



COMUNE DI PADOVA

AREA LL.PP.

Settore Opere Infrastrutturali, Manutenzioni e Arredo Urbano
Servizio Infrastrutture

- PROMIX -

INTERVENTI per la SICUREZZA STRADALE e la
PROMISCUITA' SOSTENIBILE nell'AREA PADOVANA

INTERVENTI SU VIA SAN MARCO

2° LOTTO

dal ponte Darwin a via Einaudi



N° Progetto
000

nome file
Promix2-Progetto E.dwg

ottobre 2016

CUP
H91B15000590004

LLPP
OPI 2016/001

Elaborato

A

RELAZIONE TECNICO ILLUSTRATIVA

Progettisti

arch. Alberto Marescotti
geom. Daniele Pettenello

Rup

ing. Massimo Benvenuti

Capo Settore

arch. Luigino Gennaro

Capo Area

arch. Luigino Gennaro

INTERVENTI SU VIA SAN MARCO – 2° lotto
dal Ponte Darwin a via Einaudi
Relazione

INDICE

PROMIX – INTERVENTI per la SICUREZZA STRADALE e la PROMISCUITÀ SOSTENIBILE nell'AREA PADOVANA

INTERVENTI SU VIA SAN MARCO – 2° lotto

dal Ponte Darwin a via Einaudi

1	RELAZIONE ILLUSTRATIVA E TECNICA.....	2
1.1	Premessa	2
1.2	Descrizione generale degli interventi da realizzare	3
1.3	Descrizione generale delle attività di monitoraggio	6
2	CAPITOLATO SPECIALE PRESTAZIONALE.....	7
2.1	2.1 Criteri seguiti e scelte effettuate.....	8
2.1.1	Obiettivi generali	8
2.1.2	Obiettivi particolari.....	9
2.2	2.2 Fattibilità dell'intervento.....	9
2.2.1	Indagini	9
2.2.2	Vincoli	10
2.3	2.3 Verifiche tecniche e funzionali	10
3	INDICAZIONI GENERALI E DISPOSIZIONI PER LA STESURA DEI PIANI DI SICUREZZA	11
4	ASPETTI RELATIVI ALL'INSERIMENTO DEGLI INTERVENTI NEL TERRITORIO	11
4.1.1	Compatibilità urbanistica.....	11
4.1.2	Inserimento nel territorio.....	11
5	ASPETTI AMBIENTALI.....	11
5.1.1	Effetti prevedibili (ambientali – igienici)	11
5.1.2	Scelta e confronto con scenari alternativi – misure di compensazione ambientale	12
5.1.3	Norme di tutela ambientale e di settore.....	12
6	SOLUZIONI ADOTTATE PER L'ABBATTIMENTO DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE	12
6.1	Cronoprogramma delle fasi attuative	13
6.2	Elaborati.....	13
7	CALCOLO SOMMARIO DI SPESA	14
1.1	1.1 Quadro riassuntivo di spesa	14

1 RELAZIONE ILLUSTRATIVA E TECNICA

1.1 Premessa

Il “Piano Nazionale della Sicurezza Stradale”, approvato con la delibera CIPE n. 100 del 29.11.02, ed il secondo “Programma annuale di attuazione 2003”, approvato dal CIPE nella seduta del 13.11.03, hanno destinato risorse per il finanziamento, da porre in capo all'Amministrazione Centrale, di interventi ritenuti strategici finalizzati a migliorare la sicurezza stradale.

Il “Bando relativo a interventi strategici per la sicurezza stradale”, approvato con decreto dirigenziale del Ministero delle Infrastrutture del 13.11.03, n.4325, dava 30 giorni per la presentazione dei progetti.

La delibera C.C. del Comune di Padova n.2003/1001 del 15.12.03, dichiarata immediatamente esecutiva, con la quale è stato approvato il progetto denominato **“PROMIX – INTERVENTI per la SICUREZZA STRADALE e la PROMISCUITÀ SOSTENIBILE nell'AREA PADOVANA”**, a cui hanno aderito il Comune di Padova come capofila, i comuni appartenenti alla Conferenza Metropolitana di Padova e la provincia di Padova.

Il progetto **“PROMIX”**, prevede un programma di azioni complessivo per un importo di **€6.000.000,00** riassumibili in interventi principalmente di moderazione del traffico, finalizzati ad aumentare la sicurezza stradale, e di monitoraggio degli incidenti. Esso coinvolge un numero consistente di comuni della cintura urbana (i 15 comuni della Conferenza Metropolitana di Padova), più la provincia di Padova.

Con il DM n.562 del **09.06.04** il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha ammesso al cofinanziamento di **€3.000.000,00** (pari al 50% dell'importo complessivo) la proposta elaborata dal Comune di Padova, la Provincia di Padova e la Conferenza Metropolitana dei Comuni relativa al *2° Programma Annuale di Attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale*.

Il Comune di Padova svolge il ruolo di capofila, per cui è il soggetto che ha anche il compito di coordinare le diverse attività amministrative, di progettazione e di appalto insieme ai comuni della Conferenza.

INTERVENTI SU VIA SAN MARCO – 2° lotto
dal Ponte Darwin a via Einaudi
Relazione

Nel corso del 2011 il Comune di Padova ha ricevuto il mandato di pagamento di **€1.603.110,26** dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, quale rendicontazione delle spese sostenute dal 2004 al 2010 per il progetto Promix (DM n.0000183 del 22.09.11 di autorizzazione al pagamento del certificato di collaudo in corso d'opera), in base alla convenzione stipulata tra Comune di Padova e Ministero delle Infrastrutture e Trasporti.

(prot.0003292 stipulata il 13.10.10 vistata ed annotata dall'ufficio centrale di bilancio in data 01/12/2010 al n.5040 e registrata alla corte dei conti in data 17/12/2010 registro n.10 fog.88 stipulata in data 15/11/2010 tra il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti – Direzione Generale per la Sicurezza Stradale e il Comune di Padova).

Tale importo corrisponde al **53.4%** del complessivo cofinanziamento previsto pari a €3.000.000,00 (cap.1189), a fronte di una spesa totale di €6.000.000,00, che va completata in tutte le sue attività entro il 2015.

1.2 Descrizione generale degli interventi da realizzare

Nell'ambito del programma di attività complessivo, sulla base delle previsioni di opere pubbliche individuate dall'Amministrazione del Comune di Padova ed in base alle risorse finanziarie disponibili nel Programma Triennale per l'elenco annuale del 2015, il progetto prevede degli interventi su via San Marco.



via San Marco – tratto dal ponte Darwin a via Einaudi. L'intervento è previsto sul lato nord di via San Marco.

COMUNE DI PADOVA
SETTORE OPERE INFRASTRUTTURALI
MANUTENZIONI ARREDO URBANO
Codice Fiscale 00644060287

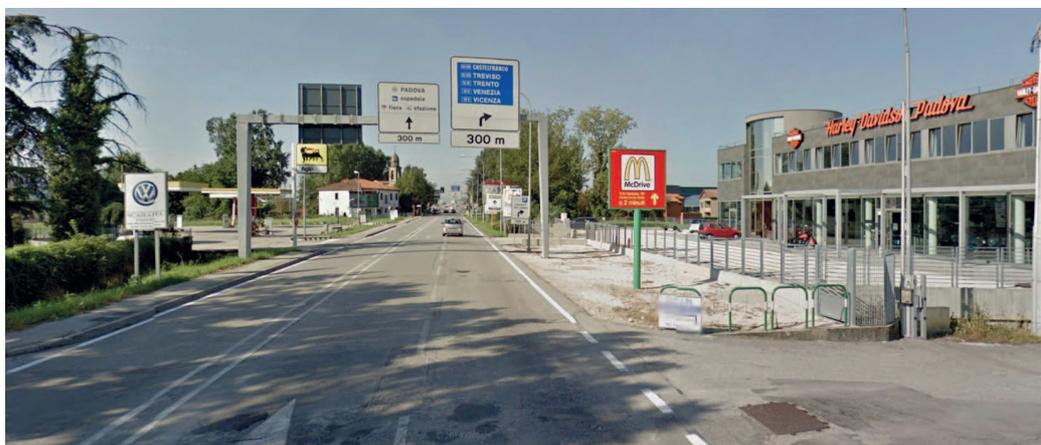
INTERVENTI SU VIA SAN MARCO – 2° lotto
dal Ponte Darwin a via Einaudi
Relazione



innesto dell'itinerario ciclo pedonale su via Ponticello



via San Marco – bretella di uscita dalla tangenziale – fuori strada di collegamento con via Ponticello



via San Marco – tratto fronte sede Harley Davidson

INTERVENTI SU VIA SAN MARCO – 2° lotto
dal Ponte Darwin a via Einaudi
Relazione

COMUNE DI PADOVA
SETTORE OPERE INFRASTRUTTURALI
MANUTENZIONI ARREDO URBANO
Codice Fiscale 00644060287



via San Marco – tratto da distributore carburanti a ingresso parcheggio Palafabris



via San Marco – tratto ingresso parcheggio Palafabris



via San Marco – tratto da ingresso parcheggio Palafabris a via Ponticello

Le opere si possono così elencare sinteticamente:

Itinerario ciclabile su sede riservata – bidirezionale – sul lato nord di via S. Marco
Le lavorazioni sono tradizionali. È previsto il tombinamento di un tratto di fosso S.
Marco della lunghezza di circa 110m.

È prevista la realizzazione di tutta la pavimentazione del percorso ciclabile e pedonale.
Protezione e segnalazione, attraverso segnaletica stradale luminosa, degli
attraversamenti ciclo pedonali su via S. Marco. Gli attraversamenti ciclo pedonali
saranno realizzati con la predisposizione di asfalto stampato e colorato.

Realizzazione di alcuni attraversamenti ciclo pedonali laterali, rialzati a quota
marciapiede (Gli attraversamenti pedonali rialzati rispettano le caratteristiche del
“regolamento viario” allegato al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) approvato
dal Consiglio Comunale con delibera di C.C. n.11 del 12.02.03, secondo la seguente
tabella, in funzione della classificazione funzionale della strada).

Predisposizione per interrimento linea di pubblica illuminazione (all'interno delle
somme a disposizione è inserita la cifra necessaria alla fornitura e posa dei pali di
illuminazione)

Il dimensionamento dell'itinerario ciclabile è il seguente:

LARGHEZZA media itinerario ciclabile BIDIREZIONALE	> 02.50 m
LUNGHEZZA itinerario via S. Marco	circa 700 m

1.3 Descrizione generale delle attività di monitoraggio

Nelle somme a disposizione del progetto è indicata la quota complessiva di €100.000,00
che prevede le attività di monitoraggio dell'intero processo del progetto Promix.

Le attività di dettaglio saranno meglio definite in appositi elaborati che stabiliranno gli
importi e sviluppo di ogni singola parte.

In sintesi, le attività di monitoraggio sono le seguenti:

- azioni finalizzate alla razionalizzazione, al controllo ed al coordinamento delle
procedure per la gestione dei dati sull'incidentalità. In particolare sono previste
azioni per rendere sistematico il coordinamento dei diversi soggetti e per la
produzione di una base informativa direttamente finalizzata alla correlazione del
fenomeno dell'incidentalità con le caratteristiche della viabilità (localizzazione
puntuale degli eventi) e con l'attuazione degli interventi (analisi prima-dopo). Le
attività dell'osservatorio sono rivolte sia alla gestione dei dati di incidentalità sia allo
sviluppo di un sistema informativo sulla viabilità.

2 CAPITOLATO SPECIALE PRESTAZIONALE

I lavori previsti consistono nella:

- tombinamento di fosso consorziale
- demolizione dei marciapiedi ed aiuole esistenti (cordonate, conglomerati cementizi e terra);
- demolizione di recinzioni e di muretti di delimitazione di aree;
- formazione di massiciata stradale;
- scarifica del manto stradale esistente;
- rimozione e nuova posa di caditoie;
- raccordi con la rete fognaria e raccolta acqua esistente;
- fornitura e posa di elementi autobloccanti;
- posa di nuove cordonate;
- stesa di nuovo manto d'usura stradale;
- posa di nuove alberature ed arbusti su aiuole stradali;
- posa di nuova illuminazione stradale e riorganizzazione di quella esistente;
- fornitura e posa di nuova segnaletica stradale;
- installazione di elementi di arredo.

La tipologia degli interventi prevede, così sommariamente elencati, il seguente pacchetto di lavorazioni:

- tracciamenti ed operazioni preliminari;
- preparazione del fondo del fosso consorziale e posa di elementi scatolari comprese le necessarie opere complementari per il raccordo con gli elementi scatolari esistenti;
- demolizioni e rimozioni di cordonate ed elementi infrastrutturali esistenti; in particolare degli eventuali punti luce esistenti sui luoghi di progettazione, e per la quale si stima necessario l'intervento dell'ente gestore della pubblica illuminazione;
- scavi di apertura dei cassonetti stradali per la formazione degli spazi pavimentati, con profondità variabile; per la posa del massetto di fondazione, delle cordonate, degli impianti tecnologici e dei pozzetti; doppio taglio della pavimentazione esistente per sede di posa di cordoli su sottofondo di calcestruzzo armato;
- fondazioni stradali, costituente l'ossatura portante della "soprastruttura", compresi le parti in calcestruzzo e ferro, utilizzati anche per la realizzazione di plinti di fondazione dei pali di illuminazione pubblica, per la posa dei cordoli dei marciapiedi e per i raccordi con l'impianto di smaltimento delle acque meteoriche;
- opere di pavimentazione, effettuate le scarifiche necessarie; correzione delle livellette;

INTERVENTI SU VIA SAN MARCO – 2° lotto
dal Ponte Darwin a via Einaudi
Relazione

- stesura di binder e successiva posa di tappetino d'usura, rullati, livellati e raccordati per ottenere un corretto deflusso delle acque;
- posa di elementi autobloccanti a finitura delle pavimentazioni particolari definite dal progetto;
- impianto elettrico come parte da collegare alla rete attuale di pubblica illuminazione; impianto di smaltimento delle acque meteoriche da raccordare con la rete esistente; eventuale impianto di irrigazione per il verde; altre reti di impianti di sottoservizi;
- opere per la realizzazione del verde e di elementi di arredo;
- opere di segnaletica stradale (luminosa, verticale ed orizzontale).

La realizzazione dell'opera prevede l'utilizzo di materiali e di lavorazioni tradizionali nella costruzione di strade.

I materiali e gli strati di sottofondazione, fondazione e soprastruttura sono rappresentati nelle sezioni tipologiche degli elaborati grafici e possono essere così sintetizzati:

- strato di sottofondazione, con spessore di circa 40-50 cm;
- strato di fondazione, con inerti stabilizzati e rullati, dello spessore di circa 25 cm;
- strato di base in conglomerato bituminoso rullato dello spessore di circa 10 cm;
- strato di fondazione con cls. armato e rete elettrosaldata 20X20 cm;
- strato intermedio in binder rullato di circa 6 cm;
- tappetino d'usura in conglomerato bituminoso chiuso rullato dello spessore di circa 2-3 cm.

Dal punto di vista funzionale, il progetto definitivo verrà approfondito con la verifica funzionale delle geometrie dei singoli interventi, nel confronto delle caratteristiche funzionali delle strade e con i flussi di traffico che devono far transitare.

La categoria principale dei lavori è la generale **OG 3** per le opere infrastrutturali; le specializzate **OS 9** per le eventuali opere di segnaletica stradale luminosa e la **OS 10** per le opere di segnaletica stradale non luminosa. In alcuni casi sono previste lavorazioni sul verde con categoria **OS 24**.

2.1 Criteri seguiti e scelte effettuate

2.1.1 Obiettivi generali

Gli obiettivi generali di tale progetto possono essere così sinteticamente elencati:

- attuare le previsioni del progetto "PROMIX – INTERVENTI per la SICUREZZA STRADALE e la PROMISCUITÀ SOSTENIBILE nell'AREA PADOVANA", secondo una scala di priorità individuate nella fase di analisi e redazione del progetto;

INTERVENTI SU VIA SAN MARCO – 2° lotto
dal Ponte Darwin a via Einaudi
Relazione

- migliorare le condizioni ambientali complessive e caratterizzare lo spazio urbano della strada.

2.1.2 Obiettivi particolari

Gli obiettivi particolari che si prefigge il progetto sono i seguenti:

- aumentare la sicurezza e l'accessibilità della circolazione di tutti gli utenti della strada;
- riorganizzare e riqualificare alcuni spazi urbani periferici;
- ridurre, secondo le disponibilità offerte da questo tipo di provvedimenti, le emissioni di inquinamento atmosferico ed acustico.

2.2 Fattibilità dell'intervento

2.2.1 Indagini

2.2.1.1 Reti esterne dei servizi

Sono state effettuate le indagini relative alla conoscenza dei luoghi e dei sottoservizi (rilievi e uso degli edifici e degli spazi stradali).

Con ACEGAS – APS sono stati concordati i lavori di manutenzione delle reti dei sottoservizi.

Con AcegasAPSAmgA sono stati concordati i lavori di adeguamento della rete di pubblica illuminazione.

Trattandosi di interventi che non prevedono scavi profondi, tali da intaccare le reti dei servizi interrati esistenti, è stata verificata la localizzazione dei servizi (pozzetti, caditoie, prese,...), per individuare eventuali parallelismi ed interferenze con le reti di progetto, con l'obiettivo di soddisfare le esigenze di esercizio degli impianti di progetto stessi.

L'alimentazione elettrica degli impianti di illuminazione avverrà mediante derivazione da ENEL con punto di consegna previsto in prossimità di ogni singolo intervento previsto.

La quota dei nuovi manufatti e dei raccordi con le reti esistenti è stata definita in modo tale da non interferire con le reti dei sottoservizi esistenti.

La posizione dei sottoservizi esistenti, indicata negli elaborati di progetto, è comunque puramente indicativa.

L'impresa esecutrice dei lavori rimane responsabile di qualsiasi danno che può essere provocato durante le operazioni di scavo, e deve provvedere ad attuare ogni precauzione per salvaguardare i sottoservizi esistenti.

2.2.1.2 Indagini geologiche, idrogeologiche e archeologiche

Per il progetto è stata redatta apposita relazione idraulica per il tombinamento del fosso S. Marco.

Indagini geologiche

In base alle conoscenze sommarie dei terreni di fondazione delle zone di progetto, in considerazione del tipo di opera da eseguirsi e considerato il fatto che si tratta di luoghi già utilizzati come sede stradale, non si è ritenuto necessario eseguire specifiche analisi geologiche.

Indagini idrogeologiche

Per gli stessi motivi elencati e considerate le limitate profondità di scavo previste per le opere, non si è ritenuto opportuno eseguire specifiche valutazioni idrogeologiche.

Indagini archeologiche

I lavori si svolgono in aree urbanizzate e periferiche su sedime esistente. Il tipo di lavorazioni non prevede scavi su suolo diversi da quelli che sono stati eseguiti per la realizzazione della sede stradale esistente, per cui non si è previsto di effettuare indagini archeologiche.

2.2.2 Vincoli

Il seguente progetto non prevede l'utilizzo di sedimi privati, per i quali è immaginabile l'implementazione di una procedura d'esproprio. Relativamente all'eventuale coinvolgimento di aree private in fase di esecuzione, si prevede l'attivazione di un accordo tra le parti, finalizzato al miglioramento complessivo delle aree senza con ciò modificare la situazione dello stato di fatto. Il progetto rispetta le previsioni di PRG, per cui non è necessaria alcuna procedura di modifica di destinazione di Piano.

2.3 Verifiche tecniche e funzionali

Il progetto individua soluzioni particolarmente vantaggiose nei seguenti casi:

- in presenza di profili stradali fortemente estradossati;
- quando sia opportuno prevedere rallentatori di traffico;
- quando sia necessario evidenziare agli automobilisti la presenza di attraversamenti non semaforizzati con intenso traffico pedonale e ciclabile (ad es. in prossimità di rotatorie, intersezioni pericolose, scuole, di luoghi pubblici o di uso pubblico, di parchi urbani, uffici postali, discoteche e locali di intrattenimento,...).

Si tratta di soluzioni che però possono interferire con il problema dello scolo delle acque meteoriche. È stato pertanto previsto l'inserimento di caditoie o altri provvedimenti di scolo delle acque in corrispondenza degli attraversamenti.

3 INDICAZIONI GENERALI E DISPOSIZIONI PER LA STESURA DEI PIANI DI SICUREZZA

Il Piano di Sicurezza e Coordinamento, redatto ai sensi del D.Lgs.81/08 appartiene agli elaborati del progetto esecutivo.

In fase esecutiva dei singoli interventi, deve essere ridotta al massimo l'interferenza con il traffico esistente; i lavori devono consentire il normale passaggio dei veicoli dalle varie direttrici .

Le attività lavorative devono rispettare i criteri imposti dalle norme di legge specifiche e dalle norme dell'Amministrazione.

In alcuni casi, per interventi particolari, deve essere inoltre predisposto un programma per la movimentazione dei mezzi e delle attrezzature da e per il cantiere.

In relazione al D.Lgs.81/08, i cantieri temporanei o mobili di cui ai lavori di progetto rientrano nella fattispecie di cui all'art.3 comma 3, anche se si prevede che i lavori siano a carico di un'unica impresa.

Con la redazione del Piano di Sicurezza e Coordinamento, l'Amministrazione dovrà attenersi agli obblighi previsti dai D.Lgs.81/08, mentre l'Appaltatore dovrà attenersi agli obblighi previsti dello stesso decreto.

4 ASPETTI RELATIVI ALL'INSERIMENTO DEGLI INTERVENTI NEL TERRITORIO

4.1.1 Compatibilità urbanistica

Gli interventi previsti devono ricoprire spazi destinati dal PRG a sede stradale. Non prevedono l'occupazione di aree private o comunque aperte al pubblico e sono compatibili con le previsioni del Piano Regolatore.

4.1.2 Inserimento nel territorio

Gli interventi s'inseriscono nel territorio urbano, sulla sede stradale e si configurano, nella tipologia di realizzazione, come nuovi interventi della sede esistente.

5 ASPETTI AMBIENTALI

5.1.1 Effetti prevedibili (ambientali – igienici)

Gli effetti positivi prevedibili sull'ambiente e sulla salute pubblica sono i seguenti:

- miglioramento delle condizioni di sicurezza per gli utenti minori (pedoni e ciclisti).

Per ciò che riguarda i lavori di costruzione, la scelta dei fornitori dei materiali e delle cave da cui approvvigionarsi, di norma è data all'appaltatore attraverso i propri circuiti fiduciari.

Sarà eventualmente cura della stazione appaltante reperire l'elenco delle cave autorizzate per l'approvvigionamento e la discarica dei rifiuti di cantiere, presso l'ufficio competente.

5.1.2 Scelta e confronto con scenari alternativi – misure di compensazione ambientale

La scelta degli interventi progettati non provocano in alcun caso impatto ambientale, per cui non sono stati approfonditi gli aspetti di valutazione di impatto ambientale, ma piuttosto quelli di un confronto con i settori e gli uffici interni dell'Amministrazione, relativamente a particolari ambiti di pregio storico – architettonico e di scelta dei materiali, per una migliore durata, riparabilità e manutenzione.

5.1.3 Norme di tutela ambientale e di settore

La normativa di riferimento è il Codice della Strada e le norme ministeriali sulla costruzione delle strade, e la normativa vigente sui lavori pubblici (D.Lgs. 50/16 e successive modifiche ed integrazioni):

- sicurezza della circolazione stradale;
- miglioramento delle condizioni di circolazione;
- risparmio energetico;
- miglioramento delle condizioni ambientali (riduzione inquinamento).

6 SOLUZIONI ADOTTATE PER L'ABBATTIMENTO DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE

L'intervento è stato predisposto nel rispetto delle seguenti normative di settore:

- L13 del 09.01.89;
- DM n. 236 del 14.06.89;
- L104 del 05.02.92;
- DPR n. 503 del 24.07.96.

L'accessibilità e la fruizione pedonale rappresentano alcuni degli obiettivi principali del progetto.

Per l'abbattimento delle barriere architettoniche le soluzioni adottate consistono:

- nell'abbassamento del marciapiede con rampe di raccordo per gli attraversamenti pedonali;
- nel mantenimento a quota marciapiede degli attraversamenti pedonali ed il raccordo con livellette per i veicoli a motore.

Il dislivello tra il piano del marciapiede e quello stradale non deve superare i 15 cm. La larghezza dei marciapiedi ne consente la fruizione anche da persone disabili in sedia a rotelle.

INTERVENTI SU VIA SAN MARCO – 2° lotto
dal Ponte Darwin a via Einaudi
Relazione

COMUNE DI PADOVA
SETTORE OPERE INFRASTRUTTURALI
MANUTENZIONI ARREDO URBANO
Codice Fiscale 00644060287

I raccordi tra il marciapiede ed il livello stradale vengono predisposte con pendenza non superiore all'8%, raccordate in maniera continua con il piano stradale.

6.1 Cronoprogramma delle fasi attuative

PROGETTO E LAVORI	DURATA DALL'INIZIO
Approvazione Progetto Esecutivo	0
Inizio lavori	90

Indicazione dei tempi previsti per le fasi attuative dell'intervento

SAL 1 Quota 25%	120
SAL 2 Quota 25%	150
SAL 3 Quota 25%	180
SAL 4 Finale Quota 25%	210
Fine lavori	240

6.2 Elaborati

Gli elaborati del progetto sono i seguenti:

INDICE ELABORATI	
Elaborati di testo	
A	Relazione Tecnico Illustrativa
B	Libretto di Campagna
C	Documentazione Fotografica
D	Schema di Contratto
E	Capitolato Speciale d'Appalto
F	Elenco Prezzi Unitari
G	Computo Metrico Estimativo
H	Quadro d'Incidenza della Manodopera
I	Cronoprogramma
L	Quadro Economico di Spesa
M	Piano di Sicurezza e di Coordinamento Relazione e Allegati
N	Piano di Sicurezza e di Coordinamento Schede e Appendici
O	Fascicolo Tecnico dell'Opera
P	Piano di Manutenzione Manuale di Manutenzione
Q	Piano di Manutenzione Manuale d'uso
R	Piano di Manutenzione Sottoprogramma delle prestazioni

INTERVENTI SU VIA SAN MARCO – 2° lotto
dal Ponte Darwin a via Einaudi
Relazione

COMUNE DI PADOVA
SETTORE OPERE INFRASTRUTTURALI
MANUTENZIONI ARREDO URBANO
Codice Fiscale 00644060287

S	Documentazione Sottoservizi
T	Piano Particellare Visure Catastali
U	Relazione di Invarianza Idraulica
Elaborati grafici	
01	Inquadramento Generale - A.F.G, P.R.G, Ortofotopiano, Catastale
02	Stato di Fatto – Planimetria Rilievo Topografico
03	Stato di Fatto - Planimetria Generale
04	Stato di Fatto – Planimetria Sottoservizi
05	Stato di Fatto - Sezioni Stradali Trasversali
06	Progetto - Planimetria Generale
07	Progetto - Planimetria Segnaletica Stradale
08	Progetto - Planimetria Interferenze Sottoservizi
09	Progetto - Planimetria Comparativa
10	Progetto - Sezioni Stradali Trasversali
11	Progetto - Sezione Stradale Tipo
12	Progetto - Particolari Costruttivi
13	Progetto - Planimetria Piano Particellare
14	Progetto – Schemi Sicurezza

7 CALCOLO SOMMARIO DI SPESA

7.1 Quadro riassuntivo di spesa

Per la realizzazione dell'opera si prevede un impegno di spesa complessivo di **€500.000,00**.

L'importo presunto dei lavori per tipo d'intervento, che si stima necessario per l'esecuzione delle opere è così descritto nel seguente quadro riassuntivo.

Il quadro di spesa complessivo è il seguente:

IMPORTO LAVORI	€	325.000,00
IMPORTO non SOGGETTO a RIBASSO - ONERI a DISPOSIZIONE per i PRESIDI di SICUREZZA - D.Lgs.81/08 e D.Lgs.50/16	€	10.000,00
IMPORTO LAVORI SOGGETTO a RIBASSO	€	315.000,00
SOMME a DISPOSIZIONE		
10% IVA su LAVORI	€	32.500,00
2% SPESE TECNICHE art.113 D.Lgs.50/16	€	6.500,00

COMUNE DI PADOVA
SETTORE OPERE INFRASTRUTTURALI
MANUTENZIONI ARREDO URBANO
Codice Fiscale 00644060287

PROMIX – INTERVENTI per la SICUREZZA STRADALE e la
PROMISCUITÀ SOSTENIBILE nell'AREA PADOVANA

INTERVENTI SU VIA SAN MARCO – 2° lotto
dal Ponte Darwin a via Einaudi
Relazione

3% per ACCORDI BONARI	€	9.750.00
5% MAX. IMPREVISTI e ARROTONDAMENTI	€	6.025.00
IMPIANTO di PUBBLICA ILLUMINAZIONE (oneri e 10% IVA compresi)	€	20.000.00
CONTRIBUTO AUTORITÀ di VIGILANZA	€	225.00
ATTIVITÀ di MONITORAGGIO (oneri e IVA compresi)	€	100.000.00
IMPORTO TOTALE SOMME a DISPOSIZIONE	€	175.000.00

IMPORTO COMPLESSIVO

€ 500.000.00

Si esprime parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica del presente progetto, ai sensi dell'art.49 del D.Lgs.267 del 18.08.2000.

tecnico progettista
arch. Alberto Marescotti