



# **COMUNE DI AUGUSTA**

LIBERO CONSORZIO COMUNALE DI SIRACUSA

IV SETTORE LL.PP.

## **IV SETTORE LAVORI PUBBLICI**

### **OGGETTO**

**PROGETTO PER LA RIVALUTAZIONE URBANA  
DELLE AREE A SUD-EST DEL RIONE BORGATA**

### **SITO**

**RIQUALIFICAZIONE DI VIA G. DI VITTORIO-  
PIAZZA MATTARELLA-VIA CATANIA**

### **PROGETTISTA**

**Arch. Ottavio Mingo  
Ing. Gianfranco Passanisi**

### **RUP**

**Dott. Salvatore Licciardello**

## **RELAZIONE GENERALE E TECNICA**

## **RELAZIONE GENERALE E TECNICA**

### **PREMESSA**

La definizione di rigenerazione urbana in Europa è frutto di una riflessione culturale in linea con il concetto di qualità urbana espresso dall'Unione Europea attraverso le Carte urbane europee, concetto strettamente connesso alla sostenibilità, nelle sue tre principali accezioni: ambientale, sociale ed economica.

Costruire insieme un futuro sostenibile e inclusivo "piacevole per gli occhi, il cuore e la mente", e l'obiettivo indicato dalla Commissione europea è di avvicinare il "Green Deal" ai cittadini, promuovendo soluzioni innovative e accessibili, che migliorino la sostenibilità e la funzionalità degli spazi pubblici e privati.

Una nuova fase attuativa dell'Agenda urbana per l'EU è stata inaugurata con la Nuova Carta di Lipsia.

La Nuova Carta di Lipsia, fortemente allineata con la politica di coesione, fornisce un documento quadro politico chiave per lo sviluppo urbano sostenibile in Europa e sottolinea che le città devono stabilire strategie di sviluppo urbano integrato e sostenibile e garantire la loro attuazione per la città nel suo complesso, dalle sue aree funzionali ai suoi quartieri, secondo un triplice livello di azioni che sono aggregate sotto le seguenti voci/obiettivo: "giuste, verdi e produttive".

#### **La città giusta.**

Il potere trasformativo delle città deve offrire pari opportunità e giustizia ambientale per tutti, indipendentemente dal sesso, dalla condizione socioeconomica, dall'età e dall'origine.

L'obiettivo sono quartieri urbani sicuri, socialmente equilibrati, che consentono l'integrazione di tutte le componenti sociali e etniche.

#### **La città verde.**

Il potere di trasformazione delle città contribuisce a combattere il riscaldamento globale e consentire una elevata qualità ambientale attraverso l'uso sostenibile di aria, acqua, suolo.

Le città sono chiamate a proteggere e rigenerare gli ecosistemi in via di estinzione e le loro specie e a utilizzare soluzioni basate sulla natura, mentre infrastrutture verdi e blu di alta qualità possono essere resilienti rispetto a condizioni meteorologiche estreme

sistemi di trasporto e mobilità urbani dovrebbero essere efficienti, a emissioni zero, sicuri e multimodali.

Dovrebbero essere promosse forme di mobilità e logistica attive e a basse emissioni di carbonio compreso un trasferimento modale al trasporto pubblico, a piedi e in bicicletta. Il trasporto pubblico dovrebbe essere accessibile, conveniente, pulito, sicuro e attraente per tutti.

#### **La città produttiva.**

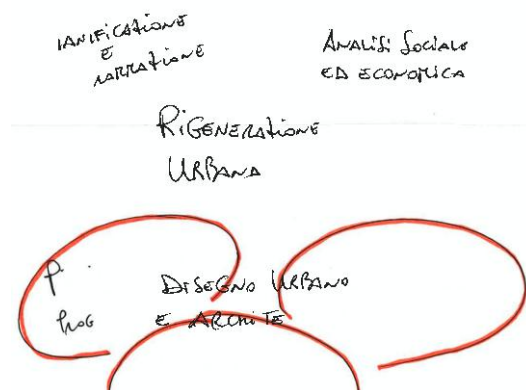
Il potere di trasformazione delle città si basa su un'economia diversificata che fornisce posti di lavoro garantendo nel contempo una solida base finanziaria per lo sviluppo urbano sostenibile. Le città sedi commerciali attraenti, innovative e competitive necessitano di una forza lavoro qualificata, di infrastrutture sociali, tecniche e logistiche accessibili. Garantire queste precondizioni dovrebbe essere parte integrante della pianificazione urbanistica.



La rigenerazione urbana è perciò l'insieme delle varie esigenze, multipartecipate, che servono per dare alle città non solo un aspetto nuovo e competitivo, rilanciandone l'immagine territoriale a livello estetico, ma dando loro nuovo respiro dal punto di vista culturale, economico e sociale e chiaramente con attenzione agli aspetti ambientali.

“La Rigenerazione quindi **non è uno strumento ma un metodo**, non è costituita da regole preconfezionate ma da approcci e analisi dedicati, non è una soluzione immediata ma occorre tempo per apprezzarne i risultati positivi, non esula dalla normativa ma se ne serve in maniera intelligente per raggiungere degli obiettivi e fornire delle risposte.

La riqualificazione del territorio, che comprende gli interventi di rigenerazione urbana, consiste nella conservazione e valorizzazione degli elementi ambientali e del costruito in funzione di una migliore fruizione degli stessi.



Il Governo ha inoltre lanciato un piano pluriennale denominato "**Rinascita Urbana**" con l'obiettivo di migliorare la qualità dell'abitare e favorire la rigenerazione urbana. Il piano Rinascita Urbana vuole migliorare la qualità dell'edilizia residenziale pubblica e sociale e promuovere così la riqualificazione del territorio urbano. Il piano prevede anche il miglioramento dell'accessibilità e della sicurezza dei luoghi urbani e la rigenerazione di aree costruite degradate".

È necessario quindi, “assicurare l’equilibrio tra zone edificate e zone verdi, limitando il consumo di suolo, nonché potenziare l’autonomia delle persone con disabilità e l’inclusione sociale attraverso la promozione di servizi sociali e sanitari di prossimità a livello locale eliminando, laddove possibile, gli ostacoli all’accesso agli alloggi e alle opportunità di lavoro, tenendo conto anche delle nuove possibilità offerte dalle tecnologie e dal lavoro da remoto ai fini della conciliazione tra esigenze di cura familiare ed esigenze lavorative, nel rispetto del principio di parità di genere e ai fini della riduzione dei flussi di traffico ...”.

Con l'evento pandemico degli ultimi anni diversi paradigmi sono modificati e tramutati in ulteriori esigenze, come la riduzione degli spostamenti per lavoro che hanno ridisegnato gli spazi urbani, avviando una fruizione dei quartieri periferici o marginali più 'densa' rispetto a prima. La pandemia ha quindi favorito il tema della fruizione dello spazio urbano di prossimità, per quartieri, valorizzando riflessioni sul funzionamento della città già presenti prima della pandemia.

Di seguito la tabella dei 17 obiettivi per Agenda 2030:



## RELAZIONE GENERALE

In ottemperanza a quanto previsto dal paragrafo 3.2.1 e 3.2.2 delle “Linee guida per la redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica da porre a base dell'affidamento di contratti pubblici di lavori del PNRR e del PNC” del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS) del luglio 2021, la presente relazione generale e tecnica ha lo scopo di illustrare il progetto di “Riqualficazione delle aree comprese tra via Di Vittorio, via Catania e Piazza Mattarella”.

Tali aree sono, però, parte di un più ampio ed articolato **progetto di rigenerazione urbana che investe tutta la zona sud-est del rione Borgata**, denominato **AUGUSTA\_LIKE**, che ha la visione complessiva di recuperare, valorizzare e potenziare tutta la zona che comprende l'istituto scolastico “D. Costa 1” e quel che resta del “D. Costa 2”, via Catania, via Dogali e via XXV Aprile (parzialmente), il sottocavalcavia lato monte della cintura ferroviaria, piazza Mattarella, corso Sicilia lato est, via G. Di Vittorio.

Un progetto ambizioso, complesso, ma di grande valenza sociale, economica ed ambientale, che a medio-lungo termine dimostra l'intenzione di ampliare e migliorare la fruizione di questi luoghi, attualmente “periferia” del contesto urbano e vissuti solo nelle ore scolastiche, cercando altresì di inglobare, per quanto possibile, l'area delle saline attualmente ai margini dei margini ed ampliando e migliorando la dotazione di servizi, prevedendo altresì la realizzazione di un asilo nido (già finanziato) e il teatro comunale (in attesa dei risultati)



Inquadramento intervento complessivo sud-est rione Borgata.

Con la prospettiva, ben inteso, “di abbandonare l'approccio settoriale, circoscritto ai singoli ambiti da rigenerare in favore di una nuovo approccio orientato non solo al raggiungimento di obiettivi di trasformazione fisica di parti circoscritte di città, ma anche mirato a considerare le trasformazioni come componenti di un disegno più ampio, le cui strategie e i cui temi siano realmente riconducibili all'idea di città sostenibile”. Perciò il progetto mira a diventare, oltre quanto già detto, anche una sorta di “innesco” per future azioni ad opera dei privati, che potranno contribuire nel tempo a rinnovare il tessuto economico.

In considerazione degli incontri avuti e delle istanze pervenute sono emerse problematiche relative:

- carenza di aree e percorsi pedonali attrezzate in sicurezza e di infrastrutture dedicate alla ciclabilità
- scarsa attenzione alla sicurezza stradale soprattutto in corrispondenza degli attraversamenti pedonali e in relazione alla qualità dei marciapiedi
- l'assenza di aree a parcheggio organizzate
- carenza di aree attrezzate a verde
- difficoltà di accesso negli orari di entrata ed uscita delle scuole, una mancata integrazione tra le varie e diverse funzioni presenti, e la pressochè totale assenza di attività commerciali, penalizzate dal contesto poco attrattivo.

Da cui si è desunto un quadro delle esigenze che può essere così riassunto:

- privilegiare la pedonabilità dell'area rispetto alle aree carrabili, con implementazione delle superfici attualmente in uso

- migliorare l'offerta di parcheggi con aree specificatamente attrezzate e distinte per tempi di sosta (prolungata e temporanea)
- prevedere nuovi arredi e nuove aree attrezzate a verde con la rimozione delle alberature esistenti e l'introduzione di nuove specie arboree meno invasive e variegate, che insieme ad un nuovo disegno della pavimentazione e ad un assetto illuminotecnico adeguato incrementino la fruibilità dell'asse viario, ricreando uno scenario urbano decoroso e piacevole dal punto di vista estetico ed architettonico, in modo tale da costituire un piccolo polmone verde che potrà essere punto di riferimento per gli abitanti del quartiere e oltre, non trascurando nel contempo la possibilità di provvedere ad una gestione e manutenzione più semplice ed economica possibile
- introdurre nuove funzioni che offrano servizi ai residenti ed ai fruitori del mercato pubblico settimanale
- favorire la nascita di esercizi commerciali di prossimità

Dall'analisi delle esigenze e dei dati conseguenti, è scaturita la soluzione progettuale, che non prevede altri tratti viari, altra urbanizzazione se non quella necessaria al razionale funzionamento del tutto, altro consumo di suolo, ma la sistemazione dell'esistente, con allargamento del marciapiede lato est (in accostato alla scuola) con la creazione di uno spazio attrezzato lungo tutto l'asse viario ed essere filtro tra la mobilità carrabile e quella ciclo-pedonale, con un nuovo disegno per la piazza Mattarella, ad integrarsi col disegno dell'intera area, quasi senza distinzione di funzione, una più organizzata sistemazione a parcheggi, una pista ciclabile e delle aree a verdi, attrezzate e non. Ribadisco il concetto che il progetto debba essere valutato nella sua globalità urbana, come già evidenziato in precedenza.

Sarebbe auspicabile la redazione del PUMS (Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile) in contemporanea con la definizione delle progettazioni urbane, considerando altresì che è già in fase di attuazione la ridefinizione della linea ferrata che attualmente attraversa e taglia in due il rione Borgata. La sua dismissione e di conseguenza il suo eventuale riutilizzo a fini ciclopedonale incrementerebbe in misura sostanziale quella mobilità sostenibile tanto agognata nelle politiche di rigenerazione urbana, viste anche le condizioni orografiche del terreno che permetterebbero la ciclabilità dell'intero contesto urbano dalla borgata all'isola. Il progetto perciò prevede, come si evidenzia negli elaborati progettuali, carreggiate stradali larghe mt. 4,5, marciapiedi di mt. 1,20, pista ciclabile di 1,50, la rimanenza sarà costituita da fascia a verde alberata.



Nei marciapiedi ed in tutte le aree pedonali verrà utilizzata della pietra naturale e sinterizzata, la pista ciclabile sarà realizzata con cls drenante, il resto con asfalto. Alla fine dell'intervento di concerto con quanto potrebbe prevedere il PUMS è consigliabile un'unica carreggiata stradale con senso di marcia lato nord ed innestandosi su via Matteotti che consente tutte le direzioni. All'incrocio faciliterebbe la circolazione una rotatoria. La parallela di Corso Sicilia, invece, dovrebbe avere il senso di marcia direzione via Catania, cosicchè non vada in contrasto con quanti accedono alla via Matteotti dalla rotonda di Corso Sicilia. Sono state previste, altresì, una serie di aree a parcheggio, anche nella prospettiva dell'utilizzo di tutti gli spazi ed i servizi ancora non in uso ma che rientrano nella prospettiva di una sistemazione globale dell'area. Si ritiene positiva la valutazione degli effetti qualitativi e quantitativi sulla mobilità indotti dall'intervento urbanistico in questione.

## INDICATORI

2. Indice di consumo di suolo da superficie infrastrutturata
3. Indice di dispersione dell'urbanizzato
4. Aree per servizi a verde in ambiente urbano
5. Apparati protettivi del paesaggio urbano
6. Qualità ambientale
7. Realizzazione delle piste ciclabili
8. Superfici drenanti
9. Superficie impermeabilizzata
10. Risorgenza della falda
11. Distribuzione della popolazione
12. Riqualificazione di aree dismesse/degradate
13. Qualità aria
14. Sostenibilità ambientale della mobilità
15. Intervisibilità
16. Ampiezza e profondità del campo visivo

Appare altresì interessante l'applicazione di un indicatore di vivibilità così come applicato in una ricerca del Politecnico di Milano, dove "i requisiti di efficienza del sistema urbano e di vivibilità vengono identificati attraverso indicatori particolarmente utili per valutare la situazione prima e dopo la proposta di modifica".

Da questo studio si evince come la vivibilità di un luogo potrebbe essere rappresentata da una serie di variabili, che includono la sicurezza, sostenibilità, comfort ambientale, servizi, pedonalità e transito.

L'essenza dell'indicatore è legata al miglioramento della vivibilità controllando gli aspetti morfologici, l'attrattività, il comfort e la prossimità di servizi ed altro. Tutte variabili che a cascata incidono sulla fruizione e la percezione delle persone.

VIVIBILITÀ URBANA				
VIVIBILITÀ DELLO SPAZIO PUBBLICO				
MORFOLOGIA (A)		ATTRATTIVITÀ (B)	COMFORT (C)	PROSSIMITÀ (D)
VARIABILI ERGONOMICHE		VARIABILI PSICOLOGICHE	VARIABILI FISIOLOGICHE	VARIABILI PER L'ACCESSIBILITÀ SIMULTANEA
1	% di spazio pedonale	Diversità	Comfort termico	Accessibilità alla rete di trasporto pubblico
2	Grado di accessibilità	Tipologia di attività	Comfort acustico	Vicinanza alle attività quotidiane
3	Rapporti dimensionali/apertura al cielo	Volume di verde	Qualità dell'aria	Distanza dai servizi educativi, sanitari, culturali

L'analisi si basa su tre variabili principali, ergonomiche, psicologiche e fisiologiche, da cui dipartono 9 sottovariabili (ma potrebbero essere di più o meno a secondo dell'intervento), a cui possiamo associare un valore numerico; alla fine della valutazione tutte le variabili potranno essere sommate e successivamente divise per 9 per ottenere una media che rappresenta l'indicatore di vivibilità dello spazio urbano.

## **RELAZIONE TECNICA**



Vista la tipologia di progetto che consiste in opere di manutenzione straordinaria ed è riferita alle sole superfici orizzontali attualmente in uso come viabilità, carrabile e pedonale, oltre che spazi per la sosta e parcheggi, non è prevista la realizzazione di elementi tecnici che comportino la necessaria valutazione ante attraverso indagini, sondaggi, analisi, ecc. né tantomeno è necessario adottare prescrizioni per eventuali interferenze con altri elementi, fabbricati, strutture, ecc., che possano precludere funzionalità al progetto di cui alla presente.

Dal progetto si desumono gli ambiti di intervento, ovvero:

1. la riorganizzazione e i percorsi delle aree stradali e pedonali;
2. la realizzazione della fascia verde alberata;
3. parcheggi
4. aree sosta attrezzate integrate con piazza Mattarella
5. l'adeguamento e ammodernamento dell'impianto di pubblica illuminazione
6. l'adeguamento dei sottoservizi

Per quanto riguarda il nuovo sistema viario e di percorrenza pedonale, sono previsti:

- rimozione degli alberi esistenti (lato piazza Mattarella), da ricollocare altrove, dei pali di illuminazione urbana, delle caditoie stradali, delle griglie e dei chiusini, dell'arredo urbano;
- scarificazione di pavimentazione stradale
- Adeguamento e/o rifacimento di pozzetti stradali esistenti compresi i chiusini e i telai, delle reti di sottoservizi presenti lungo il tracciato
- realizzazione del massetto in calcestruzzo e della pavimentazione di tutte le aree pedonali con pietre naturali di colore chiaro posizionato a fasce, intervallato da strisce di pietra lavica
- fornitura e posa di segnaletica stradale verticale e orizzontale e realizzazione di rivestimento colorato a base di resine stiroloacriliche per parcheggi, percorsi pedonali, in corrispondenza dei nuovi attraversamenti pedonali e delle piazzole di sosta
- interventi di messa a norma dei marciapiedi con adeguamento di pavimentazioni pedonali esistenti, sempre con gli stessi materiali

Relativamente al nuovo sistema del verde, si prevedono:

- sistemazioni a verde con fornitura e posa in opera di terra vegetale per la realizzazione di aiuole e aree verdi, compresa la posa di sovrastante telo pacciamante geotessile tessuto non tessuto e la stesa di uno strato di corteccino pacciamante
- fornitura e messa a dimora di piante ornamentali di varia specie di altezza da 200 a 500 cm, compresa la realizzazione di aree a verdi con cespugli e prato verde

In generale, si sono scelte delle specie arboree e arbustive variegata, di media e grande taglia, sia caducifoglie che sempreverdi in modo da ricreare uno spazio urbano più gradevole e meglio fruibile. Gli alberi sempreverdi di grande taglia sono posizionati a distanza di circa 30 metri l'uno dall'altro, e distanziati da quelli di media taglia di 8-10 m. Ad ogni modo tutte le alberature proposte non sono invasive.

Nella successiva fase esecutiva si potrà comunque approfondire meglio questo aspetto anche in virtù delle valutazioni di un consulente agronomo.

ALBERI ANTISMOG	
Olmo Comune ( <i>Ulmus minor</i> )	1/30mq
Frassino Comune ( <i>Fraxinus excelsior</i> )	1/30mq

<b>Frassino Maggiore (<i>Fraxinus excelsior</i>)</b>	1/30mq
<b>Tiglio Selvatico (<i>Tilia cordata</i>)</b>	1/30mq
<b>Acero Riccio (<i>Acer platanoides</i>)</b>	1/30mq
<b>Acero Campestre (<i>Acer campestre</i>)</b>	1/30mq
<b>Cerro (<i>Quercus cerris</i>)</b>	1/30mq
<b>Ginkgo (<i>Ginkgo biloba</i>)</b>	1/30mq
<b>Tiglio Nostrano (<i>Tilia platyphyllos</i>),</b>	1/30mq
<b>Gelso Nero (<i>Morus nigra</i>)</b>	1/20mq
<b>Leccio (<i>Quercus ilex</i>)</b>	1/25mq
<b>Bagolaro (<i>Celtis australis</i>)</b>	1/30mq
<b>Alloro (<i>Laurus nobilis</i>)</b>	1/15mq
<b>ARBUSTI (fronte strada e confini ambiti privati)</b>	
<b>Ilex, Viburno, Viburno Lucido, Fotinia, Eleagno, Ligustro, Biancospino, Corbezzolo</b>	Per tutta la lunghezza dei fronti strada e/o confini, esclusi gli accessi

In riferimento al sistema impiantistico, nel progetto in oggetto sono previste le realizzazioni degli impianti generali di:

- irrigazione “a goccia” per l’irrigazione delle nuove alberature, consistente nella realizzazione della linea principale interrata con tubo in polietilene ad Alta Densità PE 100 conformi alle norme UNI EN 12201 ed ISO 4427 del diametro esterno di mm 40 e pressione di esercizio 12,5 bar, compresi tutti gli scavi, i rinterri, le opere da idraulico, il collegamento alla rete già predisposta, il carico, la fornitura e messa in opera di pozzetti rompitratta per aree verdi e saracinesche di sezionamento della linea, la fornitura e posa in opera di anello gocciolante autocompesante 35 l/h per irrigazione delle alberature; con collegamento alla centralina o programmatore elettronico già predisposta per irrigazione area piazza Mattarella;
- impianto elettrico e di pubblica illuminazione da adeguare ed ammodernare nell’ottica di un riutilizzo dell’area a fini sociali, sportivi, ecc., con fornitura e posa di apparecchi illuminanti per esterni con ottica stradale a luce diretta con led di potenza posizionati su palo h.ft. 7 m in acciaio di tipo cilindrico zincato a caldo ed interasse 20 m, comprese la fornitura e posa di plinti portapalo, pozzetti di ispezione, pozzetti rompi tratta, dei necessari conduttori, cavidotti ed elementi di corredo, e pali e segnapasso sempre a led per i marciapiedi e le aree attrezzate

In termini di sicurezza della rete stradale, si è condotta un’analisi per valutare le potenziali situazioni di rischio e in generale gli effetti del nuovo scenario di progetto rispetto al contesto trasportistico urbano, conformemente alla Circolare Ministero LL.PP. 8 giugno 2001 “Linee Guida per le Analisi di Sicurezza delle Strade”.

Relativamente alle zone di attraversamento pedonale, tra le eventuali verifiche da condurre ad un livello di progettazione superiore, si segnalano quelle di:

- visibilità dell’intersezione mutua
- visibilità veicoli/pedoni;
- visibilità in ragione dell’illuminazione stradale.
- Abbattimento delle barriere architettoniche

Nelle varie fasi progettuali si è approfondito il tema delle barriere architettoniche, di cui si è tenuto conto nella progettazione degli spazi, della viabilità pedonale e veicolare al fine di garantire la perfetta connessione tra gli spazi e la piena accessibilità dell'intera area a fruizione ciclopedonale.

Nel progetto sono stati considerati tutti gli accorgimenti tecnico-strutturali ed impiantistici ed i materiali utili al superamento delle barriere architettoniche per persone con ridotte capacità motorie, nel rispetto delle prescrizioni del "Regolamento per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici" approvato con D.P.R. 503/1996.

L'accessibilità in tutti gli spazi progettati è intesa in senso ampio, cioè considerando molteplici aspetti: percorsi dedicati, aree di sosta, raccordi altimetrici, ecc.

Tutte le differenze di quota altimetrica nelle aree di intervento sono agevolmente superabili attraverso rampe e raccordi appositamente studiati, sia con le pavimentazioni dei percorsi, sia negli accessi agli spazi.

Ampi marciapiedi con fruizione mista ciclopedonale, faciliteranno la sicurezza del transito sostenibile.

Verranno infine utilizzati materiali antisdrucchiolo per esterni e comunque con finiture che non compromettano la percorrenza dei pedoni con ridotte capacità motorie.

#### QUADRO ECONOMICO

<b>Progetto per la rigenerazione urbana delle aree a sud-est del rione borgata riqualificazione di via G. Di Vittorio, Piazza Mattarella, via Catania</b>			
<b>A</b>	<b>Lavori</b>		
<b>A 1</b>	Importo lavori	€ 2.360.024,62	
	<b>TOTALE LAVORI AL NETTO DEGLI ONERI SICUREZZA</b>		€ 2.270.152,35
<b>A 1.1</b>	Di cui oneri di sicurezza, non soggetti a ribasso d'asta	€ 89.872,27	€ 89.872,27
<b>A 1.2</b>	Incidenza manodopera	€ 542.805,66	€ 542.805,66
	<b>TOTALE LAVORI</b>		€ <b>2.360.024,62</b>
<b>A 1.2</b>	IVA sui Lavori 10%		€ 236.002,46
<b>A</b>	<b>TOTALE LAVORI + ONERI PER LA SICUREZZA + IVA</b>		€ <b>2.596.027,08</b>
<b>B</b>	<b>SPESE GENERALI</b>		
<b>B 1</b>	<b>Prestazioni tecniche</b>		
<b>B 1.1</b>	Progettazione esecutiva, Direzione dell'esecuzione, CSP, CSE, verifiche e collaudi		€ 146.923,35
	<b>TOTALE SPESE TECNICHE IMPONIBILE</b>		€ 146.923,35
<b>B 1.2</b>	Contributi previdenziali (CASSA) sulle competenze tecniche 4%	€ 5.876,93	€ -
<b>B 1.3</b>	IVA 22%	€ 33.616,06	
	<b>TOTALE CONTRIBUTI PREVIDENZIALI ED IVA</b>		€ 39.493,00
	<b>TOTALE SPESE TECNICHE</b>		€ <b>186.416,35</b>
<b>B 2</b>	<b>Incentivi per funzioni tecniche</b>		
	attività di programmazione della spesa, di valutazione dei progetti, di predisposizione e di controllo delle procedure di gara e di esecuzione dei		

	contratti pubblici, di RUP, di verifica di conformità per l'esecuzione del contratto nel rispetto dei documenti a base di gara, del progetto, dei tempi e costi prestabiliti		
	2% di A	€ 51.920,54	
<b>TOTALE INCENTIVI</b>			€ 51.920,54
<b>B.3</b>	<b>Imprevisti sui lavori(compreso IVA)</b>		
	Imprevisti sui lavori 5%	€ 118.001,23	
	IVA sugli Imprevisti 22%	€ 25.960,27	
<b>TOTALE IMPREVISTI + IVA</b>			€ 143.961,50
<b>B.4</b>	Oneri per il conferimento a discarica		€ 18.000,00
<b>B</b>	<b>TOTALE SPESE GENERALI</b>		€ 400.298,39
<b>C</b>	<b>Altro</b>		
<b>C.1</b>	Tassa di Autorità Vigilanza Lavori Pubblici		€ 1.000,00
<b>C.2</b>	Pareri, Autorizzazioni (certificati)		€ 1.000,00
<b>C.3</b>	Centrale di committenza 1% + iva 22%		€ 28.792,30
<b>C.4</b>	Pubblicazioni avvisi		€ 1.000,00
<b>C.5</b>	Spese per allacci		€ 1.000,00
<b>C</b>	<b>TOTALE ALTRO</b>		€ 32.792,30
<b>D</b>	<b>SPESE PER COMUNICAZIONE</b>		
<b>D.1</b>	Spese per pubblicità		€ 882,23
<b>D.2</b>	Libri, riviste, ecc		€ -
<b>D</b>	<b>TOTALE SPESE PER COMUNICAZIONE E INFORMAZIONE</b>		€ 882,23
	<b>IMPORTO TOTALE INTERVENTO (finanziabile):</b>		€
	<b>(A+B+C+D)</b>		<b>3.030.000,00</b>

2. L'importo contrattuale corrisponde all'importo dei lavori di cui al comma 1, colonna a), al quale deve essere applicato il ribasso percentuale sul medesimo importo offerto dall'aggiudicatario in sede di gara, aumentato dell'importo degli oneri per la sicurezza e la salute dei lavoratori definito al comma 1, colonna b) e non soggetto al ribasso d'asta.

L'importo complessivo dei lavori, comprensivo delle spese tecniche, delle forniture e dell'IVA, è risultato pari a **Euro 3.030.000,00 (euro tremilionitrentamila)**

#### **D.P.C.M. 28/07/2022**

FONDO OPERE INDIFFERIBILI, INCREMENTO CONTRIBUTO 10%

PREVISIONE COMUNICATO 12/01/2023 FINANZA LOCALE.

IMPORTO INCREMENTO CONTRIBUTO **€ 293.088,43**

IMPORTO TOTALE INTERVENTO: € 3.030.000,00 (importo originario)

€ 293.088,43 (incremento contributo)

**TOTALE € 3.323.088,43**