



COMUNE DI
REGGIO NELL'EMILIA

I.D. n. **52**

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 DOCUMENTO DI FATTIBILITA' DELLE ALTERNATIVE PROGETTUALI DI UN NUOVO SOTTOPASSAGGIO FERROVIARIO ATTO A COLLEGARE L'ANELLO DEI VIALI (VIALE PIAVE) E VIA LAMA GOLESE AL CENTRO D'INTERSCAMBIO MODALE (CIM) DI PIAZZALE EUROPA AI SENSI DEL DECRETO LEGISLATIVO 36/2023.

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 stata 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 stata 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 l'Amministrazione Comunale è demandata all'affidamento di prestazioni relative ai progetti approvati con Decreto Direttoriale del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS) n. U.0015869 del 02/12/2021, finanziati con il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili n. 215 del 19/05/2021 che ha disposto la ripartizione del "Fondo per la progettazione *di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari, nonché la project review delle infrastrutture già finanziate*" agli Enti beneficiari per il triennio 2021-2023.

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 della mobilità sostenibili n. 215 del 19 maggio 2021, che reca, in attuazione dell'articolo 202, comma 1, lettera a) del D.Lgs 50/2016, l'assegnazione delle risorse ed i criteri di ripartizione delle risorse 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"*, stanziato per gli anni 2021, 2022 e 2023, pari a complessivi euro 107.182.044,00 in termini di competenza, e ad euro 8.046.539,00 in termini di residui per gli anni 2019 e 2020, 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 progettazione;
- l'articolo 1, comma 2, del citato DM n. 215/2021, ai sensi del quale le predette risorse, stanziato per gli anni 2021, 2022 e 2023, sul capitolo 7008 dello stato di previsione del MIMS, al netto 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, sono state attribuite, ed assegnate dal MIT, in favore del Comune di Reggio Emilia, per un importo totale di euro **864.496,00**;
- il Decreto Direttoriale MIMS n. 6785 dell'11/06/2021 che disciplina le modalità e i termini di presentazione delle proposte, le modalità di monitoraggio e le modalità di erogazione e di revoca delle risorse assegnate dal DM 215/2021;
- la delibera di Giunta Comunale I.D. n. 177 del 07/10/2021 con cui il Comune di Reggio Emilia ha approvato la proposta di ammissione al finanziamento statale di risorse assegnate con Decreto MIT 215 del 19/05/2021 per la progettazione di fattibilità o project review di opere contenute nel PUMS;
- il provvedimento del Direttore Generale nr. 15869 del 02/12/2021 (acquisito agli atti con PG 278417 del 20/12/2021) con cui il MIMS ha approvato la proposta del Comune di Reggio Emilia per complessivi **€ 864.496,00** ripartiti in 12 progetti che sono interamente finanziati con le risorse del Fondo per la progettazione e, pertanto, non necessitano di alcun cofinanziamento da parte del Comune di Reggio Emilia;
- tra i progetti approvati con il suddetto provvedimento direttoriale del MIMS vi è anche quello denominato "Studi di fattibilità di infrastrutture viarie previste dal PUMS" CUP J82C21002730001;

Richiamata inoltre 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).

Evidenziato che:

- il Comune di Reggio Emilia da anni è impegnato nello sviluppo di strategie, politiche e azioni mirate a ridurre l'impatto ambientale del sistema della mobilità, diminuire la congestione del traffico e aumentare la sicurezza e la qualità urbana delle strade;
- con il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile – PUMS, la città di Reggio Emilia si è dotata di uno strumento che sposta il centro dell'attenzione dal traffico ponendolo sulle persone, assumendo come prioritari e prevalenti gli obiettivi di sostenibilità (equità, sicurezza, inclusione sociale, ambiente, efficienza economica);
- il PUMS prevede una serie di interventi infrastrutturali sulla rete stradale che riguardano essenzialmente il sistema ad anello delle tangenziali e la grande viabilità di accesso alle tangenziali stesse (varianti degli assi di penetrazione esterni), che partendo dall'anello collegano Reggio Emilia ai comuni confinanti e ai principali centri;
- queste opere sono funzionali a garantire una maggiore fluidificazione della circolazione ed efficienza delle infrastrutture, consentendo il miglioramento del trasporto pubblico e una riduzione della pressione del traffico sulle aree urbane densamente abitate ricomprese all'interno del sistema della grande viabilità;
- uno degli interventi infrastrutturali sulla rete stradale previsti dal PUMS è il sottopassaggio di via Lama Golese per il miglioramento del trasporto pubblico;
- nel 2018 l'Amministrazione ha realizzato uno studio per la realizzazione di un sottopassaggio riservato ai mezzi del trasporto pubblico per mettere in connessione diretta l'autostazione di Reggio Emilia (CIM – Centro Interscambio Mobilità) con i viali di circonvallazione, rendendo più efficiente i percorsi del trasporto pubblico;
- lo studio del 2018 prevedeva un quadro economico per il sottopassaggio pari a 6.590.000 €.

Visti:

- 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 lavori sia pari o superiore alla soglie 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

Ritenuto necessario dunque, avvalersi di un servizio per la redazione di un Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali, ai sensi del Codice dei Contratti Pubblici, relativo al sottopassaggio di via Lama Golese

Dato atto che, il Responsabile Unico del Procedimento (RUP), arch. Paolo Gandolfi, con determina dirigenziale RUD 785 del 02/08/2022 è stata affidata alla società META (Mobilità, Economia, Territorio, Ambiente) srl, con sede legale in via Magenta, 15 – 20900 Monza, C.F. e P.I.09685100969 un servizio di “Studio di fattibilità di infrastrutture viarie previste dal PUMS”

Rilevato che il DOCFAP ha sviluppato i seguenti contenuti:

- 1. sulla base di una dettagliata analisi territoriale sono stati individuati tre differenti opzioni, basate su ipotesi alternative di regolazione del transito nel sottopasso stesso e/o nei sui raccordi con la rete viaria circostante;*
- 2. l'opzione A considera la realizzazione e l'apertura del sottopasso via Lama Golese senza limitazioni al transito dei veicoli;*
- 3. l'opzione B prevede la realizzazione del sottopasso via Lama Golese e la sua apertura solo al transito degli autobus del Trasporto Pubblico urbano ed extraurbano. Le variazioni del carico veicolare nell'ora di punta riguardano unicamente l'incremento di traffico atteso nell'area in relazione alle trasformazioni in atto e alla nuova viabilità a servizio delle stesse;*
- 4. l'opzione C riguarda la realizzazione del sottopasso via Lama Golese e la sua apertura con la limitazione al transito consentito solo ai residenti di Santa Croce e agli autobus del Trasporto Pubblico urbano ed extraurbano. Tale regolamentazione della circolazione, nell'ora di punta della mattina consentirà ai residenti di utilizzare il nuovo collegamento per entrare in città, mentre per chi si recherà nell'area delle Ex Officine Reggiane la viabilità fruibile sarà quella già esistente nello scenario attuale. In questo caso gli effetti del nuovo collegamento risultano molto limitati e simili al secondo scenario presentato in cui il sottopasso risultava aperto al solo transito dei veicoli del trasporto pubblico urbano ed extraurbano;*
- 5. l'opzione A, con l'apertura del sottopassaggio, con possibilità di transito per il traffico veicolare, comporta l'instaurarsi di flussi di attraversamento con direzionalità est-ovest, del quale quasi l'80% (circa 360 veicoli) ha come destinazione il ramo sud di viale Piave; questo comporta una forte manovra di svolta a sinistra che interessa l'attestamento proveniente dal sottopasso alla rotatoria di viale Piave, il cui flusso è fortemente interferito dalla componente di traffico più cospicua di tutto il sistema, ovvero la relazione Piave sud-Piave nord (con circa 2.300 veicoli). Tale situazione sarebbe ulteriormente aggravata nell'ipotesi di realizzazione del tram su viale Piave. Per gli altri due nodi, ovvero sottopasso/piazzale Europa e piazzale Europa/Ramazzini, la situazione è sostanzialmente positiva, ad eccezione per gli*

attestamenti che possono essere influenzati dalla più che consistente risalita di coda che dalla rotatoria di viale Piave risale il sottopasso e arriva ad interessare non solo la nuova rotatoria in piazzale Europa ma anche quella di nuova realizzazione sui via Ramazzini. Tale situazione risulta deleteria anche per l'attestamento al CIM delle relazioni autobus extraurbane;

- 6. l'opzione B che prevede l'apertura del sottopassaggio, con possibilità di solo transito per il trasporto pubblico mitiga i problemi riscontrati nella precedente opzione; nel caso di declassamento ad una sola corsia in attestamento per viale Piave sud previsto per la realizzazione del tram, tende a definire, mantenendo i carichi veicolari sostanzialmente invariati rispetto a quelli attuali, un livello di servizio per l'omonimo ramo della rotatoria pari ad F, con un ritardo medio tra i 6 ed i 7 minuti. Il ramo di viale Piave nord vede invece un leggero ritardo medio, che porta ad un livello di servizio B, dovuto al ripetersi della fase di rosso asservita al passaggio del tram. Per gli altri due nodi, ovvero sottopasso/piazzale Europa e piazzale Europa/Ramazzini, non si riscontrano situazioni problematiche e tutti i rami presentano un livello di servizio pari ad A;*
- 7. per l'opzione C, che prevede l'apertura del sottopassaggio anche alla possibilità di transito veicolare per i residenti del quartiere (ovvero passaggio consentito ad autobus di linea e residenti) non comporta particolari variazioni rispetto allo scenario di sola apertura al trasporto pubblico. Da segnalare il livello di servizio pari a C per il ramo proveniente dal sottopasso al nodo di viale Piave, il quale, ad ogni modo, visti i carichi veicolari esigui dati dalla questa soluzione, risulta ampiamente gestibile. Per gli altri due nodi, ovvero sottopasso/piazzale Europa e piazzale Europa/Ramazzini, anche in questo caso non si riscontrano criticità e tutti i rami presentano un livello di servizio pari ad A;*
- 8. dall'esame di questi risultati, l'opzione C risulta la più conveniente ed efficace, consentendo di mantenere un corretto equilibrio tra due obiettivi contrastanti fra loro:*
 - a. da un lato, il miglioramento della connettività dell'area, finalizzato anche a garantirne una maggiore fruizione da parte dell'insieme della cittadinanza (e non solo dei residenti del quartiere Santa Croce) anche in rapporto alle strategie di riqualificazione urbana del comparto;*
 - b. dall'altro, la difesa dal traffico di attraversamento, potenzialmente generatore di esternalità negative in termini sia di impatti ambientali, sia di occupazioni improprie di uno spazio urbano già fortemente penalizzato in termini di frammentazione formale e funzionale.*

Evidenziato inoltre che:

- il DOCFAP prevede diversi elementi qualificanti della proposta possono essere dunque riassunti sinteticamente nel modo seguente:

- c. ampliamento dell'area di intervento verso nord comprendente un tratto di via Ramazzini tale da poter prevedere la riorganizzazione della viabilità in corrispondenza del nodo con P.za Europa, via Tonale e via Ramazzini est;*
 - d. separazione funzionale dei parcheggi d'interscambio per le autovetture mediante accesso solo da nord (chiudendo il varco di accesso verso il CIM);*
 - e. nuovi itinerari ciclabili con direttrici da sud ovest (viale Piave) verso nord e verso est, ovvero nuovi itinerari di connessione al quartiere santa Croce oltre al tratto contiguo al CIM (diretto invece al sottopasso della stazione FS);*
 - f. considerazione del progetto tram e risoluzione del nodo con viale Piave a mezzo di una rotatoria (diametro 32 m) con contestuale leggera modifica delle geometrie dei binari (per consentire il transito veicolare non confliggente con quello del tram). Nell'ipotesi di fare circolare il tram lungo il sottopasso si fa notare che in termini plano-altimetrici le geometrie ne rendono difficoltosa di fatto l'ammissibilità al transito;*
 - g. riqualificazione di via Lama G. regolata a senso unico in direzione sud est unitamente alla riorganizzazione della sosta su strada*
2. la stima dei costi degli interventi ammonta a circa **10.500.000,00 euro** da modulare all'interno di un adeguato programma di finanziamento in lotti funzionali a cui corrispondono i seguenti Quadri Tecnici Economici congiuntamente alle stime per le somme a disposizione della stazione appaltante ed altri oneri dovuti (imposte IVA). In funzione della determinazione dei costi delle opere e di una prima distinzione in lotti funzionali, le lavorazioni previste si possono riassumere come segue

Lotto a) Sottopasso via Lama Golese

QUADRO ECONOMICO GENERALE				
A) IMPORTI IN APPALTO:				
A.1	Lavori a base d'appalto			
	Lotto a)			5.397.200,00 €
	Importo totale lavori soggetti a ribasso			5.397.200,00 €
	Arrotondamento			5.400.000,00 €
A.2	di cui per oneri della sicurezza (non soggetti a ribasso)			270.000,00 €
A. Importo totale lavori a base d'appalto (A.1 + A.2)				5.400.000,00 €
B) SOMME A DISPOSIZIONE:				
B.1	Rilievi, accertamenti, indagini, ecc. (inclusa IVA)			15.000,00 €
B.2	Somme da corrispondere ad Enti gestori per risoluzione interferenze (inclusa IVA)			35.000,00 €
B.3	Allacciamenti ai pubblici servizi (inclusa IVA)			15.000,00 €
B.4	Imprevisti (inclusa IVA)			270.000,00 €
B.5	Acquisizione aree, asservimenti aggiuntivi e occupazioni temporanee (stima)			100.000,00 €
B.6	Spese tecniche. Progettazione definitiva esecutiva, direzione lavori e coordinamento sicurezza in fase di esecuzione (incluse IVA e Cassa previdenziale)			
B.6.1	Lotto a)			698.006,21 €
B.7	Incentivazione tecnica (art.45 Dlgs 36/2023)			108.000,00 €
B.8	Spese per accertamenti di laboratorio e verifiche tecniche obbligatorie			15.000,00 €
B.9	Spese per collaudo tecnico-amministrativo e collaudo statico (inclusa IVA e Cassa			106.832,96 €
B.10	Oneri fiscali (I.V.A. 4% su A.2)			10.800,00 €
B.11	Oneri fiscali (I.V.A. 22%) su A.1 - A.2			1.128.600,00 €
B.12	Contributo ANAC			880,00 €
B. Importo totale Somme a disposizione (da B.1 a B.17)				2.503.119,17 €
IMPORTO TOTALE OPERA (A. + B.)				7.903.119,17 €
TOTALE OMNICOOMPRESIVO ARROTONDATO				7.900.000,00 €

Lotto b) pista ciclabile e sistemazione aree verdi

QUADRO ECONOMICO GENERALE			
A) IMPORTI IN APPALTO:			
A.1	Lavori a base d'appalto		
	Lotto c)		1.084.923,00 €
	Importo totale lavori soggetti a ribasso		1.084.923,00 €
	Arrotondamento		1.100.000,00 €
A.2	di cui per oneri della sicurezza (non soggetti a ribasso)		55.000,00 €
A. Importo totale lavori a base d'appalto (A.1 + A.2)			1.100.000,00 €
B) SOMME A DISPOSIZIONE:			
B.1	Rilevi, accertamenti, indagini, ecc. (inclusa IVA)		5.000,00 €
B.2	Somme da corrispondere ad Enti gestori per risoluzione interferenze (inclusa IVA)		5.000,00 €
B.3	Allacciamenti ai pubblici servizi (inclusa IVA)		2.000,00 €
B.4	Imprevisti (inclusa IVA)		55.000,00 €
B.5	Acquisizione aree, asservimenti aggiuntivi e occupazioni temporanee		50.000,00 €
B.6	Spese tecniche. Progettazione definitiva esecutiva, direzione lavori, CRE e coordinamento sicurezza in fase di esecuzione (incluse IVA e Cassa previdenziale)		
B.6.3	Lotto b)		91.500,00 €
B.7	Incentivazione tecnica (art.45 Dlgs 36/2023)		22.000,00 €
B.8	Spese per accertamenti di laboratorio e verifiche tecniche obbligatorie		3.000,00 €
B.9	Oneri fiscali (I.V.A. 4% su A.2)		2.200,00 €
B.10	Oneri fiscali (I.V.A. 22%) su A.1 - A.2		229.900,00 €
B.11	Contributo ANAC		660,00 €
B. Importo totale Somme a disposizione (da B.1 a B.17)			466.260,00 €
IMPORTO TOTALE OPERA (A. + B.)			1.566.260,00 €
TOTALE OMNICOOMPRESIVO ARROTONDATO			1.600.000,00 €

Lotto c) riqualificazione di via Ramazzini e rotatoria nord

QUADRO ECONOMICO GENERALE			
A) IMPORTI IN APPALTO:			
A.1	Lavori a base d'appalto		
	Lotto d)		653.214,89 €
	Importo totale lavori soggetti a ribasso		653.214,89 €
	Arrotondamento		700.000,00 €
A.2	di cui per oneri della sicurezza (non soggetti a ribasso)		35.000,00 €
A. Importo totale lavori a base d'appalto (A.1 + A.2)			700.000,00 €
B) SOMME A DISPOSIZIONE:			
B.1	Rilievi, accertamenti, indagini, ecc. (inclusa IVA)		3.000,00 €
B.2	Somme da corrispondere ad Enti gestori per risoluzione interferenze (inclusa IVA)		5.000,00 €
B.3	Allacciamenti ai pubblici servizi (inclusa IVA)		3.000,00 €
B.4	Imprevisti (inclusa IVA)		35.000,00 €
B.5	Acquisizione aree, asservimenti aggiuntivi e occupazioni temporanee		10.000,00 €
B.6	Spese tecniche. Progettazione definitiva esecutiva, direzione lavori, CRE e coordinamento sicurezza in fase di esecuzione (incluse IVA e Cassa previdenziale)		
B.6.4	Lotto c)		64.660,00 €
B.7	Incentivazione tecnica (art.45 Dlgs 36/2023)		14.000,00 €
B.8	Spese per accertamenti di laboratorio e verifiche tecniche obbligatorie		2.000,00 €
B.9	Oneri fiscali (I.V.A. 4% su A.2)		1.400,00 €
B.11	Oneri fiscali (I.V.A. 22%) su A.1 - A.2		146.300,00 €
B.12	Contributo ANAC		250,00 €
B. Importo totale Somme a disposizione (da B.1 a B.17)			284.610,00 €
IMPORTO TOTALE OPERA (A. + B.)			984.610,00 €
TOTALE OMNICOOMPRESIVO ARROTONDATO			1.000.000,00 €

Visto che:

- il complesso delle opere proposte ha un costo pari a circa 10,5 milioni di euro e dunque superiore alle soglie di cui all'art.14 del Dlgs 36/2023;
- i bandi di finanziamento di opere pubbliche da parte di Enti sovraordinati frequentemente richiedono all'Ente beneficiario di avere già approvato il progetto per il quale si richiede il finanziamento ed in particolare di avere già a disposizione il quadro economico dell'opera.

Ritenuto :

- che sia necessaria l'approvazione in Giunta del Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali per la successive fasi di progettazione ai sensi del Dlgs 36/2023;
- che sia opportuno approvare il DOCFAP del sottopassaggio di via Lama Golese per l'eventuale partecipazione a bandi di finanziamento di opere pubbliche emanati da Enti sovraordinati;

- di approvare altresì, i seguenti allegati da considerarsi parte integrante e sostanziale del DOCFAP:
 - Elaborato A_Relazione illustrativa;
 - Elaborato B_Relazione tecnico specialistica
 - TAV1_Inquadramento
 - TAV2_Planimetria SDF
 - TAV3_Planimetria Stato di progetto
 - TAV4_Sezioni e profilo longitudinale
 - TAV5_Schema preliminare fasi di cantierizzazione

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 .

9. il D. Lgs. n. 267/2000 T.U.EE.LL., e in particolare l'art. 48 in tema di competenze della Giunta Comunale;
10. 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 Fattibilità delle Alternative Progettuali di un nuovo sottopassaggio ferroviario atto a collegare l'anello dei viali (viale piave) e via Lama Golese al centro d'interscambio modale (CIM) di piazzale Europa e dei seguenti allegati:
 - a. Elaborato A_Relazione illustrativa
 - b. Elaborato B_Relazione tecnico specialistica
 - c. TAV1_Inquadramento
 - d. TAV2_Planimetria SDF
 - e. TAV3_Planimetria Stato di progetto
 - f. TAV4_Sezioni e profilo longitudinale
 - g. TAV5_Schema preliminare fasi di cantierizzazione

Letto, approvato e sottoscritto.

IL PRESIDENTE

VECCHI Luca

IL SEGRETARIO GENERALE

GANDELLINI Dr. Stefano