



**COMUNE DI ERBUSCO**  
**PROVINCIA DI BRESCIA**

---

**PROGETTO DEFINITIVO - ESECUTIVO**  
**RELATIVO AI LAVORI DI “RIQUALIFICAZIONE DI VIA SAN GIORGIO –**  
**FRAZIONE VILLA” ERBUSCO (BS)**

**- RELAZIONE GENERALE -**

- 1. PREMESSA**
- 2. RIFERIMENTI NORMATIVI**
- 3. OBIETTIVI DEL PROGETTO**
- 4. STATO DI FATTO**
  - 4.1 STATO DI FATTO – RELAZIONE FOTOGRAFICA
- 5. ACCESSIBILITA' DELLE AREE**
- 6. PREESISTENZE E DOTAZIONI IN GENERE**
- 7. STATO DI PROGETTO**
  - 7.1 SCELTE PROGETTUALI
  - 7.2 SCELTE MATERICHE E TECNICHE
  - 7.3 SOLUZIONI PER IL SUPERAMENTO DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE
  - 7.4 RETI IMPIANTISTICHE
- 8. APPRESATAMENTI SPECIFICI RELATIVI ALLA SICUREZZA**
- 9. INDIVIDUAZIONE EVENTUALI CAVE E DISCARICHE**
- 10. DICHIARAZIONE DI CONFORMITA' URBANISTICA**
- 11. TEMPI DI REALIZZAZIONE**
- 12. QUADRO ECONOMICO DELL'INTERVENTO**

## **1. PREMESSA**

La presente relazione tecnica costituisce parte integrante del progetto DEFINITIVO - ESECUTIVO relativo ai lavori di riqualificazione di via San Giorgio, nel Comune di Erbusco frazione Villa Pedernano.

Scopo della presente è di fornire i chiarimenti atti a dimostrare la rispondenza del progetto e le finalità dell'intervento, il rispetto del previsto livello qualitativo e dei conseguenti costi e benefici attesi, conformemente a quanto prescritto dal D.lgs. n. 50 del 18/04/2016 e successive modifiche ed integrazioni.

Il progetto Definitivo - Esecutivo di 'Riqualificazione di via San Giorgio - frazione Villa Erbusco (Bs) viene affidato all'architetto Alberto Lamberti mediante Determinazione del Responsabile Servizi Tecnici Arch. Facchinetti Diego Mario n. 376 del 26.08.2019

## **2. RIFERIMENTI NORMATIVI**

Il presente progetto è redatto in conformità e secondo le indicazioni fornite dalla Stazione Appaltante.

In particolare sono state seguite le seguenti normative.

- D.lgs n. 285 del 30 aprile 1992 - *"Nuovo Codice della Strada"*;
- D.P.R. n. 495 del 16 dicembre 1992 - *"Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada"*;
- D.M. n. 6792 del 5 novembre 2001 - *"Norme tecniche e funzionali per la costruzione delle strade"*;
- D.M. 67/S del 22 aprile 2004 - *"Modifiche alle Norme tecniche e funzionali per la costruzione delle strade"*
- Legge 9 gennaio 1989, n. 13 *"Disposizioni per favorire il superamento e l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati"*;
- D.M. 14 giugno 1989, n. 236 *"Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visitabilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata e agevolata, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche"*;
- D.P.R. 24 luglio 1996, n. 503 *"Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici"*;

## **3. OBIETTIVI DEL PROGETTO**

Il suddetto progetto Definitivo-Esecutivo nasce dalla necessità di riqualificare il tratto di via San Giorgio in frazione Villa di Erbusco (Bs) dall'intersezione con via Breano fino all'innesto con via Monsignor Berardi, attraverso opere di manutenzione straordinaria finalizzate a dare maggiore funzionalità e sicurezza generale all'impianto stradale e

pedonale esistente e a valorizzare, grazie alle scelte tecniche e materiche, la storicità della strada.

Le scelte progettuali, sempre condivise con la Stazione Appaltante, perseguono i seguenti obiettivi generali:

- Migliorare la viabilità e le connessioni pedonali con mirati interventi di abbattimento delle barriere architettoniche;
- Migliorare la sicurezza della viabilità in genere attraverso mirati interventi di traffic calming;
- Razionalizzare la viabilità ed i relativi accessi carrai (immissione nella viabilità principale);
- Generare un contesto urbano uniforme sul territorio comunale attraverso scelte tipologiche e materiche comuni al fine di migliorare l'aspetto estetico e la funzionalità dei centri storici.

#### **4. STATO DI FATTO**

Lo stato di fatto della viabilità attuale (via San Giorgio) si presenta in discrete condizioni manutentive, con alcune criticità ed alcune sensibilità che meritano attenzione nella stesura del presente progetto. Sono infatti presenti diversi accessi carrai e numerosi punti di accesso pedonale che si innestano direttamente sulla viabilità a doppio senso di circolazione senza alcuna protezione per i pedoni essendo la strada completamente priva di marciapiede pedonale.

A seguito dei rilievi e dei sopralluoghi svolti in loco sono emersi alcuni elementi di criticità che hanno determinato la soluzione poi adottata e condivisa con la stazione appaltante:

- assenza di percorsi pedonali protetti
- assenza di attraversamenti pedonali nei punti sensibili
- presenza di parcheggi poco fruibili
- necessità di valorizzazione del patrimonio comunale mediante regolarizzazione degli attraversamenti pedonali e conseguente abbattimento delle barriere architettoniche.
- necessità di dare maggiore risalto ai centri storici uniformando gli aspetti materici e le scelte tecniche ed estetiche così da dare un'impronta comune e riconoscibile all'intero territorio comunale.

##### **4.1 STATO DI FATTO – RELAZIONE FOTOGRAFICA**

A seguire si riportano alcune immagini rappresentative dello stato di fatto descritto al paragrafo precedente:

Fig. 1 Vista di via S.Giorgio direzione Sud/Est – Nord/Ovest dall’incrocio con via Mons. Berardi



Fig.2 Vista di via S.Giorgio direzione Sud/Est – Nord/Ovest e parcheggi esistenti



Fig.3 Vista di via S.Giorgio direzione Sud/Est - Nord-Ovest e parcheggi esistenti



Fig.4 Vista di via S.Giorgio direzione Sud/Est – Nord/Ovest e parcheggi esistenti



Fig.5 Vista di via S.Giorgio direzione Sud/Est – Nord/Ovest e parcheggi esistenti



Fig.6 Vista di via S.Giorgio direzione Sud/Est – Nord/Ovest verso l'incrocio con via IV Novembre





Fig.7 Vista di via S.Giorgio direzione Sud/Est – Nord/Ovest: incrocio con via IV Novembre



Fig.8 Vista di via S.Giorgio direzione Sud/Est – Nord/Ovest dall'incrocio con via IV Novembre



Fig. 9 Vista di via S.Giorgio direzione Sud/Est – Nord/Ovest verso via Breano



Fig.10 Vista di via S.Giorgio direzione Sud/Est - Nord/Ovest verso via Breano



Fig.11 Vista di via S.Giorgio direzione Sud/Est- Nord/Ovest verso via Breano



Fig.12 Vista di via S.Giorgio direzione Sud/Est - Nord/Ovest verso via Breano





Dalle fotografie si evince l'assenza di percorsi pedonali protetti, di idonei spazi di manovra a servizio degli accessi carrai, la ridotta dimensione del parcheggio pubblico, l'inadeguatezza della dimensione della carreggiata per il doppio senso di marcia e le finiture stradali poco qualificanti per una zona centrale del paese di Villa Pedernano. (vedasi manto stradale sia veicolare sia pedonale asfaltato e cordoli delle aiuole in calcestruzzo)

## **5. ACCESSIBILITA' DELLE AREE**

Il cantiere si svilupperà su due aree ed in due step con l'accessibilità e l'utilizzo delle aree direttamente dalla viabilità principale :

- \_ 1 tratto tra via Breano e via IV Novembre
- \_ 2 tratto tra via IV Novembre a via Mons. Berardi.

Entrambi gli interventi richiederanno, durante le fasi di cantiere, la chiusura al traffico.

Si segnala infine la presenza di diversi accessi carrai che richiedono di essere mantenuti attivi e possibilmente fruibili in determinati orari anche durante i lavori di cantiere. Farà comunque fede il layout della sicurezza e le prescrizioni riportate nel documento PSC.

## **6. PREESISTENZE E DOTAZIONI IN GENERE**

Sulle aree di intervento, trattandosi di opere di tipo stradale, sono presenti pozzetti vari afferenti alle diverse linee di sottoservizi comunali.

Al di sotto del piano viabile sono presenti i sottoservizi a rete: trattandosi di lavori che non richiedono scavi di ampia superficie ma localizzati, superficiali e limitati, l'appaltatore dovrà preventivamente effettuare in questi punti alcuni saggi al fine di evitare danneggiamenti. Si prevede inoltre, ove necessario, la rimozione dei chiusini e il riposizionamento in quota degli stessi.

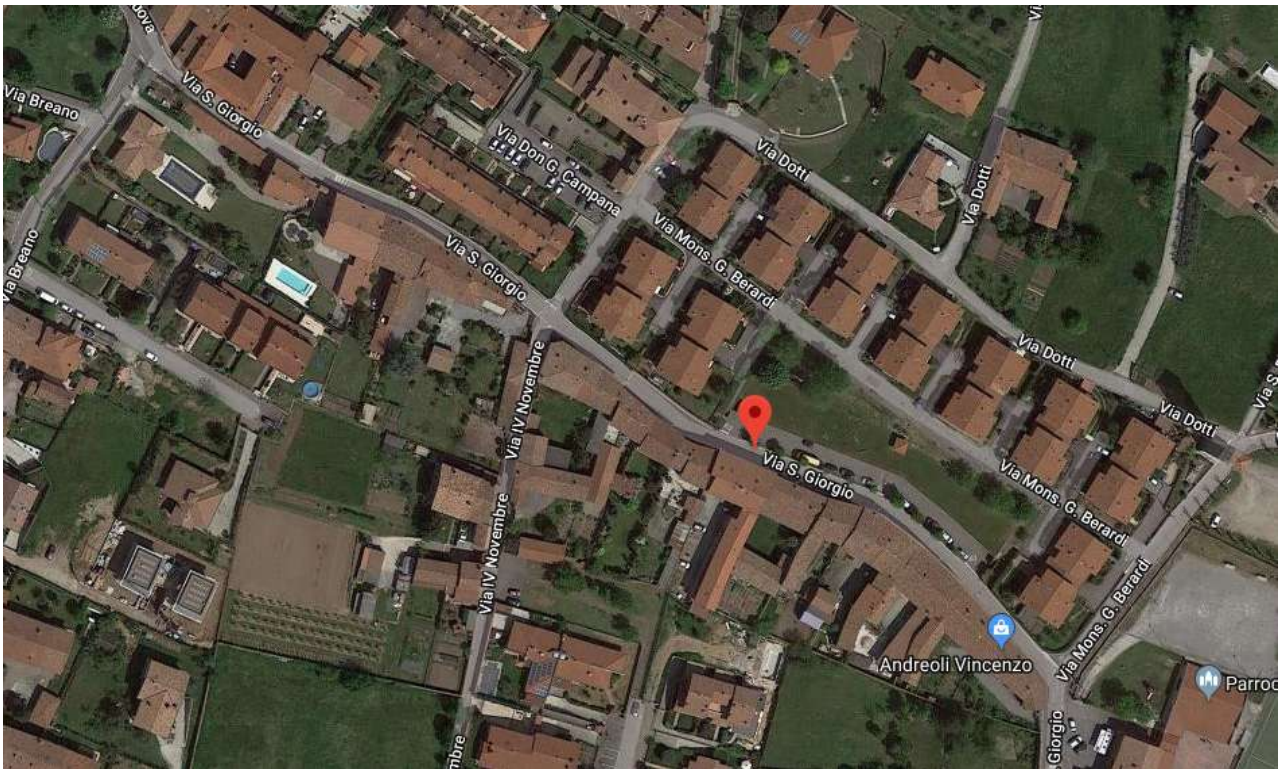
## **7. STATO DI PROGETTO**

I lavori, come detto, si svolgeranno nella frazione Villa del Comune di Erbusco e verranno realizzati lungo la via San Giorgio dall'intersezione con via Breano fino all'innesto con via Monsignor Berardi attraverso opere finalizzate al miglioramento della funzionalità e della sicurezza di ogni categoria di utente della strada.

In particolar modo si è scelto di porre l'attenzione sugli "utenti deboli" e sulla "mobilità dolce" adottando soluzioni che, oltre a migliorare la sicurezza attraverso l'inserimento di nuovi percorsi pedonali, ne regolarizzino e razionalizzino i flussi, riducendo i rischi e innalzando il livello di qualità del tratto stradale anche in funzione dell'abbattimento delle barriere architettoniche.

Si è perseguita inoltre la volontà dell'Amministrazione Comunale di riqualificare e valorizzare i centri storici del Capoluogo e delle Frazioni recuperando l'estetica, la fruibilità ed il decoro mediante scelte materiche e tipologiche uniformi sull'intero territorio Comunale.

Sono state pertanto seguite le linee guida della Stazione Appaltante in base a quanto già realizzato nel centro storico della frazione Zocco e di via Costa in Erbusco e quanto già in previsione per il centro di Erbusco lungo via Verdi.



### **7.1 SCELTE PROGETTUALI**

La tipologia e le finiture dell'intervento sono dettate dalla volontà dell'Amministrazione Comunale di generare un contesto unitario ed uniforme in tutto il territorio comunale.

Viene prevista, la realizzazione di un senso unico di marcia con direzione nord-ovest sud-est, ovvero da via Breano verso via Mons. Berardi, la riduzione della larghezza della carreggiata veicolare, la rivisitazione della zona parcheggi, la formazione di percorsi pedonali parte in lato nord e parte in lato sud della corsia di marcia, mediante un marciapiede rialzato atto a consentire la protezione dei pedoni ed il transito degli stessi in sicurezza, la formazione di due attraversamenti pedonali situati uno in corrispondenza dello sfasamento del marciapiede dal lato nord al lato sud della carreggiata tra via Breano e via IV Novembre ed un altro nella zona parcheggi.

Verrà inoltre realizzata lungo tutta la carreggiata, sul lato opposto al marciapiede, una fascia in acciottolato delimitata da cordoli in granito.

Si segnala che i dossi, sui quali verranno istituiti gli attraversamenti pedonali, permetteranno l'abbattimento delle barriere architettoniche dal momento che risulteranno in quota con i camminamenti pedonali in progetto.

I marciapiedi saranno realizzati con finitura in cubetti di porfido pezzatura 8/10 posati su letto di sabbia e delimitati da cordoli in granito con bocciardatura media 12x25 mentre il manto stradale sarà realizzato in binder bituminoso con sovrastante tappetino d'usura di 30 mm di spessore.

Lungo il tratto di strada in prossimità di via IV Novembre, il restringimento della carreggiata consentirà la realizzazione di nuovi parcheggi a sosta breve delimitati da fasce in acciottolato, mentre il parcheggio già esistente, contrassegnato nelle tavole grafiche come "Parcheggio A" verrà, come già accennato, rivisitato e ampliato grazie alla

realizzazione del senso unico di circolazione e conseguente restringimento della carreggiata, così da ricavare 24 parcheggi in linea con lunghezza di 6 m.

Il tratto finale della strada, in corrispondenza dell'incrocio con la via Mons. Berardi rimarrà, invece, a doppio senso di circolazione (per mezzo di senso unico alternato) per consentire a chi proviene da sud-est di accedere alla zona parcheggi

Il progetto prevede anche la realizzazione di aiuole verdi, per l'eventuale messa a dimora di nuove alberature, atte a delimitare il citato Parcheggio A dalla carreggiata.

E' prevista inoltre la predisposizione dei cavidotti interrati e dei plinti di fondazione per il posizionamento dei nuovi apparecchi di illuminazione pubblica

Verrà, infine, di conseguenza rivista l'intera segnaletica verticale ed orizzontale.

Il progetto di rifacimento degli impianti di sottoservizio, quali acqua e gas saranno gestiti in coordinamento con il presente, ma in forma autonoma, dagli enti gestori degli stessi.

Gli obiettivi principali sono stati coordinati al fine di perseguire l'ottica del miglioramento della mobilità, delle connessioni pedonali e dell'abbattimento delle barriere architettoniche nonché la valorizzazione del patrimonio comunale.

Per tutta la lunghezza del tratto stradale oggetto di riqualificazione si propone di istituire un limite di velocità di 30 km/h al fine di incrementare ulteriormente la sicurezza e la tranquillità della zona.

#### TRATTO 1 - DA VIA BREANO A VIA IV NOVEMBRE

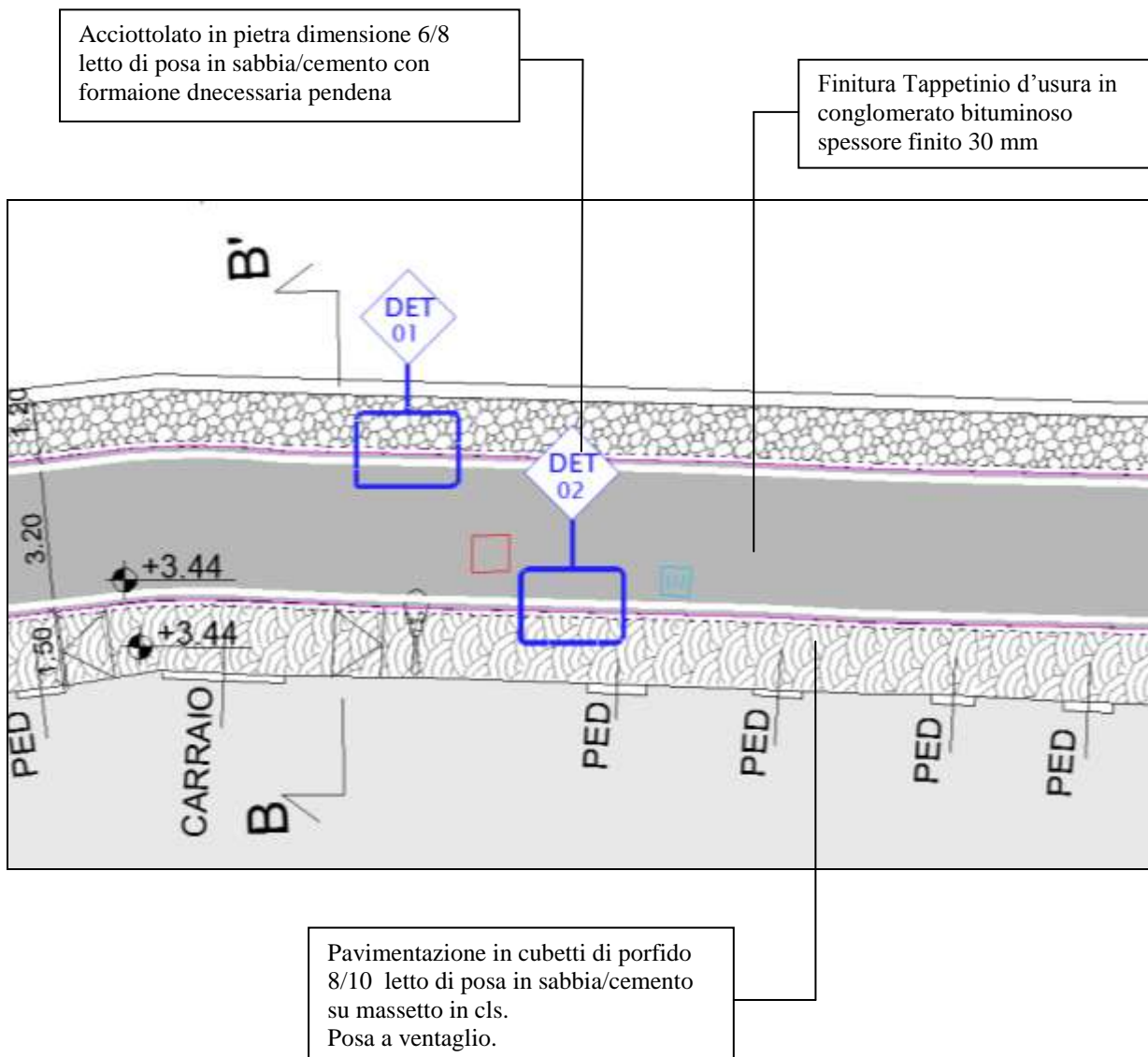
Il primo tratto di intervento è situato nella porzione nord-est di via San Giorgio a partire da via Breano sino a via IV Novembre. In questa prima parte del tracciato verrà realizzato il marciapiede in lato nord a continuazione di un marciapiede privato esistente e da qui si proseguirà raccordando il nuovo marciapiede in progetto fino al primo attraversamento pedonale.

In lato sud, del medesimo tratto, lungo il muro in pietrame che costeggia la via San Giorgio si realizzerà invece la fascia in acciottolato a raso di larghezza variabile per mantenere costante la corsia di marcia, con larghezza di mt. 3,20. a senso unico di circolazione.

Si prevede la realizzazione di un dosso artificiale di larghezza pari alla sede stradale e di mt. 2,50 di lunghezza in posizione pressochè equidistante tra l'incrocio di via Breano e quello di via IV Novembre. Il dosso avrà quindi una duplice funzione in quanto sullo stesso verrà realizzato l'attraversamento pedonale permettendo l'abbattimento delle barriere architettoniche dal momento che risulterà in quota con il camminamento pedonale.

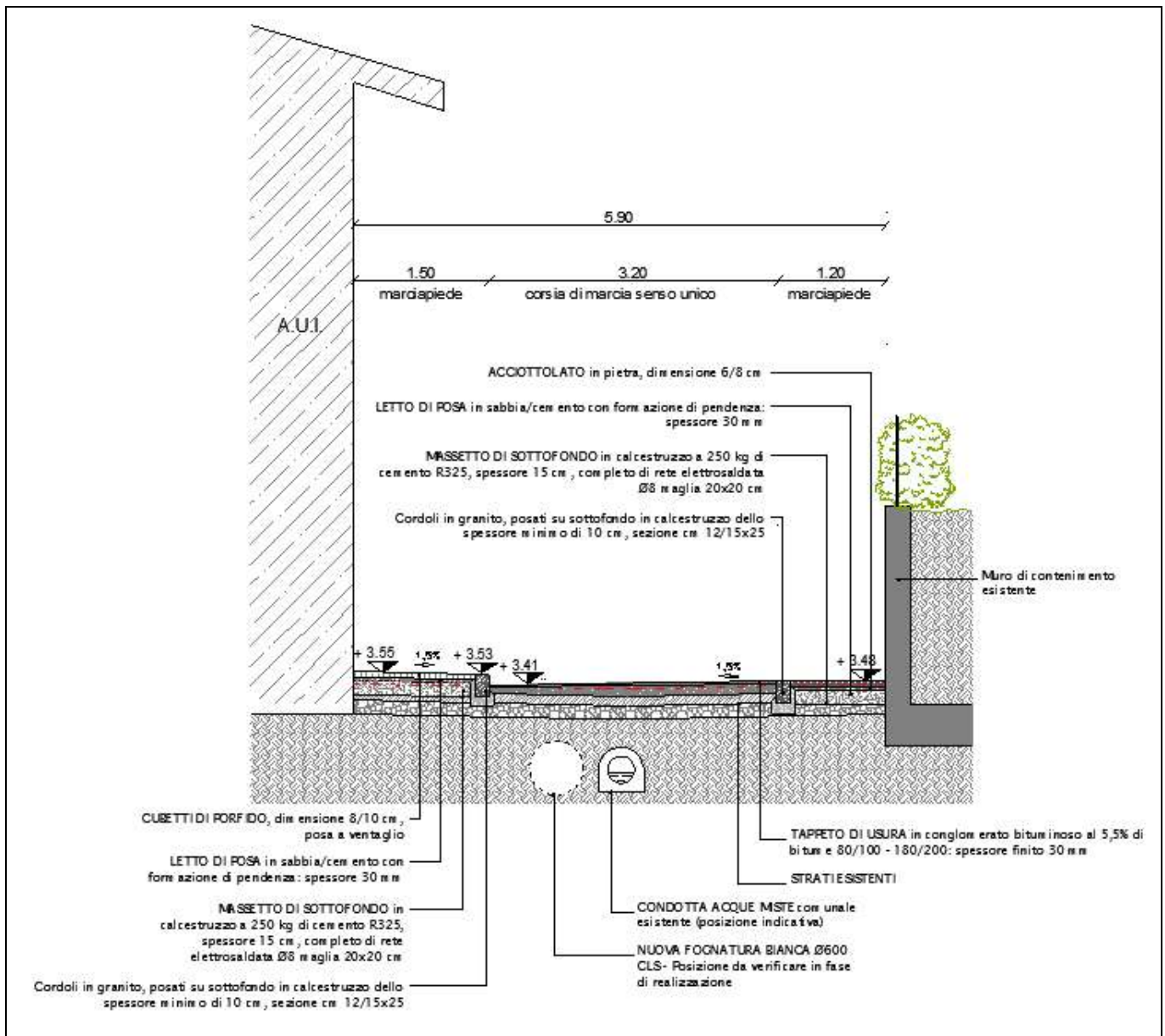
A partire dal dosso il marciapiede rialzato rispetto al sedime della strada si sposterà in lato sud dove sono presenti gli accessi carrai e pedonali delle cortine edilizie; tale marciapiede avrà larghezza costante pari a mt. 1,50 e sarà delimitato da un cordolo in granito con bocciardatura media di dimensioni 12x25 cm con mostra 10-12 cm. La fascia di acciottolato di compensazione con larghezza variabile verrà invece in questo tratto realizzata in lato nord e sarà a raso rispetto al sedime stradale e delimitata anch'essa da cordolo in granito con bocciardatura media.

Per consentire gli accessi pedonali e carrai a seguito della realizzazione di marciapiede rialzato rispetto alla quota della strada si realizzeranno delle rampe di raccordo con pendenza tali da essere fruibili da persone con ridotta capacità motoria.





## SEZIONE TIPO tratto 1

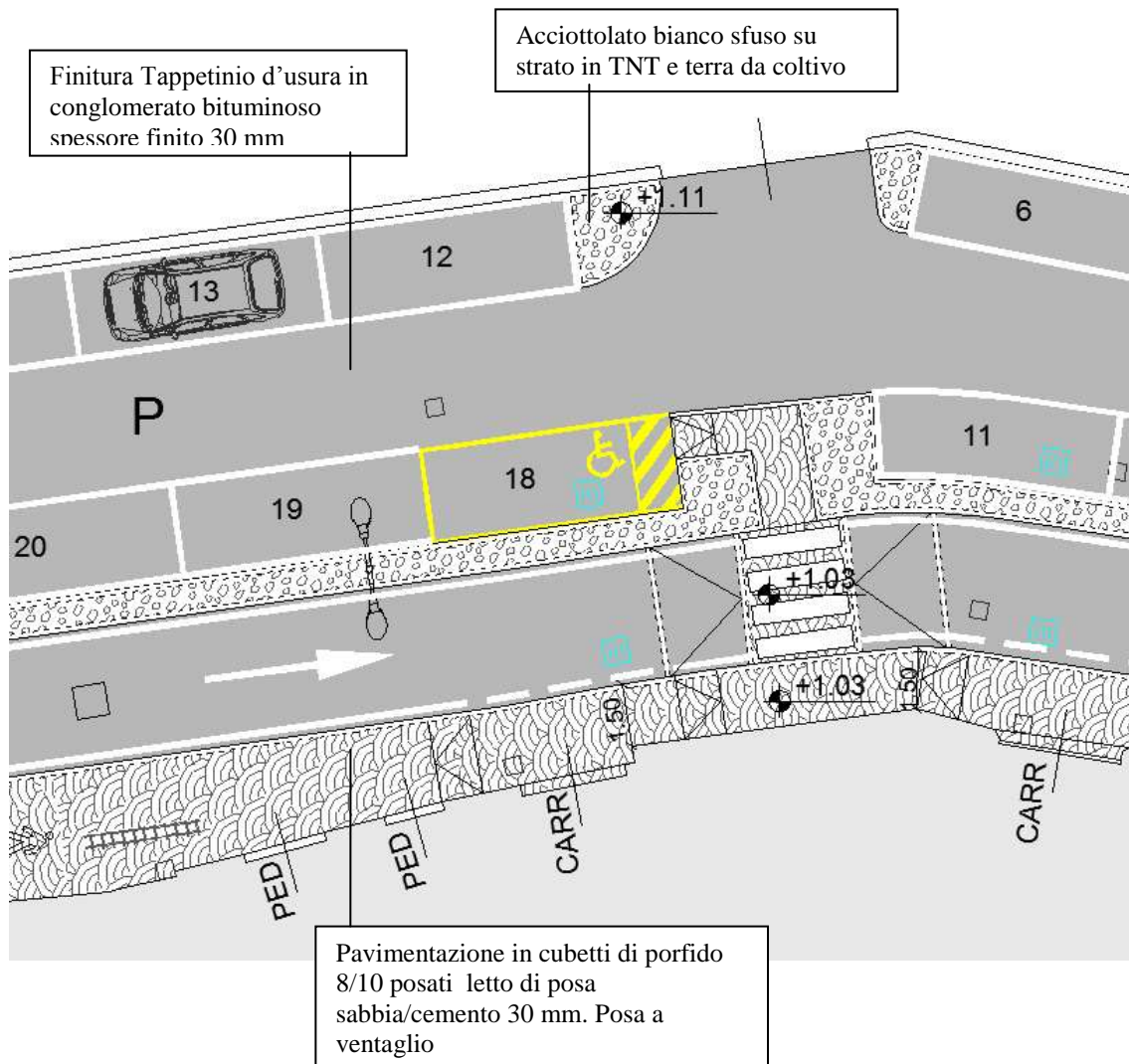


## TRATTO 2 - DA VIA IV NOVEMBRE A VIA MONSIGNOR BERARDI

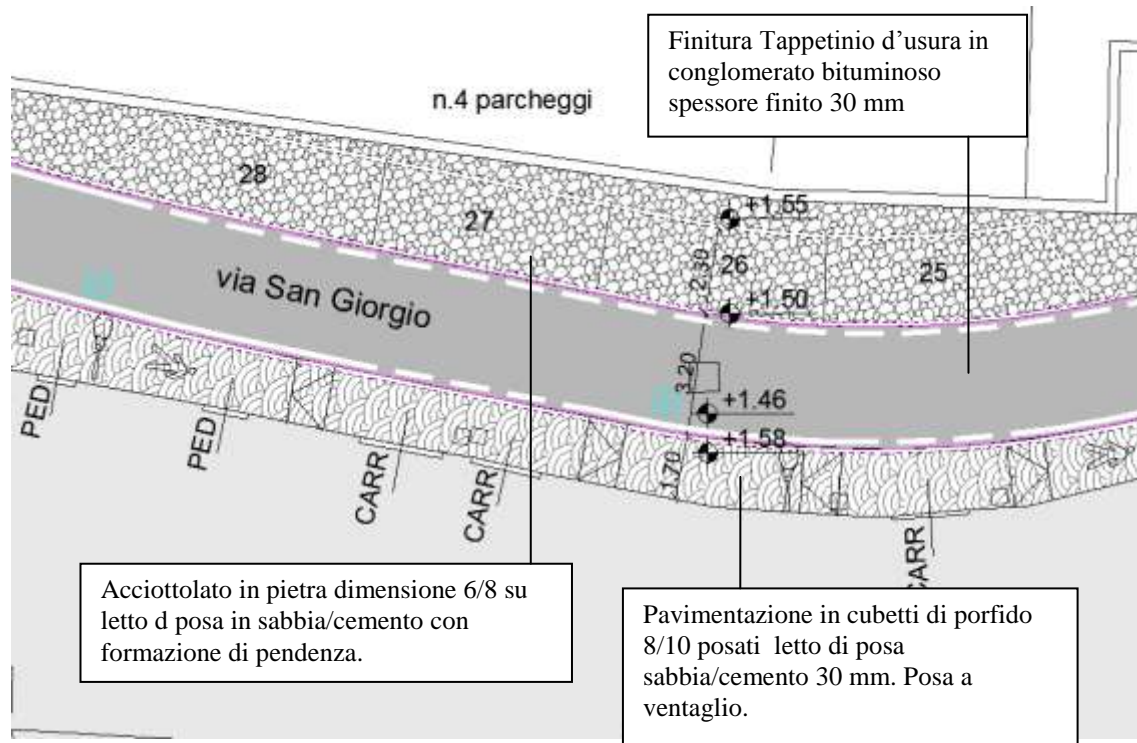
Il secondo tratto di intervento si sviluppa dall'incrocio tra via San Giorgio e via IV Novembre fino all'innesto con via Monsignor Berardi. L'intervento rimarca le scelte funzionali e tecniche dell'intero progetto e quindi del tratto precedentemente descritto con una corsia centrale veicolare a senso unico di marcia delimitata a sud da un marciapiede in cubetti di porfido spessore 8/10 e cordolo in granito con bocciardatura media dimensioni 12x25, con mostra 10-12 cm rispetto alla quota strada e larghezza variabile con un minimo di mt. 1,50 m e a nord da fascia di compensazione a raso in ciottoli di fiume arrotondati delimitata da cordolo in granito con bocciardatura media.

Nel primo tratto in lato nord, l'allargamento della carreggiata consente la realizzazione di quattro parcheggi in linea anche essi delimitati da cordoli in granito e zone con pavimentazione in acciottolato.

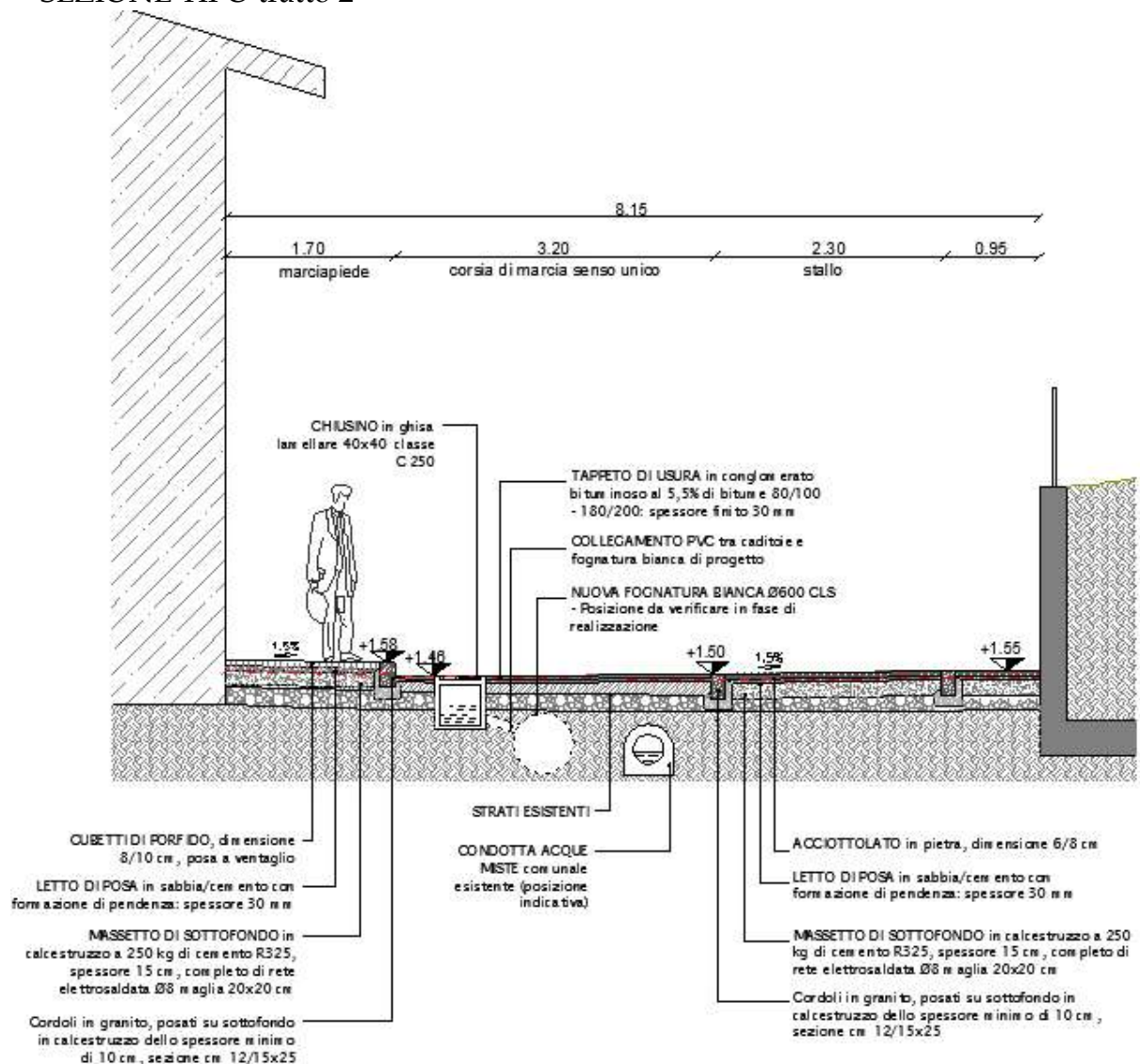
Si prevede l'ampliamento del parcheggio esistente grazie alla riduzione della carreggiata a senso unico di circolazione. Il parcheggio sarà pavimentato in conglomerato bituminoso (binder) dello spessore di 6 cm finito superficialmente dal manto d'usura bitumato per uno spessore di cm 3. Verranno ridistribuiti gli stalli in linea delimitati a nord da cordoli in granito e pavimentazione in acciottolato a raso e a sud da nuova aiuola verde delimitata anch'essa da cordoli in granito 12x25. Verrà realizzato un parcheggio per disabili e un secondo attraversamento pedonale rialzato per consentire al pedone di portarsi sul marciapiede in lato opposto.







## SEZIONE TIPO tratto 2



## **7.2 SCELTE MATERICHE E TECNICHE**

### **DIMENSIONAMENTO CORSIA DI MARCIA E PARCHEGGI**

**CORSIA CARRALE** a senso UNICO di circolazione: dall'incrocio con via Breano all'ingresso dell'area parcheggi in prossimità dell'intersezione con via Monsignor Berardi la corsia di marcia sarà a senso unico di circolazione con larghezza costante di 3,20 mt., nel tratto compreso tra il suddetto ingresso al parcheggio sino all'intersezione con via Monsignor Berardi la carreggiata avrà una larghezza di 4,65 mt a doppio senso di circolazione con senso unico alternato per poter consentire l'accesso all'area parcheggi a chi proviene da sud-est.

**MARCIAPIEDE:** lungo l'intero tratto di strada il marciapiede avrà larghezza minima di mt 1,50 al fine di consentire il transito dei pedoni in sicurezza. In corrispondenza degli accessi carrai saranno realizzati dei ribassamenti con rampe di discesa e risalita per potersi raccordare alla quota stradale.

**DELIMITAZIONE LATERALE IN ACCIOTTOLATO:** lungo la corsia di marcia, in lato opposto al marciapiede verrà realizzata una fascia in acciottolato delimitata da cordoli a quota stradale con larghezza variabile per compensare l'irregolarità dell'attuale sedime stradale dettato dall'antica cortina di edifici e per fare in modo che la carreggiata risulti di larghezza costante.

**PARCHEGGI:** i parcheggi in linea avranno dimension 2,10/2,30 mt x 5,80/,00 mt per consentire la manovra d'accesso stante lo spazio ridotto della corsia di di marcia. Tali dimensioni risultano conformi ai sensi dell'art.10 del D.P.R. 24 Luglio 1996 e al D.M. 236 del 14 giugno 1989 anche per la realizzazione di parcheggi fruibili da disabili.

**CORSIA DI MANOVRA PARCHEGGIO:** verrà realizzata, a seconda della disponibilità di spazio, con larghezza variabile da 3,00 mt a 3,30 mt

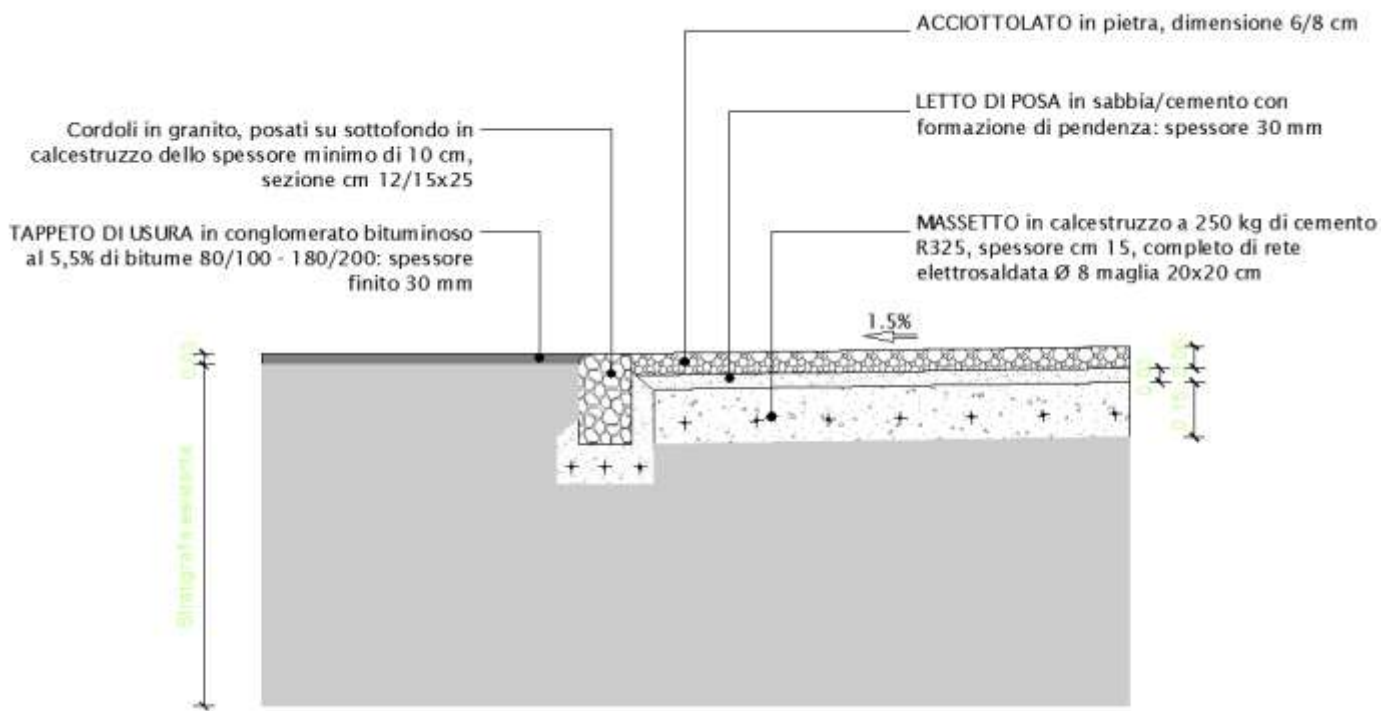
### **SCELTE MATERICHE**

Le nuove pavimentazioni previste dal progetto sono state definite e condivise con la Spazione Appaltante e avranno le seguenti caratteristiche:

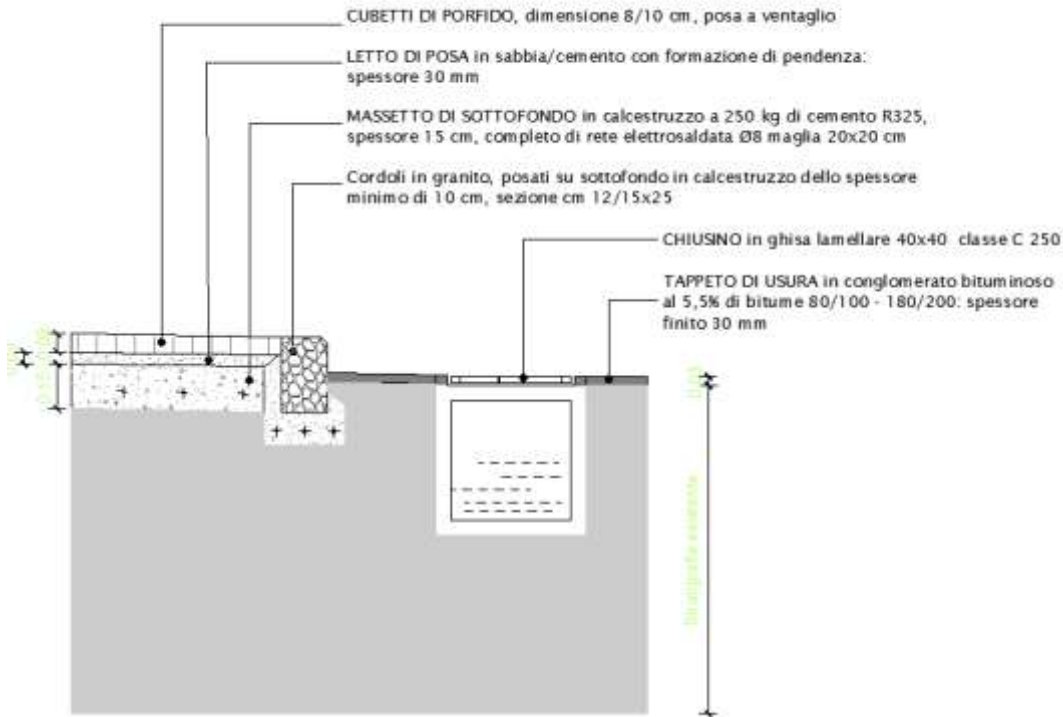
- **Marciapiedi** in Cubetti di porfido sp. 8/10 cm squadrate a spacco, letto di posa in sabbia/cemento con formazione di pendenza sp 30mm su massetto di sottofondo in calcestruzzo spessore 15 cm completo di rete elettrosaldata. Posa porfido a ventaglio.
- **Fascia laterale compensativa** a delimitazione della corsia di marcia sul lato opposto al marciapiede in ciottoli di fiume arrotondati di pezzatura uniforme posati a mano su letto di posa in sabbia/cemento con formazione di pendenza spessore 30 mm su massetto in cemento spessore 15 cm compreso di rete elettrosaldata.

- **Carreggiata** in conglomerato bituminoso (binder) spessore cm 6 e soprastante tappeto d'usura cm 3.
- **Cordoli in granito** con bocciardatura media con le due teste finite, posati su sottofondo di calcestruzzo spessore minimo 10 cm dimensioni 12/15x25
- **Segnaletica orizzontale** colore bianca e gialla per il parcheggio disabili.
- **Opere "a verde"** compatibili e simili a quelle esistenti realizzate negli interventi di riqualificazione del centro storico di Zocco.

## PARTICOLARE POSA ACCIOTTOLATO



### PARTICOLARE POSA PORFIDO



## **7.3 SOLUZIONI PER IL SUPERAMENTO DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE**

Al fine dell'abbattimento delle barriere architettoniche, come già esplicitato, verranno realizzati attraversamenti pedonali alla medesima quota dei marciapiedi al fine di facilitare gli spostamenti di persone con ridotta capacità motoria. Ogni qualvolta si renderà necessario modificare la quota del marciapiede per consentire gli accessi alle unità abitative verranno realizzate delle rampe di idonea pendenza. Verrà infine realizzato un parcheggio fruibile dai disabili.

## **7.4 RETI IMPIANTISTICHE**

**RETE SMALTIMENTO ACQUE PIOVANE** : verrà realizzata una nuova linea di raccolta delle acque meteoriche mediante un sistema di caditoie sifonate intervallate ogni 15/20 metri circa. Le acque di dilavamento non verranno pertanto più smaltite mediante la fognatura mista esistente ma disperse nel terreno mediante un sistema di n.12 pozzi perdenti del diametro 150 cm e altezza 300 cm. Nella nuova linea verranno convogliate anche le acque bianche raccolte dai pluviali delle abitazioni della cortina stradale.

**ILLUMINAZIONE PUBBLICA**: verranno rimossi i punti luce esistenti attualmente ubicati parte a terra e parte sulle facciate delle cortine edilizie. Verrà predisposta nuova linea in pead corugato e posizionati nuovi pozzetti e plinti prefabbricati in cls per il sostegno di

futuri nuovi pali di illuminazione pubblica. Il progetto illuminotecnico verrà predisposto separatamente.

LINEA ENEL E TELECOM Verranno posizionati tubi in pead corugato per il passaggio delle linee.

## **8. APPRESTAMENTI SPECIFICI RELATIVI ALLA SICUREZZA**

Si riportano di seguito gli apprestamenti specifici relativi alla sicurezza da adottarsi nell'esecuzione dei lavori, i quali saranno comunque oggetto di una nuova verifica in fase esecutiva:

- Messa in sicurezza e chiusura temporanea dei tratti di strada interessati dai lavori con deviazione del traffico lungo via Breano e via Salvo D'Acquisto;
- installazione di barriere a rete arancione per cantierizzazione delle aree interessate;
- se necessario saranno presenti uno o più manovratori per aiutare la regolare circolazione veicolare durante i lavori e il movimento dei mezzi di cantiere.

L'intervento richiederà inoltre la stesura di un Piano di Sicurezza e Coordinamento.

## **9. INDIVIDUAZIONE EVENTUALI CAVE E DISCARICHE**

Non si ritiene opportuno riportare nominativi specifici di cave e/o discariche in quanto nel territorio vi è la presenza di cave che possono essere impiegate per il reperimento del materiale necessario alla realizzazione del rilevato (come prescritto nel computo metrico estimativo: "tout-venant di cava") nonché di adeguate discariche autorizzate al conferimento del materiale di risulta (ad esempio sbancamento e o scoticamento).

## **10. DICHIARAZIONE CONFORMITA' URBANISTICA**

Il progettista, pienamente cosciente delle responsabilità penali ed amministrative a cui può andare incontro in caso di dichiarazione mendace, con la presente

### **DICHIARA**

che l'intervento **E' CONFORME** a tutte le prescrizioni urbanistiche, edilizie, e a tutte le norme sanitarie **RISPETTA**, tutte le norme di sicurezza, in particolare per quanto attiene gli impianti tecnologici, la prevenzione degli infortuni, la stabilità statica e la circolazione stradale.

## **11. TEMPI DI REALIZZAZIONE**

Il tempo necessario per l'esecuzione si può stimare in **150 giorni** solari consecutivi.



## 12. QUADRO ECONOMICO

	Euro	SOMMA Euro	TOTALE Euro
<b>A) IMPORTO DEI LAVORI:</b>			
A.1) Lavori a misura			
<b>TOTALE A):</b>	€ -		
a.1): di cui a misura:	€ 308.835,08		
a.2): di cui a corpo:	€ -		
a.3): di cui in economia:	€ -		
Torna TOTALE A):	€ 308.835,08	€ 308.835,08	
<b>B) IMPORTO ONERI PER LA SICUREZZA:</b>			
b.1): a misura:	€ 9.265,90		
b.2): a corpo:	€ -		
<b>TOTALE B):</b>	€ 9.265,90	€ 9.265,90	
<b>TOTALE OPERE A)+B):</b>		€ 318.100,98	€ 318.100,98
<b>C) SOMME A DISPOSIZIONE DELL'AMMINISTRAZIONE:</b>			
C.0) Lavori in economia, previsti in progetto, ed esclusi dall'appalto			
C.0.1) Fornitura e posa nuovi Pali IP (IVA 22% inclusa)			
C.0.2) Fornitura e posa nuove piante (IVA 22% inclusa)			
C.1) Rilievi, accertamenti e indagini (IVA al 22% inclusa)		€ 2.440,00	€ 2.440,00
C.2) Allacciamenti a pubblici servizi (IVA al 22% inclusa)			
C.3) Imprevisti (limite 5% di A)+B) (IVA al 22% inclusa)			
C.4) Acquisizione aree o immobili (IVA al 22% inclusa)			
C.5) Fondo Funzioni Tecniche art. 113 D.Lgs. 50/2016		€ 6.362,02	€ 6.362,02
C.6) Spese tecniche (cassa 4% e IVA al 22% inclusa) relative a:			
C.6.1) Progettazione, Definitiva Esecutiva	€ 13.800,00		
Importo totale C.6.1			
Cassa 4%	€ 552,00		
IVA al 22%	€ 3.157,44		
totale:	€ 17.509,44	€ 17.509,44	
C.6.2) CSP-CSE	€ 4.500,00		
Importo totale C.6.2			
Cassa 4%	€ 180,00		
IVA al 22%	€ 1.029,60		
totale:	€ 5.709,60	€ 5.709,60	
C.6.3) INCARICO DL	€ 3.000,00		
Importo totale C.6.3			
Cassa 4%	€ 120,00		
IVA al 22%	€ 686,40		
totale:	€ 3.806,40	€ 3.806,40	
<b>TOTALE C.6)</b>			€ 27.025,44
C.9) CUC BS	€ 1.272,40		€ 1.272,40
C.10) Spese per pubblicità (IVA al 22% inclusa)			
C.10.1) Contributo Autorità di Vigilanza LL.PP.	€ 225,00		€ 225,00
C.11) Spese per accertamenti, collaudi, prove laboratorio, ecc			
C.12) IVA sul totale delle Opere:			
C.12.1) IVA al 22 %	€ -		
C.12.2) IVA al 10%	€ 31.810,10		€ 31.810,10
C.12.3) IVA al 4%	€ -	€ -	
C.13) Arrotondamento	€ 764,06		€ 764,06
C.14) Varie, varianti modifiche (IVA al 10% compresa)		€ -	
<b>TOTALE C):</b>			€ 69.899,02
<b>TOTALE A)+B)+C):</b>			€ 388.000,00

30 Settembre 2019

Il tecnico Incaricato  
Arch. Alberto Lamberti