

Considerato inoltre che occorre ridimensionare gli ambiti pedonali troppo vasti per l'accesso dei residenti e degli operatori commerciali, dando effettiva pedonalità a quegli spazi che si ritiene debbano essere preclusi a qualsiasi traffico veicolare e garantendo comunque l'accesso nei casi di emergenza e per la pulizia, dovendosi dotare di ulteriori apparecchiature oltre a quelle già adottate;

Visto che le Zone a Traffico Limitato (ZTL) e le Aree Pedonali (AP) sono regolamentate dal vigente Codice della Strada D.Lgs. 30 Aprile 1992 n°285 e dal Regolamento di esecuzione dello stesso Codice DPR 16 Dicembre 1992 n°495;

Visto il regolamento che disciplina le procedure per l'autorizzazione all'installazione e all'esercizio delle apparecchiature che controllano gli accessi denominate "Varchi Elettronici" è stato emanato con DPR 22 Giugno 1999 n° 250;

Considerato che tale Progetto può essere attuato attraverso l'incremento dei Varchi Elettronici posti agli ingressi e uscite relativi alla Zona a Traffico Limitato, oltre all'installazione di barriere fisse e mobili destinate al controllo di alcuni ambiti destinati ad una maggiore pedonalizzazione;

Considerato che ai fini della realizzazione del Progetto di cui sopra, per l'importo di € 300.000,00, è stato approvato idoneo finanziamento nel Bilancio di Previsione Esercizio 2013 al Cap. 3200 del C.C. 770;

Visto l'art. 48 comma 2 del D.Lgs 18/8/2000 n. 267;

Visto l'art. 107 comma 2 del medesimo D.Lgs 18/8/2000 n. 267;

Visto il parere favorevole di regolarità tecnica espresso dal Dirigente Mobilità e Trasporti Ing. M. Galli ai sensi dell'art. 49 1° comma, del D.Lgs. 18.08.2000 N. 267 in data 09.12.2013;

Visto il parere di regolarità contabile espresso dalla Dirigente Attività Finanziarie Dott.ssa E. Contessa ai sensi dell'art. 49 1° comma, del D.Lgs. 18.08.2000 N. 267 in data 10.12.2013 "favorevole, considerato il parere tecnico favorevole allegato, e a condizione che sia concesso il mutuo dall'istituto mutuante";

Con voti unanimi

DELIBERA

1. di approvare il "Progetto per il riassetto della Z.T.L. e del Centro Storico" dell'importo di Euro 300.000,00, così come da proposta della Direzione Ambiente Mobilità e Trasporti, composto dai seguenti allegati: Relazione tecnica e descrittiva, Elenco interventi, Computo metrico estimativo e Quadro economico, che in allegato è parte integrante della presente Deliberazione;
2. di attribuire al Dirigente del Centro di Costo n. 770, l'attuazione del presente obiettivo ivi compresa l'attivazione della fase di spesa prevista e finanziata al **Cap. 3200 - C.C. 770**;
3. di prendere atto che la necessaria copertura finanziaria del Progetto Definitivo in oggetto specificato, dell'importo di **Euro 300.000,00** è assicurata tramite la contrazione di mutuo di pari importo al **Cap. 3200 - C.C. 770**;
4. di prendere atto che la spesa occorrente rientra nella categoria degli Investimenti ai sensi dell'Art. 3 comma 18 della L. 350 del 24/12/2003, come da allegata dichiarazione sottoscritta dal Dirigente in data 10.12.2013;

Letto, approvato e sottoscritto

IL SEGRETARIO GENERALE

Dott. Giuseppe Antonica

IL PRESIDENTE

Sig. Libero Paci

5. di incaricare, la competente Direzione Attività Finanziarie di attivare le procedure necessarie alla stipula del mutuo dell'importo di Euro 300.000,00 entro il corrente esercizio finanziario 2013;
6. di prendere atto, che i prezzi unitari applicati per la redazione del Progetto Definitivo sono quelli riportati nell'Elenco Prezzi Regionale di cui alla deliberazione di Giunta Regionale dell'Umbria n° 1325 del 29 ottobre 2012 – Edizione 2012 e successive modifiche e/o integrazioni, qualora in esso presenti o, in caso contrario, desunti da indagini di mercato relative ai prodotti e lavorazioni di cui trattasi;
7. di dare atto dei pareri di Regolarità Tecnica e Contabile espressi dai Dirigenti competenti, ai sensi dell'articolo 49 comma uno del Decreto Legislativo n°267 del 18/08/2000;
8. Con separata votazione di dichiarare il presente atto immediatamente eseguibile ai sensi dell'art.134, comma 4, del T. U. E. L. D. Lgs. 267 del 18.8.2000.

Letto, approvato e sottoscritto

IL SEGRETARIO GENERALE

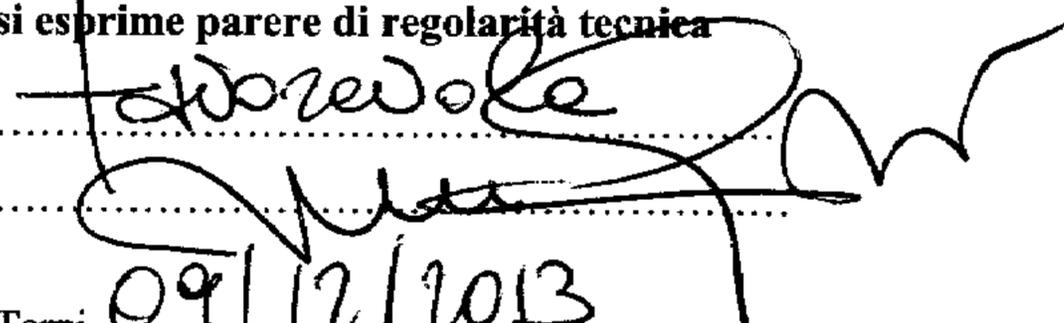
Dott. Giuseppe Aronica

IL PRESIDENTE

Sig. Libero Paci

COMUNE DI TERNI
Direzione Ambiente Mobilità e Trasporti

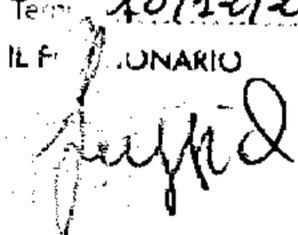
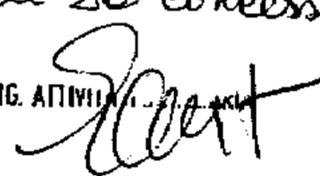
Ai sensi e per gli effetti dell'art. 49
1° comma, del D.Lgs. 18.08.2000 N. 267
si esprime parere di regolarità tecnica

Favorevole

Terni 09/12/2013

COMUNE DI TERNI
Direzione Attività Finanziarie

Ai sensi e per gli effetti dell'art. 49
1° comma, del D.Lgs. 18.08.2000 N. 267
si esprime parere di regolarità contabile

.....
.....
Terni

Ai sensi ed agli effetti l'art. 49 del D. Lgs. n. 267 del 18/08/2000,
si esprime parere di regolarità contabile: *Favorevole, considerato il parere tecnico favorevole*
e si dichiara altresì che la spesa è finanziabile al Cap. 3200 ^{10,}
del Centro di Costo 770 ^{10,} esercizio 2013 imp. 14688 e condizione
e sarà onorata con decreto ^{10,} de sta concesso il mutuo dell' istituto mutuanti
Terni 10/12/2013
IL FUNZIONARIO 
IL DIRIG. ATTIVITÀ 

Letto, approvato e sottoscritto

IL SEGRETARIO GENERALE IL PRESIDENTE



COMUNE DI TERNI
Direzione Ambiente Mobilità e Trasporti

Corso del Popolo, 30
05100 Terni

Tel. +39 0744.549.825
Fax +39 0744.400.415
comune.terni@postacert.umbria.it

Terni, 10.12.2013

OGGETTO: Approvazione "Progetto Definitivo relativo al Riassetto della Z.T.L. e del Centro Storico – 2° stralcio". Importo € 300.000,00.
Dichiarazione L. 350/2003.

Direzione Attività Finanziarie

Dirigente:
Dott.ssa Elena CONTESSA

SEDE

Relativamente al "Progetto per il Riassetto della Z.T.L. e del Centro Storico – 2° stralcio" - Importo € 300.000,00, il sottoscritto Dirigente, Ing. Maurizio Galli, con la presente

DICHIARA

che la spesa occorrente rientra nella categoria degli Investimenti ai sensi dell'Art. 3 comma 18 della L. 350 del 24/12/2003;

Cordiali saluti.

Il Dirigente
Ing. Maurizio GALLI

Digitally signed
by Galli
Maurizio
Date:
2013.12.10
13:04:54 CET



COMUNE DI TERNI
DIREZIONE AMBIENTE, MOBILITA' E TRASPORTI
Ufficio Mobilità Integrata

**PROPOSTA PER IL RIASSETTO
DELLA ZTL E DEL CENTRO STORICO**

INDICE

PREMESSA

CRITERI INFORMATIVI

- Normativa di riferimento
- Inquadramento Generale - Criticità
- Perimetrazione area limitata al transito
- Il controllo degli accessi
 - I varchi elettronici
 - Le barriere mobili
 - Le barriere fisse

LINEE GUIDA E STRATEGIE

- La ZTL e le Zone 30
- Le Aree Pedonali
- Le Zone Interdette
- Le Zone di Carico e Scarico
- I parcheggi su strada per i residenti
- I nuovi Varchi Elettronici

PREMESSA

La proposta di “Riassetto della ZTL e del Centro storico” risponde alle indicazioni strategiche contenute nelle attuali linee programmatiche dell’Amministrazione comunale, che intendono revisionare il Piano della Mobilità, aggiornandolo al concetto di una città più sostenibile, attraverso un sistema che concili il diritto alla mobilità con l’esigenza di riduzione dell’inquinamento e del miglioramento della qualità della vita.

Punti espressi nel documento, come l’aumento e la connessione delle piste ciclabili, il potenziamento del Bike-Sharing, il completamento della rete di parcheggi a servizio del centro cittadino, la ridefinizione dell’accesso alla ZTL, la istituzione di quelle che in Italia vengono definite “Isole Ambientali”, in Europa “Zone 30” e la realizzazione di Zone a Traffico Moderato, fanno parte integrante e di indirizzo di questa proposta.

CRITERI INFORMATIVI

NORMATIVA DI RIFERIMENTO

Le Zone a Traffico Limitato (ZTL) e le Aree Pedonali (AP) sono regolamentate dal vigente Codice della Strada D.Lgs. 30 Aprile 1992 n°285 e dal Regolamento di esecuzione dello stesso Codice DPR 16 Dicembre 1992 n°495.

Il regolamento che disciplina le procedure per l’autorizzazione all’installazione e all’esercizio delle apparecchiature che controllano gli accessi denominate “varchi elettronici” è stato emanato con DPR 22 Giugno 1999 n° 250.

Le barriere mobili invece sia a rotazione che a scomparsa debbono essere fornite di apposita omologazione Ministeriale per il loro utilizzo come regolatori di transito.

L’accesso ai cittadini disabili risulta regolamentato dalla Legge 104 del 1992 e successive modifiche e integrazioni.

INQUADRAMENTO GENERALE

CRITICITA’

Dopo anni dalla sua realizzazione, si può analizzare la gestione della ZTL attuale e riscontrarne le criticità rilevate.

In primis occorre rilevare che il grande numero degli accessi da controllare ha reso difficile l’effettiva gestione degli stessi con i diversi sistemi adottati, che potevano funzionare solo con un assiduo ed incisivo controllo sul territorio da parte degli organi di Polizia soprattutto nelle ore serali e notturne.

Infatti, mentre il sistema delle telecamere appare estremamente affidabile e difficilmente danneggiabile, le barriere fisse e quelle mobili sono state spesso oggetto di atti di vandalismo e di manomissione tali da consentire illeciti accessi alle zone precluse.

Questo inoltre ha causato ingenti spese di ripristino soprattutto per le barriere mobili che sono dotate di sofisticati e costosi sistemi tecnologici di rilevamento e di movimento.

Inoltre l’uso intensivo delle barriere mobili, che si aprono di per se 4 volte al giorno oltre a quelle su richiesta degli utenti provvisti di telecomando, mal si presta a tali tecnologie che si deteriorano facilmente nel tempo causando malfunzionamenti e qualche volta danni ai veicoli.

Altro aspetto critico dell'attuale sistema è l'estesa pedonalizzazione che rende difficile l'accesso ad intere zone sia ai residenti che agli operatori commerciali.

Cio ha reso necessaria in un secondo tempo, l'apertura in due fasce orarie di 3 ore (08,00-11,00 e 15,00-18,00) delle AP a tutti gli autorizzati, trasformando così l'area pedonale in area di transito senza regole e criteri.

Di fatto in tali orari dette zone essendo sprovviste di segnaletica, in quanto pedonali, sono invase dai mezzi in transito ed in sosta senza possibilità di controllo.

PERIMETRAZIONE AREA LIMITATA AL TRANSITO

Il perimetro dell'area limitata al transito, definita nelle sue parti in Zona a Traffico Limitato (ZTL) e Area Pedonale (AP), è in qualche modo il perimetro della città ottocentesca prima degli interventi di espansione verso la stazione ferroviaria.

Il perimetro è definito dalla serie di vie composta da Via Mazzini, Piazza Buozzi, Via Cairoli, Piazza Corona, Via Castello, Via Cerquetelli, Lungonera Cimarelli, Viale Guglielmi, Via Colombo, Piazza Ridolfi, Corso del Popolo, Via dell'Annunziata, Piazzale Briccialdi, Via Mirimao, Via Porta Sant'Angelo, Largo Ottaviani, Via Istria, Via Filzi, Largo Micheli, Via Sauro, Via Fratti, Via Battisti e Piazza Tacito.

Occorre precisare che tale perimetrazione era, ed è ancora, l'unica possibile in quanto non vi sono anelli transitabili con buona percorrenza all'interno di tale perimetro tali da consentire una perimetrazione più ristretta e, al contrario, per trovare un percorso anulare più ampio dovremmo arrivare ai viali di scorrimento troppo distanti che determinerebbero una zona troppo vasta.

Una zona preclusa infatti deve avere al suo perimetro una serie di vie o viali di buona percorribilità tali da garantire l'aumento di traffico al contorno ed una buona fluidità di movimento.

IL CONTROLLO DEGLI ACCESSI

Gli accessi al perimetro dell'area ammontano a più di trenta.

Ovvio che visto il numero non si poteva procedere ad un controllo totale con il sistema delle telecamere per non incorrere in costi esorbitanti ed una difficile gestione.

Si è scelse quindi di controllare con il sistema dei varchi elettronici solo i principali ingressi ed uscite escludendo il controllo sulle vie di uscita lunghe (che quindi di per se non agevolassero un facile controsenso) e chiudendo fisicamente tutte le altre con fioriere e barriere di vario tipo.

Dal confronto con gli organi preposti alla sicurezza ed al soccorso (Forze dell'Ordine, Croce Rossa e Vigili del Fuoco) emersero però alcune necessità; occorre che alcuni ambiti di difficile accesso fossero dotati di barriere mobili per garantire un pronto intervento in tempi rapidi e con agevoli percorsi.

Alla luce di quanto sopra quindi la zona preclusa fu controllata da 9 Varchi Elettronici, da 7 barriere mobili e da oltre 20 barriere fisse.

In seguito ad una modifica della ZTL del 2006, che assorbì nella zona Duomo alcune vie pedonali per garantire una migliore accessibilità del quartiere, si rese necessario aumentare di 3 varchi il controllo che portò a 12 il numero delle telecamere.

Nel 2010, attraverso l'attuazione di un Progetto di ridefinizione delle Aree a Traffico Limitato e Pedonale, il sistema è stato ulteriormente incrementato di strumenti di controllo quali barriere fisse e mobili, oltre che interessato da una diversa collocazione di alcuni Varchi elettronici.

I VARCHI ELETTRONICI

Il sistema dei 14 varchi elettronici della Project Automation S.p.A. di Monza affidato alla gestione del Centro Multimediale (CMM) oggi Umbria Servizi Innovativi (USI) è composto da telecamere che al passaggio di un veicolo su di un tratto di strada provvisto di appositi sensori posti sotto l'asfalto riconosce il passaggio del veicolo e ne fotografa la targa se la stessa non è tra quelle autorizzate inviando i dati e la foto alla centrale operativa per la successiva fase di verifica e l'eventuale sanzione.

Il sistema può funzionare sia nelle vie di accesso che in quelle in uscita ed è gestito da una centrale operativa sotto il controllo della Polizia Municipale.

I 14 varchi elettronici ad oggi esistenti sono i seguenti:

		Anno installazione
1.	Via Corona (Ingresso)	2003
2.	Corso Vecchio (Ingresso)	2013
3.	Via Carrara (Ingresso)	2003
4.	Via Carrara (Uscita)	2003
5.	Via Garibaldi (Uscita)	2013
6.	Piazza Europa (Ingresso)	2003
7.	Via Barbarasa (Uscita)	2006
8.	Via Roma (Uscita)	2013
9.	Via del Vescovado (Ingresso)	2006
10.	Via Porta Sant'Angelo (Ingresso)	2006
11.	Via Istria (Ingresso)	2003
12.	Via Istria (Uscita)	2003
13.	Via Cassian Bon (Ingresso)	2003
14.	Via delle Portelle (Uscita)	2003

LE BARRIERE MOBILI

Le fioriere mobili rese necessarie dopo il confronto con gli organi preposti alla sicurezza ed al soccorso (Forze dell'Ordine, Croce Rossa e Vigili del Fuoco) sono della ditta Alfieri Raffaelli di Cremona e sono composte da una parte fissa al terreno contenente il motore ed i sistemi elettronici di gestione e da una parte mobile che si apre al comando degli utenti abilitati o con un apposito temporizzatore ad orari prestabiliti.

I dissuasori a scomparsa sono della Ditta O&O di Correggio (RE) e sono composti da un cilindro mobile a scomparsa nel terreno, anch'esso apribile con le modalità sopra esposte.

Entrambi i sistemi assolvono al compito di gestire gli accessi alle aree pedonali sia dall'esterno che all'interno della stessa ZTL.

Le 6 barriere mobili sono state poste in:

- Via del Comune Vecchio (Fioriera mobile)
- Via San Nicandro-lato Via Carrara (Fioriera mobile)
- Via del Plebiscito (Fioriera mobile)
- Piazza Solferino (Fioriera mobile)
- Piazza Europa (Dissuasore e scomparsa)
- Piazza della Repubblica (Dissuasore e scomparsa)

Attualmente il loro funzionamento prevede la loro apertura dalle ore 08,00 alle ore 11,00 e dalle ore 15,00 alle ore 18,00 di tutti i giorni oltre alla su espressa possibilità di essere attivate all'impulso dei telecomandi degli utenti abilitati.

LE BARRIERE FISSE

Le barriere fisse sono invece posizionate sia al perimetro della ZTL che a quello della AP ovunque non era necessario il passaggio e ovunque non si creasse impedimento alle Forze dell'Ordine ed ai mezzi di Soccorso.

Inutile elencare i più di trenta siti di installazione occlusi con i più diversi sistemi, dalle fioriere di varia misura ai dissuasori in pietra o in acciaio, alle catenelle ecc. o in alcuni casi con vere e proprie strutture di arredo o monumenti.

IL PROGETTO DI RIASSETTO: LINEE GUIDA E STRATEGIE

LA ZTL E LE ZONE 30

La nuova ZTL dovrà di fatto assorbire buona parte dell'attuale Area Pedonale per consentire a numerose vie sia la regolamentazione del transito a senso unico (non praticabile in ambiti pedonali), sia quella della sosta che troverebbe nuovi spazi a vantaggio dei residenti.

Strade come Via Roma e Via Garibaldi (nei tratti terminali) e come Corso Vecchio (nel tratto iniziale) diverrebbero ZTL consentendo l'installazione di nuovi Varchi Elettronici.

Necessario però, visto l'aumento delle percorrenze interne e degli attraversamenti, garantire un'adeguata sicurezza alla mobilità debole istituendo su tutta la ZTL la zona 30 con limite di velocità appunto ridotto a 30 Km/h.

LE AREE PEDONALI

Restano in ogni modo alcuni ambiti pedonali sia per la loro conformazione di strade minute ed anguste (Quartiere Clai e Rione Fabri) e che quindi non si prestano ne al transito ne tantomeno al parcheggio, sia in altri ambiti più centrali ove insistono attività di pregio (Via fratini, Piazza dell'Olmo, Sant'Alò ecc) che possono mantenere la caratteristica di Area Pedonale con apertura in due fasce orarie di 3 ore (08,00-11,00 e 15,00-18,00) a tutti i residenti ed agli autorizzati.

Sono comunque zone ristrette di scarso transito ove è possibile applicare un più assiduo e mirato controllo.

LE ZONE INTERDETTE

Mentre quindi occorre ridimensionare gli ambiti pedonali troppo vasti per l'accesso dei residenti e degli operatori commerciali occorre peraltro dare effettiva pedonalità a quegli spazi che si ritiene debbano essere preclusi a qualsiasi traffico veicolare.

Si propone quindi di creare ambiti pedonali circoscritti alle zone più importanti del centro che siano fisicamente chiusi ai veicoli.

Tale chiusura ovviamente deve poter garantire l'accesso in casi di emergenza e per la pulizia e quindi ci si dovrà dotare di apparecchiature più affidabili e tecnicamente più idonee di quelle già adottate.

Sul mercato oggi esistono prodotti più evoluti già adottati da diverse realtà italiane che consentono di controllare tali accessi ed al contempo garantire gli ingressi in emergenza.

Tali apparecchi sono cilindri a scomparsa del tipo "Pilomat" capaci di sparire nel terreno e riemergere successivamente a chiudere il varco.

Possono essere attivati e quindi aperti al solo suono della sirena e quindi garantire le emergenze e nei modelli più robusti possono sopportare infiniti cicli di apertura/chiusura e gli urti più leggeri causati dai veicoli in transito.

Inoltre possono essere azionati da telecomandi e anche da telefono cellulare chiamando un numero centralizzato che riconosce il numero chiamante precedentemente abilitato ed aprire il varco predefinito.

Adoperando le vecchie barriere mobili in situazioni di scarso utilizzo e quelle nuove in postazioni con passaggi più frequenti si possono creare delle zone interdette al transito tali da garantire una effettiva pedonalità.

La proposta di riassetto prevede oltre alle zone storicamente già vietate al transito veicolare come "La Passeggiata", Largo Ottaviani e Largo Micheli, Largo Don Minzoni, Piazza Tacito e Largo Manni, l'interdizione in Corso Tacito, Largo Villa Glori, Piazza San Giovanni Decollato, Piazza della Repubblica, Piazza dei Bambini e delle Bambine, Piazza Europa, Piazza Duomo e parte di Via Roma.

LE ZONE DI CARICO E SCARICO

L'introduzione delle "zone interdette" apre il problema del trasporto in tali aree delle merci sia per le attività commerciali che per le residenze.

Occorrerà trovare quindi nelle immediate vicinanze di tali zone, postazioni di carico e scarico che permettano di svolgere le attività di rifornimento e/o di smaltimento tali da garantire percorsi non superiori ai 50 mt..

Tali zone inoltre, non potendo essere molte, debbono poter garantire un continuo ricambio e vanno accuratamente organizzate e controllate.

A questo si può assolvere con una sosta temporizzata (15 o 30 min.) e con un attento controllo al rispetto di tali tempi da parte delle forze dell'Ordine in attesa di una più accurata gestione con lo sviluppo della piattaforma logistica che gestirebbe ed ottimizzerebbe anche lo spostamento delle merci in città.

I Varchi Elettronici su questo aspetto sono già uno strumento pronto ed efficiente per il monitoraggio delle movimentazioni dei vettori merce in città.

I PARCHEGGI SU STRADA PER I RESIDENTI

Se da un lato la ricerca di postazioni di carico e scarico per le merci porta ad una soppressione di parcheggi utili per i residenti, dall'altro lato la trasformazione di molte vie da aree pedonali a ZTL con l'istituzione di sensi unici di marcia, apre la possibilità di organizzare un lato di dette strade a spazi di sosta senz'altro in numero maggiore e diffuso.

Tale trasformazione quindi offre due vantaggi per la circolazione, uno per la sosta e l'altro per la fluidità generata dai sensi unici di marcia.

I NUOVI VARCHI ELETTRONICI

Per garantire un maggiore e soprattutto migliore controllo al perimetro della ZTL occorrerà sostituire le barriere mobili spostate al controllo delle aree interdette con nuovi Varchi Elettronici capaci di gestire in modo più sicuro ed efficiente gli accessi e le uscite dalla ZTL.

Questo, oltre ad assicurare il controllo delle vie in questione consente anche un migliore percorribilità ai fini della sicurezza e dell'incidentalità.

Le 3 vie che dovranno essere controllate dai nuovi Varchi Elettronici sono Via San Nicandro, Via Faustini e Via Camporeali, attraverso l'attivazione di 3 nuove postazioni, portando a 17 il numero totale delle stesse, come di seguito specificato:

		Anno installazione
1. Via Corona	(Ingresso)	2003
2. Corso Vecchio	(Ingresso)	2013
3. Via Carrara	(Ingresso)	2003
4. Via Carrara	(Uscita)	2003
5. Via San Nicandro	(Ingresso)	(Nuovo)
6. Via Garibaldi	(Uscita)	2013
7. Piazza Europa	(Ingresso)	2003
8. Via Barbarasa	(Uscita)	2006
9. Via Roma	(Uscita)	2013
10. Via del Vescovado	(Ingresso)	2006
11. Via Porta Sant'Angelo	(Ingresso)	2006
12. Via Istria	(Ingresso)	2003
13. Via Istria	(Uscita)	2003
14. Via Faustini	(Uscita)	(Nuovo)
15. Via Camporeali	(Ingresso)	(Nuovo)
16. Via Cassian Bon	(Ingresso)	2003
17. Via delle Portelle	(Uscita)	2003

CONCLUSIONI

Per quanto sopra esposto il nuovo Progetto di "Riassetto della Z.T.L. e del Centro storico, verrà attuato tramite l'installazione di 3 nuovi Varchi elettronici per il controllo automatizzato degli ingressi e delle uscite, oltre che tramite l'installazione di dissuasori fissi e mobili.

La realizzazione delle opere consentirà pertanto il raggiungimento dell'obiettivo dichiarato, consistente in una nuova e più attuale perimetrazione e gestione delle Aree a Traffico Limitato e Pedonali, a salvaguardia, oltre che della qualità dell'ambiente, di tutti gli utenti della strada.

Terni, 09.12.2013

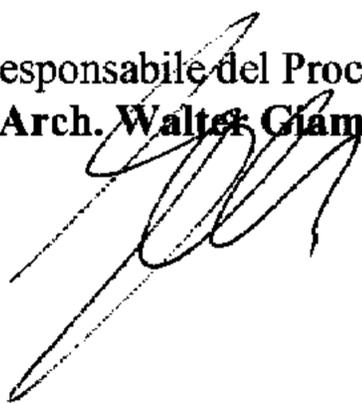
L'Istruttore Tecnico

Arch. Roberto Porchetti



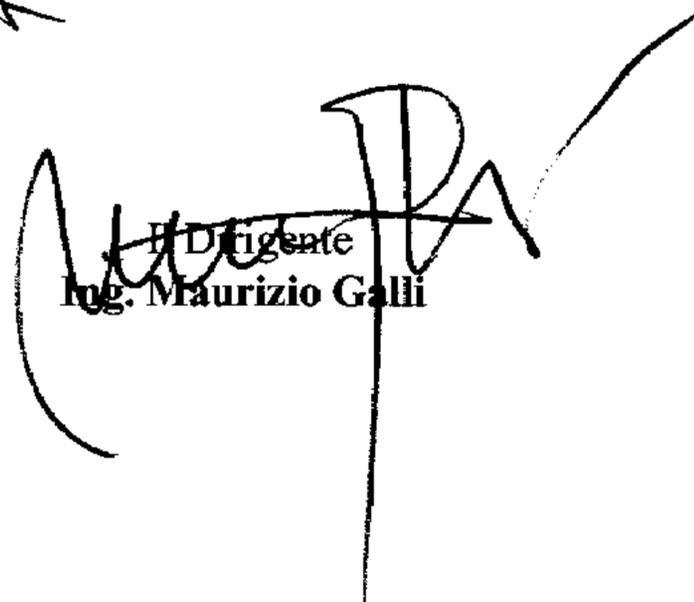
Il Responsabile del Procedimento

Arch. Walter Ciammari



Il Dirigente

Ing. Maurizio Galli



**PROGETTO PER IL RIASSETTO DELLA ZTL E DELLE AREE PEDONALI CON LA REALIZZAZIONE DI
 AMBITI ESCLUSIVAMENTE PEDONALI IN CORSO TACITO E NELLE PIAZZE CENTRALI MEDIANTE
 INSTALLAZIONE DI BARRIERE FISSE E DISPOSITIVI AD APERTURA AUTOMATICA**

COMPUTO METRICO ESTIMATIVO

	prezzo unitario	n°	prezzo totale
1 Fornitura e posa in opera di dissuasore fisso in acciaio inox h. cm 100 diametro cm.10	€ 150,00	20	€ 3.000,00
2 Fornitura e posa in opera di fioriera fissa dimensioni lunghezza mt 1,20-1,50	€ 1.300,00	10	€ 13.000,00
3 Fornitura e posa in opera di dissuasore mobile a scomparsa cilindrico di dimensioni h. cm 50/75 e diametro cm. 12,5-25 completo di centralina di controllo provvista di apparecchiature per apertura automatica a orario, dispositivo acustico di apertura e chiusura, led e/o catarifrangenti di riconoscimento, provvisto di dispositivo di riconoscimento sirena, dispositivo di attivazione telefonica per aperture autorizzate, pannello di comando con lettura badge o tessere e tastiera codici di accesso, semaforo a led di funzionamento apertura, cellule di sicurezza per fermo chiusura. Compreso il sistema di gestione accessi hardware e software ed i relativi collegamenti alla centrale operativa.	€ 18.100,00	4	€ 72.400,00
4 Fornitura in opera di varco elettronico completo di tutte le apparecchiature e le tecnologie necessarie a darlo completo e funzionante e collegato come gli altri già esistenti alla centrale operativa, provvisto anche di orologio collegato alla centrale in led rossi come quelli già esistenti	€ 47.500,00	3	€ 142.500,00
5 Rimozione di sostegni relativi ai segnali di qualsiasi dimensione e tipo. Sono compresi: il trasporto a luogo di reimpiego; la posa in opera del sostegno; il rimontaggio, l'eventuale riparazione del segnale prima della messa in opera e l'eventuale preparazione. E' inoltre compreso quanto altro occorre per dare il lavoro finito	€ 34,50	25	€ 862,50
6 spessore di mm 25/10, fornito e posto in opera, costruito e lavorato come da capitolato, in pellicola rifrangente ad alta intensità luminosa - Classe 2 ^A - come previsto dalla normativa vigente, a "pezzo unico", a microsfere incorporate. E' compreso quanto occorre per dare il segnale completo in opera. Diametro	€ 71,00	29	€ 2.059,00

7 Lavori in economia, per la movimentazione di barriere fisse esistenti, da ricollocare in altro sito. Prezzo a corpo

€ 30,00

39

€ 1.170,00

Importo lavori

€ 234.991,50

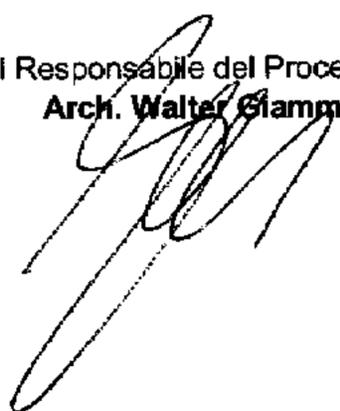
L'Istruttore Tecnico

Arch. Roberto Porchetti



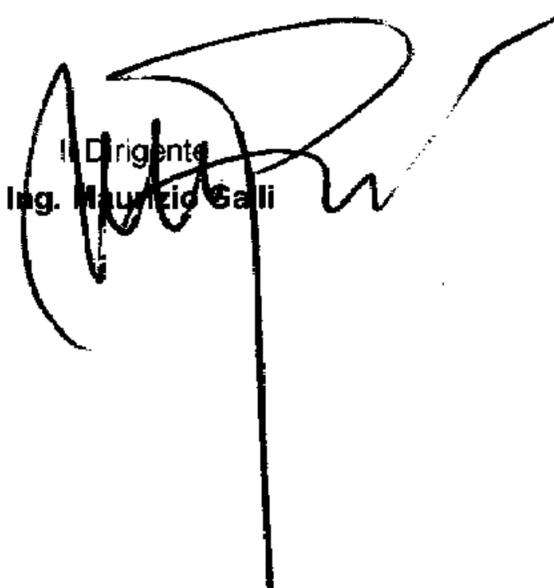
Il Responsabile del Procedimento

Arch. Walter Giannari



Il Dirigente

Ing. Maurizio Galli



RIASSETTO DELLA Z.T.L. E DEL CENTRO STORICO

QUADRO ECONOMICO

IMPORTO COMPLESSIVO PROGETTO: Lavori "A" + Somme a disposizione "B" 300.000,00

Inserire importo complessivo del Progetto, comprensivo dei Lavori "A" (quindi degli oneri destinati alla sicurezza) e delle Somme a Disposizione "B".

LAVORI "A"

1) Imp. LAVORI "A" DA COMPUTO METRICO (al netto della perc. minima sicurezza 3%) da computo metrico	234.991,50
2) Percentuale minima sicurezza 3% calc. su voce 1)	7.049,75
3) Parte intera delle spese generali destinata alla sicurezza 7% calc. su voce 1)	16.449,41
4) Importo lavori soggetto a ribasso d'asta voce 1) - voce 3)	218.542,10
5) Ribasso d'asta 0% calc. su voce 4)	0,00
6) Importo lavori al netto del ribasso d'asta voce 4) - voce 5)	218.542,10
7) IMPORTO SCONTATO DEI LAVORI DA REALIZZARE voce 3) + voce 6)	234.991,50
8) IMPORTO NETTO A PAGARE voce 2) + voce 4)	242.041,25

SOMME A DISPOSIZIONE "B"

9) I.V.A. 22% voce 8) * 22%	53.249,07
10) Incentivi alla Progettazione 2% voce 1) * 2%	4.699,83

11) Imp. **TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE "B"** (I.V.A. + Incentivi)
voce 9) + voce 10) **57.948,90**

12) Arrotondamento 9,85

=====

IMPORTO COMPLESSIVO DEL PROGETTO "A" + "B" **300.000,00**
voce 8) + voce 11) + voce 12)

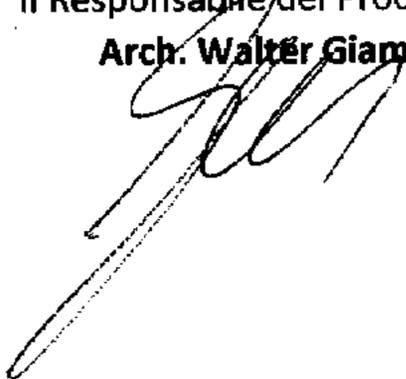
L'Istruttore Tecnico

Arch. Roberto Porchetti



Il Responsabile del Procedimento

Arch. Walter Giammari



Il Dirigente
Ingr. Maurizio Galli

