Comune di Reggio Emilia

Servizio Cura della Città

PIANO CICLABILI

PROGETTO DEFINITIVO - ESECUTIVO
IN ANTICIPAZIONE DEL PUMS E BICIPLAN
CON IDENTIFICAZIONE DELLE AZIONI PRIORITARIE
PER FRONTEGGIARE LE NUOVE ESIGENZE DI MOBILITA'
POST EMERGENZA SANITARIA COVID-19, FASE 2

Azione 1B

RELAZIONE TECNICA

Progettisti

Silvia Bizzarri

Luca Mastrangelo

Servizio Cura della Città

Laura Degl'Incerti Tocci

Struttura Tecnica di Policy Mobilità Sostenibile

Paolo Gandolfi

Dirigente Servizio Cura della Città e Mobilità

Reggio Emilia, 03 dicembre 2020

PREMESSA

La Fase emergenziale dovuta al Coronavirus esplosa in modo repentino alla fine di febbraio ha travolto le abitudini di intere nazioni e ha obbligato alla chiusura della maggior parte delle attività per limitare la trasmissione del contagio.

Oggi, nella fase di ripartenza, stati, regioni e città sono obbligati a ripensare i tempi e i modi della maggior parte dei servizi da erogare ai cittadini. Uno dei temi principali da risolvere e quello relativo alla Mobilità cittadina, tema prettamente comunale.

L'obbligo del distanziamento fisico e il timore nell'utilizzo condiviso dei mezzi di trasporto pubblico fanno paventare un ricorso massiccio all'utilizzo dell'auto privata per lo spostamento in ambito urbano. Le nostre città non potrebbero sopportare un ulteriore aumento di carico delle infrastrutture che nei tradizionali orari di punta erano già al limite della loro capacita. Ciò porterebbe a una paralisi del traffico con gravi conseguenze in ambito ambientale e sanitario.

Il Comune di Reggio Emilia si trova in fase conclusiva di due dei principali strumenti pianificatori: il PUMS – Piano Urbano della Mobilita Sostenibile (adottato) e il BiciPlan 2020, che è stato revisionato in un'ottica di maggiore qualità del precedente BiciPlan 2008. L'urgenza di dare risposte al problema della Mobilità urbana permette di anticipare alcuni degli interventi che i due strumenti pianificatori prefiguravano e, di attuarli sperimentando nuovi scenari di mobilità all'interno della città consolidata.

Per questo motivo l'Amministrazione comunale ha ritenuto urgente la progettazione di interventi in anticipazione del Pums e del BicicPlan da attuare con un orizzonte temporale breve (estate 2020 – primavera 2021) cosi da attuarli nei prossimi mesi e preparare la città a una Mobilità attiva più spinta con la ripresa di tutte le attività cittadine.

1 AZIONI PRIORITARIE PER FRONTEGGIARE LE NUOVE ESIGENZE DI MOBILITÀ POST EMERGENZA SANITARIA COVID-19

Se le modalità con le quali si è sino a ieri operato potevano essere considerate come rispondenti alle esigenze di protezione e promozione di una componente del traffico relativamente modesta, i nuovi interventi devono operarne una profonda revisione al fine di garantire livelli prestazionali e di sicurezza decisamente più adeguati al fine di riequilibrare lo split modale oggi incredibilmente sbilanciato verso l'utilizzo dell'auto privata.

Tale operazione comporta anzitutto un fondamentale cambio di ottica, che deve tornare a riconoscere alla bicicletta il suo stato proprio di 'veicolo', così come stabilito dal Codice della Strada, sottraendola a una impropria omologazione a quello di 'pedone', come molte delle realizzazioni effettuate tendono implicitamente a fare nello sforzo di separare ovunque possibile sulla viabilità non locale la bicicletta dal traffico motorizzato.

Che tale approccio debba essere ripensato è peraltro ampiamente testimoniato dal conflitto crescente tra ciclisti e pedoni, soggetti davvero 'deboli' questi ultimi e che vedono sempre più spesso e diffusamente compromessa la sicurezza e la tranquillità di uso degli spazi a loro primariamente destinati.

La filosofia di fondo che si vuole adottare è dunque quella di riportare la bicicletta, in particolare quando destinata ad un uso 'utilitario' e veloce, sulla strada, mantenendo ove necessario l'uso promiscuo degli spazi pedonali per le eventuali esigenze di maggior protezione delle categorie più deboli e lente di ciclisti: gli anziani, i bambini ecc.

È questo anche il senso della proposta del PUMS recentemente adottato per l'individuazione della "Città 30" nell'area più densa di Reggio Emilia: la moderazione delle velocità consente a tutte le componenti di

traffico di muoversi in sicurezza senza la necessità di separare i percorsi ciclabili dal traffico veicolare, di ridurre lo spazio dedicato all'automobile a favore della mobilità attiva, di eliminare il conflitto oggi esistente tra pedoni e ciclisti lungo i numerosi percorsi ciclopedonali, che possono così essere riqualificati in favore della qualità e vivibilità degli spazi pubblici e del commercio locale.

Si è ritenuto quindi prioritario, nell'ottica di favorire gli spostamenti casa-lavoro con modalità attiva, progettare gli interventi all'interno della "citta 30" delineata dal PUMS adottato, incentivando le direttrici di collegamento fra i Parcheggi Scambiatori e il centro città e le direttrici che servono i grandi attrattori.

La progettazione ha riguardato interventi "leggeri", al fine di anticipare quanto già prefigurato dal BiciPlan 2008 e dal BiciPlan 2020, attualmente in fase di revisione.

I riferimenti per la progettazione sono stati:

- *le "Linee guida per il sistema di ciclabilità regionale della Regione Emilia Romagna"* recentemente approvate;
- il nuovo Decreto Legislativo 34 del 19-5-2020 "*Decreto Rilancio*"
- Legge 11 settembre 2020 n° 120 recante "Conversione in legge con modificazioni del decreto legge 16 luglio 2020n° 76 recante misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale"

Su quest'ultimo provvedimento legislativo si fa riferimento alla Circolare *Direttive attuative delle disposizioni in tema di circolazione stradale* che sono state stilate dal Dipartimento di Pubblica Sicurezza - Servizio Polizia Stradale recante N° di Protocollo 300/A/7923/20/101/3/39 del 22.10.2020.

In particolare, gli interventi proposti per tutte le ciclovie all'interno della "città 30", che connotano in maniera evidente la progettazione unitaria dettata dall'emergenza post Covid-19, hanno riguardato:

- la realizzazione di corsie ciclabili secondo il nuovo "Decreto Rilancio" e il Decreto Semplificazioni poi convertito in legge;
- la realizzazione di strade a preferenziazione ciclabile.
- La creazione delle case avanzate

Per quanto riguarda le "corsie ciclabili" secondo l'art.229 del Decreto Legislativo 34 del 19-5-2020 "*Decreto Rilancio*", e confermato dalla legge Legge 11 settembre 2020 n° 120 si riporta di seguito un breve sunto e indicazioni.

Le corsie ciclabili sono definite come "*..parte longitudinale della carreggiata, posta a destra, delimitata mediante striscia bianca discontinua, valicabile e ad uso promiscuo, idonea a permettere la circolazione sulle strade urbane dei velocipedi nello stesso senso di marcia degli altri veicoli e contraddistinta dal simbolo del velocipede. La Corsia Ciclabile è parte della ordinaria corsia veicolare, con destinazione alla circolazione dei velocipedi."*

1. le corsie sono definite a uso promiscuo: questo significa che non va prevista l'installazione della segnaletica verticale di pista ciclabile;

2. essendo le corsie ciclabili espressamente destinate alla circolazione dei velocipedi, esse sono impegnabili, dando la precedenza ai ciclisti che la percorrono, da parte di altri veicoli solo per manovre temporanee e occasionali (i.e. per accesso alla sosta, per manovre di svolta, per agevolare l'incrocio con veicoli provenienti in senso opposto). Un uso differente comporta l'inosservanza della segnaletica (art.146 c.2 CdS) in relazione alle modalità di attraversamento delle strisce longitudinali tratteggiate (art.40 c.8 CdS1);

3. l'uso ciclabile della corsia è affidato ai pittogrammi della bicicletta disegnati a terra, cui è opportuno associare la freccia che indichi la direzione di percorrenza. Non è necessario che la loro frequenza, che il decreto non stabilisce, sia particolarmente elevata. Come criterio generale il pittogramma può essere previsto nel tratto iniziale dopo un attraversamento o, in sua assenza, ogni 100/150 mt.;

4. la linea tratteggiata è posta a delimitare la pista a sinistra, ma nulla osta alla sua ripetizione anche sul margine destro come è d'uso in molti paesi e che serva a rafforzare la percezione e la sicurezza della corsia;

5. la corsia ciclabile può essere affiancata a destra dalla sosta veicolare. In questo caso è opportuno ripetere la linea tratteggiata a destra (art.141 c.3), affiancata e adeguatamente separata dalla linea di demarcazione degli stalli;

6. in corrispondenza delle intersezioni la continuità del percorso dato dalle corsie ciclabili può essere affidata, a seconda del contesto e qualora lo si ritenga opportuno:

- alla normale segnaletica di attraversamento ciclabile integrata dai pittogrammi direzionati nel senso dei flussi intersecanti, nel qual caso la precedenza è data ai ciclisti in attraversamento (la precedenza deve quindi coincidere con quella della strada in cui la corsia è inserita);

- alla semplice ripetizione a terra dei pittogrammi, direzionati nel senso di percorrenza della corsia.

7. è possibile colorare il fondo delle corsie ciclabili, eventualmente solo in corrispondenza degli attraversamenti (si ricorda che la colorazione della pavimentazione deve rispettare le norme UNI-EN 1436 per quanto riguarda le caratteristiche di resistenza allo slittamento);

8. la corsia ciclabile è destinata alla circolazione dei velocipedi nonché parte dell'ordinaria corsia veicolare; la sosta e fermata sulla corsia ciclabile sono pertanto vietate e sanzionabili ai sensi dell'art.140 c.1 CdS (divieto di arrecare intralcio alla circolazione) anche in assenza del divieto di sosta formalmente istituito e segnalato o del segnale di pista ciclabile riservata;

9. la locuzione 'La corsia ciclabile è parte della ordinaria corsia veicolare', da leggere in combinato disposto con la valicabilità della striscia discontinua di margine sinistro e con la possibilità di temporaneo uso promiscuo da parte di altri veicoli per le finalità ed entro i limiti discussi al precedente punto 2, va ovviamente intesa come possibilità di computare la sua ampiezza per concorrere al raggiungimento del modulo minimo di corsia da garantire, laddove previsto.

Inoltre nella legge 11 settembre 2020 n° 120 la , all'art 3, la corsia ciclabile viene ulteriormente definita come: [..]*parte longitudinale della carreggiata, posta di norma a destra delimitata mediante linea bianca, continua o discontinua destinata alla circolazione sulle strade dei velocipedi nello stesso senso di marcia degli altri veicoli e contraddistinta dal simbolo del velocipede. La corsia ciclabile può essere impegnata per brevi tratti da altri veicoli se le condizioni della carreggiata non ne consentono l'uso esclusivo ai velocipedi; in tal caso essa è parte della corsia veicolare e deve essere delimitata da strisce bianche discontinue. La corsia ciclabile può essere impegnata anche da altri veicoli anche quando sono presenti fermate del trasporto pubblico collettivo e risulta sovrapposta alle strisce di delimitazione di fermata di cui all'art 151 del Regolamento del Presidente della Repubblica 16.12.1992 n° 495. La corsia ciclabile si intende valicabile limitatamente allo spazio necessario per consentire ai veicoli diversi dai velocipedi di effettuare la sosta o la fermata nei casi in cui vi sia fascia di sosta veicolare laterale, con qualsiasi giacitura; [...]*

Si sottolinea quindi come la nuova corsia ciclabile "sia *parte dell'ordinaria corsia veicolare*" e vada intesa come "*possibilità di computare la sua ampiezza per concorrere al raggiungimento del modulo minimo di corsia da garantire*". Ciò significa che per quanto riguarda la larghezza delle corsie veicolari lungo gli assi del trasporto pubblico, il cui modulo minimo da garantire è di 3,50m, la larghezza della corsia ciclabile viene computata come parte ordinaria della corsia veicolare e cioè:

- corsia veicolare 3,00m+corsia ciclabile 1,00m=modulo corsia 4,00m;
- corsia veicolare 3,25m+corsia ciclabile 1,25m=modulo corsia 4,50m.

Per quanto riguarda invece la realizzazione di strade a preferenziazione ciclabile, tale soluzione è stata proposta lungo le tratte in cui le dimensioni della carreggiata non consentono l'introduzione delle nuove corsie ciclabili e dove i percorsi ciclopedonali esistenti generano un forte conflitto tra la componente pedonale e quella ciclabile.

Il riferimento principale sono state le *"Linee guida per il sistema di ciclabilità regionale della Regione Emilia Romagna" cap. 4.11 e cap. 5* ai quali si rimanda per un maggior approfondimento e la nuova legge 11 settembre 2020 n° 120 e attualemnte la Legge 11 settembre 2020 n° 120

Di seguito alcuni esempi trattati nelle suddette Linee guida.

<u>Interventi di preferenziazione ciclabile:</u>

	Identificazione con segnaletica di 'cortesia' della presenza di ciclisti. *Da utilizzarsi per dare continuità alla rete e per evidenziare la presenza di biciclette in carreggiata.* *Anche se attualmente non è prevista dal CdS, non presenta tuttavia alcun tipo di rischio per l'utente con i conseguenti possibili profili di responsabilità da parte del progettista.*
	Strada destinata al transito promiscuo auto-ciclisti con apposita segnaletica verticale e colorazione del fondo che ben ne evidenzia la funzione. *Si noti la segnaletica, non prevista dal nostro codice, che vieta ai veicoli di sorpassare i ciclisti data la ristrettezza della carreggiata. Lo si può tuttavia ben opportunamente adottare anche senza valore prescrittivo.*

<u>Strade Fbis:</u>

"Itinerario ciclopedonale: strada locale, urbana, extraurbana o vicinale, destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza debole della strada."

Per certo a essa vanno riconosciute quelle "particolari condizioni locali e ambientali" in ragione delle quali non si applicano, ai sensi dell'art.13 comma 2 del C.d.S, le norme geometrico-funzionali della costruzione delle strade, così come ribadito dalle stesse norme (D.M.5/11/2001, art.3.5), e analogamente per quanto riguarda le norme per la ciclabilità dettate dal DM 557/99.

Per quanto più specificatamente riguarda la ciclabilità, una strada così classificata ammette in particolare il trattamento come "strada ciclabile" con eventuale transitabilità autoveicolare, la realizzazione di bande/corsie ciclabili laterali con doppio senso autoveicolare su unica corsia centrale, il doppio senso di percorrenza ciclabile generalizzato.

Trattandosi sostanzialmente di interventi in sola segnaletica, il progetto ha proposto la seguente segnaletica verticale ed orizzontale per rendere unitaria e riconoscibile la soluzione di preferenziazione.

- <u>Segnaletica verticale</u>

La segnaletica verticale da inserire all'inizio di ogni strada dove è stata proposta la preferenziazione ciclabile è la seguente, conforme alle forme, dimensioni, colori, simboli e caratteristiche prescritte dal regolamento di esecuzione del Codice della Strada approvato con D.P.R. del 16/12/1992 n. 495 e come modificato dal D.P.R. 16/09/1996 n. 610.

Le dimensioni proposte sono quelle previste per la "tabella 7 rettangolare di indicazione" con il formato "piccolo" 60cm x 90 cm.

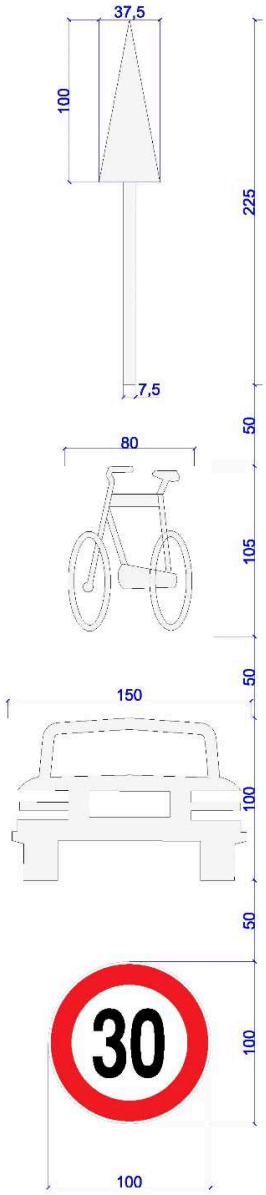
- <u>Segnaletica orizzontale</u>

La regola principale che si vuole attuare va nel senso del massimo rispetto di pedoni e ciclisti. Per questi ultimi viene realizzata una segnaletica orizzontale che, con una serie di pittogrammi, ricorda la velocità di esercizio e soprattutto il fatto che le auto devono rispettare la mobilità dei ciclisti stando preferibilmente dietro, come definisce l'ordine dei pittogrammi sulla strada.

Esempio di segnaletica comportamentale dedicata

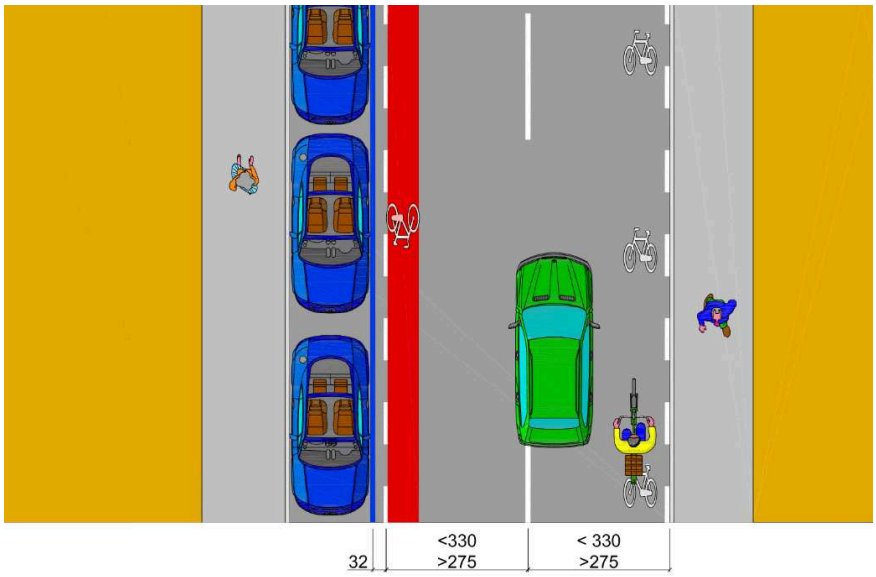
Si tratta di una segnaletica intuitiva, non vietata dal C.d.S., attuata già in altri contesti proprio in virtù dell'istituzione delle Zone 30. Tale intervento si inserisce adeguatamente anche nelle finalità di applicazione della legge 11 gennaio 2018 – Legge 2 "*La presente legge persegue l'obiettivo di promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative, al fine di migliorare l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità' della mobilità urbana*".

Nell'immagine seguente il dimensionamento dei simboli proposti.



Lungo il percorso di preferenziazione, per meglio evidenziare la presenza dei ciclisti in carreggiata e la continuità del percorso, il progetto propone inoltre l'inserimento di una sequenza di pittogrammi della bicicletta lungo il lato destro della carreggiata, percorso naturale dei ciclisti in assenza di pista ciclabile.

Se in presenza di sosta o in condizioni di traffico elevato, può essere utilmente previsto l'inserimento di una banda colorata, di ampiezza 75 cm. e delimitata unicamente sul lato destro dalla striscia tratteggiata, per garantirne una più adeguata visibilità allo spazio ciclabile.



Per evidenziare l'ingresso alle tratte stradali a preferenziazione ciclabile ed il limite di velocità a 30Km/h, il progetto prevede infine l'inserimento della seguente segnaletica orizzontale, da posizionare all'inizio di ogni tratta stradale con funzione di "porta".

Le dimensioni proposte sono le seguenti: 3,00m x 2,50m.

Parziale riproduzione autorizzata, fonte:
Matteo Dondé Architetto
Bikenomist srl

legge 11 settembre 2020 n° 120 e Direttive attuative

Con la modifica dell'art 2, comma 3 del CdS è stata introdotta la nuova categoria **Ebis** denominata **"Strada Urbana Ciclabile**". Si tratta di una strada urbana a cui si intende dare una specifica connotazione ciclabile , attribuendo la priorità alla circolazione dei velocipedi rispetto a tutti gli altri veicoli che comunque sono ammessi a circolare sia pure con particolari cautele. Per poter assumere tale classificazione la strada deve essere a unica carreggiata e deve avere necessariamente banchine laterali pavimentate e marciapiedi per consentire la rigorosa separazione dei pedoni rispetto al traffico motorizzato. Deve essere imposto il limite di velocità non superiore ai 30 Km/h. Tramite apposito segnale e coerentemente devono essere adottate le misure di moderazione delle velocità che consentano agli eventuali veicoli che in ragione della nuova introduzione della classificazione non è ancora presente nel Regolamento di esecuzione del CdStrada presenti in carreggiata, di poter correttamente percepire di percorrere una strada urbana ciclabile. La strada deve essere individuata da apposita segnaletica verticale ed orizzontale (non ancora regolamentata e per tale motivo si conferma la segnaletica utilizzata nella prima tranche di interventi).

INTERVENTI GIA' ESEGUITI CON LA PRECEDENTE AZIONE 1A

Di seguito si elencano e descrivono brevemente gli interventi già eseguiti, o in fase di ultimazione, con il progetto delle ciclovie previste nell'azione 1A, progetto approvato con Determinazione Dirigenziale RUAD 697 del 26.08.2020 e che ha costituito la prima tranche di realizzazioni sul tema della ciclabilità urbana in un'ottica Post Covid-19 e che sono oggi in conclusi o in fase di ultimazione.

CICLOVIA ANELLO DEI VIALI, controviale di viale Piave

- Strada a preferenziazione ciclabile e doppio senso ciclabile nella tratta compresa tra via Esperanto e V.le 4 novembre

CICLOVIA 1 OVEST, via Emilia all'Angelo

- fascia centrale polifunzionale e protezione degli attraversamenti pedonali e ciclabili lungo la tratta compresa tra via Vincenzo Ferrari e p.za Duca d'Aosta.

CICLOVIA 4, viale Risorgimento

- Corsia ciclabile come da Decreto Rilancio lungo v.le Risorgimento nella tratta compresa tra p v.le Simonazzi e v.le dei Mille, realizzazione della casa avanzata all'intersezione fra Viale Risorgimento e Viale E.Simonazzi

CICLOVIA 6, via Cecati

- Strada a preferenziazione ciclabile lungo via Cecati nella tratta compresa tra via Pariati e v.le Timavo;

CICLOVIA 5, via Martiri della Bettola

- Corsia ciclabile come da Decreto Rilancio lungo via Martiri della Bettola nella tratta compresa tra via della Canalina e via Rivoluzione d'Ottobre;
- Corsia ciclabile monodirezionale contigua al marciapiede in corrispondenza della rotatoria esistente all'incrocio tra via Martiri della Bettola e via Rivoluzione d'Ottobre;
- Corsia ciclabile come da Decreto Rilancio lungo via Martiri della Bettola nella tratta compresa tra via Rivoluzione d'Ottobre e il ponte sul fiume Crostolo;
- Strada a preferenziazione ciclabile lungo il ponte sul fiume Crostolo;
- Corsia ciclabile come da Decreto Rilancio lungo via Martiri della Bettola nella tratta compresa tra il fiume Crostolo e via Magati;
- Corsia ciclabile monodirezionale contigua al marciapiede in corrispondenza della rotatoria esistente all'incrocio tra via Martiri della Bettola e via Magati;
- creazione di un attraversamento ciclopedonale protetto fra il Parco della Pace e via Parini

CICLOVIA 1 EST, via Emilia Ospizio e via Amendola

- Corsia ciclabile come da Decreto 557/99 nella tratta compresa tra via Chiesi e p.za Tricolore con completamento della fascia centrale polifunzionale, protezione dell'attraversamento pedonale e ciclabile, nuova illuminazione dell'attraversamento e messa in sicurezza dell'incrocio con via Mirabello;
- Corsia ciclabile come da Decreto Rilancio nella tratta compresa tra via Chiesi e via Gattalupa;
- Completamento della fascia centrale polifunzionale nella tratta compresa tra via Turri e via Doberdò con inserimento di nuovi attraversamenti pedonali e ciclabili protetti.

AZIONE 1B - INTERVENTI PREVISTI IN PROGETTO

Di seguito la tipologia di intervento proposta con il seguente progetto delle ciclovie inserite nell'azione 1B che costituisce la seconda tranche di manutenzione straordinaria della rete ciclabile in un'ottica Post Covid-19 e ne riconferma la prevalente modalità "leggera" al fine di realizzarle velocemente e offrire alla città una rete infrastrutturale continua, sicura e riconoscibile sulle principali ciclovie nell'ambito della città consolidata.

CICLOVIA 2- Via Curie/Via Papa Giovanni/Via Cialdini

- Corsia ciclabile monodirezionale contigua al marciapiede in corrispondenza della rotatoria esistente all'incrocio tra viale del Partigiano e via Terrachini;
- Strada a preferenziazione ciclabile lungo via Terrachini nella tratta compresa tra viale del Partigiano e viale Risorgimento;
- Strada a preferenziazione ciclabile lungo via Cialdini nella tratta compresa tra viale dei Mille e viale Risorgimento.

L'intervento consiste nel tracciamento della segnaletica orizzontale e verticale al fine di indicare la preferenziazione ciclabile lungo la carreggiata stradale e gli attraversamenti ciclopedonali.

*L'importo lavori previsto per questo intervento è di **€ 55.490,29** escluso IVA.*

CICLOVIA 7- Viale Magenta/Via Gorizia

- Corsia ciclabile come da Decreto Rilancio lungo via Gorizia nella tratta compresa tra via Chopin e il ponte sul fiume Crostolo;
- Strada a preferenziazione ciclabile lungo il ponte sul fiume Crostolo;
- Corsia ciclabile come da Decreto Rilancio lungo via Magenta nella tratta compresa tra il ponte sul fiume Crostolo e v.le Timavo;
- Riqualificazione dell'incrocio tra via Magenta e v.le Timavo.

L'intervento consiste nel tracciamento della segnaletica orizzontale e verticale al fine di delimitare le corsie ciclabili e gli attraversamenti ciclopedonali e nella riqualificazione dell'intersezione Viale Timavo/Viale Magenta prevedendo corsie per la bicicletta.

*L'importo lavori previsto per questo intervento è di **€ 37.242,72** escluso IVA.*

CICLOVIA 13- Via delle Ortolane/Via Antonio Veneri

- Doppio senso ciclabile e nuovi percorsi pedonali, assenti nello stato di fatto, lungo via delle Ortolane e via Veneri.

L'intervento consiste nel tracciamento della segnaletica orizzontale e verticale al fine di delimitare i percorsi ciclabili e pedonali, le aree di sosta e gli attraversamenti ciclopedonali.

*L'importo lavori previsto per questo intervento è di **€ 51.265,34** escluso IVA.*

PUBBLICA ILLUMINAZIONE E ATTRAVERSAMENTO CICLABILE SEMAFORICO

L'intervento consiste in:

Ciclovia 2 - potenziamento della pubblica illuminazione nell'attraversamento ciclopedonale esistente all'intersezione tra viale dei Mille con via Cialdini

Ciclovia 7 – nuovo attraversamento ciclabile all'intersezione tra viale Timavo e via Magenta, con l'ausilio di impianto semaforico

*L'importo lavori previsto per questo intervento è di **€ 12.947,29** escluso IVA.*

2 STIMA DEI COSTI

La redazione dettagliata del Computo Metrico Estimativo si basa sui prezzi dell'Elenco Prezzi in uso allo scrivente Servizio e allegato ai vigenti contratti di Accordo Quadro articolati per lotti territoriali, applicati alle misure ricavate su base cartografica e/o rilevate sul territorio.

Fattibilità degli interventi

La spesa totale per l'intervento in oggetto ammonta complessivamente ad **€ 200.000,00 I.V.A. compresa** così suddivisi:

- Lavori € 156.945,64 (di cui € 2.280,00 per oneri sicurezza)
- IVA 22% sui lavori € 34.528,04
- Incentivo per funzioni tecniche art. 113 c. 2 D.Lgs 50/2016 € 2.354,18
  Somme non prescrittive, incentivo subordinato ad approvazione regolamento tematico e rispetto tetto di spesa deputato al finanziamento del salario accessorio
- Somme per imprevisti € 6.172,14 IVA compresa
- **TOTALE** **€ 200.000,00**

ATTESTAZIONI

- Ai sensi dell'art. 2 comma 60 punto 16 della L. 662/96 si attesta che i **lavori previsti sono conformi alle vigenti norme** urbanistiche, edilizie, sulle barriere architettoniche e che, trattandosi di manutenzione, le opere ivi previste non assumono alcun rilievo, o comunque non modificano lo stato di fatto preesistente, sotto il profilo igenico-sanitario, ambientale o paesistico.

- I lavori di cui al presente atto ricadono in **aree di proprietà comunale** o su spazi e impianti per cui ricade sulla Amministrazione Comunale la manutenzione, e non rientrano tra quelli rilevanti ai fini della contabilità ambientale.

- Si dà atto che i lavori **non comporteranno spese di gestione** nel biennio successivo all'ultimazione dei lavori in quanto trattasi esclusivamente di opere di sistemazione o manutenzione.

- L'aliquota **IVA da applicarsi agli interventi di cui sopra è il 22%** in quanto trattasi di opere che rientrano nella fattispecie prevista dall'art. 3 comma 1 lettera D del D.P.R. 6 giugno 2001, n. 380 cioè lavori di manutenzione.

- I lavori non rientrano nell'applicazione del Titolo IV del D.lgs 81/2008 s.m.i., in quanto ogni lavoro previsto nel presente progetto sarà svolto da un'unica impresa ed in luoghi diversi, cronologicamente disgiunti ed in modo non interferente tra loro; pertanto non rientrano nell'applicazione il comma 3, dell'art. 90 del decreto citato, in quanto non sussisteranno più imprese nel medesimo luogo-cantiere.

- Trattandosi di intervento di modesta entità, non complesso dal punto di vista tecnico, gli aspetti descrittivi evidenziati in relazione alla specifica tipologia delle opere in argomento si intendono adeguatamente sviluppati, con riferimento a quanto stabilito all'art. 32 comma 2, secondo periodo, nonché a quanto previsto dal Mod. B1 allegato al PEG 2019 secondo cui "di norma nel caso di progetti di importo complessivo non superiore a € 100.000,00 e per progetti di non particolare complessità, per lavorazioni prevalentemente di carattere ripetitivo, quali gli interventi di manutenzione, il responsabile del procedimento provvederà alla predisposizione di appositi progetti esecutivi corredati dagli elaborati ritenuti necessari dal RUP, in rapporto alla specifica tipologia e alla dimensione dei lavori da progettare, nei quali siano comunque descritte qualità e quantità dei lavori da eseguire".

DOCUMENTAZIONE TECNICA ALLEGATA

- Preventivo di spesa e quadro economico
- Elenco Prezzi relativo all'Accordo Quadro

ELENCO DELLE TAVOLE

- Tav 7_Ciclovia 7
- Tav 8_Ciclovia 2
- Tav 9_Ciclovia 13

MODALITÀ DI FINANZIAMENTO ED ASSEGNAZIONE DEI LAVORI

I lavori di manutenzione straordinaria nell'ambito del Piano Ciclabili trovano copertura finanziaria al

- capitolo **40006/78** esercizio 2020 per € 200.000,00 (I.V.A. compresa), quota finanziata a mutuo;

In ragione delle specificità degli interventi sopra descritti e delle motivazioni dettagliatamente esposte, anche in base allo stato dei lavori fin'ora assegnati nell'ambito degli accordo quadro di zona, i lavori verranno affidati in appalto con successiva Determinazione Dirigenziale.

Per tali affidamenti, in conformità alle disposizioni in materia di tracciabilità finanziaria ex art. 3 L136/2010 come modificato con D.L. 187/2010 convertito in legge 217/2010, i Codici Identificativi di Gara (C.I.G) saranno attribuiti nel momento di affidamento dell'intervento**.**

CONCLUSIONI

Preso atto:

1) di quanto previsto dall' art. 9 del decreto legge 1 luglio 2009, n. 78 (convertito in legge n. 102/2009), che impone al funzionario che adotta provvedimenti che comportano impegni di spesa di accertare preventivamente che il programma dei conseguenti pagamenti sia compatibile con i relativi stanziamenti di bilancio e con le regole di finanza pubblica;

2) della deliberazione di Giunta Comunale P.G. n. 25001/316 del 10/11/2009, avente ad oggetto "Art. 9 D.L. n. 78/2009 convertito in legge n. 102/2009. Definizione delle misure organizzative, indirizzi e linee guida finalizzate al rispetto della tempestività dei pagamenti da parte dell'Ente";

3) che l'Allegato A della sopra citata deliberazione, prevede che*: " i responsabili dei servizi possono presentare al Servizio Finanziario atti d' impegno di spese d'investimento per situazioni inderogabili ed indifferibili o per motivi di sicurezza, cioè laddove la mancata realizzazione dell'intervento o il mancato affidamento d'incarico comporterebbero depauperamento del patrimonio comunale o danno grave a persone o cose...omissis";*

SI PROPONE

- di approvare il progetto definitivo-esecutivo dei lavori di **adeguamento della segnaletica orizzontale e verticale in attuazione delle azioni prioritarie per fronteggiare le nuove esigenze di mobilità post emergenza sanitaria Covid-19, fase 2 - "<u>PIANO CICLABILI, Azione 1B" - bilancio 2020</u>** per un totale complessivo di **€ 200.000,00** suddivisi con il seguente quadro economico:

◆ Importo lavori, compreso oneri della sicurezza	€ 156.945,64 (di cui € 2.280,00 per oneri sicurezza)
◆ IVA 22% sui lavori	€ 34.528,04
◆ Incentivo per funzioni tecniche art. 113 c. 2 D.Lgs 50/2016 Somme non prescrittive, incentivo subordinato ad approvazione regolamento tematico e rispetto tetto di spesa deputato al finanziamento del salario accessorio	€ 2.354,18
◆ Somme per imprevisti	€ 6.172,14 IVA compresa
◆ **TOTALE**	**€ 200.000,00**

- di provvedere alla stipula del mutuo di **€ 200.000,00** per il finanziamento dei lavori in progetto;

- di imputare la spesa al capitolo **40006/78 per € 200.000,00** finanziato con mutuo del P.E.G. 2020 denominato "**Interventi di manutenzione straordinaria nell'ambito del Piano ciclabili", codice progetto V_22901.**

Reggio Emilia, 03 dicembre 2020

I Progettisti

Arch Silvia Bizzarri
Arch Laura Degl'Incerti Tocci
Geom Luca Mastrangelo