

## RELAZIONE ILLUSTRATIVA

### Quadro delle esigenze da soddisfare

E' intenzione dell'Amministrazione Comunale procedere ad adeguare il sistema viabile cittadino all'aumento della mobilità intervenuto negli ultimi anni. Una nuova strada, proprio nel tratto cruciale dell'ingresso in città, consentirà una migliore distribuzione del traffico, minori tempi di percorrenza, uno snellimento della circolazione complessiva e una riqualificazione di via Stalingrado.

### Ragioni della scelta

Attualmente via Stalingrado è l'asse di collegamento viario principale, a quattro corsie, della città verso ponente. Detta via mette in collegamento diretto la città con il casello autostradale. La maggior parte del traffico di scorrimento, anche pesante, in uscita ed in entrata per Savona, scorre lungo via Stalingrado, che a causa dell'aumento della mobilità di questi ultimi anni, non riesce più a svolgere quella funzione di asse portante del traffico principale, a cui in origine era stata destinata. Il parco Doria, di proprietà delle ferrovie, oggi parzialmente in disuso, costituisce una ricchezza territoriale e consente di creare una valida alternativa a supporto dell'intero sistema viario. E' ora possibile progettare questo nuovo passante viario che ridurrà drasticamente l'attuale traffico presente sull'ultimo tratto di via Stalingrado, conferendo una nuova vivibilità all'intera zona residenziale che su essa si attesta, in particolare al quartiere di piazzale Moroni che basa il proprio collegamento pedonale con la città sulla percorribilità di via Stalingrado.

La strada potrà modificarsi in un collegamento per il traffico automobilistico leggero, pedonale e ciclabile, tra la città e i quartieri di ponente, mentre al nuovo passante viario di Parco Doria sarà affidato il peso della mobilità principale di scorrimento, anche pesante.

### Descrizione dell'intervento

Il progetto prevede la realizzazione di una nuova arteria viaria che, innestandosi con una rotatoria sulla via Stalingrado, attraverserà le aree dell'ex parco ferroviario Doria, collegandosi alla via Vittime di Brescia. La nuova strada, che costituirà l'asse di scorrimento preferenziale per il traffico della città verso ponente, servirà inoltre il polo logistico, in fase di progettazione, che andrà ad occupare gran parte delle aree dell'ex Parco Doria.

In particolare il manufatto stradale è previsto nella seguente geometria:

- parte centrale carrabile a due corsie di 3.75 mt ciascuna, dedicata al traffico di scorrimento veicolare;
- due controviali laterali alberati, sui lati della strada principale, che consentono, senza conflitti di traffico il raggiungimento delle aree di pertinenza del polo logistico e dei relativi capannoni. I controviali sono visivamente separati dalla viabilità principale da airole spartitraffico e da due filari di alberi (lecci). E' inoltre prevista la realizzazione dell'impianto di illuminazione;
- un marciapiedi, pavimentato in autobloccanti in cls per la percorrenza pedonale lungo uno dei lati della strada di scorrimento, protetto dal traffico dal filare di alberi;
- realizzazione di due rotatorie, alle estremità del tratto oggetto dell'intervento, ovvero a ponente all'incrocio con via S. Antonio e verso la città all'incrocio con via Vittime di Brescia. Le rotatorie con precedenza ad anello e senza semaforo, sono un importante dispositivo di moderazione del traffico e lo rendono più fluido e più sicuro.

## STIMA DEL COSTO

La rilevazione del costo viene fatta per via parametrica, con incidenza delle lavorazioni per mq di superficie e applicazione dei prezzi unitari desunti dal Prezziari Regionale della Unioncamere.

DETERMINAZIONE DEL COSTO PARAMETRICO:  
**strada**

COMPONENTI	U.M.	COSTO	INCIDENZA A MQ
------------	------	-------	----------------

UNITARIO

sbancamenti	l/mc	20,66	41,32
posa di misto granulometrico 20 cm	l/mq	11,05	11,05
tappeto di usura	l/mq	5,58	5,58
bordonature	l/ml	24,38	9,30
marciapiede	l/mq	30,99	14,98
pubblica illuminazione	cadauno	2.582,28	17,92
fognature	l/ml	51,65	7,75
			<b>107,90</b>

Superficie strada 9.514 mq x 107,90 = 1.026.560,60

**COSTO RICONOSCIBILE DI COSTRUZIONE**

<b>COSTO RICONOSCIBILE DI COSTRUZIONE</b>		1.026.560,60
lavori in economia previsti in progetto ed esclusi dall'appalto, imprevisti	0,100	102.656,06
rilievi, accertamenti, indagini	0,050	51.328,03
allacciamenti ai pubblici servizi	0,030	30.796,82
acquisizione aree e immobili	0,200	205.312,12
oneri di urbanizzazione	0,150	153.984,09
accantonamento contenzioso	0,030	30.796,82
commissioni giudicatrici	0,005	5.132,80
pubblicità	0,005	5.132,80
prove di laboratorio, collaudo	0,020	20.531,21
piano e coordinamento sicurezza	0,060	61.593,64
incentivo qualità alle imprese	0,000	0,00
<b>COSTI RICONOSCIBILI AGGIUNTIVI</b>		667.264,39
<b>COSTO RICONOSCIBILE TOTALE</b>		1.693.824,99
IVA	0,100	169.382,50
spese tecniche max	0,150	254.073,75
consulenze	0,010	16.938,25
IVA su spese tecniche	0,200	54.202,40
<b>COSTO DI PROGRAMMA</b>		<b>2.188.421,89</b>

del quale si chiede il finanziamento.