragrafo 6.5 nonché delle possibili connessioni tra interventi e implementazioni che devono avvenire a pari passo o in modo sequenziale.

[...]

Interventi di riqualificazione di assi urbani: i "Tappeti" finalizzati a facilitare l'accesso al centro storico: Completamento/realizzazione di itinerari con azioni di trasformazione e valorizzazione funzionale e percettiva:

3. Progetto "Tappeto blu": riqualificazione del percorso tra la Stazione Storica ed il Centro Storico (via Eritrea, via Dante, via A. Secchi),

[...]

9.6 Accesso al centro e riqualificazione degli assi storici

Il sistema di riordino e riqualificazione della rete stradale urbana previsto dal PUMS si basa sulla combinazione della regolazione per "fasce concentriche" (AP, Ecoesagono e Città 30) e dello sviluppo dei "raggi" di mobilità sostenibile. Questi "raggi" prevedono una riqualificazione urbanistica ed un riequilibrio fra le diverse componenti di mobilità, per ottenere una maggiore sostenibilità ambientale lungo questi assi. Fra questi assi di accessi al centro si evidenziano i cosiddetti "tappeti", termine con il quale si indica i progetti più rilevanti di riqualificazione mirati ad una maggiore qualità degli spazi pubblici e ad un assetto di alta sostenibilità ambientale. I progetti (vedi par. successivi) riguardano i seguenti itinerari:

- Tappeto blu, • Tappeto arancione, • Tappeto magenta, • Tappeto rosso (vedi par. 10.2)

[...]

9.6.1 Progetto “Tappeto blu”

Uno degli itinerari più rilevanti di flussi pedonali e ciclabili è rappresentato dal collegamento tra la stazione storica ed il centro storico. Se tradizionalmente l'utenza della stazione storica per raggiungere il cuore della città ha sempre percorso viale IV Novembre e la via Emilia San Pietro, negli ultimi anni si riscontra un forte utilizzo anche dell'asse costituito dalle vie Eritrea, via Dante e via Secchi, rappresentando questo asse una alternativa altrettanto rapida e diretta.

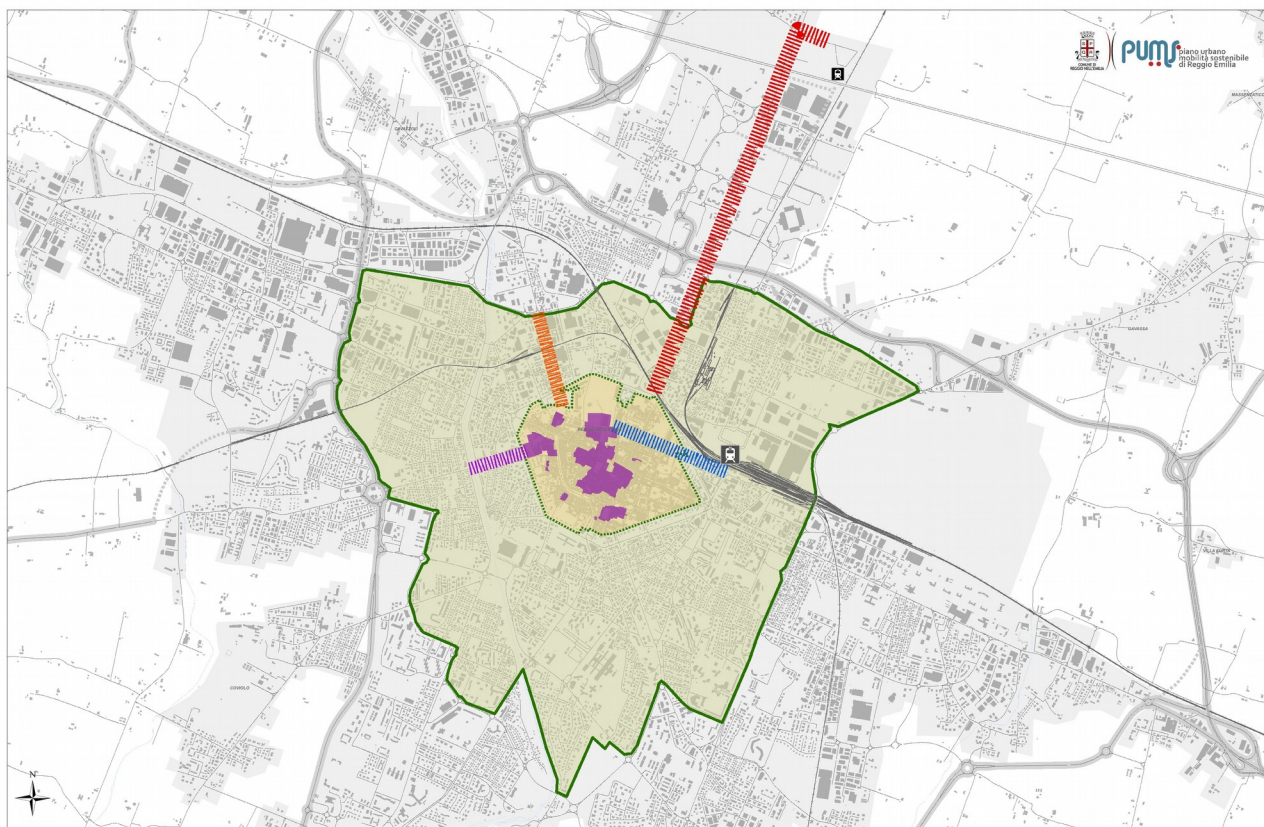
Questo collegamento, lungo circa 950 m, è costituito da strade che presentano caratteristiche molto diverse tra di loro, sia dal punto di vista geometrico che di regolamentazione della circolazione e della sosta e di conseguenza non sono oggi percepite come un percorso riconoscibile ed unitario, ma come una serie di strade con un uso prevalentemente veicolare.

Mentre per i pedoni sono presenti i marciapiedi su entrambi i lati, seppur con sezioni differenti e con diversi allineamenti, per le biciclette la transitabilità è abbastanza difficoltosa in quanto i ciclisti devono percorrere questo asse in sede stradale, laddove la sede stradale è molto stretta, i flussi veicolari consistenti e la sosta diffusa. Inoltre le analisi dei dati incidentogeni effettuata in occasione della redazione del PCSS evidenziano problematiche di sicurezza, in particolare per l'utenza debole, in corrispondenza delle principali intersezioni di questo asse con le laterali e in misura maggiore con i viali di circonvallazione.

I provvedimenti previsti dal PUMS di progressivo ampliamento della Zona a Traffico Limitato a quasi tutto il Centro Storico, consentiranno di limitare gli accessi liberi su via Dante, creando di conseguenza le condizioni per una migliore accessibilità pedonale e ciclistica e per il mezzo pubblico. Si ritiene però necessaria una riqualificazione funzionale e percettiva complessiva di questo asse stradale, da realizzarsi attraverso un progetto, denominato “Tappeto blu”, al fine adeguare e migliorare, anche percettivamente, i collegamenti ciclabili e pedonali tra la stazione storica ed il centro storico.

Il progetto, da realizzarsi a seguito dell'ampliamento della Zona a Traffico limitato, in particolare dovrà:

- mettere in sicurezza i punti critici dal punto di vista incidentogeno, con un particolare attenzione agli attraversamenti stradali,
- abbattere le barriere architettoniche presenti,
- ridefinire e riqualificare i percorsi pedonali e ciclabili a seguito anche di uno studio di riordino della circolazione e della sosta.



Pertanto lo Scopo del presente documento è quello di analizzare e valutare la fattibilità della realizzazione degli interventi sopra citati facenti parte dell'accordo , 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

Uno degli itinerari più rilevanti di flussi pedonali e ciclabili è rappresentato dal collegamento tra la stazione storica ed il centro storico. Se tradizionalmente l'utenza della stazione storica per raggiungere il cuore della città ha sempre percorso viale IV Novembre e la via Emilia San Pietro, negli ultimi anni si riscontra un forte utilizzo anche dell'asse costituito dalle vie Eritrea, via Dante e via Secchi, rappresentando questo asse una alternativa altrettanto rapida e diretta.

Questo collegamento, lungo circa 950 m, è costituito da strade che presentano caratteristiche molto diverse tra di loro, sia dal punto di vista geometrico che di regolamentazione della circolazione e della sosta e di conseguenza non sono oggi percepite come un percorso riconoscibile ed unitario, ma come una serie di strade con un uso prevalentemente veicolare.

Mentre per i pedoni sono presenti i marciapiedi su entrambi i lati, seppur con sezioni differenti e con diversi allineamenti, per le biciclette la transitabilità è abbastanza difficoltosa in quanto i ciclisti devono percorrere questo asse in sede stradale, laddove la sede stradale è molto stretta, i flussi veicolari consistenti e la sosta diffusa. Inoltre le analisi dei dati incidentogeni effettuata in occasione della redazione del PCSS evidenziano problematiche di sicurezza, in particolare per l'utenza debole, in corrispondenza delle principali intersezioni di questo asse con le laterali e in misura maggiore con i viali di circoscrizione.



Tappeto blu: collegamento Stazione FS – Teatro Romolo Valli



Tappeto blu: Scorcio via Eritrea intersezione via Lama Golese



Tappeto blu: Scorcio via Dante Alighieri



Tappeto blu: Scorcio via Secchi

1.2 Analisi dei bisogni

Il sistema di riordino e riqualificazione della rete stradale urbana previsto dal PUMS si basa sulla combinazione della regolazione per “fasce concentriche” (AP, Ecoesagono e Città 30) e dello sviluppo dei “raggi” di mobilità sostenibile. Questi “raggi” prevedono una riqualificazione urbanistica ed un riequilibrio fra le diverse componenti di mobilità, per ottenere una maggiore sostenibilità ambientale lungo questi assi. Fra questi assi di accessi al centro si evidenziano i cosiddetti “tappeti”, termine con il quale si indica i progetti più rilevanti di riqualificazione mirati ad una maggiore qualità degli spazi pubblici e ad un assetto di alta sostenibilità ambientale. I progetti (vedi par. successivi) riguardano i seguenti itinerari:

• Tappeto blu, • Tappeto arancione, • Tappeto magenta, • Tappeto rosso (vedi par. 10.2)

Progetto “Tappeto blu”

Uno degli itinerari più rilevanti di flussi pedonali e ciclabili è rappresentato dal collegamento tra la stazione storica ed il centro storico. Se tradizionalmente l'utenza della stazione storica per raggiungere il cuore della città ha sempre percorso viale IV Novembre e la via Emilia San Pietro, negli ultimi anni si riscontra un forte utilizzo anche dell'asse costituito dalle vie Eritrea, via Dante e via Secchi, rappresentando questo asse una alternativa altrettanto rapida e diretta.

Questo collegamento, lungo circa 950 m, è costituito da strade che presentano caratteristiche molto diverse tra di loro, sia dal punto di vista geometrico che di regolamentazione della circolazione e della sosta e di conseguenza non sono oggi percepite come un percorso riconoscibile ed unitario, ma come una serie di strade con un uso prevalentemente veicolare.

Mentre per i pedoni sono presenti i marciapiedi su entrambi i lati, seppur con sezioni differenti e con diversi allineamenti, per le biciclette la transitabilità è abbastanza difficoltosa in quanto i ciclisti devono percorrere questo asse in sede stradale, laddove la sede stradale è molto stretta, i flussi veicolari consistenti e la sosta diffusa. Inoltre le analisi dei dati incidentogeni effettuata in occasione della redazione del PCSS evidenziano problematiche di sicurezza, in particolare per l'utenza debole, in corrispondenza delle principali intersezioni di questo asse con le laterali e in misura maggiore con i viali di circonvallazione.

I provvedimenti previsti dal PUMS di progressivo ampliamento della Zona a Traffico Limitato a quasi tutto il Centro Storico, consentiranno di limitare gli accessi liberi su via Dante, creando di conseguenza le condizioni per una migliore accessibilità pedonale e ciclistica e per il mezzo pubblico. Si ritiene però necessaria una riqualificazione funzionale e percettiva complessiva di questo asse stradale, da realizzarsi attraverso un progetto, denominato “Tappeto blu”, al fine adeguare e migliorare, anche percettivamente, i collegamenti ciclabili e pedonali tra la stazione storica ed il centro storico.

Il progetto, da realizzarsi a seguito dell'ampliamento della Zona a Traffico limitato, in particolare dovrà:

- mettere in sicurezza i punti critici dal punto di vista incidentogeno, con un particolare attenzione agli attraversamenti stradali,
- abbattere le barriere architettoniche presenti,
- ridefinire e riqualificare i percorsi pedonali e ciclabili a seguito anche di uno studio di riordino della circolazione e della sosta.



Incrocio via Eritrea viale Piave (Circonvallazione)

INQUADRAMENTO CATASTALE, URBANISTICO TERRITORIALE E REGIME VINCOLISTICO

Inquadramento catastale

L'area dove sono previsti gli interventi sono accatastati ai Fogli 125, 126, 137

Si riporta di seguito tavola unione fogli catastali sopra citati:



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.

Gli interventi in oggetto rientrano negli interventi di manutenzione straordinaria percorsi pedonali esistenti.

Inquadramento urbanistico

L'area dove sono previsti gli interventi sono accatastati ai Fogli 125, 126, 137



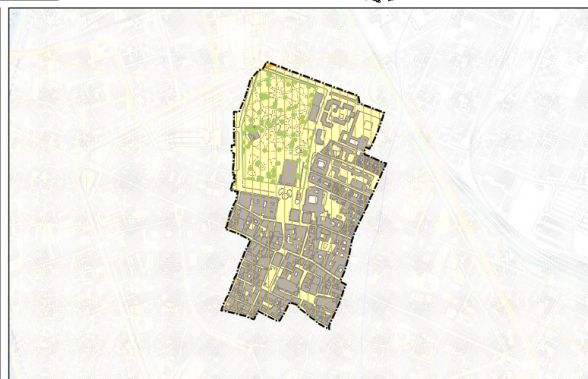
Sintesi disciplina urbanistico-edilizia, vincoli e tutele

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

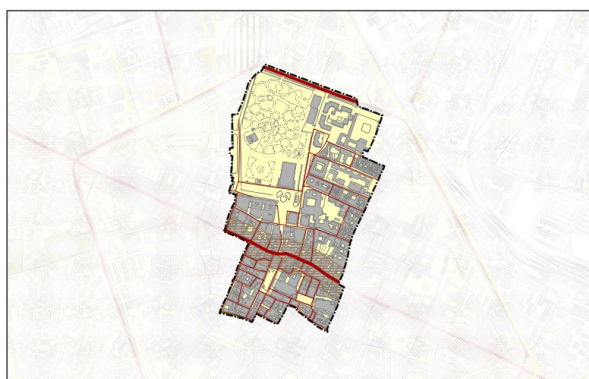
scala 1:10.000



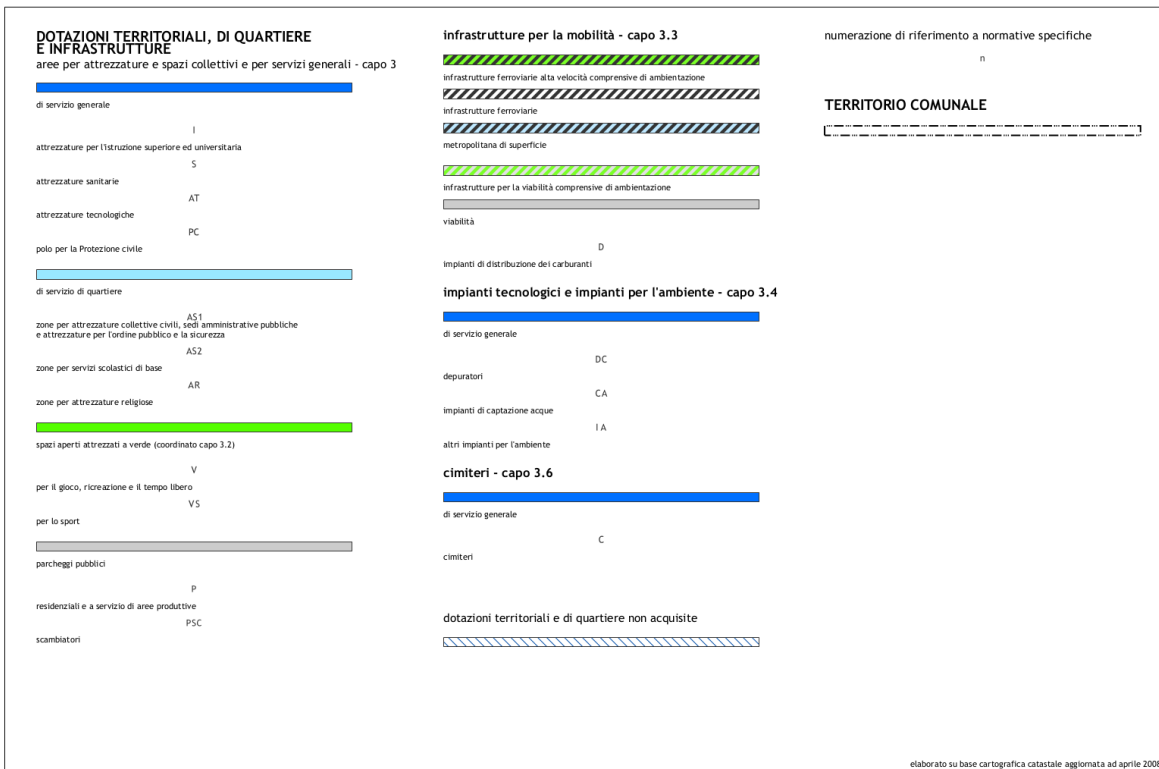
foglio **125**

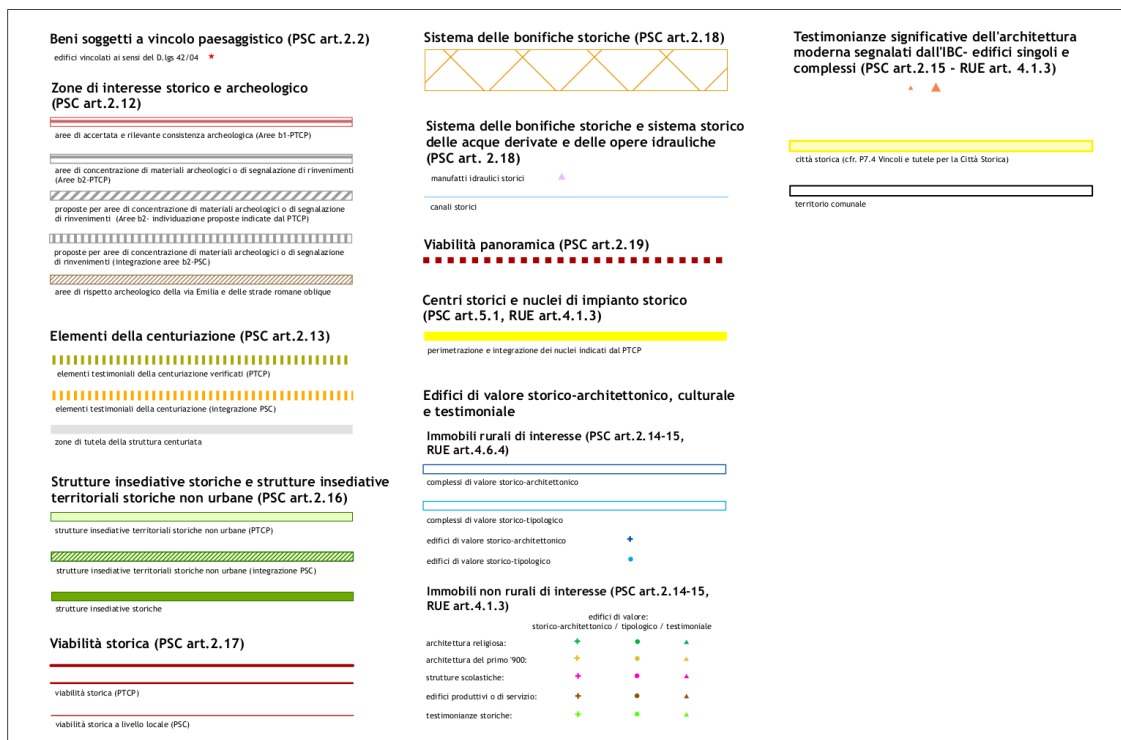
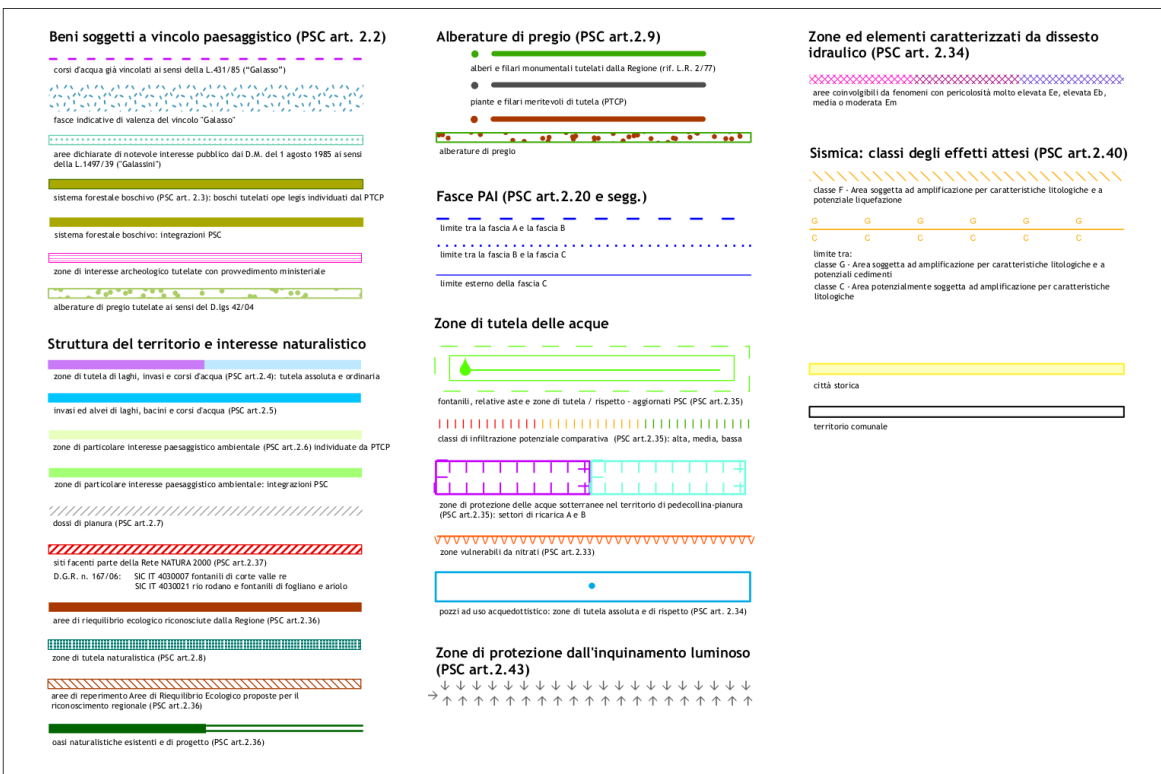


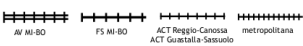
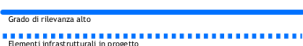
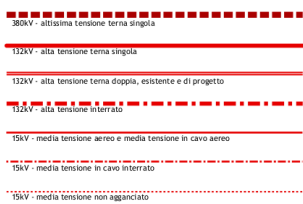
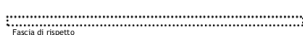
foglio completamente compreso in: fascia C - PAI
 foglio completamente compreso in: zone di protezione delle acque sotterranee nel territorio di pedicollina - pianura: settore B
 foglio completamente compreso in: fascia C - area potenzialmente soggetta ad amplificazione per caratteristiche litologiche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









Depuratori  localizzazione e fasce di rispetto assoluto con vincolo di inedificabilità in applicazione della deliberazione del Comitato dei Ministri per la tutela delle acque dell'inquinamento del 4 febbraio 1977 - Allegato A - Norme tecniche generali per la regolamentazione dell'installazione e dell'esercizio degli impianti di fognatura e depurazione 1.2. Condizioni ambientali e zone di rispetto. Punti di captazione acque ad uso umano  pozzi e fasce di rispetto individuate in applicazione del D. Lgs. 152/99 - Art. 21 Disciplina delle aree di salvaguardia delle acque superficiali e sotterranee destinate al consumo umano. Infrastrutture ferroviarie  Infrastrutture viarie  Fasce di rispetto stradale Classificazione della rete stradale ai sensi dell'art. 2.1 "Classificazione delle strade urbane" del Regolamento viario del Comune di Reggio Emilia (ver. 3.3) del maggio 2010. Determinazione delle fasce di rispetto stradale ai sensi dell'art. 3.2 "Fasce di pertinenza e di rispetto stradale, aree di visibilità" del Regolamento viario del Comune di Reggio Emilia (ver. 3.3) del maggio 2010. Sistema adduzione gas naturale  Grado di rilevanza altissimo Sistema adduzione acqua  Grado di rilevanza alto Elementi infrastrutturali in progetto	Sistema del teleriscaldamento  Grado di rilevanza alto Sistema fognario  Collettori con grado di rilevanza alto Industrie a rischio di incidente rilevante ai sensi del D.Lgs. 334/99 e s.m.i.  Stabilimenti soggetti ad artt. 6 e 7  Limite massimo di sviluppo delle aree di danno (come individuate PTCP) Linee elettriche  Le fasce laterali di rispetto per gli elettrodi andranno determinate secondo la metodologia approvata dal D.M. del 29 maggio 2008. Ricepita a livello regionale dalla D.G.R. 1138/08. Cabine primarie o stazioni AT e AAT  Esistenti  In progetto Cabine primarie o stazioni AT e AAT  Corridoi di fattibilità nuove linee alta tensione	Aeroporto  Zona A  Zona B  Zona C Cimiteri  Fascia di rispetto zona di rispetto prevista al comma 1 dell'art. 57 del D.P.R. n. 285 del 1990 e dall'art. 338 del testo unico delle leggi sanitarie, approvato con regio decreto 27 luglio 1934, n. 1385, e s.m.i.  Città storica  Territorio comunale
--	--	---

FATTIBILITÀ TECNICA

Trattasi di interventi di manutenzione straordinaria delle ciclo pedonali esistenti.

Obiettivi dell'intervento

In sintesi gli obiettivi dell'intervento sono:

- Migliorare la qualità rete ciclo pedonale esistente;
- Migliorare la messa in sicurezza degli attraversamenti stradali;
- Migliorare la visibilità del collegamento diretto Stazione FS – Centro Storico

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 dell'intervento.

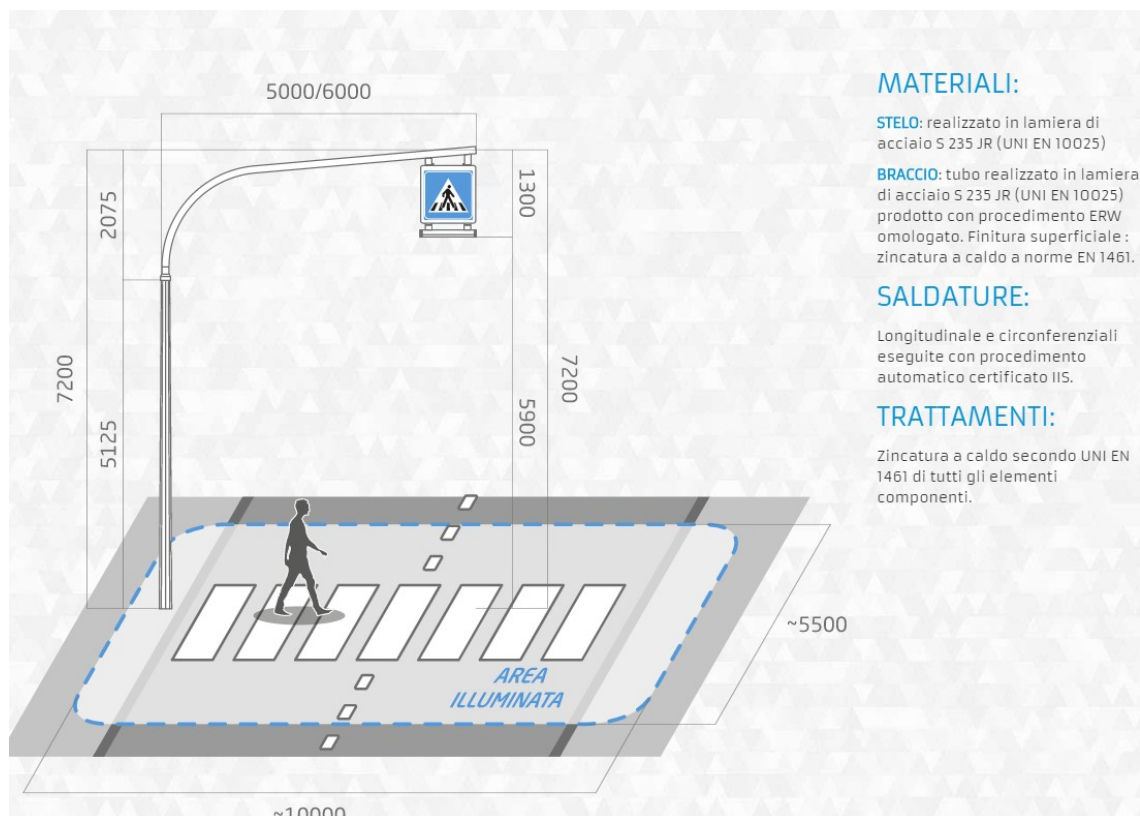
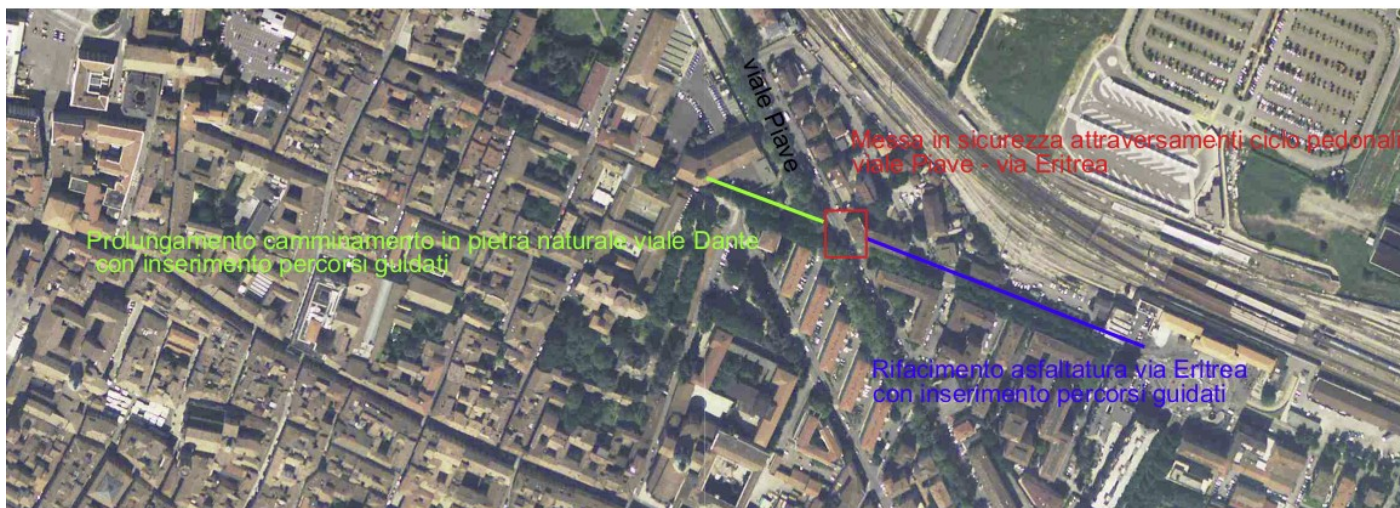
E', infatti, lo studio di fattibilità, in quanto primo passo del processo decisorio, che può e deve affrontare il problema fondamentale delle alternative progettuali al soddisfacimento del fabbisogno rilevato.

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 intervento di manutenzione della rete ciclo pedonale esistente, quindi le aree di intervento sono già definite.

Indicazioni di massima delle caratteristiche dell'intervento



Messa in sicurezza attraversamento pedonale



prolungamento camminamento in pietra naturale su via Dante come foto sopra fino all'incrocio su viale Piave, zona attualmente asfaltata

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 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 € 350.000,00, di cui si riporta di seguito il quadro economico, si sono utilizzati valori parametrici di interventi già realizzati.

LAVORI

Lavori di manutenzione straordinaria pedonali esistenti

Riasfaltatura pedonale via Eritrea € 98.000,00

Prolungamento camminamenti in pietra naturale via Dante € 120.000,00

Messa in sicurezza incrocio via Eritrea viale Piave € 50.000,00

Oneri sicurezza € 8.000,00

TOTALE LAVORI € 276.000,00

SOMME A DISPOSIZIONE

Iva 22% € 60.720,00

Imprevisti compresa iva 22% € 3.760,00

Spese Tecniche € 4.000,00

Incentivo 2% € 5.520,00

TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE € 74.000,00

TOTALE € 350.000,00

VERIFICA PROCEDURALE

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

Servizio Manutenzione e Servizio CRIBA Regione Emilia Romagna: per aspetti legati alle caratteristiche materiali e per impianti, reti esistenti presenti.

Per la definizione dell'iter realizzativo così come la cadenza temporale delle fasi di realizzazione dell'intervento:

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:

- 13) Affidamento incarichi di progettazione n. 60 gg;
- 14) Redazione, verifica ed approvazione del progetto definitivo-esecutivo n. 30 gg;
- 15) Bando di Gara e Affidamento n. 60 gg;
- 16) Esecuzione delle opere n. 120 gg;
- 17) 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

