



COMUNE DI
REGGIO NELL'EMILIA

I.D. n. **51**

in data **14/03/2024**

Estratto del Verbale di Seduta

DELLA GIUNTA COMUNALE DI REGGIO EMILIA

L'anno **duemilaventiquattro** addì **14 - quattordici** - del mese **marzo** alle ore **09:55** nella sede municipale, ritualmente convocata, si è riunita la Giunta Comunale, per la trattazione del seguente oggetto:

APPROVAZIONE DEL DOCUMENTO DI FATTIBILITA' DELLE ALTERNATIVE PROGETTUALI PER LA FLUIDIFICAZIONE DELLO SCORRIMENTO DEL TRAFFICO IN DIREZIONE NORD-SUD, IN VISTA DELL'APERTURA DEL TRATTO DI TANGENZIALE NORD TRA VIA HIROSHIMA E SAN PROSPERO STRINATI

Alla discussione dell'oggetto sopraindicato, sono presenti:

VECCHI Luca	Sindaco	SI
PRATISSOLI Alex	Vicesindaco	NO
BONVICINI Carlotta	Assessore	SI
CURIONI Raffaella	Assessore	SI
DE FRANCO Lanfranco	Assessore	SI
MARCHI Daniele	Assessore	SI
RABITTI Annalisa	Assessore	SI
SIDOLI Mariafrancesca	Assessore	SI
TRIA Nicola	Assessore	NO

Presiede: **VECCHI Luca**

Assiste il Segretario Generale: **GANDELLINI Dr. Stefano**

LA GIUNTA COMUNALE

Richiamati:

- 1) la deliberazione di Consiglio Comunale n. 188 del 19/12/2023 con cui è stata approvata la nota di aggiornamento al D.U.P. (Documento Unico di Programmazione);
- 2) la deliberazione di Consiglio Comunale n. 189 del 19/12/2023 con cui sono stati approvati il Bilancio di Previsione 2024 – 2026 ed i relativi allegati;
- 3) la deliberazione di Giunta Comunale n. 12 del 30/01/2024 con cui si è provveduto ad approvare il Piano Integrato di Attività e Organizzazione (PIAO) 2024/26 e ad aggiornare il Piano Esecutivo di Gestione 2024, precedentemente approvato con deliberazione di GC 2024/3 del 11/1/2024;
- 4) il decreto del Sindaco PG nr. 174336 del 29/10/2020 con cui è stato attribuita all'Arch. Paolo Gandolfi ad interim la responsabilità di direzione della struttura di Policy "Mobilità sostenibile";
- 5) la deliberazione di Giunta Comunale n. 55 del 07/03/2023 con la quale sono state approvate le modifiche alla macro-struttura organizzativa dell'ente "Area sviluppo territoriale", compresa la ridenominazione della struttura di Policy mobilità sostenibile in Servizio Mobilità Urbana;
- 6) il decreto del Sindaco P.G. nr. 82669 del 24.03.2023 con cui è stato attribuita all'Arch. Paolo Gandolfi la responsabilità di direzione ad interim del "Servizio Mobilità Urbana";
- 7) la determinazione del Direttore Generale RUD 628 del 21.06.2023 con cui è stata disposta la proroga del contratto di lavoro dell'Arch. Gandolfi dal 01.07.2023 fino alla scadenza del mandato elettivo del Sindaco;
- 8) il provvedimento dirigenziale RUAD 1534 del 10/11/2020 con cui sono state riassegnate all'arch. Paolo Gandolfi le funzioni di RUP.

Considerato che il Comune di Reggio Emilia è demandato all'affidamento di prestazioni relative ai progetti approvati con decreto direttoriale del MIT n. U.0016445 del 13/12/2019, finanziati con il Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 171 del 10 maggio 2019, che ha disposto la ripartizione del *"Fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, nonché per la project review delle infrastrutture già finanziate"*, agli Enti beneficiari per il triennio 2018-2020.

Richiamati:

- l'articolo 202, comma 1, lettera a), del Codice dei contratti pubblici di cui al D. Lgs n. 50/2016 e s.m.i., che ha istituito il "*Fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, nonché per la project review delle infrastrutture già finanziate*" (di seguito Fondo Progettazione);
- l'articolo 1, comma 140, della Legge 11 dicembre 2016, n. 232, che ha istituito il "*Fondo per assicurare il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del paese*";
- il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 171 del 10 maggio 2019, registrato dalla Corte dei Conti il 10 giugno 2019 al n. 1-1726 (DM 171/2019) che reca, in attuazione dell'articolo 202, comma 1, lettera a) del D. Lgs 50/2016, i criteri di ripartizione delle risorse stanziato per gli anni dal 2018 al 2020, per un importo complessivo pari a 80 milioni di euro, e precisamente 25 milioni di euro per l'anno 2018, 5 milioni di euro per l'anno 2019 e 50 milioni di euro per l'anno 2020, comprensivi di una quota pari allo 0,4 per cento accantonata per le finalità di cui all'articolo 17- quater, comma 4, del DL 148/2017 per le attività di supporto e assistenza tecnica connesse all'utilizzo del Fondo.
- l'articolo 1, comma 2, del citato DM n. 171/2019, ai sensi del quale le predette risorse, pari a 80 milioni di euro, stanziato per gli anni 2018, 2019 e 2020, sul menzionato capitolo 7008 dello stato di previsione del MIT, al netto della quota pari allo 0,4 per cento accantonata per le finalità di cui all'articolo 17-quater, comma 4, del DL 148/2017 per le attività di supporto e assistenza tecnica connesse all'utilizzo del Fondo, sono state assegnate al Comune di Reggio Emilia secondo l'Allegato 1 al suddetto decreto per un importo pari ad **€ 514.000,00**.
- il Decreto Direttoriale MIT n. 8060 del 8 agosto 2019 disciplina le modalità e i termini di presentazione delle proposte, le modalità di monitoraggio e le modalità di erogazione e di revoca delle risorse, secondo il cui art. 11, comma due, nonché le modalità di rendicontazione dell'impiego delle risorse stanziato;
- la delibera di Giunta Comunale I.D. n. 181 del 05/11/2019 con cui il Comune di Reggio Emilia ha deliberato di approvare la proposta di ammissione al finanziamento statale di risorse assegnate con Decreto MIT 171 del 10/05/2019 per progettazione di fattibilità o project review di opere contenute nel PUMS, di cui agli Allegati alla precitata delibera di Giunta;
- il Decreto Direttoriale n. 16445 del 13/12/2019 con cui il Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Direzione Generale per l'edilizia statale e gli interventi speciali ha approvato la proposta di ammissione al finanziamento presentata dal Comune di Reggio Emilia - con PEC prot. n. 197132 del 06/11/2019, Reg. Documit prot. n.

I.0014215 del 7/11/2019 - autorizzando altresì l'impegno pluriennale di spesa per un totale pari ad euro 514.000,00 a favore del Comune di Reggio Emilia;

- tra i progetti approvati con il suddetto provvedimento vi è anche il **progetto n. 8 denominato “Progetto di fattibilità degli interventi sulla viabilità principale”** CUP J82G19000810001 per un valore complessivo di € 39.998,00;
- il Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 171 del 10 maggio 2019 all'art. 1 comma terzo prevede che: *“Gli enti beneficiari possono utilizzare le risorse assegnate anche avvalendosi di convenzioni stipulate con altri enti o con delega di funzioni agli enti stessi, ai sensi dell'articolo 30 del decreto legislativo del 18 agosto 2000, n. 267, recante Testo Unico Enti Locali”*;
- il Comune, in ragione delle funzioni proprie di Agenzia per la Mobilità, demandate dalla L. R. Emilia Romagna 30/1998 che riguardano, tra l'altro, la progettazione, organizzazione e promozione dei servizi pubblici di trasporto integrati tra loro e con la mobilità privata, la gestione della mobilità complessiva, progettazione e organizzazione dei servizi complementari per la mobilità, ha ritenuto di delegare all'Agenzia per la Mobilità la gestione delle attività ammesse a finanziamento inerenti la progettazione della tranvia, con il contestuale trasferimento del relativo finanziamento ministeriale;
- alla luce di quanto sopra, si è ritenuto opportuno redigere un apposito atto di Convenzione ex art. 30 d.lgs. 267/2000 sottoscritto tra Comune, quale soggetto capofila, e Agenzia quale soggetto co-attuatore della progettazione unitamente al Comune, in qualità di beneficiario/soggetto attuatore, specificando gli impegni ed obblighi di ciascuna Parte.

Preso atto che:

1. con delibera di Giunta Comunale ID n. 103 del 18/06/2020 è stato approvato lo schema di convenzione tra il Comune di Reggio Emilia e l'Agenzia per la Mobilità di Reggio Emilia;
2. la convenzione ex art. 30 d.lgs. 267/2000 ha per oggetto *“Convenzione tra il comune di Reggio Emilia e Agenzia Mobilità srl per l'attuazione della progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del paese nonché per la project review delle infrastrutture già finanziate”* stipulata in data 06/08/2020 ed inviata al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS - ex MIT) con PG. n. 2020/134482 del 25/8/2020;
3. in ottemperanza alla Convenzione sopra richiamata, il Comune ha l'onere di trasferire ad Agenzia le risorse derivanti dal finanziamento finalizzate alla realizzazione degli interventi contenuti nella proposta di ammissione al finanziamento (approvata con provvedimento del Direttore Generale del MIT del 13/12/2019) per un importo complessivo di euro 514.000,00, fatto salvo eventuali economie;
4. Agenzia per la Mobilità, in quanto stazione appaltante ai sensi della succitata Convenzione, ha proceduto all'affidamento del servizio, ai sensi dell'art. 36,

comma 2, lett. a) e b) D.Lgs. 50/2016 con determina n. 28 del 24/08/2020 per un importo al netto delle economie di gara pari a € **37.232,00** (IVA esclusa).

Visti:

- le linee programmatiche di mandato 2019-2024 che prevedono di realizzare le opere necessarie a migliorare lo scorrimento nord-sud su via Inghilterra/Chopin/Hiroshima, realizzando il sottopasso alla via Emilia e l'eliminazione dei quattro passaggi pedonali a chiamata;
- la delibera di Consiglio Comunale I.D. n. 96 dell'15/05/2023 con cui è stato approvato il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS);
- l'art. 37 del Dlgs 36/2023 secondo cui la redazione del Documento di fattibilità delle alternative progettuali (DOCFAP) è sempre necessaria per interventi il cui importo per lavori sia pari o superiore alla soglia di rilevanza europea definite dall'art. 14 del medesimo codice;
- l'art. 2 dell'Allegato I.7 del Dlgs 36/2023 che definisce i contenuti del DOCFAP.

Tenuto conto che

- la proposta di piano ai 10 anni del PUMS prevede interventi che mirano a migliorare ed a rafforzare ulteriormente il ruolo del sistema delle tangenziali di Reggio Emilia agendo su diversi fattori;
- le soluzioni previste dal PUMS infatti hanno gli obiettivi di: fluidificare la percorrenza dell'anello dando maggiore continuità tra le sue componenti, compreso l'asse attrezzato Hiroshima- Chopin-Inghilterra;
- in particolare il PUMS sull'asse attrezzato a ovest prevede la riqualificazione/rinforzo del viale Hiroshima con il riassetto dei nodi con l'asse della via Emilia e con il viale Martiri di piazza Tien An Men.

Considerato che le simulazioni di traffico dello scenario di Piano del PUMS, successivamente al completamento della tangenziale nord e di tutte le sue opere connesse, nella sezione a nord della rotatoria tra via Hiroshima e via Nagasaki, mostrano un incremento di circa l'85% del traffico nell'ora di punta del mattino (7.30-8.30), passando dagli attuali 2151 a 4014 veq/h bidirezionali;

Preso atto che:

- il Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali 1,2 e 3 per la fluidificazione dello scorrimento del traffico in direzione nord-sud ha sviluppato i seguenti contenuti:

- sono stati analizzate e ricostruite le caratteristiche della rete stradale di riferimento oggetto di studio, svolta attraverso l'importazione degli elementi costitutivi dello scenario Attuale del PUMS del Comune di Reggio Emilia;
- è stato analizzato l'andamento del traffico sui rami del grafo della viabilità per l'ora di punta della mattina del giorno ferialo ante operam - Scenario Attuale-, sia come distribuzione sugli archi della rete che come tipologia di veicoli (leggeri, pesanti), ottenuta attraverso l'impiego di uno specifico modello di simulazione, con l'assegnazione della matrice della domanda attuale, derivante dal modello dello scenario attuale del PUMS;
- sono state studiate le caratteristiche della rete stradale di riferimento nello scenario di Piano del PUMS del comune di Reggio Emilia, che in riferimento a una sottorete centrata sull'asse di analisi presenta le seguenti implementazioni infrastrutturali:
 - completamento della tangenziale nord in direzione ovest fino all'area produttiva di Corte Tegge e connessione a via Hiroshima;
 - demolizione del tratto di tangenziale situata al di sopra sul torrente Crostolo;
- si è proceduto alla ricostruzione dell'andamento del traffico sui rami del grafo della viabilità per l'ora di punta della mattina del giorno ferialo - Scenario futuro di Piano-, sia come distribuzione sugli archi della rete che come tipologia di veicoli (leggeri, pesanti), ottenuta attraverso l'impiego del modello di simulazione, con l'assegnazione della matrice della domanda derivante dallo Scenario di Piano del PUMS di Reggio Emilia
- si sono sviluppate diverse proposte progettuali per l'asse di via Hiroshima, implementate sulla rete dello scenario di Piano del PUMS;
- sono state simulate ognuna delle soluzioni progettuali sullo Scenario futuro di Progetto di valutazione, nel giorno di riferimento, utilizzando come base lo Scenario futuro di Piano del PUMS;
- si è proceduto alla valutazione dell'efficienza delle principali intersezioni, con l'utilizzo di un modello di micro-simulazione per ognuna delle soluzioni progettuali sviluppata.

Preso inoltre atto che:

- nel Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali 1,2 e 3 per la fluidificazione dello scorrimento del traffico in direzione nord-sud sono state studiate le seguenti alternative:
 - 1.1. la realizzazione di un'opera in viadotto da via Chopin fino all'innesto dell'attuale viadotto al di sopra di viale dei Martiri di piazza Tien an Men;
 - 1.2. la realizzazione di un sottopasso a via Chopin fino al sottopasso di via Hiroshima con la linea ferroviaria;
 - 1.3. la realizzazione di un sottopasso a due corsie per senso di marcia al di sotto della rotatoria esistente tra via Fratelli Cervi, via Chopin e via

Hiroshima e la trasformazione in sottopassi ciclo-pedonali degli attuali attraversamenti in corrispondenza della rotatoria tra via Hiroshima e via Kennedy;

- nella Sintesi del Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali per la fluidificazione dello scorrimento del traffico in direzione nord-sud, in vista dell'apertura del tratto di Tangenziale nord tra via Hiroshima e San Prospero Strinati si sono sviluppati i seguenti contenuti:
- *l'analisi delle tre proposte studiate e la ricerca di una soluzione efficace nell'ambito di un bilanciamento costi-benefici ha portato a definire una quarta soluzione progettuale che, di base, può essere letta come una soluzione 4 migliorativa rispetto alla Proposta 3 che prevede di:*
 - *adeguare l'attuale cavalcavia di via Hiroshima sopra via Tien An Men (senza rifarlo) per ottenere una strada a due corsie per senso di marcia, eliminando la pista ciclabile sul lato ovest;*
 - *realizzare una rotatoria allungata sotto il cavalcavia su via Tien An Men, collegata da quattro nuovi rami di connessione a via Hiroshima che si staccano dai punti di partenza del cavalcavia stesso a nord e a sud;*
 - *chiudere l'innesto di via Ferrari su via Hiroshima, in modo da eliminare un punto di intersezione e da gestire tutte le manovre di svolta da e per la zona di via Nagasaki e via Ferrari attraverso la nuova rotatoria allungata di via Tien An Men;*
 - *sostituire la rotatoria di via Kennedy con un nuovo nodo organizzato in modo da dare continuità alla doppia corsia di marcia di via Hiroshima in direzione sud e in direzione nord e da consentire le sole manovre di svolta a destra sui rami est e ovest di via Kennedy;*
 - *realizzare il sottopasso di via F.lli Cervi che connette direttamente via Hiroshima a via Chopin con una sola corsia per senso di marcia, in modo da non dover occupare sedimi esterni a quelli già oggi impegnati dall'asse stradale per i rami di collegamento alla rotatoria di via F.lli Cervi;*
 - *realizzare un nuovo percorso ciclabile e pedonale a raso al posto di quello attuale sopra il cavalcavia, o seguendo il tracciato di via Nagasaki fino alla rotatoria di via Tien An Men per poi affiancarsi al cavalcavia, tenendosi in basso alla base della scarpata ovest per poi ricongiungersi al percorso esistente in prossimità dell'intersezione con via Kennedy o realizzando un sovrappasso ciclopedonale a via Tien An Men separato da quello stradale (ipotesi non stimata economicamente);*
 - *realizzare due sottopassi ciclopedonali con relative rampe in sostituzione dei due attraversamenti ciclopedonali semaforizzati sui rami nord e sud della rotatoria di via Kennedy;*
 - *ritracciare i due attraversamenti ciclopedonali a raso su via Hiroshima e via Chopin avvicinandoli alla rotatoria di via F.lli Cervi in modo da sfruttare la soletta del nuovo sottopasso (che va allungato) e da mantenere la*

continuità dei percorsi ciclabili e pedonali lungo la via Emilia sia a nord che a sud della strada.

Evidenziato che nel DOCFAP sono stati stimati i costi delle alternative progettuali esaminate.

In particolare:

- il costo stimato della soluzione 1 (viadotto) è pari a 40.663.700 €
- il costo della soluzione 2 (galleria) è pari a 60.337.500 €
- il costo della soluzione 3 è pari a 23.193.100 €
- tali costi sono da aumentare di circa il 20% in quanto la stima è stata effettuata prima dello scoppio della guerra in Ucraina;
- il costo della soluzione 4, che tiene conto anche della revisione dei prezzi avvenuta dopo il febbraio 2022, è pari a 20.645.033 €.

Rilevato che nel DOCFAP sono state comparate le alternative progettuali anche con l'ausilio di microsimulazioni di tutte le alternative per lo scenario attuale e futuro, riguardanti il tempo di ritardo, il livello di servizio (LOS) e la lunghezza stimata delle code massime e medie per ciascun ramo delle intersezioni e per manovra di svolta. E' stata inoltre svolta un'analisi multicriteria dalla quale risulta che :

- *la proposta in viadotto sia quella più vantaggiosa in termini di efficienza veicolare, ma che impone la necessità di realizzare un'opera in elevazione interferente con il paesaggio circostante;*
- *la seconda proposta, in sottopasso, invece riesce a garantire l'integrità del paesaggio, ma a scapito dell'accessibilità alla nuova infrastruttura;*
- *entrambe le prime due proposte presentano un costo molto elevato che ne mette in seria discussione la fattibilità;*
- *la terza proposta, in sottopasso e in viadotto, garantisce il miglior livello di accessibilità, ma impatta notevolmente sulle performance, in particolar modo sul perditempo da fermo;*
- *l'ultimo scenario mantiene lo stesso livello di accessibilità rispetto a quest'ultimo, con un accettabile livello di sostenibilità finanziaria, riuscendo a minimizzare gli impatti con evidenti miglioramenti rispetto allo scenario di progetto.*

Evidenziato inoltre che la proposta 4 offre la possibilità di essere finanziata ed attuata per lotti; in particolare:

- *un primo lotto potrebbe riguardare la realizzazione dei nuovi sottopassi ciclabili e pedonali in prossimità del nodo di via Kennedy e la riorganizzazione dell'attuale rotatoria per eliminare le svolte a sinistra. Dall'eliminazione degli attraversamenti a raso e degli impianti semaforici si attende un netto miglioramento della capacità di*

via Hiroshima di smaltire i flussi veicolari in transito. Il costo di questi interventi è stimato in 3,5 mln € circa;

- il secondo lotto realizza l'opera più impegnativa, ossia il sottopasso alla via Emilia. Il costo oscilla tra 9 e 10 mln € con sottopasso ad unica corsia per senso di marcia;
- il terzo lotto va a intervenire sul cavalcavia di via Tien An Men e sulla realizzazione del nuovo snodo a raso, con opere connesse su via Nagasaki e via Ferrari. Per queste opere il costo stimato oscilla tra i 6 e gli 8 mln €, a seconda della geometria scelta per la nuova rotatoria a raso di via Tien An Men;
- occorre tenere conto che queste stime prevedono un aumento del 20% dei costi parametrici utilizzati per calcolare i costi delle Proposte 1, 2 e 3 assunto cautelativamente a causa dei significativi incrementi nei prezzi registrati a partire dalla primavera 2022;
- i quadri economici a seguire sono proposti nella versione con IVA al 10% sui lavori e nella versione con IVA al 22%, scelta sulla quale andranno eseguiti i dovuti approfondimenti tecnico-amministrativi.

SOLUZIONE: LOTTO I			
zona inters. Via Hiroshima - Via Kennedy + sottopassi ciclopeditoni			
		con IVA al 10% sui lavori	con IVA al 22% sui lavori
LAVORI A BASE D'ASTA			
A	Asta principale		
B	Galleria	0,00	0,00
C	Muri di sostegno	0,00	0,00
D	Rilevato stradale e pavimentazioni	1.440.000,00	1.440.000,00
E	Pacchetto stradale lungo le rampe di accesso	0,00	0,00
F	Rotatorie	0,00	0,00
G	Opere di compensazione e protezione ambient	0,00	0,00
H	Rami di raccordo		
I	Rilevato stradale e pavimentazioni	114.000,00	114.000,00
J	Percorsi ciclo-pedonali		
K	Sottopassi e pista	418.000,00	418.000,00
L	Sommano per lavori a base d'asta	1.972.000,00	1.972.000,00
M	Oneri della sicurezza non soggetti a ribasso	144.000,00	144.000,00
SOMME A DISPOSIZIONE	Sommano per sicurezza non soggetta a ribasso	144.000,00	144.000,00
N	IMPORTO TOTALE PER LAVORI E SICUREZZA	2.116.000,00	2.116.000,00
O			
SOLUZIONE: LOTTO II			
zona sottopasso Via Fratelli Cervi			
		con IVA al 10% sui lavori	con IVA al 22% sui lavori
LAVORI A BASE D'ASTA			
A	Asta principale		
B	Galleria	3.326.400,00	3.326.400,00
C	Muri di sostegno	223.200,00	223.200,00
D	Rilevato stradale e pavimentazioni	900.000,00	900.000,00
E	Pacchetto stradale lungo le rampe di accesso	684.000,00	684.000,00
F	Rotatorie	101.736,00	101.736,00
G	Opere di compensazione e protezione ambient	162.000,00	162.000,00
H	Rami di raccordo		
I	Adeg. pavimentazione esistente	132.000,00	132.000,00
J	Sommano per lavori a base d'asta	5.529.336,00	5.529.336,00
K	Oneri della sicurezza non soggetti a ribasso	398.160,00	398.160,00
L	Sommano per sicurezza non soggetta a ribasso	398.160,00	398.160,00
M	IMPORTO TOTALE PER LAVORI E SICUREZZA	5.927.496,00	5.927.496,00
SOMME A DISPOSIZIONE			
N	rilevi accertamenti ed indagini	45.000,00	45.000,00
O	allacciamento pubblici servizi	27.000,00	27.000,00
P	adeguamento linee ed interferenze	360.000,00	360.000,00
Q	imprevisti (5.00 %)	296.374,80	296.374,80
R	acquisizione aree private ed indennizzi	180.000,00	180.000,00
S	spese tecniche, di Amministrazione e controllo	1.260.000,00	1.260.000,00
T	IVA in aliquota 10% (su M+Q)	622.387,08	0,00
U	IVA in aliquota 22% (su N+O+P+S)	372.240,00	1.741.491,58
V	IMPORTO TOTALE PER SOMME A DISPOSIZIONE	3.163.001,88	3.909.866,38
Z	IMPORTO TOTALE DELL'INTERVENTO	9.090.497,88	9.837.362,38

SOLUZIONE: LOTTO III rotatoria centrale zona inters. Via Hiroshima - Via Tien An Men			
		con IVA al 10% sui lavori	con IVA al 22% sui lavori
LAVORI A BASE D'ASTA			
A	Asta principale		
B	Adeguamento viadotto esistente	576.000,00	576.000,00
C	Muri di sostegno	111.600,00	111.600,00
D	Rilevato stradale e pavimentazioni	885.000,00	885.000,00
E	Pacchetto stradale lungo le rampe di accesso	950.400,00	950.400,00
F	Rotatorie	792.000,00	792.000,00
G	Opere di compensazione e protezione ambient	810.000,00	810.000,00
H	Rami di raccordo		
I	Rilevato stradale e pavimentazioni	108.600,00	108.600,00
J	Percorsi ciclo-pedonali		
K	Sottopassi e pista	330.000,00	330.000,00
L	Sommano per lavori a base d'asta	4.563.600,00	4.563.600,00
M	Oneri della sicurezza non soggetti a ribasso	331.200,00	331.200,00
SOMME A DISPOSIZIONE	Sommano per sicurezza non soggetta a ribasso	331.200,00	331.200,00
N	IMPORTO TOTALE PER LAVORI E SICUREZZA	4.894.800,00	4.894.800,00
O			
P	rilevi accertamenti ed indagini	39.000,00	39.000,00
Q	allacciamento pubblici servizi	23.400,00	23.400,00
R	adeguamento linee ed interferenze	312.000,00	312.000,00
S	imprevisti (5.00 %)	244.740,00	244.740,00
T	acquisizione aree private ed indennizzi	156.000,00	156.000,00
U	spese tecniche, di Amministrazione e controllo	1.092.000,00	1.092.000,00
V	IVA in aliquota 10% (su N+S)	513.954,00	0,00
W	IVA in aliquota 22% (su P+Q+R+U)	322.608,00	1.399.464,00
X	IMPORTO TOTALE PER SOMME A DISPOSIZIONE	2.703.702,00	3.266.604,00
Y	IMPORTO TOTALE DELL'INTERVENTO	7.598.502,00	8.161.404,00

Visto che il complesso delle opere proposte avrebbe un costo pari a circa 20.000.000 € € e dunque superiore alle soglie di cui all'art. 14 del Dlgs 36/2023.

Ritenuto :

1. che sia necessario procedere all'approvazione del "DOCUMENTO DI FATTIBILITA' DELLE ALTERNATIVE PROGETTUALI RIGUARDANTI GLI INTERVENTI DI FLUIDIFICAZIONE DEL TRAFFICO DELL'ASSE ATTREZZATO" ai sensi dell'art .37 del Dlgs 36/2023 per procedere poi alle successive fasi di progettazione e all'aggiornamento del Piano Triennale delle Opere Pubbliche;
2. di approvare altresì, i seguenti allegati da considerarsi parte integrante e sostanziale del DOCFAP:
 - a. Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali 1,2 e 3 per la fluidificazione dello scorrimento del traffico in direzione nord-sud, in vista dell'apertura del tratto di Tangenziale nord tra via Hiroshima e San Prospero Strinati
 - b. Sintesi del Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali per la fluidificazione dello scorrimento del traffico in direzione nord-sud, in vista dell'apertura del tratto di Tangenziale nord tra via Hiroshima e San Prospero Strinati, che include una stima dei costi e un crono programma
 - c. Elaborati grafici proposta n. 4

Dato atto che la presente delibera, a parere del responsabile del Servizio Mobilità urbana, arch. Paolo Gandolfi, non necessita di apposizione di parere contabile, ai sensi dell'art. 49 del D. Lgs 267/2000 in quanto, come sopra esplicitato, non comporta riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico-finanziaria o sul patrimonio dell'Ente.

VISTI:

- il D. Lgs. n. 267/2000 T.U.EE.LL., e in particolare l'art. 48 in tema di competenze della Giunta Comunale;
- lo Statuto Comunale vigente, e in particolare l'art. 33 in tema di competenze della Giunta Comunale.

Con voti unanimi palesemente espressi

DELIBERA

- di richiamare le premesse a costituire parte integrante del presente dispositivo;
- di approvare il DOCUMENTO DI FATTIBILITA' DELLE ALTERNATIVE PROGETTUALI RIGUARDANTI GLI INTERVENTI DI FLUIDIFICAZIONE DEL TRAFFICO DELL'ASSE ATTREZZATO composto dai seguenti elaborati:
 - o Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali 1,2 e 3 per la fluidificazione dello scorrimento del traffico in direzione nord-sud, in vista dell'apertura del tratto di Tangenziale nord tra via Hiroshima e San Prospero Strinati
 - o Sintesi del Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali per la fluidificazione dello scorrimento del traffico in direzione nord-sud, in vista dell'apertura del tratto di Tangenziale nord tra via Hiroshima e San Prospero Strinati, che include una stima dei costi e un crono programma
 - o Elaborati grafici proposta n. 4

Letto, approvato e sottoscritto.

IL PRESIDENTE

VECCHI Luca

IL SEGRETARIO GENERALE

GANDELLINI Dr. Stefano