



Comune di **Rimini**

Dipartimento del Territorio
Settore Infrastrutture, Mobilità e Qualità Ambientale

COMPLETAMENTO SOTTOPASSO VIA PORTOFINO A MAREBELLO

Ai sensi dell'art. 53 Legge Regionale N. 24/2017

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ECONOMICA / DEFINITIVO

ALL **1**

RELAZIONE TECNICA GENERALE

PROGETTISTA
Arch. Rosella Santolini

IL RESPONSABILE DI PROCEDIMENTO
Ing. Alberto Dellavalle

COMPLETAMENTO SOTTOPASSO VIA PORTOFINO A MAREBELLO
Ai sensi dell'art. 53 Legge Regionale N. 24/2017

CUP C91B17000660004

CUI: L00304260409201900020

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA / DEFINITIVO

Dirigente Settore infrastrutture, Mobilità e Qualità Ambientale: Ing. Alberto Dellavalle

Responsabile Unico del Procedimento: Ing. Alberto Dellavalle

Progettista opera pubblica: Arch. Rosella Santolini

Importo complessivo stimato di intervento: € 307.072,00

INDICE:

1. Premesse	pag. 3
2. Inquadramento normativo	pag. 3
3. Descrizione dell'intervento da realizzare	pag. 4
4. Disponibilità delle aree o immobili da utilizzare	pag. 6
5. Cronoprogramma delle fasi attuative	pag. 6
6. Attestazione della fattibilità in lotti	pag. 6
7. Accessibilità, utilizzo e manutenzione delle opere	pag. 7
8. Circostanze che influenzano la scelta e la riuscita del progetto	pag. 7
9. Compatibilità e/o conformità	pag. 7
10. Indagini geologiche, idrogeologiche	pag. 9
11. Quadro economico	pag. 10
12. Prime indicazioni e disposizioni per la stesura dei piani per la sicurezza	pag. 11
13. Documenti di cui è composto il progetto	pag. 11
14. Conclusioni	pag. 12

1. Premesse

L'intervento si inserisce in una progettualità più ampia della viabilità prevista nella località "Marebello", a mare e monte della linea ferroviaria BO-AN, che comprende la riorganizzazione dell'asse viario di Via Siracusa inserito nel Piano Particolareggiato di Iniziativa Privata (PPI) denominato "Via Melucci - Via Siracusa" scheda 13.30 del PRG le cui opere di urbanizzazione saranno realizzate nel corso dell'anno 2018/2019 e la viabilità che era stata prevista nel Piano Particolareggiato di Iniziativa Privata (PPI) finalizzato alla riqualificazione dell'area turistica della località "Bellariva" denominato "Ex Colonia Murri", che non verrà realizzato nel breve periodo, pertanto si rende necessario completare il collegamento del sottopasso ferroviario BO-AN di Via Portofino (previsto nel PPI denominato "Via Melucci - Via Siracusa") con la viabilità esistente lato mare dello stesso e precisamente Via Portofino e Piazzale Fidenza.

Questa Amministrazione con delibera di GC n. 385 del 20/12/2016 ha approvato, tra gli altri, lo studio di fattibilità denominato "Completamento sottopasso Via Portofino a Marebello".

Il programma triennale delle opere pubbliche 2019-2021 ne prevede la realizzazione nell'annualità 2019.

L'Amministrazione Comunale ha adottato in data 20/12/2018 le Linee di indirizzo del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS). Esse tracciano un primo quadro conoscitivo del sistema della mobilità, sia per quanto concerne la viabilità privata, sia il sistema del trasporto pubblico locale, tenendo in debita considerazione le altre modalità di spostamento collettivo, nonché della mobilità di tipo pedonale e ciclabile, con l'obiettivo di creare un sistema urbano della mobilità sostenibile ed integrato.

Il presente progetto si integra, da un punto di vista della viabilità veicolare e della mobilità ciclabile e pedonale, a quanto previsto nel PUMS e nel progetto "Parco del Mare Sud", che prevede l'arretramento generalizzato del traffico veicolare privato e commerciale per dare priorità nella fascia litorale alla mobilità sostenibile. La fascia fra il mare e la ferrovia risulta così dedicata prioritariamente alla mobilità pedonale e ciclistica, e al trasporto pubblico, con il traffico veicolare limitato agli accessi alle proprietà e alle strutture ricettive.

I Viali delle Regine (Regina Elena – Regina Margherita) perderanno così l'attuale ruolo di asse stradale di transito, per assumere quello di luogo urbano di qualità. Fondamentale risulta la qualità delle direttrici di penetrazione, che realizzano una circolazione "a stanze" di accesso al mare.

La Via Portofino costituisce una di queste direttrici di accesso monte-mare. Il completamento del sottopasso ferroviario e la viabilità a monte di questo, rappresenta un importante asse veicolare per lo spostamento del carico automobilistico dalla zona mare alla fascia a monte della ferrovia, destinando così le strade limitrofe alla Via Portofino ad un minore flusso di transito veicolare rispetto a quello attuale, soprattutto per quanto riguarda la stagione estiva. La strada sarà affiancata da due percorsi ciclo-pedonali monodirezionali che consentono la mobilità in sicurezza delle componenti di traffico più deboli.

2. Inquadramento normativo

Considerato che gli interventi proposti non sono previsti dalla vigente strumentazione urbanistica, per la loro conformità con questa fase progettuale è necessario ricorrere al Procedimento Unico oggi disciplinato dall'art. 53 della nuova legge urbanistica regionale ER n. 24/2017.

Alla luce del nuovo contesto normativo, il progetto si ravvisa di particolare complessità in quanto l'approvazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica/definitivo comporta:

- approvazione della variante all'attuale strumentazione urbanistica, R.U.E. vigente;

- localizzazione dell'opera pubblica;
- apposizione di vincolo preordinato all'esproprio
- dichiarazione di pubblica utilità dell'opera.

In data 31 ottobre 2018 è pubblicato, sull'Albo Pretorio, sul sito web del Comune di Rimini e sul Bollettino Ufficiale della Regione Emilia – Romagna (B.U.R. n. 349 del 31/10/2018) l'apposito Avviso relativo all'Avvio del Procedimento ai sensi dell'articolo 53 Legge Regione Emilia Romagna N. 24/2017.

In data 20 novembre 2018 si è tenuta la prima Conferenza di Servizi ed in data 15 gennaio 2019 la seconda Conferenza di Servizi e seduta conclusiva.

L'esito della Conferenza dei Servizi **e' stato adottato con apposita determinazione** di conclusione che avrà efficacia solo dopo la ratifica del Consiglio Comunale che dovrà avvenire entro 30 giorni dalla suddetta determinazione.

Tale deliberazione di C.C. comporterà quindi approvazione di variante urbanistica, vincolo preordinato all'esproprio e dichiarazione di pubblica utilità dell'opera.

3. Descrizione dell'intervento da realizzare

Il presente progetto di fattibilità tecnico economica/definitivo individua compiutamente le opere da realizzare per il collegamento tra la rampa del sottopasso ferroviario BO-AN esistente, la Via Portofino e il Piazzale Fidenza. Le aree interessate dall'intervento non sono tutte disponibili e di proprietà pubblica, pertanto il progetto individua l'area privata che sarà oggetto di esproprio.

L'intervento complessivo prevede la riqualificazione generale dei tracciati viari interessati: Piazzale Fidenza, Via Portofino e Viale Regina Margherita all'incrocio con Via Portofino.

L'area espropriata sarà oggetto di sbancamento generale per consentire la successiva costruzione della massicciata stradale che si collega al tracciato stradale esistente di Via Portofino all'incrocio con Piazzale Fidenza.

Nella Relazione Tecnica facente parte integrante del Documento Conclusivo conforme all'esito dei lavori della Conferenza di Servizi relativo al Procedimento Unico per la localizzazione e l'approvazione del progetto di opera pubblica (ai sensi dell'art. 53 LR Emilia Romagna n. 24/2017) si precisa che sono state apportate alcune modifiche progettuali al progetto di fattibilità tecnica ed economica/definitivo che era stato messo in pubblicazione in data 31/10/2018. Tali modifiche sono dovute in parte all'esito dei lavori della Conferenza di Servizi ed in parte all'accoglimento parziale delle osservazioni pervenute da parte dei privati.

La Via Portofino, che ha una carreggiata ampia ed in parte adibita a parcheggio veicolare non regolamentato, verrà rifunzionalizzata e riqualificata attraverso la realizzazione di piste ciclo-pedonali in sede propria dando così continuità alle piste ciclo-pedonali della rampa del sottopasso ferroviario.

Lungo Piazzale Fidenza e su Viale Regina Margherita vengono riprogettati i flussi veicolari e i relativi sensi di marcia così come previsto per la realizzazione del Parco del Mare, che attraverso la pedonalizzazione del Lungomare Sud modifica i flussi veicolari dei Viali delle Regine.

La soluzione progettuale definitiva e condivisa attraverso i lavori della Conferenza di Servizio, oggetto del presente progetto, viene di seguito illustrata:

- **Via Portofino dalla rampa del sottopasso alla linea ferroviaria fino alla sede stradale esistente (area oggetto di esproprio):** sbancamento della superficie sterrata e costruzione della massicciata stradale da destinare a transito veicolare e piste ciclo-pedonali;

- **Via Portofino:** la strada mantiene il doppio senso di marcia veicolare, è previsto un percorso ciclo-pedonale monodirezionale sui due lati della Via Portofino nel tratto di collegamento tra il sottopasso ferroviario fino a dopo l'incrocio con Piazzale Fidenza, poi diventa un unico percorso bidirezionale ciclo-pedonale sul lato nord della Via Portofino fino all'incrocio con Viale Regina Margherita.

Le corsie veicolari e le piste ciclopedonali sono delimitate con cordoli in gomma di larghezza pari a 50 cm, la tipologia dei cordoli è già in uso nelle piste ciclabili del Comune. L'organizzazione del traffico veicolare e ciclo-pedonale così descritto realizza la continuità dei flussi previsti nelle rampe del sottopasso alla linea ferroviaria. La quota stradale rimane pressoché inalterata per tutta la sua larghezza, le piste ciclo-pedonali sono alla medesima quota della sede stradale. Verranno ridefinite le posizioni delle caditoie di raccolta delle acque superficiali e verrà ripristinato lo strato di usura della sede stradale per una migliore funzionalità e durata dell'infrastruttura veicolare.

La collocazione della pista, per gran parte della sua lunghezza, solo sul lato nord della Via Portofino, consente la realizzazione di una piazzola di sosta per i mezzi di Hera (lunga circa 10 mt. e larga 2,50 mt.) lungo la Via Portofino sul lato sud delimitata da dissuasori a scomparsa al fine di garantire l'area sempre libera per la sosta mezzi. In continuità con lo stallo Hera vengono ubicati n. 10 stalli per auto e n. 2 stalli per motocicli. A confine tra proprietà private e stalli di sosta verrà realizzata una banchina pedonale larga circa 1,20 mt. che consente il transito dei pedoni in sicurezza così come l'accesso pedonale alle strutture ricettive esistenti.

Questa modifica comporta necessariamente la declassazione della Via Portofino dalla classe E-F attuale a classe F, in quanto la strada assume le caratteristiche tecniche e funzionali di strada di tipo locale (F). Gli Uffici preposti dovranno modificare l'allegato 2 Nuovo Elenco Strade e l'allegato 3 Tavola, nonché a darne comunicazione agli Uffici Urbanistici.

Sul tratto di via Portofino compreso tra Piazzale Fidenza e la linea ferroviaria la circolazione è a doppio senso di marcia e sul lato nord della strada vengono ubicati n. 6 stalli di sosta veicolare ed una piazzola per la sosta dei mezzi Hera destinati alla raccolta differenziata, tale piazzola sarà delimitata e resa sempre libera dalla collocazione di fittoni estraibili.

Di seguito si elencano le modifiche che verranno apportate ai flussi veicolari delle strade limitrofe alla Via Portofino:

- lungo **Viale Regina Margherita** è previsto il senso unico in direzione Rimini – Riccione fino a Via Portofino, a questo incrocio è obbligatoria la svolta a destra lungo Via Portofino in direzione monte, in quanto viene realizzata un'aiuola spartitraffico sul lato mare di Viale Regina Margherita. Questa soluzione ha l'obiettivo di spostare sull'Asse Mediano costituito dalle Vie Melucci/Ugo Bassi gran parte del traffico veicolare;
- percorrendo **Via Portofino** da monte verso mare è possibile la sola svolta a destra lungo Viale Regina Margherita per procedere a senso unico verso Riccione o risalire lungo Via Siracusa in direzione mare – monte. Lungo Via Siracusa, nel tratto compreso tra Piazzale Fidenza ed il sottopasso ferroviario viene mantenuto il doppio senso di marcia;
- lungo **Viale Mantova** è prevista l'inversione del senso unico con direzione Riccione-Rimini in quanto la circolazione deve essere contrapposta a quella di Viale Regina Margherita al fine di realizzare la circolazione a stanze;

- **Piazzale Fidenza** mantenimento del doppio senso di marcia per il collegamento all'ultimo tratto di Via Portofino fino al confine con la ferrovia (strada chiusa) e mantenimento della svolta a destra da Piazzale Fidenza lungo Via Portofino. Questo tratto stradale sarà interessato da modeste opere di demolizione e ricostruzione, viene mantenuta la sosta veicolare esistente.

Il sistema della viabilità e i relativi flussi veicolari delle zone limitrofe a Via Portofino verrà approfondito e progettato compiutamente nella successiva fase progettuale relativa alla redazione del progetto esecutivo.

4. Disponibilità delle aree o immobili da utilizzare

Nella scelta del tracciato che consente il collegamento della rampa esistente al sottopasso ferroviario con la sede stradale di Via Portofino si è cercato di limitare al massimo l'occupazione di suolo privato, pertanto non è stata riproposta la rotonda che era stata progettata all'interno del PPI denominato "Ex Colonia Murri", ma solo una curva di raccordo fra i due tracciati, al fine di contenere gli oneri di acquisizione delle aree private. Come si evince dalla Tav. n. 3.1 Piano Particolare d'Esproprio ed Elenco Ditte, il progetto interessa la seguente area privata:

- area di proprietà della Società Residence del Mare Srl di Rimini, individuata catastalmente nel Comune di Rimini al foglio n. 100 mappale 3840, di cui mq. 400,00 oggetto di esproprio e mq. 230,00 oggetto di occupazione temporanea di cantiere.

La viabilità esistente che verrà riqualificata è in gran parte nella piena disponibilità dell'Amministrazione Comunale e per modeste porzioni si tratta di aree catastalmente di proprietà private con uso pubblico consolidato, in quanto pertinenze funzionali alla viabilità esistente, così come si evince dal "Progetto Strade – Riclassificazione delle strade comunali di uso pubblico comprese nel territorio del Comune di Rimini dalla SS.16 al mare" approvato con delibera di Giunta Comunale n. 275 del 26/08/08 e successivamente aggiornato con delibera di Giunta Comunale n. 309 del 28/09/2010.

5. Cronoprogramma delle fasi attuative

Il seguente cronoprogramma parte dalla conclusione del Procedimento Unico:

Tempo stimato per la realizzazione dell'opera								
Progettazione			Appalto ed esecuzione dei lavori					
Preliminare	Definitivo	Esecutivo	Gara D'appalto	Contratto d'Appalto	Consegna Lavori	Esecuzione Lavori	Collaudo	Data ultimazione Lavori
/	/	2 mesi	6 mesi	2 mesi	1 mese	4 mesi	2 mesi	

6. Attestazione della fattibilità in lotti

Si attesta altresì che l'appalto non è suddivisibile in lotti in quanto l'intervento rappresenta il completamento di un tratto viario indispensabile per realizzare il collegamento a mare e monte della linea ferroviaria BO-AN in località "Marebello".

L'intervento di completamento della viabilità a monte della linea ferroviaria comprensivo del completamento del sottopasso, a carico di privati (PPI denominato "Via Melucci - Via Siracusa" scheda 13.30 del PRG), avrà inizio entro il mese di marzo 2019 e terminerà presuntivamente entro un anno, pertanto è necessario che entro tale data, 30/03/2020, sia completata tutta la viabilità a mare della linea ferroviaria oggetto del presente intervento.

7. Accessibilità, utilizzo e manutenzione delle opere

Le aree di cantiere risultano accessibili mediante la viabilità di contorno. Il cantiere di lavoro nelle strade interessate dagli interventi verrà organizzato garantendo sempre la possibilità di accedere alle proprietà private ed alle attività economiche esistenti, sia da parte dei pedoni che dei ciclisti, limitando l'impedimento alla viabilità ai mezzi veicolari per il periodo strettamente collegato con le lavorazioni per il rifacimento della porzione di sede stradale carrabile.

Le aree sono di facile accesso per la successiva manutenzione e/o gestione e l'intervento previsto comporta oneri aggiuntivi a decorrere dal mese di gennaio 2020, quali:

- oneri di gestione e manutenzione delle opere di pubblica illuminazione € 360,00 annui;
- oneri di gestione e manutenzione delle opere a verde € 400,00 annui;
- oneri di gestione e manutenzione del nuovo tracciato stradale/piste ciclabili € 400,00 annui.

8. Circostanze che influenzano la scelta e la riuscita del progetto

Vedi i punti 1, 2 e 3 della presente relazione.

9. Studio di prefattibilità ambientale – Pareri - Autorizzazioni

Per l'analisi dei vincoli esistenti sull'area di progetto si fa riferimento all'allegato N. 2 Studio di Prefattibilità Ambientale facente parte del presente progetto, che di seguito vengono descritti:

- Vincolo paesaggistico, il progetto ricade in parte in area sottoposta al vincolo ai sensi dell'art. 142 comma 1 lettera a), territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, e quindi in sede di Conferenza di Servizi è stata invitata ad esprimersi Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Ravenna, Forlì-Cesena e Rimini, che non ha preso parte ai lavori della Conferenza ma ha rilasciato PARERE FAVOREVOLE (prot. n. 16585 del 17/12/2018) come si evince dalla **Autorizzazione Paesaggistica prot. n. 350105 del 19/12/2018**.
- Il progetto prevede l'abbattimento di un albero che risulta esterno al perimetro del vincolo boschivo, ma la valutazione della sua rimozione è stata oggetto di valutazione in sede di Conferenza di Servizi e pertanto sono stati invitati ad esprimersi, oltre alla suddetta Soprintendenza anche il Corpo dei Carabinieri Forestali di Rimini il Comando dei Carabinieri Forestali di Rimini che non ha preso parte ai lavori della Conferenza, ma con propria nota prot. n. 580 del 17/11/2018 pervenuta in data 17/11/2018 ed acquisita agli atti con prot. n. 314817 ha "rilevato ed eccepito la propria carenza di legittimazione a concorrere alla valutazione degli interessi prevalenti ed alla formazione della volontà pubblica in ordine al procedimento in oggetto".

L'Arch. Lorenzo Turchi (U.O. Pianificazione Generale Comune di Rimini), in sede di Conferenza di Servizi del 20/11/2018 evidenzia che nella documentazione progettuale depositata l'area oggetto di

intervento è completamente esterna al vincolo boschivo così come rappresentato cartograficamente nella tavola dei vincoli TAV. VIN 1a allegata alla strumentazione urbanistica vigente, pertanto l'abbattimento non è soggetto a specifica autorizzazione e l'approvazione del progetto costituisce titolo autorizzativo per l'abbattimento dell'albero.

- Tutele storico – archeologiche, l'area complessiva di intervento ricade in zona a bassa potenzialità archeologica e pertanto in sede di Conferenza di Servizi era stata invitata ad esprimersi la Soprintendenza Archeologia dell'Emilia Romagna, che non ha preso parte ai lavori della Conferenza e non ha inviato parere e/o osservazioni, pertanto si ritiene che non sussistano motivi ostativi all'approvazione del presente progetto.
- ARPAE ha emesso PARERE FAVOREVOLE con prescrizioni rilasciato ai sensi della lett. h dell'art. 19 LR n. 19 del 4/05/1982 e ss.mm.ii. in merito alla variante urbanistica R.U.E. vigente. Nota PGNR/2018/10971 del 19/11/2018 pervenuta in data 19/11/2018 ed acquisita agli atti con prot. n. 315869, non hanno preso parte ai lavori della Conferenza e successiva nota PG/2019/8983 del 18/01/2019 pervenuta in data 18/01/2019 ed acquisita agli atti con prot. n. 17048 nella quale hanno confermato PARERE FAVOREVOLE con prescrizioni.
- A.U.S.L. Romagna ha emesso PARERE FAVOREVOLE con nota prot. n. 0016411P del 21/01/2019 pervenuta in data 21/01/2019 ed acquisita agli atti con prot. n. 18747.
- Vincoli infrastrutturali, attrezzature, impianti tecnologici, servizi militari e civili, l'area di intervento è attraversata da un cavo interrato linea elettrica, pertanto l'ente gestore Enel è stato invitato ad esprimersi in sede di Conferenza di Servizi. Ma non avendo preso parte ai lavori della Conferenza e non avendo inviato parere e/o osservazioni, si ritiene assunto il silenzio/assenso da parte dell'ente sul presente progetto.
- Fascia di rispetto della linea ferroviaria, nell'area oggetto di vincolo ricade solo una porzione di strada nella quale è prevista solo la realizzazione di segnaletica orizzontale e interventi di manutenzione straordinaria. Pur ritenendo l'intervento compatibile con il vincolo, si è reputato necessario invitare in sede di Conferenza di Servizi la Società RFI gestrice della linea ferroviaria. Detta Società non ha preso parte ai lavori della prima seduta della Conferenza ed ha inviato con propria nota PARERE FAVOREVOLE di massima con prescrizioni e adempimenti (nota pervenuta in data 20/11/2018 prot. n. 316919). Durante i lavori della seconda seduta e conclusiva la Società RFI ha delegato a rappresentarla l'Ing. Alessandro Stornelli che ha presentato nuovamente il medesimo parere con prescrizioni ed adempimenti da considerare in fase di realizzazione delle opere (nota pervenuta in data 15/01/2019 ed acquisita agli atti con prot. n. 12344).
- P.G.R.A. P.A.I. Progetto di variante 2016, l'area d'intervento ricade in ambito Alluvioni poco frequenti ai sensi dell'art. 20 comma 3 lett. b (bassa probabilità P2), ed ai sensi dell'art. 21 comma 2 non sono previste opere di mitigazione per aree soggette a tale livello di pericolosità.

Considerato che il progetto comporta variante urbanistica al R.U.E. è stato acquisito il parere reso dalla Provincia di Rimini e formalizzato con il Decreto n. 5 dell'11/01/2019 da parte del Presidente della Provincia, pervenuto in data 15/01/2019 ed acquisito agli atti con prot. n. 12794.

Il progetto e la relativa variante urbanistica al R.U.E. sono esclusi:

- dalla Valutazione della Sostenibilità Ambientale e territoriale (VALSAT) ai sensi della LR n. 24/2017 art. 19 comma 6 lett. e), in quanto si limitano a introdurre "varianti localizzative, al fine dell'apposizione del vincolo espropriativo, per opere già localizzate e valutate in piani vigenti";
- ed ai sensi del comma 12 dell'art. 6 del Decreto Legislativo n. 152 del 03 aprile 2006, non è ritenuta necessaria la Valutazione Ambientale Strategica (VAS), in quanto trattasi di localizzazione di opera pubblica tramite apposito provvedimento di autorizzazione (Procedimento Unico) che per legge ha l'effetto di variante ai piani urbanistici vigenti.

Ai fine della completezza di pareri ed autorizzazioni si elencano le comunicazioni pervenute da parte degli Enti gestori di servizi e/o Servizi e Uffici pubblici:

- SNAM con propria nota prot. n. 0981 del 30/10/2018 pervenuta in data 31/10/2018 ed acquisita agli atti con prot. n. 298357, comunica che non ha condotte in gestione interessate dai lavori previsti a progetto. Non partecipano ai lavori della Conferenza di Servizi.
- Terna Rete Italia Spa con propria nota pervenuta in data 07/11/2018 ed acquisita agli atti con prot. n. 304295, comunica che non sono presenti elettrodotti di loro proprietà nell'area interessata dai lavori previsti a progetto. Non partecipano ai lavori della Conferenza di Servizi.
- Regione Emilia-Romagna Servizio di Difesa del Suolo, della Costa e Bonifica comunica con propria nota pervenuta in data 08/11/2018 ed acquisita agli atti con prot. n. 306685, che non ha per legge competenze da esprimere nel procedimento e che in nessun caso possono ricollegarsi gli effetti previsti dall'art. 14-ter della L 241/90 alla mancata comunicazione di determinazioni. Non partecipano ai lavori della Conferenza di Servizi.
- Wind Tre Spa comunica con propria nota pervenuta in data 08/11/2018 ed acquisita agli atti con prot. n. 306687, che non sono presenti infrastrutture di loro proprietà interferenti con le opere previste a progetto. Non partecipano ai lavori della Conferenza di Servizi.
- ADRIGAS con propria pervenuta in data 20/11/2018 ed acquisita agli atti con prot. n. 316814 e successiva nota pervenuta in data 15/01/2019 ed acquisita agli atti con prot. n. 12236, comunica che non parteciperanno ai lavori della Conferenza di Servizi e segnala che sono presenti apparati di distribuzione e consegna gas metano (allegano schema planimetrico con l'individuazione delle loro reti). Propongono di effettuare sopralluoghi congiunti per la segnalazione dei loro impianti prima dell'inizio dei lavori.

10. Indagini geologiche, idrogeologiche

Trattandosi di intervento che interessa lo strato superficiale della sede stradale e/o del terreno esistente non è necessaria la redazione di una indagine geologica in quanto gli strati che costituiscono la sede stradale ed il terreno stesso, per gli spessori interessato, sono ampiamente conosciuti. L'area relativa all'esproprio, di modesta entità, essendo limitrofa alla sede stradale esistente non necessita di indagine geologica.

E' indispensabile prima dell'inizio dei lavori la ricognizione precisa di tutti i sotto servizi di urbanizzazione esistenti, pertanto in sede di Conferenza di Servizi verranno invitati tutti gli Enti gestori e/o titolari di sotto servizi.

11. Quadro economico				
A)	SOMME in APPALTO	IVA(%)	IMPORTI netti	
a.1)	Lavori a CORPO	10,00%	€ -	
	Lavori a MISURA	10,00%	€ 215.005,58	
	Lavori in ECONOMIA	10,00%	€ -	
	TOTALE LAVORI		€ 215.005,58	
a.2)	Oneri della SICUREZZA	10,00%	€ 6.494,42	
TOTALE SOMME IN APPALTO			€ 221.500,00	
B)	SOMME A DISPOSIZIONE DELL'AMINISTRAZIONE COMUNALE	IVA(%)	IMPORTI netti	
b.1)	Lavori in economia, previsti in progetto ed esclusi dall'appalto, ivi inclusi i rimborsi previa fattura	10,00%	€ 12.400,00	
b.2)	Rilievi, accertamenti e indagini - verifica preventiva della eventuale presenza di ordigni bellici -	10,00%	€ -	
b.3)	Allacciamenti ai pubblici servizi	22,00%	€ 4.000,00	
b.4)	Imprevisti e arrotondamenti	10,00%	€ -	
b.5)	Acquisizione aree o immobili e pertinenti indennizzi		€ 25.000,00	
b.6)	Accantonamento di cui all'art.106 comma 1 del codice degli appalti (revisione prezzi)	10,00%	€ -	
b.7)	Spese tecniche relative alla progettazione, nelle necessarie attività preliminari, al coordinamento della sicurezza in fase di progettazione e esecuzione, alle conferenze dei servizi, al supporto al RUP, alla verifica e validazione, alla Direzione Lavori.	22,00%	€ 5.000,00	
b.8)	Spese tecniche di consulenza per attività tecnico amministrative connesse alla progettazione	22,00%	€ -	
b.8.1)	Spese per attività tecnico amministrative connesse alla progettazione: per copertura assicurativa progettista e verificatore		€ 2.000,00	
b.8.2)	Fondo incentivante (art. 113 del D.Lgs 50/2016)		€ 4.505,00	
b.9)	Spese per commissioni giudicatrici	22,00%		
b.10)	Spese per pubblicità e, ove previsto, per opere artistiche	10,00%	€ -	
b.10.1)	Spese per pubblicità: contributo ANAC per stazioni appaltanti		€ 225,00	
b.11)	Spese per accertamenti di laboratorio e verifiche tecniche previste dal capitolato speciale d'appalto, collaudo tecnico amministrativo, collaudo statico ed altri eventuali collaudi specialistici	10,00%	€ -	
b.13)	Oneri d'investimento	10,00%	€ -	
b.14)	Mitigazioni	10,00%	€ -	
b.15)	Interferenze	10,00%	€ -	
b.16)	Opere compensative	10,00%	€ -	
	altro: Accordo Bonario (art. 205 D.Lgs 50/2016)		€ -	
	altro (specificare)	10,00%	€ -	
b.12)	IVA, eventuali altre imposte e contributi dovuti per legge		€ 25.370,00	
	di cui per IVA somma dei lavori		€ 22.150,00	
	di cui per IVA somme a disposizione dell'amministrazione comunale		€ 3.220,00	
TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE			€ 78.500,00	
TOTALE IMPORTO OPERE A + B			€ 300.000,00	
A cui va aggiunto l'importo relativo all'affidamento dei servizi di supporto al RUP (incarico in fase di affidamento)			€ 7.072,00	
TOTALE COMPLESSIVO			€ 307.072,00	

12. Prime indicazioni e disposizioni per la stesura dei piani per la sicurezza

Nella stesura del piano di sicurezza e coordinamento sarà necessario inserire prescrizioni particolari per l'esecuzione dei lavori in presenza di traffico veicolare e ciclo-pedonale.

Il cantiere di lavoro nelle strade interessate dagli interventi andrà organizzato garantendo sempre la possibilità di accedere alle proprietà private, alle attività economiche ed ai servizi esistenti (uffici, scuole, ecc.) sia ai pedoni che ai ciclisti, limitando l'impedimento alla viabilità ai mezzi veicolari per il periodo strettamente collegato con le lavorazioni e per il rifacimento della porzione di sede stradale carrabile occupata durante l'esecuzione dei lavori.

13. Documenti di cui è composto il progetto

A seguito di quanto emerso durante la prima seduta della Conferenza di Servizio del giorno 20/11/2018 e delle osservazioni pervenute che in parte si ritiene di accogliere si è reso necessario effettuare un ulteriore approfondimento progettuale che ha comportato modifiche al progetto. In particolare sono stati istituiti n. 10 stalli di sosta veicolare, n. 2 stalli per motocicli e una piazzola di sosta per i mezzi Hera destinati alla raccolta differenziata lungo la Via Portofino lato sud tratto compreso tra Piazzale Fidenza e il Viale Regina Margherita. Questa modifica comporta necessariamente la declassazione della Via Portofino dalla classe E-F attuale a classe F, in quanto la strada assume le caratteristiche tecniche e funzionali di strada di tipo locale (F). Gli Uffici preposti dovranno modificare l'allegato 2 Nuovo Elenco Strade e l'allegato 3 Tavola, nonché a darne comunicazione agli Uffici Urbanistici.

Gli elaborati progettuali che recepiscono le suddette modifiche e che sostituiscono i precedenti (oggetto di deposito) aventi medesimo titolo, sono:

- ALL. 1 Relazione Tecnico-Descrittiva (data: Gennaio 2019);
- ALL. 3 Computo Metrico Estimativo e Quadro Economico (data: Gennaio 2019);
- ALL. 4 Elenco Prezzi Unitari (data: Gennaio 2019);
- TAV. 2.1 Planimetria di progetto (data: Gennaio 2019);
- TAV. 2.2 Sezioni Tipo (data: Gennaio 2019);
- TAV. 3.1 Piano Particellare di Esproprio ed Elenco Ditte.

Il presente progetto è costituito dai seguenti documenti:

Allegati progetto opera pubblica:

- ALL 1 Relazione Tecnico-Descrittiva
- ALL 2 Studio di Prefattibilità Ambientale
- ALL 3 Computo Metrico Estimativo e Quadro Economico
- ALL 4 Elenco Prezzi Unitari
- ALL 5 Disciplinare Descrittivo e Prestazionale degli Elementi Costruttivi

Elaborati Grafici opera pubblica:

- TAV. N. 1.1 Planimetria Generale
- TAV. N. 1.2 Planimetria Stato di Fatto
- TAV. N. 2.1 Planimetria di Progetto
- TAV. N. 2.2 Sezioni Tipo
- TAV. N. 3.1 Piano Particellare di Esproprio ed Elenco Ditte

La variante urbanistica al R.U.E. è composta dai seguenti documenti:

Allegato:

ALL A Relazione

Elaborati Grafici:

TAV. N. 4.1 Localizzazione dell'opera pubblica ed elaborato art. 10 LR 37/2002

TAV. N. 4.2 Variante al RUE – stralcio tavola 1.8

14. Conclusioni

In base a quanto indicato dalla tabella n 4 del D.M. 11.12.1978 l'incidenza della manodopera è pari al 15,38% dell'importo delle somme in appalto.

I prezzi unitari applicati, desunti dall'elenco prezzi comunale, per alcune lavorazioni sono stati ridefiniti mediante analisi effettuate dai progettisti ed in alcuni casi ridotti.

L'aliquota IVA è al 10% come attestato dal Responsabile Unico di Procedimento nella nota allegata alla presente relazione.

Si procederà all'affidamento dei lavori con la successiva approvazione del progetto esecutivo attraverso il quale verranno approfondite compiutamente tutte le opere da realizzare.

Il progetto è conforme al D.P.R. 503/96 recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici e negli spazi pubblici.

Si allega la nota prot. n. 0259727 del 21/09/2018 con la quale si provvedeva alla costituzione del Gruppo di Lavoro.

Il Progettista
Arch. Rosella Santolini
(f.o digitalmente)

Il Responsabile Unico di Procedimento
Ing. Alberto Dellavalle
(f.to digitalmente)