



COMUNE DI RAVENNA
AREA INFRASTRUTTURE CIVILI
SERVIZIO STRADE
U.O. STRADE/CENTRO SUD e
CICLO IDRICO INTEGRATO



INTERVENTI URGENTI PER IL POTENZIAMENTO DEI PARCHEGGI -PIAZZALE TORRE UMBRATICA

PROGETTO PRELIMINARE



Segretario generale: Dott. PAOLO NERI		Assessorato LL.PP.: Dott. ANDREA CORSINI		Sindaco: Sig. FABRIZIO MATTEUCCI	
Capo Servizio: Ing. ANNA FERRI			Capo Area: Ing. MASSIMO CAMPRINI		
RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO:			Firme:		
Ing. FULVIO CUNDARI			<input checked="" type="checkbox"/> RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO Ing. Fulvio Cundari		
PROGETTISTA COORDINATORE:			<input checked="" type="checkbox"/> IL PROGETTISTA Ing. Fulvio Cundari		
PROGETTISTA OPERE STRADALI:					
ELABORAZIONE GRAFICA:					
Geom. ELISA FORTIBUONI Dis. FRANCA BERTOZZI					
RILIEVI:			Sig. FABIO TESTA		
0	EMISSIONE	FB	FC	MC	nov. 2013
Rev.	Descrizione:	Redatto:	Controllato	Approvato	Data:

ELABORATO:

Relazione Illustrativa e Relazione Tecnica Studio di Prefattibilità Ambientale

Prime Indicazioni e Disposizioni per la Stesura dei Piani di Sicurezza

Fascicolo: 06.05.176/2013	Data: novembre 2013	Codice Elaborato: R_01
Scala:	File:	Revisione: 0



COMUNE DI RAVENNA
AREA INFRASTRUTTURE CIVILI
SERVIZIO STRADE – U.O. STRADE CENTRO/SUD
e CICLO IDRICO INTEGRATO

**INTERVENTI URGENTI PER IL POTENZIAMENTO
DEI PARCHEGGI – *PIAZZALE TORRE UMBRATICA***

PROGETTO PRELIMINARE

ELABORATO R_01:

RELAZIONE ILLUSTRATIVA E RELAZIONE TECNICA

STUDIO DI PREFATTIBILITÀ AMBIENTALE

PRIME INDICAZIONI E DISPOSIZIONI PER LA STESURA
DEI PIANI DI SICUREZZA

Emissione:
Ravenna lì, 25/11/2013

1. RELAZIONE ILLUSTRATIVA E RELAZIONE TECNICA
2. STUDIO DI PREFATTIBILITA' AMBIENTALE
3. PRIME INDICAZIONI E DISPOSIZIONI PER LA STESURA DEI PIANI DI SICUREZZA
4. ELENCO ELABORATI E QUADRO TECNICO ECONOMICO

1. RELAZIONE ILLUSTRATIVA E RELAZIONE TECNICA

1.1 RELAZIONE ILLUSTRATIVA

1.1.1 Premessa

Il progetto per il potenziamento dei parcheggi esistenti scaturisce dalla necessità di riorganizzare e razionalizzare gli spazi adibiti a sosta dei veicoli a seguito della trasformazione di piazza Kennedy (prevista dal PGTU vigente) dall'attuale destinazione di parcheggio, a futura piazza.

L'eliminazione della sosta nella piazza pone in essere due diverse situazioni: una nuova mappatura dell'offerta di sosta e i nuovi assetti circolatori.

In tale progetto verrà analizzato esclusivamente la situazione relativa all'offerta di sosta. La diversa offerta di sosta porta un risultato immediato consistente in un automatico abbattimento di alcuni indicatori ambientali quali la diminuzione del rumore urbano e dell'inquinamento atmosferico in quanto si riducono i flussi di chi cerca un'area di sosta. L'offerta di sosta potrà essere individuata in luoghi alternativi ed ugualmente vicini al centro storico e commerciale della città.



Figura 1. Immagine satellitare del Piazzale Torre Umbratica

In particolare, il presente intervento analizza l'attuazione della nuova sosta per il potenziamento di quella esistente in corrispondenza del Piazzale Torre Umbratica.

1.1.2 Stato esistente e criteri d'intervento

L'intervento in questione è da realizzarsi in centro storico a Ravenna.

Il Piazzale Torre Umbratica è un'area a fondo cieco adibita al parcheggio auto a pagamento. L'ingresso e l'uscita avviene in unico punto, collegato alla viabilità principale di Via di Roma. Nel piazzale sono presenti inoltre alcuni collegamenti pedonali con le strade limitrofe; in particolare con Circonvallazione San Gaetanino, con Via Pier Traversari e con Via Mura di Porta Serrata. Quest'ultimo percorso termina sulle "mura storiche" della città ubicate nella parte sud del parcheggio e protette, in adiacenza alle stesse, da una fascia di verde.



Figura 2. Ingresso e uscita del parcheggio - Piazzale Torre Umbratica



Figura 3. Collegamento pedonale con Circonvallazione San Gaetanino



Figura 4. Collegamento pedonale con Via Pier Traversari



Figura 5. Collegamento pedonale con Via Mura di Porta Serrata

Allo stato attuale il parcheggio è strutturato con la seguente configurazione:

- una fascia ubicata sul lato sud del parcheggio, a ridosso di quella a verde adiacente le mura, con una zona di parcheggio;
- una fascia centrale con due zone di parcheggio separate tra loro da un'aiuola di 2,00 m piantumata a verde;
- una fascia a verde ubicata sul lato nord del parcheggio con larghezza pari a circa 6,00 m . La stessa è a ridosso delle proprietà private prospicienti il parcheggio, con piantumazioni adiacenti le recinzioni private. Nella fascia è presente, in posizione pressochè centrale, un servizio WC automatizzato;
- due corsie di manovra (di larghezza pari a 5,00 m) a separazione delle predette fasce con un "ritorno" in direzione di via Pier Traversari;
- una fascia ubicata sul lato nord-est del parcheggio, verso il collegamento pedonale con Circonvallazione San Gaetanino e a ridosso delle proprietà private, con una zona di parcheggio.

In tale configurazione, con la tipologia di sosta "a pettine", l'offerta di sosta è pari a 130 posti auto.



Figura 6. Piazzale Torre Umbratica – fascia centrale e sul lato sud (mura storiche) vista verso l'ingresso/uscita del parcheggio



Figura 7. Piazzale Torre Umbratica – fascia centrale e sul lato nord (a verde) vista verso l'ingresso/uscita del parcheggio

L'intervento, meglio descritto negli allegati elaborati grafici, prevede la creazione di una nuova ed ulteriore zona di parcheggio collocata sul lato nord del piazzale in sostituzione di parte dell'esistente fascia "a verde" a ridosso delle proprietà private prospicienti il parcheggio.

In particolare, tale nuova zona di parcheggio verrà realizzata solo nella parte compresa tra il servizio WC automatizzato verso via Pier Traversari per una lunghezza di circa 60 m in attuazione alla PROPOSTA di VARIANTE al RUE oggetto del presente progetto meglio rappresentata nel prosieguo.

Per la creazione di questa nuova zona di parcheggi si adotteranno criteri, materiali e tipologie di intervento del tutto simili a quelle utilizzate per il parcheggio esistente.

Inoltre, particolare cura verrà adottata per la salvaguardia delle piantumazioni esistenti adiacenti le proprietà private per le quali verrà creata un'aiuola di contenimento anche con funzione di filtro con il futuro parcheggio.

Con la nuova configurazione del parcheggio il numero dei posti auto verrà aumentato di ulteriori N. 20 stalli di sosta.

1.1.3 Illustrazione delle ragioni della soluzione prescelta

La realizzazione della nuova area di sosta con posti auto adeguati alla larghezza minima da norma, costituisce l'adozione di un'efficace intervento in materia di sosta dei veicoli. Per quanto riguarda le modalità di intervento la soluzione proposta ben si integra con il contesto ambientale nel rispetto della massima permeabilità delle aree di manovra e degli spazi di sosta che, per quanto possibile, rimarranno con destinazione a verde in quanto pavimentazioni inerbite.

1.1.4 Fattibilità dell'intervento

Il progetto per la nuova sistemazione del parcheggio non risulta conforme allo strumento urbanistico vigente (RUE) come si evince dall'elaborato RUE 4.2 tavola 02, in quanto l'area interessata è destinata a "verde pubblico e privato di interesse pubblico" disciplinata dall'Art. II.31 Articolazione del Verde pubblico delle norme di attuazione.

Trattandosi di un diverso utilizzo dell'area rispetto alle prescrizioni urbanistiche, dovrà quindi essere predisposta una VARIANTE al RUE al fine di rendere attuabili piccole aree di sosta sulla base di nuove eventuali esigenze della città storica. Nella variante da predisporre la classificazione adeguata, inserita con specifica simbologia **(PV)** sull'area in questione, è : "Spazi di sosta in aree prevalentemente a verde" disciplinate dal citato art. II.31 c.15 che cita:

*Nelle aree individuate nelle tavole RUE 2 e RUE 4 con apposita simbologia **(PV)**: Spazi di sosta in aree prevalentemente a verde l'area a verde può essere integrata con spazi di*

sosta, sulla base di un progetto complessivo dell'area che attesti il rispetto delle alberature esistenti, la massima permeabilità degli spazi di sosta e delle aree di manovra.

STRALCIO DI RUE 4.2 - Scala 1:1000

Area d'intervento

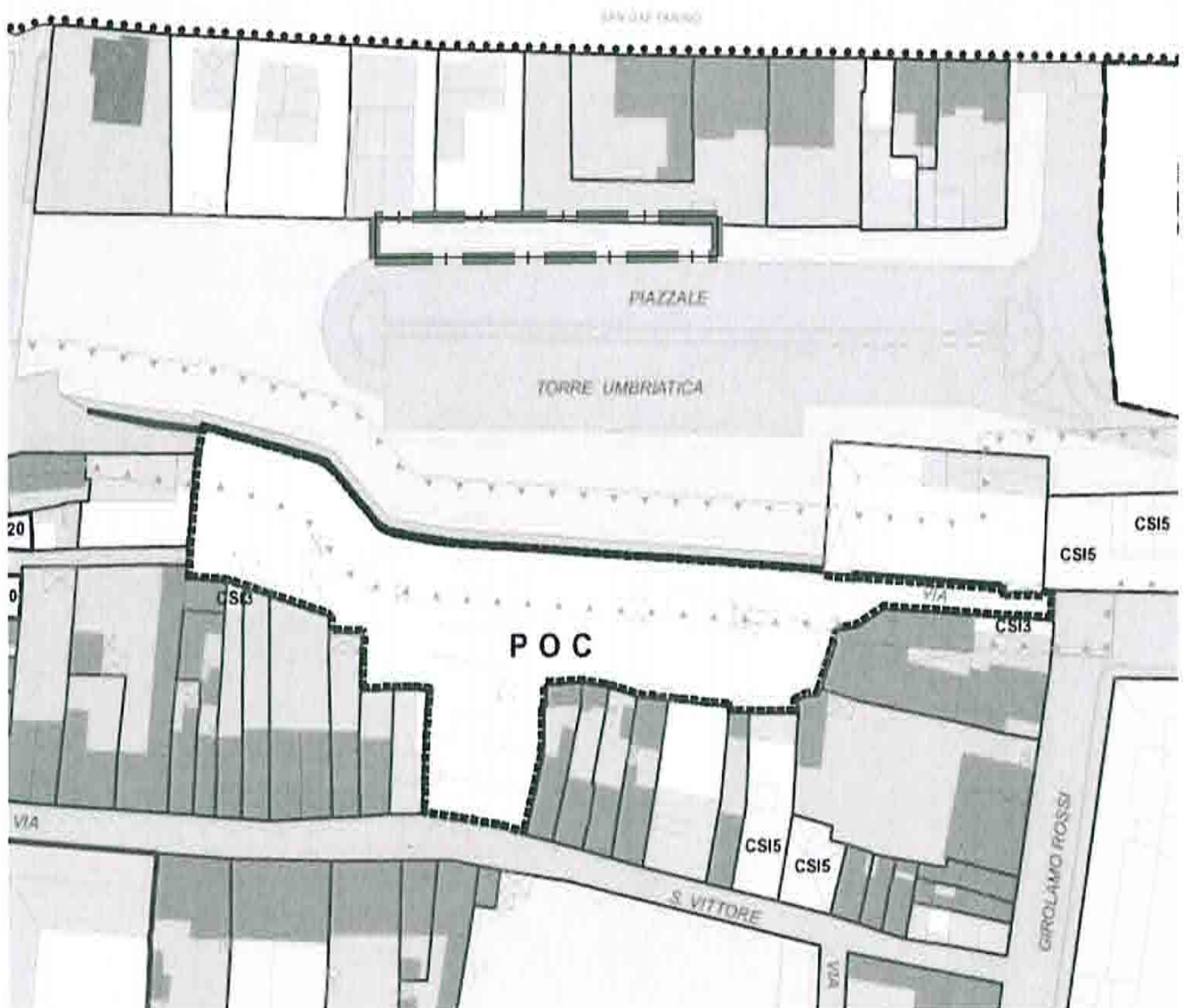
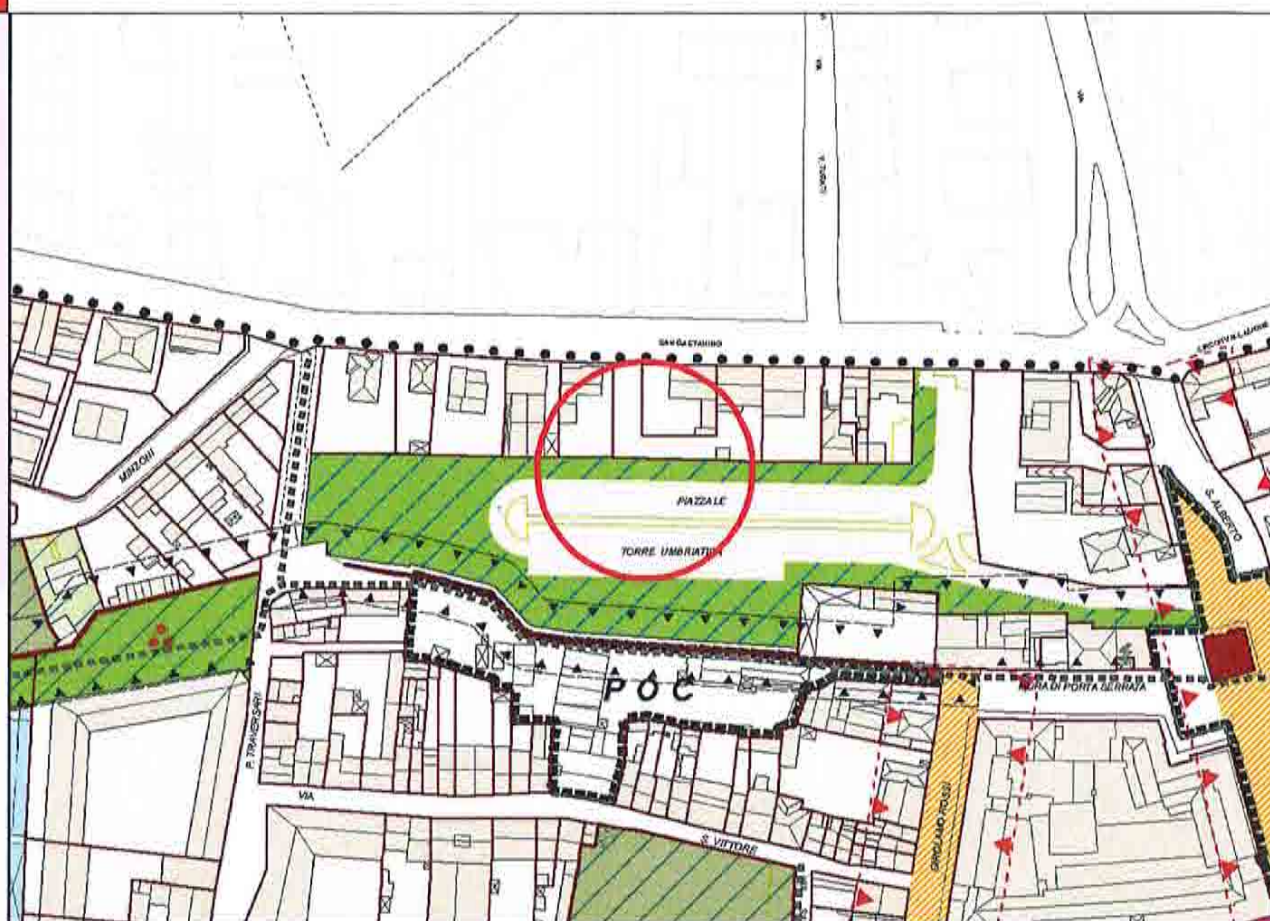


Figura 8. STRALCIO DI RUE 4.2 – Tavola 02 Capoluogo

In estrema sintesi :

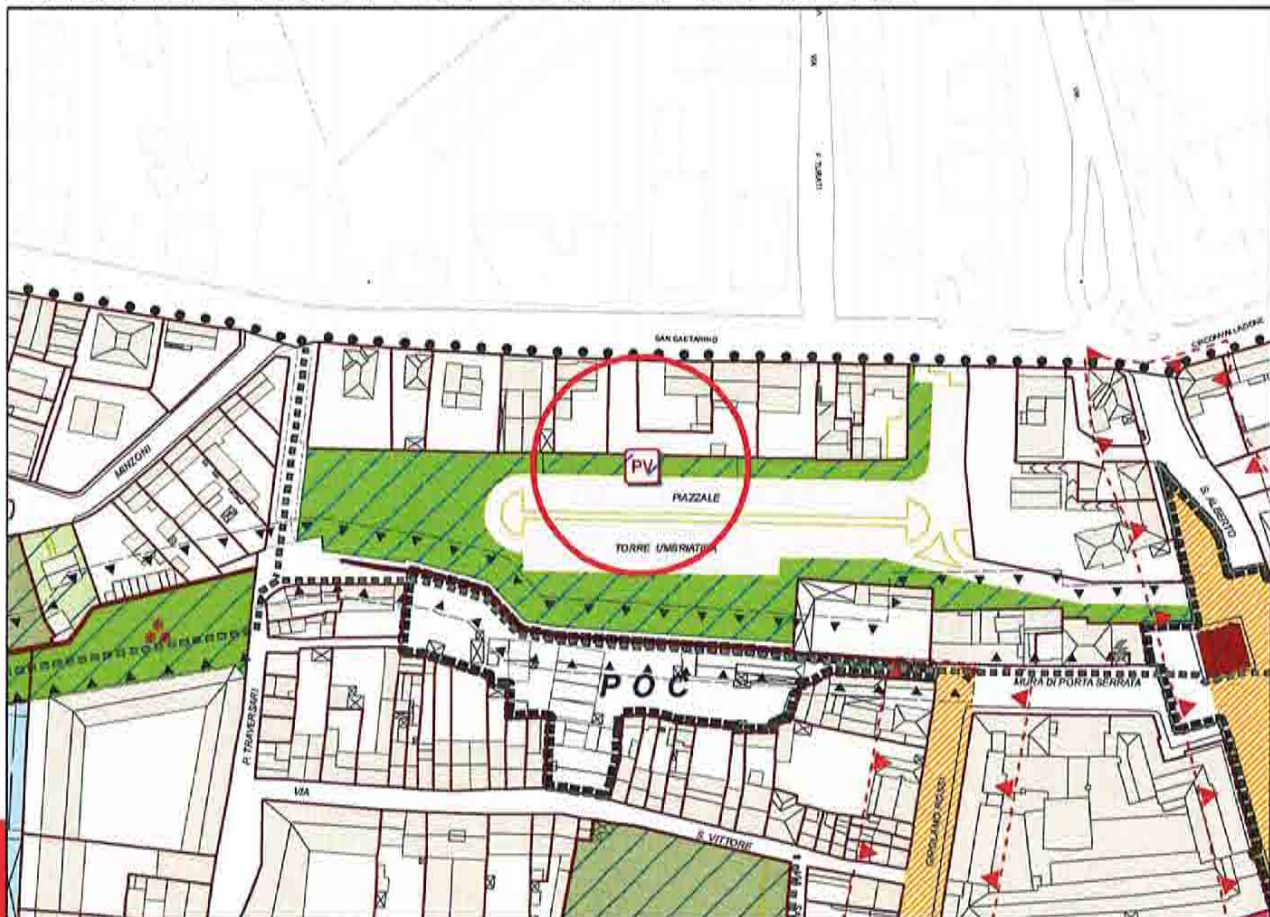
L'approvazione del progetto preliminare ha valore di adozione di variante al RUE che seguirà le procedure di cui all'art.33 della L.R. 20/2000 e s.m.i.

STRALCIO RUE VIGENTE



STRALCIO RUE PROPOSTA DI VARIANTE

Data ultima modifica: 11/01/2013



L'approvazione del progetto preliminare o definitivo da parte del consiglio comunale, costituisce adozione della variante allo strumento urbanistico". comma 2 dell' Art. 19 del DPR 327 8/6/2001

Tale opera non ricade in un'area sottoposta a vincoli. Il dettaglio degli stessi viene meglio analizzato nel prosieguo e nella RELAZIONE TECNICA.

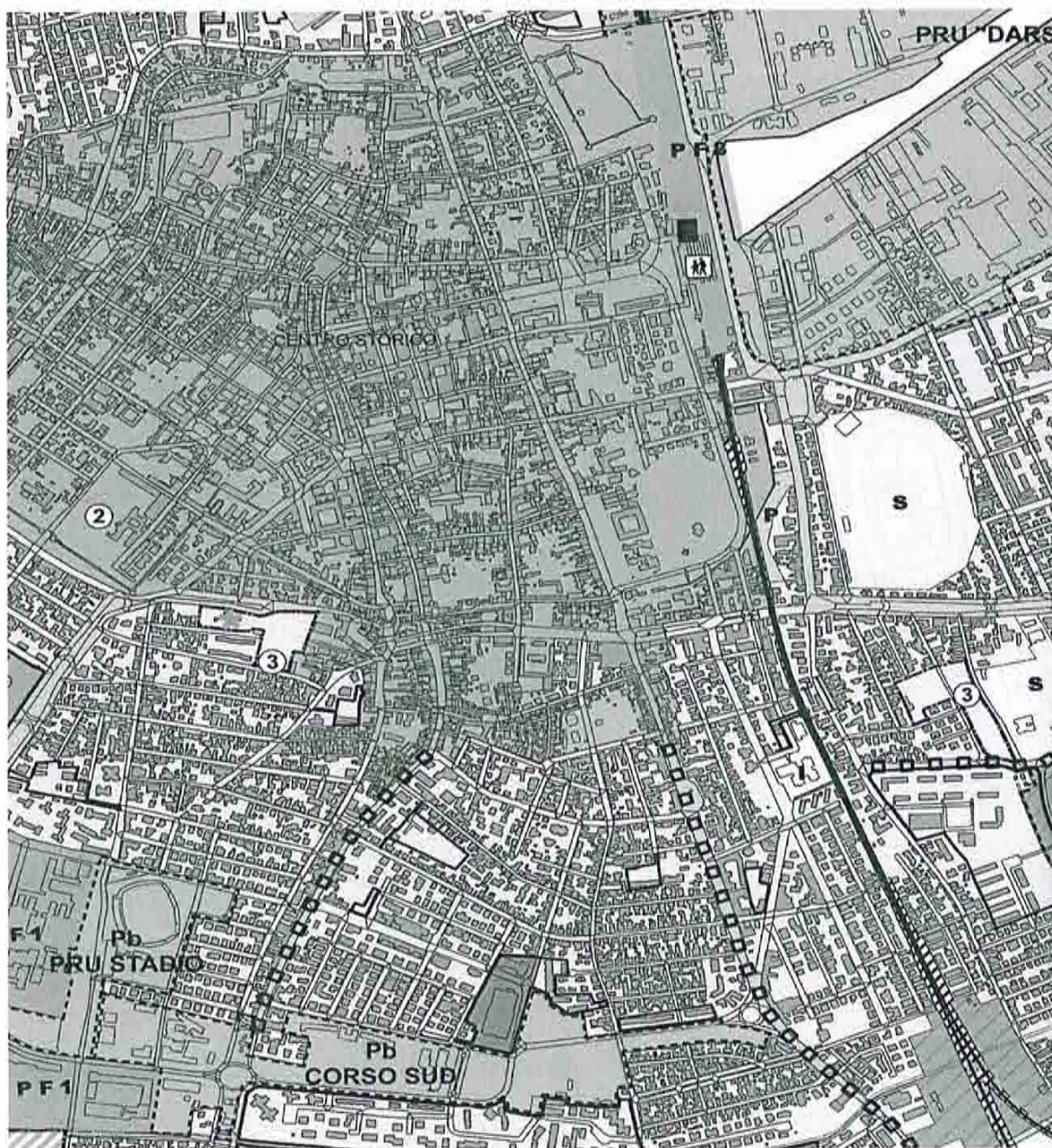


Figura 9. Stralcio di PSC 3 – CAPOLUOGO foglio 13

1.1.5 Disponibilità delle aree

Le aree su cui si dovrà svolgere l'intervento sono di proprietà del Comune.

Pertanto l'approvazione del progetto definitivo-esecutivo costituirà il titolo abilitativo all'esecuzione dei lavori ai sensi dell'art. VIII.7 comma 2, lettere "c" e "d" dell'elaborato RUE 5.2 – Parte Terza del Regolamento Urbanistico Edilizio Comunale definitivamente approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n° 133/77035 del 28/07/2009.

1.1.6 Indirizzi per la realizzazione del progetto definitivo

Gli indirizzi sono contenuti negli elaborati grafici del presente progetto e nella relazione tecnica riportata di seguito. In fase definitiva non sarà necessario contattare gli Enti Gestori dei servizi a rete interrati, in quanto nessuno di questi sarà interessato dall'intervento in argomento.

1.1.7 Cronoprogramma delle fasi attuative

I tempi e le fasi di sviluppo si possono così sintetizzare:

- Approvazione del progetto preliminare (con dichiarazione di immediata esecutività) con la PROPOSTA DI VARIANTE al RUE → entro il mese di novembre 2013;
- Delibera di Consiglio Comunale (con dichiarazione di immediata esecutività per procedere con la pubblicazione) di approvazione del progetto preliminare e adozione della VARIANTE al RUE → entro il mese di dicembre 2013;
- Determina per la prenotazione dell'importo di progetto → entro il mese di dicembre 2013 e successivamente alla Delibera di Consiglio;
- Pubblicazione e deposito per 60 giorni della Delibera di Consiglio. Periodo entro il quale chiunque può formulare osservazioni → entro il mese di febbraio 2014;
- Delibera di Consiglio Comunale di approvazione della variante di RUE → entro il mese di marzo 2014;
- Delibera di approvazione progetto definitivo-esecutivo → entro il mese di aprile 2014;
- Richiesta di parere alla SBAA → nel periodo che intercorre tra la pubblicazione della variante e l'approvazione della stessa;
- Affidamento dei lavori nell'ambito delle attività opzionali del contratto Global Service Strade 2014-2018 con l'esecuzione dei lavori ed ultimazione degli stessi → entro il mese di giugno 2014;

1.1.8 Accessibilità, utilizzo e manutenzione impianti esistenti

In base alla tipologia di intervento, alle lavorazioni da eseguire e alla futura sistemazione dell'area, è possibile affermare che non sono presenti sull'area di intervento particolari impianti tali da condizionare in maniera significativa l'opera in progetto e viceversa, l'opera non condiziona futuri interventi di manutenzione sui sottoservizi presenti (rete di smaltimento acque e impianto di pubblica illuminazione).












Figura 10. Stralcio di PSC – G1.4. Carta dei vincoli e disciplina sovraordinata - Ambiti di tutela

Ambiti di tutela

	Paleodossi fluviali particolarmente pronunciati	Art. 3.20a PTCP
	Dossi di ambito fluviale recente	Art. 3.20b PTCP
	Sistemi dunosi costieri di rilevanza storico documentaria paesistica	Art. 3.20d PTCP
	Sistemi dunosi costieri di rilevanza idrogeologica	Art. 3.20e PTCP
	Paleodossi di modesta rilevanza	Art. 3.20c PTCP
	Paleodossi di modesta rilevanza da sottoporre alla direttiva di cui al comma 4 e alle prescrizioni di cui al comma 8 e 8bis dell'art. 3.20 del vigente PTCP	Art. 3.20b PTCP
	Paleodossi di modesta rilevanza che a causa di profonde trasformazioni caratteri urbanistico o a seguito di bonifiche fondiarie hanno perso la morfologia il micro rilievo originario	



Figura 11. Stralcio di PSC – G1.2. Carta dei vincoli ambientali vigenti: - Ambiti di tutela

Ambiti di tutela	
	Beni paesaggistici di notevole interesse pubblico
	Territorio costiero
	Fiume o corso d'acqua e relative sponde o piedi degli argini
	Zona umida di importanza internazionale
	Zona gravata da uso civico di legnatico
	Zona gravata da uso civico di pesca
	Zona archeologica
	Zona di potenzialità archeologica
	Albero monumentale

1.2 RELAZIONE TECNICA

1.2.1 Relazione geologica - geotecnica

Non sono previste opere in sotterraneo trattandosi di un intervento di manutenzione straordinaria. Gli scavi che verranno svolti saranno superficiali e riguarderanno esclusivamente la collocazione di nuove tubazioni e relativi pozzetti, la realizzazione della nuova fondazione, sovrastruttura e pavimentazione per i parcheggi.

1.2.2 Descrizione dell'intervento

Il potenziamento del parcheggio esistente deriva dalla necessità di rendere attuabili piccole aree di sosta sulla base di nuove esigenze sopravvenute in centro storico (trasformazione della piazza Kennedy dall'attuale destinazione di "*piazza parcheggio*" a quella futura di solo "*piazza*").

Il criterio scelto per il potenziamento del parcheggio "*Piazzale Torre Umbratica*" è quello di realizzare una nuova zona di parcheggio utilizzando parte della fascia a verde (lato nord-ovest) compresa tra il servizio WC automatizzato fino al "ritorno" in direzione di via Pier Traversari in modo da realizzare la sosta a pettine tra i sostegni metallici della pubblica illuminazione esistenti, senza intervenire su quest'ultimi con costosi interventi per lo spostamento.

Le modalità di intervento per l'attuazione dei nuovi posti auto si possono così riassumere: Nelle CORSIE DI MANOVRA (per tutta l'estesa del piazzale) verrà eseguita la fresatura con la contestuale ripavimentazione in conglomerato bituminoso per la manutenzione del parcheggio.

Sulla FASCIA A VERDE (nella parte riguardante la nuova zona di parcheggio prevista per una lunghezza di circa 60,00 m) verrà eseguita la fondazione e la sovrastruttura in materiale inerte di adeguato spessore e granulometria al di sotto della futura pavimentazione.

La futura pavimentazione sarà identica a quella esistente. E' in grigliato di conglomerato cementizio con capacità drenante ottenuta dal particolare disegno di ciascun elemento prefabbricato. Anche la colorazione di ciascun elemento sarà identica a quella esistente di colore grigio.

La perimetrazione dell'area di sosta avverrà mediante la posa di un cordolo (con tipologia e caratteristiche simili a quello esistente) a contenimento degli elementi prefabbricati e della nuova aiuola, con larghezza di circa 1,00 m, prospiciente le proprietà private.

La nuova aiuola a verde sarà prevista per la salvaguardia delle essenze e degli arbusti esistenti adiacenti le proprietà private e per il contenimento degli stessi anche con funzione di filtro con il futuro parcheggio.

L'aiuola sarà inoltre separata fisicamente dalla sosta mediante il posizionamento di un cordolo collocato al bordo della fascia di parcheggio (lato proprietà private) per evitare il contatto accidentale tra il veicolo e le recinzioni.

Per la creazione di questa nuova zona di parcheggi si adotteranno criteri, materiali e tipologie di intervento del tutto simili a quelle utilizzate per il parcheggio esistente.

La tipologia della soluzione scelta permetterà di raggiungere i seguenti obiettivi:

- Aumento dell'offerta di sosta nel centro storico;
- Integrazione di un area di sosta già esistente mediante la realizzazione di un intervento che garantisca la massima permeabilità della sosta e delle aree di manovra;
- Utilizzo di materiali idonei e consoni all'area di intervento.

1.2.3 Architettura e funzionalità dell'intervento

L'Amministrazione Comunale intende realizzare l'intervento in oggetto al fine di potenziare l'offerta di sosta nel centro storico della città.

Allo stato attuale l'offerta di sosta a pagamento in Piazzale Torre Umbratica è pari a N. 130 parcheggi a pettine.

Ad intervento ultimato l'offerta aumenterà di N. 20 unità per ottenere complessivamente N. 150 posti auto.

L'intervento, meglio descritto negli allegati elaborati grafici e come già illustrato, prevede la realizzazione di una nuova zona di parcheggio su parte della fascia a verde, ubicata sul lato nord-ovest del piazzale, a ridosso delle recinzioni private, con la tipologia di sosta a pettine.

Per rendere minimo l'impatto visivo e percettivo di tale nuova opera, considerato la profondità della fascia a verde non inferiore a 6,00 m si potrà mantenere ancora in essere una parte di verde presente in zona.

1.2.4 Relazione sugli impianti : Pubblica Illuminazione

Situazione iniziale e ad intervento ultimato

Allo stato attuale nell'area di parcheggio è presente l'illuminazione pubblica che non verrà interessata dai lavori. I nuovi stalli di sosta verranno tracciati e disposti tra gli esistenti sostegni metallici della pubblica illuminazione in modo da non interferire con gli stessi.

1.2.5 Relazione sugli impianti: Le linee Gas – Acqua – Telecom ed ENEL

Non sono previsti interventi su tali linee.

2. STUDIO DI PREFATTIBILITA' AMBIENTALE

2.1 Verifica di compatibilità con piani paesaggistici, territoriali e urbanistici

Dalle prime valutazioni svolte, trattandosi di un'area ricompresa nel centro storico, la stessa non ricade in vincoli particolari ed in particolare:

- L'area non è a rischio di inondabilità;
- L'area non è soggetta a vincolo paesaggistico (L. R. 31/2002 art. 46 adottata con variante nel 2003);
- L'area non è sottoposta a vincoli ambientali vigenti;
- L'area non è sottoposta ad ambiti tutelati (Dlgs n. 42/2004 art. 10)


Inoltre, il progetto per la nuova sistemazione del parcheggio non risulta conforme allo strumento urbanistico vigente (RUE) come si evince dall'elaborato RUE 4.2 tavola 02, in quanto l'area interessata è destinata a *"verde pubblico e privato di interesse pubblico"* disciplinata dall'Art. II.31 Articolazione del Verde pubblico delle norme di attuazione.

Si dovrà procedere quindi con una variante al vigente strumento urbanistico, inserendo sull'area di intervento la classificazione adeguata : *"Spazi di sosta in aree prevalentemente a verde"* disciplinate dall'art. II.31 c.15 che cita:

Nelle aree individuate nelle tavole RUE 2 e RUE 4 con apposita simbologia (PV): Spazi di sosta in aree prevalentemente a verde l'area a verde può essere integrata con spazi di sosta, sulla base di un progetto complessivo dell'area che attesti il rispetto delle alberature esistenti, la massima permeabilità degli spazi di sosta e delle aree di manovra.



Figura 12. Stralcio di PSC – G1.1. Aree soggette a vincolo paesaggistico – aree vincolate ai sensi L. R. 31/2002 art. 46

Aree soggette a vincolo paesaggistico - ai sensi della L.R. 31/2002, art. 46	
	Aree soggette a vincolo

2.2 Effetti della realizzazione dell'intervento

La realizzazione dell'intervento comporterà il miglioramento della sosta in centro storico. Gli effetti di questa nuovo assetto saranno migliorativi in quanto consistenti in un automatico abbattimento di alcuni indicatori ambientali quali la diminuzione del rumore urbano e dell'inquinamento atmosferico per effetto della riduzione dei flussi di chi cerca un'area di sosta.

2.3 Scelta del sito e minimizzazione dell'impatto ambientale

La scelta del sito è obbligata trattandosi di una strada già destinata a parcheggio così come evidenziato negli strumenti urbanistici

2.4 Misure di compensazione ambientale

Non saranno previste specifiche misure di compensazione, per la motivazione espressa nel paragrafo precedente.

2.5 Norme di tutela ambientale applicabili all'intervento

Non si individuano particolari norme di tutela ambientale oltre a quelle descritte nei precedenti paragrafi.

3. PRIME INDICAZIONI E DISPOSIZIONI PER LA STESURA DEI PIANI DI SICUREZZA

Gli elementi salienti riguardanti l'intervento in oggetto dal punto di vista della sicurezza del lavoro riguardano:

1. pericolo per la presenza (seppur in quantità minima) di traffico e sosta veicolare sul piazzale del parcheggio;
2. rischio derivante da cadute o contatti accidentali con le recinzioni dei privati durante la fase di scavo;
3. rischio derivante da contatti accidentali con i sostegni metallici esistenti della Illuminazione Pubblica;
4. rischio derivante da contatti accidentali con le linee elettriche interrato a servizio della Illuminazione Pubblica;

Di tali elementi dovrà trattare con particolare dovizia il Piano di Sicurezza e Coordinamento.

4. ELENCO ELABORATI E QUADRO TECNICO ECONOMICO

4.1 Elenco Elaborati

- R_01 RELAZIONE ILLUSTRATIVA E RELAZIONE TECNICA – STUDIO DI PREFATTIBILITA' AMBIENTALE – PRIME INDICAZIONI E DISPOSIZIONI PER LA STESURA DEI PIANI DI SICUREZZA
- R_02 CALCOLO SOMMARIO DELLA SPESA E QUADRO TECNICO ECONOMICO
- R_03 PROPOSTA DI VARIANTE AL RUE
- T_01 STRALCIO DI RUE E STRALCIO DI PSC – DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA – PLANIMETRIA E SEZIONI STATO DI FATTO
- T_02 PLANIMETRIA DI PROGETTO – SEZIONE TIPO D'INTERVENTO

4.2 Quadro Tecnico Economico

INTERVENTI URGENTI PER IL POTENZIAMENTO DEI PARCHEGGI PIAZZALE TORRE UMBRATICA

PROGETTO PRELIMINARE

	Euro	Note
a) IMPORTO PER L'ESECUZIONE DELLE LAVORAZIONI		
TOTALE	67.000,00	
di cui:		
A MISURA	50.361,97	
A CORPO	0,00	
IN ECONOMIA	0,00	
IMPORTO COSTO DELLA MANOD'OPERA	16.638,03	
b) IMPORTO PER L'ATTUAZIONE DEI PIANI DI SICUREZZA		
TOTALE	3.000,00	
di cui:		
A MISURA	0,00	
A CORPO	3.000,00	
IN ECONOMIA	0,00	
TOTALE IMPORTO LAVORI	70.000,00	

c) **SOMME A DISPOSIZIONE DELLA STAZIONE APPALTANTE PER:**

c1 Lavori in economia previsti in progetto ed esclusi dall'appalto	0,00 (IVA compresa)
c2 Rilievi accertamenti ed indagini (Soprintendenza)	0,00 (IVA compresa)
c3 Allacciamenti a pubblici servizi	0,00 (IVA compresa)
c4 Imprevisti	1.200,00 (IVA compresa)
c5 Acquisizione aree o immobili e pertinenti indennizzi	0,00
c6 Accantonamento di cui all'art. 133 commi 3 e 4 del Codice	0,00
c7a Spese tecniche relative a: progettazione, alle necessarie attività preliminari, al coordinamento della sicurezza in fase di progettazione, alle conferenze di servizi, alla direzione lavori e all'assistenza giornaliera e contabilità e all'importo relativo all'incentivo di cui all'art. 92 c.5 del codice.	1.400,00
c7b Spese tecniche relative a: coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione.	0,00 (IVA compresa)
c7c Spese tecniche relative a: assicurazione dei dipendenti di cui agli artt. 90 c.5 e 92 c.7-bis del codice	0,00
c8 Spese per attività tecnico amministrative connesse alla progettazione, di supporto al responsabile del procedimento, e di verifica e validazione.	0,00
c9 Eventuali spese per commissioni giudicatrici	0,00
c10 Spese per pubblicità e, ove previsto, per opere artistiche	0,00
c11 Spese per accertamenti di laboratorio e verifiche tecniche previste dal capitolato speciale d'appalto, collaudo tecnico amministrativo, collaudo statico ed altri eventuali collaudi specialistici	0,00 (IVA compresa)
c12 IVA ed eventuali altre imposte e contributi dovuti per legge	15.400,00
TOTALE	18.000,00

TOTALE GENERALE

88.000,00

Il Progettista
Ing. Fulvio Cundari
