



# Manutenzione e messa in sicurezza strade urbane e extraurbane nei territori dell'Unione dei comuni "Terre del Campidano"

## A - RELAZIONE TECNICO - DESCRITTIVA

Data: Ottobre 2018

Il Tecnico

STUDIO TECNICO  
Ing. VINCENZO PINNA  
Via C. Monteverdi, n. 28 - 09129 CAGLIARI  
Cell. 3803296132 - e-mail vin.pinna@tiscali.it

1 – Premessa.....	2
2 - Comune di Pabillonis .....	4
2.1 - Strade Urbane.....	4
2.2- Strade Extraurbane .....	8
3 - Comune di Sardara.....	9
3.1 - Strade Urbane.....	9
3.2 - Strade Extraurbane .....	16
4 - Comune di Serrenti .....	18
4.1 - Strade Urbane.....	18
4.2 - Strade Extraurbane .....	23
5 - Comune di Serramanna .....	25
5.1 - Strade Extraurbane .....	25
6 - Comune di Samassi .....	26
6.1 - Strade Extraurbane .....	26
7 - Comune di San Gavino Monreale .....	27
7.1 - Strade Extraurbane .....	27
8 – Disponibilità delle aree.....	28
9 – Quadro finanziario.....	29

## 1 – Premessa

Il sottoscritto ing. Vincenzo Pinna, iscritto all'ordine degli ingegneri di Cagliari al n.4434, ha ricevuto l'incarico di redigere la progettazione avente per oggetto la *Manutenzione straordinaria di alcune strade urbane e extraurbane ricadenti nel territorio dei paesi facenti parte dell'Unione dei comuni "Terre del Campidano"*. L'incarico è stato conferito dall'Unione dei Comuni.

La Giunta Regionale con Delibera n.12/22 del 07/03/2017 ha approvato la programmazione degli interventi di manutenzione e messa in sicurezza delle strade esistenti sul territorio della Sardegna previsto dal Patto per lo Sviluppo della Regione Sardegna, siglato il 29/07/2016, finanziato dalle risorse FSC di cui alla Delibera CIPE n.26/2016. Nell'ambito di tale programma è disposto, tra gli altri, il finanziamento, per il tramite dell'*Unione dei Comuni Terre del Campidano*, di €170.000,00 per la realizzazione di opere di manutenzione della viabilità comunale urbana per i comuni con popolazione inferiore a 5000 abitanti (cod. n. 86 dell'Allegato alla DGR n. 12/22 del 2017); è disposto inoltre il finanziamento di € 70.000,00 per manutenzione di strade intercomunali extraurbane che possono riguardare tutti i Comuni dell'Unione. Come risulta dalla deliberazione G.R. n. 12/22 del 07.03.2017, i Comuni ricadenti nell'Unione "Terre del Campidano" con meno di 5000 ab. sono Pabillonis, Sardara e Serrenti, pertanto il finanziamento per il limite di spesa di € 170.000,00 relativamente alle strade urbane, è stato suddiviso come segue:

- Comune di Pabillonis € 40.000,00
- Comune di Sardara € 60.000,00
- Comune di Serrenti € 70.000,00

L'ulteriore quota di finanziamento pari a € 70.000,00 destinata alla manutenzione delle strade intercomunali extraurbane, è stato ripartito tra tutti i Comuni dell'Unione, compresi i Comuni con popolazione superiore a 5000 abitanti, come segue:

- Comune di Pabillonis € 9.000,00
- Comune di Sardara € 10.500,00
- Comune di Serrenti € 11.800,00
- San Gavino Monreale € 13.500,00
- Serramanna € 13.500,00
- Samassi € 11.700,00

*“La Regione ha chiarito che il finanziamento destinato alle strade intercomunali va utilizzato per strade extraurbane non rurali. Possono esser pertanto eseguiti interventi su aree industriali e artigianali, strade extraurbane a destinazione turistica, strade comunali di collegamento con frazioni e possono essere destinate anche ai comuni sopra i 5000 ab.”*

La presente relazione illustra comune per comune le strade individuate, il livello di pericolosità attualmente presente e le modalità di intervento individuate per risolvere e/o mitigare le problematiche evidenziate.

Per dettagli inerenti l'inquadramento cartografico e l'individuazione delle strade in intervento, si rimanda agli elaborati grafici.

## 2 - Comune di Pabillonis

### 2.1 - Strade Urbane

Con l'amministrazione comunale e i tecnici del comune di Pabillonis, si è discusso sulle problematiche di sicurezza nell'ambito della viabilità urbana. Infatti molte strade presentano dei rischi potenziali dovuti a deterioramento del manto stradale per vetustà e per interventi di realizzazione e/o di riparazione di sottoservizi (posizionamento della rete gas, riparazione condotte idriche e fognarie, telefonia, ecc.). Altre problematiche sono legate invece alla geometria di alcune intersezioni stradali nonché alla velocità di percorrenza. Non potendo risolvere tutti i problemi evidenziati dall'amministrazione, a causa della scarsità delle risorse a disposizione, ci si è orientati per un intervento ibrido che rispondesse in parte all'esigenza di risistemazione della sagoma stradale di un tratto di strada e contemporaneamente eseguendo un "passaggio pedonale rialzato" avente lo scopo di consentire l'attraversamento stradale da parte dei pedoni in sicurezza ottenendo, indirettamente, il rallentamento della velocità di percorrenza da parte dei veicoli transitanti sul suddetto manufatto. Tale intervento si configura come precursore di altri analoghi una volta dimostrata l'efficacia dal punto di vista della salvaguardia degli utenti deboli della strada: i pedoni. L'intervento suddetto verrà eseguito integralmente sulla via Cagliari, tratto urbano della S.P.63, nel tratto ricompreso tra le intersezioni con le vie Napoli e Sardegna. In sostanza si prevede di realizzare un passaggio pedonale rialzato, sulla via Cagliari, a ridosso dell'incrocio con la via Napoli mentre nel tratto successivo, sino all'incrocio con la via Sardegna, si prevede di realizzare una semplice risagoma della pavimentazione stradale.

Occorre fare alcune precisazioni in merito alla realizzazione del passaggio pedonale rialzato. Va innanzitutto precisato che tali manufatti non sono direttamente previsti dal codice della strada che contempla invece la realizzazione di dossi rallentatori (prescrivendo le dimensioni consentite, l'ubicazione, le limitazioni, i divieti). I passaggi pedonali rialzati non sono dossi in quanto non presentano le dimensioni normate; vengono invece assimilati a "risagoma della superficie stradale". Sono manufatti utilizzati in diversi paesi europei e nel resto del mondo, ritenuti molto efficaci. Pur non essendo previsti dal nostro Codice della Strada essi sono definiti in una Circolare del Ministero dei Lavori Pubblici (Circolare n.3698/2001 - Linee guida per la redazione dei piani urbani della sicurezza stradale) che testualmente recita:

*Aree stradali rialzate o attraversamenti pedonali rialzati, "speed tables" – Rialzo del piano viabile con rampe di raccordo (con pendenza, in genere, del 10%) in*

*corrispondenza di aree da proteggere da elevate velocità o di attraversamenti pedonali. La lunghezza interessata dal rialzo supera in genere quella dei normali veicoli [n.d.r. leggi mezzi pubblici] (10-12 m), in caso contrario vengono classificati come dossi.*

Gli attraversamenti pedonali rialzati possono essere realizzati solo in contesti urbani ovvero in strade con velocità massima di 50 km/h. Contrariamente ai dossi limitatori di velocità che possono essere utilizzati solo in ambito residenziale, parchi, ecc. e sono vietati nelle strade urbane principali, i passaggi pedonali rialzati possono essere realizzati anche in strade urbane principali in cui possono transitare mezzi del trasporto pubblico, mezzi di scurezza e mezzi di soccorso (pullman, ambulanze, polizia, carabinieri, VVFF, ecc.). Il loro inserimento risulta ottimale in corrispondenza di scuole, edifici pubblici, edifici di culto, banche, uffici postali, ingresso di parchi, ecc.

Nel caso specifico dell'abitato di Pabillonis, l'inserimento di un passaggio pedonale rialzato è giustificato dal fatto che la via Cagliari, essendo una delle strade principali di accesso, è percorsa giornalmente da molte automobili, spesso con velocità superiori al limite consentito nei centri abitati (50 km/h); per questi motivi la via Cagliari risulta una strada pericolosa da attraversare da parte degli utenti deboli (pedoni) e di fatto divide in due il paese. Sul lato Nord-Est è presente un quartiere popolare (complesso alloggi ERP), è inoltre presente una struttura integrata per anziani (Residenza San. Giovanni); sul lato Sud-Ovest sono invece presenti le scuole elementari, medie e dell'infanzia, il centro commerciale, i giardini pubblici, gli impianti sportivi e la Chiesa. La distribuzione sopra evidenziata implica un flusso di utenti (potenziali pedoni) che dal quartiere di N-E si spostano verso i servizi presenti a S-O, e viceversa, attraversando necessariamente la via Cagliari.

Per quanto sopra, sia lo scrivente che l'amministrazione comunale reputano necessario inserire un elemento di salvaguardia dei pedoni costretti per varie necessità ad attraversare la via Cagliari. A rigore sarebbero necessari più attraversamenti pedonali rialzati sia lungo la via Cagliari (verso il centro del paese) sia sulle altre strade di ingresso al centro abitato ma, come già accennato, per questioni economiche ci si deve limitare a un solo passaggio pedonale. L'auspicio dell'amministrazione comunale, una volta testata l'efficacia di questo primo intervento, è di poterne realizzare degli altri in punti strategici.

#### Realizzazione passaggio pedonale rialzato

Dal punto di vista realizzativo il passaggio pedonale rialzato si configura come una sopraelevazione del piano stradale, sino a quota marciapiede, raccordato al piano stradale preesistente mediante rampe. Dal punto di vista operativo si prevede di realizzare:

- una scarifica della pavimentazione esistente per una profondità media di 3 cm;
- la posa di tubolari in acciaio zincato, dotati di griglie di testata, per dare continuità alle cunette stradali;
- una risagomatura di spessore medio 10 cm mediante utilizzo di conglomerato bituminoso (binder) previa pulizia del fondo e mano di attacco;
- realizzazione di tappeto di usura in conglomerato bituminoso, sempre previa mano di attacco, realizzando nel contempo le rampe di raccordo con pendenza massima del 10%;
- realizzazione della segnaletica orizzontale, ovvero pittura a strisce gialle (di larghezza cm 50 a intervalli di cm 50) sulle due rampe di raccordo più pittura a strisce bianche (strisce pedonali); nello spazio “piano” del passaggio pedonale rialzato, che per questioni di inserimento è stato previsto largo 11 m, si prevede di disegnare le strisce pedonali standard.
- Posizionamento di segnaletica verticale indicante la presenza del passaggio pedonale rialzato ed eventuale segnale di riduzione della velocità.



Foto n.1 – Pabillonis: incrocio via Cagliari – via Napoli (posizionamento passaggio pedonale rialzato)



### Scarifica e realizzazione tappetto

Nel tratto di strada a valle del passaggio pedonale rialzato, verso il centro del paese, si prevede di realizzare una nuova pavimentazione sino all'incrocio con la via Sardegna; le lavorazioni previste sono le seguenti:

- Scarifica della pavimentazione esistente per una profondità media di 3 cm;
- Realizzazione nuovo tappetto in conglomerato bituminoso, previa pulizia e mano d'attacco;
- Rimessa in quota di alcuni chiusini presenti lungo il tratto in intervento.



Foto n.2 – Pabillonis: via Cagliari (condizioni manto stradale)



## 2.2- Strade Extraurbane

L'amministrazione ha individuato una strada extraurbana di collegamento a una frazione del paese (sa Zeppara). Tale strada presenta un degrado molto elevato con tratti in cui si sono formate buche profonde anche una decina di centimetri e oltre. L'intervento consiste nelle seguenti lavorazioni:

- Scarifica della pavimentazione esistente per una profondità media di 3 cm;
- Realizzazione nuovo tappeto in conglomerato bituminoso, previa pulizia e mano d'attacco;

Data l'esiguità del finanziamento, l'intervento sarà eseguito a tratti isolati ma comprendente l'intera larghezza bitumata; si procederà individuando inizialmente i tratti peggiori e si proseguirà sino a saturazione del finanziamento, prevedendo di poter intervenire su circa 770 mq.



Foto n.3 – Pabillonis: strada extraurbana Zeppara-via dei Gabbiani (degrado viabilità)

### **3 - Comune di Sardara**

#### 3.1 - Strade Urbane

L'amministrazione comunale ha censito le strade urbane che necessitano di interventi di messa in sicurezza in quanto fortemente ammalorate o fuori sagoma. Da un confronto tecnico è emerso che il finanziamento assegnato al comune nell'ambito dell'intervento in oggetto, non è sufficiente per coprire tutte le esigenze evidenziate; pertanto si è optato per l'intervento su alcune strade considerate in stato di degrado tale da necessitare una priorità rispetto alle altre. Le strade individuate sono:

- Via Fontana nuova e vicoli;
- Via Lazio;
- Via Grazia Deledda;
- Piazza Napoli.

Poiché, come già detto, il finanziamento è esiguo, con l'intento di massimizzare gli interventi, vista la condizione delle strade, si è scelto di intervenire in modo più "leggero" su alcune strade e più "pesante" in altre.

In particolare nelle vie: Fontana Nuova e vicoli I°, II° e IV°, Lazio e Grazia Deledda non verrà eseguita scarifica ma si prevede il tappeto di usura con risagoma, ovvero il tappeto di conglomerato avrà spessore variabile in funzione di eventuali avvallamenti della strada e/o ormaie derivanti da posa di sottoservizi, ecc.; le lavorazioni previste sono:

- Realizzazione nuovo tappeto in conglomerato bituminoso con risagoma, previa pulizia e mano d'attacco;
- Rimessa in quota di chiusini presenti lungo il tratto in intervento.

Nella Piazza Napoli, date le pessime condizioni, è previsto invece l'intervento più "pesante":

- Scarifica della pavimentazione esistente per una profondità media di 3 cm;
- Realizzazione nuovo tappeto in conglomerato bituminoso, previa pulizia e mano d'attacco;
- Rimessa in quota di chiusini presenti lungo il tratto in intervento.

Nel vicolo III° Fontana Nuova è prevista una soluzione intermedia, ovvero il solo tappeto di usura senza risagoma:

- Realizzazione nuovo tappeto in conglomerato bituminoso, previa pulizia e mano d'attacco;
- Rimessa in quota di chiusini presenti lungo il tratto in intervento.





Foto n.4 – Sardara: via Fontana Nuova (degrado viabilità)



Foto n.5 – Sardara: Piazza Napoli (degrado viabilità)





Foto n.6 – Sardara: Vico I° F. Nuova (degrado viabilità)





Foto n.7 – Sardara: Vico II° F. Nuova (degrado viabilità)





Foto n.8 – Sardara: Vico III° F. Nuova (degrado viabilità)





Foto n.9 – Sardara: Vico IV° F. Nuova (degrado viabilità)





Foto n.10 – Sardara: Via Grazia Deledda (degrado viabilità)

### 3.2 - Strade Extraurbane

L'amministrazione comunale ha individuato una strada extraurbana ai piedi del colle che ospita il Castello medievale di Monreale, tale strada è stata realizzata dal Consorzio di bonifica della Sardegna meridionale pertanto verrà denominata come ex strada CBSM. La strada si presenta in pessime condizioni di manutenzione con buche diffuse pertanto l'intervento proposto consiste in:

- Scarifica della pavimentazione esistente per una profondità media di 3 cm;
- Realizzazione nuovo tappeto in conglomerato bituminoso, previa pulizia e mano d'attacco;

Data l'esiguità del finanziamento, l'intervento sarà eseguito a tratti isolati ma comprendente l'intera larghezza bitumata; si procederà individuando inizialmente i tratti peggiori e si proseguirà sino a saturazione del finanziamento, prevedendo di poter intervenire su circa 900 mq.



Foto n.11 – Sardara: Strada “ex CBSM” (degrado viabilità)





Foto n.12 – Sardara: Strada “ex CBSM” (degrado viabilità)

## 4 - Comune di Serrenti

### 4.1 - Strade Urbane

L'amministrazione comunale ha censito le strade urbane che necessitano di interventi di messa in sicurezza in quanto fortemente ammalorate o fuori sagoma. Da un confronto tecnico è emerso che il finanziamento assegnato al comune nell'ambito dell'intervento in oggetto, non è sufficiente per coprire tutte le esigenze evidenziate; pertanto si è optato per l'intervento su alcune strade più degradate di altre. La scelta è ricaduta sulla via Salaris, via Roma e via Ozieri.

Dai dati forniti dall'ufficio tecnico è emerso che la maggior parte delle strade del centro urbano (di vecchia realizzazione) non ha una struttura stratificata per cui risulta problematico eseguire la scarifica dell'attuale piana viabile. In particolare il problema si presenta sulla via Roma e, in maniera più o meno marcato, in tutte le strade oggetto di intervento.

Alla luce di quanto sopra evidenziato e tenendo conto della situazione riscontrata in seguito ai sopralluoghi, si è optato per una soluzione che non esclude del tutto la scarifica; tale scelta risulta necessaria per evitare l'eccessivo sollevamento del piano stradale (soprattutto rispetto alle cunette) in punti in cui allo stato attuale risulta già molto alto onde evitare situazioni di pericolo.

Pertanto, le lavorazioni previste sono in generale le seguenti:

- Scarifica della pavimentazione esistente per una profondità media di 3 cm;
- Realizzazione nuovo tappeto in conglomerato bituminoso, previa pulizia e mano d'attacco;
- Rimessa in quota di chiusini presenti lungo il tratto in intervento.

Sulla via Salaris si prevede la scarifica per una quota del 40% dell'intera superficie mentre il tappeto si prevede sul 100% della superficie. La scarifica parziale determina la necessità di sollevare i chiusini dei sottoservizi esistenti. Si evidenzia che la via Salaris presenta un tratto pavimentato con sampietrini e lastre di granito che, ovviamente, non è oggetto di intervento.

Sulla via Roma si prevede di intervenire non su tutta la lunghezza ma solo sino all'incrocio con la via Avellino; la scarifica si prevede per una quota del 10% della superficie individuata, mentre il tappeto si prevede su tutta l'estensione in progetto. Sulla via Roma sono presenti un gran numero di pozzetti di sottoservizi (fognature, acquedotto, linee telefoniche, ecc.) che, a causa della impossibilità di realizzare la scarifica, risulteranno da rimettere in quota.

Sulla via Ozieri si prevede di intervenire solo sul tratto iniziale dall'incrocio con la via S. Vitalia sino alla via Alghero; si prevede di realizzare solamente il tappeto di usura e il sollevamento di alcuni chiusini.



Si evidenzia che nel presente progetto di messa in sicurezza non si prevede di intervenire sulle cunette, intervento che verrà invece realizzato in un secondo tempo dalla stessa amministrazione comunale utilizzando risorse proprie e/o del programma LavoRAS.



Foto n.13 – Serrenti: Via Salaris – incrocio via S. Vitalia (degrado viabilità)





Foto n.14 – Serrenti: Via Salaris – incrocio via Mercato (attacco con pavimentazione in sanpietrini)





Foto n.15 – Serrenti: Via Roma (degrado viabilità)





Foto n.16 – Serrenti: Via Ozieri – incrocio con via S. Vitalia (degrado viabilità)



## 4.2 - Strade Extraurbane

L'amministrazione ha individuato un tratto di strada extraurbana nella zona industriale "Pauli Onigus", denominata *Strada Comunale Rio Cardaxiu*. Allo stato attuale, a parte il primo tratto di collegamento alla viabilità complanare alla S.S.131, si presenta senza pavimentazione bituminosa con finitura in ghiaia. Il fondo si presenta in buone condizioni, con qualche avvallamento e qualche buca, recuperabile con uno spianamento mediante grader e successiva rullatura. L'intervento consiste quindi nella:

- Regolarizzazione del fondo con grader e rullatura;
- Realizzazione di tappeto in conglomerato bituminoso tipo Binder chiuso, previa pulizia e mano d'attacco;
- Messa in quota di chiusino esistente.

La strada si presenta attualmente con differenti larghezze: un primo tratto di larghezza 9,00m circa per una lunghezza di circa 90m (oggetto di urbanizzazione); il tratto successivo di larghezza 4,00m per una lunghezza di circa 150m (strada comunale non ancora interessata da urbanizzazione).

Il finanziamento a disposizione consente di intervenire con la bitumatura dei due tratti di strada sopra descritti.



Foto n.17 – Serrenti: Strada Comunale Rio Cardaxiu-tratto largo (stato attuale viabilità)



Foto n.18 – Serrenti: Strada Comunale Rio Cardaxiu tratto di larghezza 4,00m(stato attuale viabilità)



## 5 - Comune di Serramanna

### 5.1 - Strade Extraurbane

L'amministrazione comunale ha individuato una strada extraurbana che collega la S.S. 196 per Villacidro con il paese, denominata Strada Comunale Samassi-Vallermosa; tale strada riveste una particolare importanza in quanto da accesso ad alcuni insediamenti produttivi agricoli e industriali (impianto gas Fiamma 2000). La strada si presenta a tratti in pessime condizioni di manutenzione con buche diffuse pertanto l'intervento proposto consiste:

- Scarifica della pavimentazione esistente (per tratte) per una profondità media di 3 cm;
- Realizzazione nuovo tappeto in conglomerato bituminoso (nelle tratte oggetto di scarifica), previa pulizia e mano d'attacco;

Data l'esiguità del finanziamento, l'intervento sarà eseguito a tratti isolati ma comprendente l'intera larghezza bitumata; si procederà individuando inizialmente i tratti peggiori e si proseguirà sino a saturazione del finanziamento, prevedendo di poter intervenire su circa 1150 mq.



Foto n.19 – Serramanna: Strada Comunale Samassi-Vallermosa (degrado viabilità)

## 6 - Comune di Samassi

### 6.1 - Strade Extraurbane

L'amministrazione ha individuato un tratto di strada extraurbana in zona PIA. Allo stato attuale la strada si presenta come uno sterrato con il fondo a tratti in pessime condizioni per la presenza di buche anche profonde. La strada necessiterebbe di un intervento "pesante" realizzando ex-novo l'intero cassonetto a partire dal fondo, fondazione e strati di bitume, nonché cunette, ecc. Poiché anche in questo caso il finanziamento risulta esiguo, volendo comunque rendere la strada percorribile in sicurezza, si è valutato un approccio "leggero" che consente però di intervenire sull'intero tracciato lungo circa 325m. L'intervento pertanto consiste nella:

- Spianamento con grader e contestuale apporto di materiale da cava per il riempimento delle buche più profonde, rullatura;
- Realizzazione di tappeto in conglomerato bituminoso tipo Binder chiuso, previa pulizia e mano d'attacco;



Foto n.20 – Samassi: Strada PIA - Villasanta (stato attuale viabilità)



## 7 - Comune di San Gavino Monreale

### 7.1 - Strade Extraurbane

L'amministrazione comunale ha individuato una strada extraurbana che collega la S.S. 197 con il paese, denominata prolungamento della via Po; di fatto si tratta di una delle vie di ingresso del paese. La strada si presenta a tratti fuori sagoma con evidenti segni di invecchiamento, pertanto l'intervento proposto consiste in:

- Scarifica della pavimentazione esistente per una profondità media di 3 cm;
- Realizzazione nuovo tappeto in conglomerato bituminoso, previa pulizia e mano d'attacco;

Data l'esiguità del finanziamento, l'intervento sarà eseguito a tratti isolati ma comprendente l'intera larghezza bitumata; si procederà individuando inizialmente i tratti peggiori e si proseguirà sino a saturazione del finanziamento, prevedendo di poter intervenire su circa 1195 mq.



Foto n.21 – San Gavino Monreale: prolungamento via Po (degrado viabilità)

## **8 – Disponibilità delle aree**

Le strade risultano tutte nella disponibilità dei singoli Comuni facenti parte dell'unione; fa eccezione la via Cagliari in comune di Pabillonis la cui proprietà risulta della Provincia del Sud Sardegna. A tal fine si sono susseguiti diversi contatti informali sia da parte dell'amministrazione di Pabillonis, per il tramite del Sindaco, sia da parte dello scrivente, con l'ufficio tecnico della Provincia. Negli incontri sono state esposte le problematiche e prospettati gli interventi; i tecnici della Provincia hanno espresso sostanziale parere favorevole a patto che gli interventi, e in particolare l'inserimento del passaggio pedonale rialzato, rispettassero le norme vigenti.

Posto che gli interventi proposti sono rispettosi delle normative vigenti, seguendo oltretutto i dettami di linee guida apposite (non cogenti), ci si aspetta che la Provincia esprima il suo Nulla Osta all'intervento in oggetto per la parte di sua competenza. Tale documento farà parte integrante del presente progetto.



## 9 – Quadro finanziario

Come esposto nelle premesse, il finanziamento per l'intervento sulla viabilità dell'Unione dei comuni ammonta complessivamente a € 240.000,00. Tale cifra copre sia l'importo lavori a base d'asta, le spese per la sicurezza, le spese tecniche di progettazione, direzione lavori, contabilità, coordinamento per la sicurezza e certificazione di regolare esecuzione, copre inoltre le spese per gli oneri previdenziali e l'IVA sia sui lavori che sulle spese tecniche.

La ripartizione delle spese viene esplicitata nel seguente quadro economico

<b>A) LAVORI E PROGETTAZIONE A BASE D'ASTA</b>			
1	Importo dei lavori a corpo , comprensivi degli oneri di capitolato - soggetti a ribasso	€ 173.424,54	
2	Oneri per la sicurezza - non soggetti a ribasso	€ 4.060,98	
3	<b>TOTALE COMPLESSIVO A BASE D'ASTA</b>		<b>€ 177.485,52</b>
<b>B) SOMME A DISPOSIZIONE DELL'AMMINISTRAZIONE</b>			
4	Onorario per progettazione preliminare	€ 1.853,68	
5	Onorario per progettazione definitiva	€ 3.804,91	
6	Onorario per progettazione esecutiva	€ 2.926,86	
7	Onorario per Direzione, contabilità dei lavori e coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione	€ 8.634,23	
8	<b>TOTALE SPESE TECNICHE</b>	<b>€ 17.219,68</b>	
	ribasso su onorario	-€ 1.719,68	
8	<b>TOTALE SPESE TECNICHE AL NETTO DEL RIBASSO</b>	<b>€ 15.500,00</b>	
9	IVA (22%) sui lavori	€ 39.046,81	
10	Oneri previdenziali (4%) su spese tecniche	€ 620,00	
11	IVA (22%) su spese tecniche	€ 3.546,40	
12	<b>TOTALE IVA E ONERI PREVIDENZIALI</b>	<b>€ 43.213,21</b>	
13	Incentivo per funzioni tecniche (art.113 D.Lgs 50/2016) 2%	€ 3.549,71	
14	Spese AVCP	€ 225,00	
15	<b>TOTALE SPESE GESTIONE APPALTO</b>	<b>€ 3.774,71</b>	
16	Arrotondamenti	€ 26,55	
17	<b>TOTALE PER IMPREVISTI</b>	<b>€ 26,55</b>	
18	<b>TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE DELL'AMMINISTRAZIONE</b>		<b>€ 62.514,48</b>
19	<b>TOTALE FINANZIAMENTO</b>		<b>€ 240.000,00</b>

Il Tecnico