



committente:

Comune di Buttapietra

Provincia di Verona

tipologia di commessa:

PROGETTO di FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA

oggetto della commessa:

**REALIZZAZIONE DI UN'AREA A SERVIZI TRA LA VIA VERDI, LA SS 12
E IL VIALE DELL'AGRICOLTURA. PRIMO STRALCIO: REALIZZAZIONE
DI UN PERCORSO CICLOPEDONALE TRA VIA VERDI E VIA
DELL'AGRICOLTURA
CIG Z052A34F8F**

titolo dell'elaborato:

**Relazione tecnico illustrativa di progetto, calcolo
sommario della spesa e quadro economico**

ELABORATO

A.01

file: \\1 01 Relazione Generale v01.docx

consegna in data:

16 / 12 / 2019

referente della committenza:

responsabile del progetto:

progettisti:

consulenti:

revisioni in data:

dott. arch. Elisabetta Colato

dott. ing. Francesco Seneci

dott. ing. Francesco Seneci

-

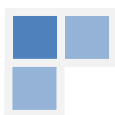
06/02/2020



37135 VERONA – Via Morgagni, 24 – tel / fax +39 045 8250176– email: netmobility@netmobility.it – sito web: www.netmobility.it
Partita I.V.A. e Codice Fiscale 03184140238

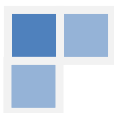
per le nostre stampe usiamo
solo carte riciclate con
certificazione Ecolabel o
BlauerAngel o FSC

questo documento non potrà essere copiato, riprodotto o altrimenti pubblicato in tutto o in parte senza il consenso scritto di questo studio (legge 22 aprile 1941, n. 633-art 2575 e segg. c.c.)



Sommario

Sommario	2
1 Stato attuale, linee generali di progetto e soluzioni alternative	3
1.1 Configurazione attuale dell'infrastruttura e mandato del progetto	3
1.2 Disamina delle alternative progettuali – 1 Stralcio	6
2 Descrizione del progetto	6
2.1 Generalità sugli attraversamenti in presenza di percorsi promiscui ciclopeditoni.....	10
3 Analisi tecnica della fattibilità dell'intervento	11
3.1 Indicazioni generali	11
3.2 Indicazioni di carattere geologico, geotecnico	11
3.3 Indicazioni di carattere archeologico	11
3.4 Studio preliminare di inserimento urbanistico e vincoli	11
3.5 Variante al PRG/PI	17
3.6 Piano particellare preliminare	20
3.7 Interferenze con sottoservizi.....	21
3.8 Studio di pre-fattibilità ambientale.....	21
4 Tempi di esecuzione e cronoprogramma	22
5 Aspetti economici e finanziari	23



1 Stato attuale, linee generali di progetto e soluzioni alternative

1.1 Configurazione attuale dell'infrastruttura e mandato del progetto

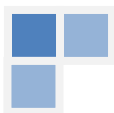
Il presente progetto di fattibilità tecnico economica intende affrontare e risolvere la necessità di un intervento urgente e definitivo per la definizione di un percorso ciclopedonale in sicurezza di connessione fra l'abitato di Buttapietra e la Scuola Secondaria di Primo Grado – Buttapietra di via dell'Agricoltura.

Allo stato attuale tale connessione avviene in sicurezza lungo uno stradello sterrato che percorre una proprietà privata, connettendo via Verdi con via dell'Agricoltura.

Il progetto prevede l'acquisizione dell'area di interesse e successiva riqualificazione del percorso.



Figura 1 Stradello sterrato



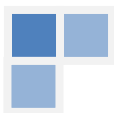
Il progetto si configura come **primo stralcio** di un intervento complessivo dell'area verde compresa fra il citato stradello e la SS 12, che prevede la realizzazione di un parcheggio a servizio del plesso scolastico e sportivo esistente e in espansione collocato lungo via dell'Agricoltura.

In figura seguente (Figura 2) si riporta uno schema preliminare del progetto complessivo dell'area.

Ipotizzando un costo parametrico di circa 100 euro/m² per un totale di circa 1900 m² di parcheggio, oltre alle sistemazioni contermini, si stima un costo opera di circa 210.000,00 euro, per un totale, comprese le somme a disposizione, di circa 290.000,00 come meglio approfondito nel relativo documento di fattibilità delle alternative progettuali .



Figura 2 Ipotesi progettuale riqualificazione area complessiva.



1.2 Disamina delle alternative progettuali – 1 Stralcio

L'analisi delle alternative progettuali ha preso in considerazione la possibilità di procedere ad infrastrutturazione della banchina stradale lungo la SS12, al fine di chiudere il percorso lungo l'asse principale: tale intervento richiede maggiori oneri, allunga i percorsi pedonali e li porta verso una strada ad altro traffico.

Si è quindi ritenuto di non procedere con tale soluzione.

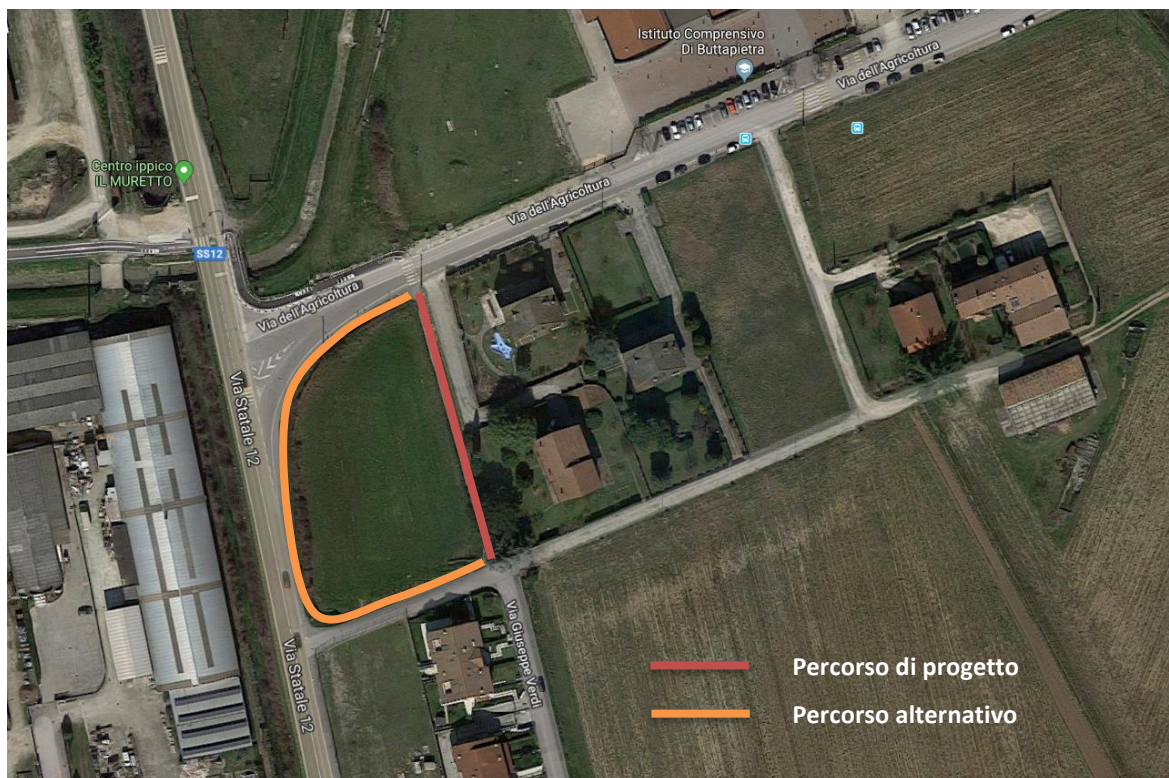


Figura 3 Percorso alternativo a quello di progetto

2 Descrizione del progetto

Il progetto prevede la realizzazione di un "Percorso promiscuo ciclo-pedonale" definito dal segnale stradale Figura II 92/b art. 122 (Figura 4), di sezione pari a 3 metri (quindi "adeguatamente" incrementato rispetto al dimensionamento di una pista esclusivamente ciclabile, come da art. 4 del Decreto Ministeriale N. 557 del 30/11/1999.



Figura 4 Percorso promiscuo ciclo-pedonale Figura II 92/b art. 122



La soluzione di progetto verte sulla riqualificazione dello stradello con i seguenti elementi essenziali:

- A. elevazione della quota del percorso attuale al fine di raggiungere la quota delle attuali fondazioni dei muri di cinta, oggi scoperte, e della strada di accesso alle proprietà posto su via dell'Agricoltura (Figura 5 e Figura 6);
- B. sistemazione conseguente della banchina e della scarpata lato area verde (ovest) con spostamento della attuale posizione della rete;
- C. realizzazione di un percorso ciclopedonale a norma, di larghezza minima 3 metri, contenuto fra cordoni in cls, pavimentato in asfalto (Figura 7);
- D. realizzazione dell'illuminazione del percorso.



Figura 5 Tratto sud - Muro di cinta, fondazioni superficiali



Figura 6 Tratto nord – Strada di accesso alle proprietà a quota più alta.

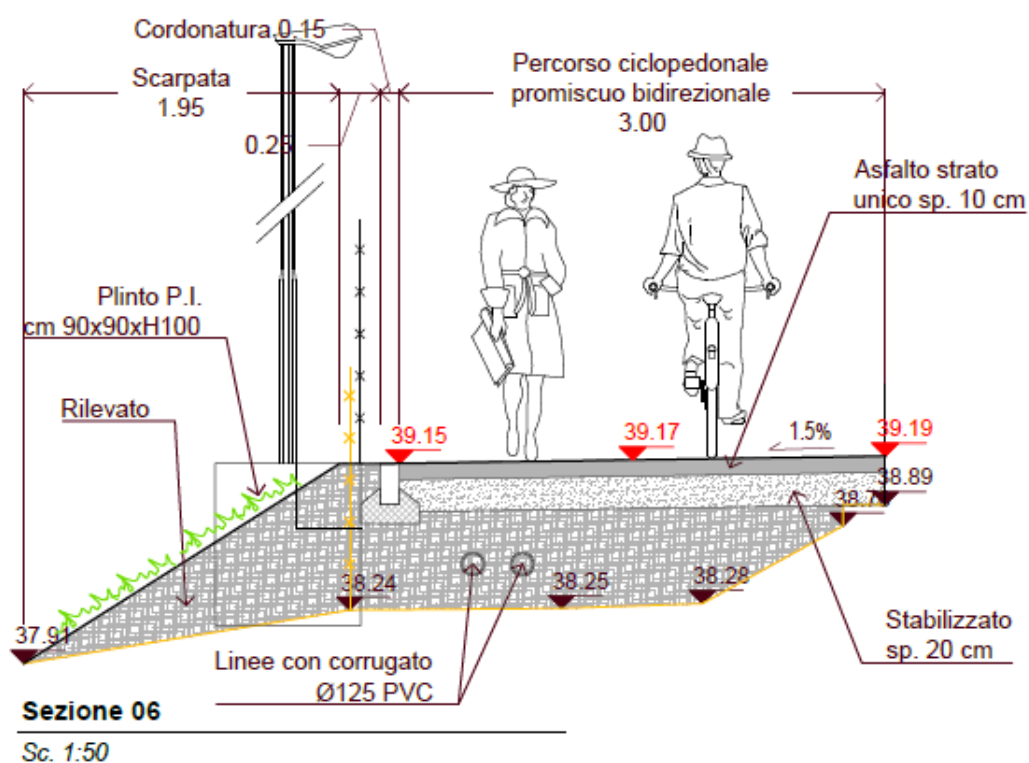


Figura 7 Sezione tipo dell'intervento

Le lavorazioni previste saranno quindi:

- Fresatura, taglio e demolizione di porzioni della piattaforma stradale (breve tratto a nord);
- Preparazione del piano di posa dei rilevati e pulizia generale del percorso;
- Posa di cordone in cls
- Formazione di rilevati e fondazioni stradali;
- Scavi a sezione ristretta e posa cavidotti e plinti
- Pavimentazione in asfalto;
- Posa dell'impianto di illuminazione pubblica.

Si ritiene importante procedere anche alla riqualificazione dell'attraversamento pedonale di via dell'Agricoltura, che mette in relazione il percorso di progetto con il percorso verso le scuole e con la pista ciclopedonale delle risorgive.

Tale intervento di riqualificazione deve interessare di minimo la tipologia di attraversamento (a riguardo si veda l'approfondimento del paragrafo seguente – paragrafo 2.1) e in fase successiva, con ulteriori costi non previsti nel presente progetto, anche l'illuminazione dedicata (vedi Figura 8).



Figura 8 Esempio di illuminazione dedicata di tipo smart per passaggio pedonale



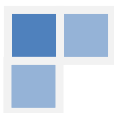
2.1 Generalità sugli attraversamenti in presenza di percorsi promiscui ciclopeditoni

Il Codice della Strada non prevede alcun tipo di attraversamento specifico in presenza di percorsi promiscui ciclopeditoni, da cui se ne deduce che si deve introdurre il solo attraversamento pedonale. È opinione diffusa che in questo caso il ciclista sia obbligato a scendere dalla sella e condurre la bici a mano. In realtà il dettato normativo non obbliga a tale condotta, come anche riconosciuto da una recente sentenza della Cassazione.

Nel caso specifico si ritiene comunque che sia comunque opportuno trattare gli attraversamenti in presenza di percorsi promiscui ciclopeditoni con un attraversamento ciclabile affiancato da uno pedonale, come se fossimo in presenza di percorsi ciclabili e pedonali affiancati e non promiscui.

I motivi di tale scelta sono così sintetizzabili:

- **maggiore sicurezza:** l'attraversamento viene meglio percepito nella sua peculiarità sia dagli automobilisti che dai pedoni.
- **maggiore omogeneità:** tutti gli attraversamenti che interessano le bici sono trattati nello stesso modo, ciò permetta anche ad un ciclista di non "confondere" gli itinerari a lui dedicati con quelli invece riservati ai soli pedoni. Il non dover porre troppa attenzione al riconoscimento del proprio percorso permette di porre più attenzione alle condizioni circostanti: anche questo aumenta la sicurezza. Inoltre, l'assenza di attraversamenti ciclabili determina che tutti gli attraversamenti vengono percepiti indistintamente "anche per cicli" creando una certa confusione nei percorsi e nei tragitti
- **maggiore funzionalità:** in questo tipo di intersezione gli spazi dove devono muoversi i cicli e quelli per i pedoni sono per separati e riconoscibili, rendendo l'itinerario più funzionale.



3 *Analisi tecnica della fattibilità dell'intervento*

3.1 *Indicazioni generali*

Il presente progetto non presenta particolari criticità dal punto di vista tecnico funzionale, esso si connota proponendo una semplice trasformazione delle superfici stradali attuali.

Il contesto in cui si opera presenta vincoli paesaggistici e storico culturali non particolarmente significative.

3.2 *Indicazioni di carattere geologico, geotecnico*

Dal punto di vista geologico, geotecnico ed idrologico, non si evidenziano criticità che rendano tali interventi eccessivamente onerosi e/o non attuabili.

Unico elemento di nota è il riconoscimento nella CARTA GEOMORFOLOGICA del PAT del perimetro di cava abbandona o dismessa che si sovrappone alla particella catastale interessata dall'intervento.

Si faccia riferimento alla relazione geologica e geotecnica allegata per tutti i necessari approfondimenti. Si riportano qui di seguito le sole prescrizioni per le successive fasi progettuali:

- realizzare lungo il sedime della nuova pedociclabile una trincea esplorativa lunga 3 metri e profonda circa 2 m dal p.c. Indagine necessaria per la conferma della tipologia di sottosuolo;
- verificare la presenza della cava abbandona o dismessa segnata in cartografia del PAT. Quindi, se del caso in mancanza di documentazione attestante l'opera di riempimento della cava a Norma di Legge, di realizzare 2 sondaggi esplorativi spinti alla profondità di almeno 10 m, nel prato adiacente la futura pedociclabile, per la verifica della stratigrafia del sottosuolo.

3.3 *Indicazioni di carattere archeologico*

Le quote di lavoro degli interventi di progetto sono molto superficiali e non vanno ad approfondire quelle delle reti di sottoservizi già presenti in area.

3.4 *Studio preliminare di inserimento urbanistico e vincoli*

Il percorso ciclopedonale di progetto non è identificato in questa posizione né nel vigente PRG né nelle carte del PAT.

Nel PRG l'area interessata dall'intervento è identificata come Zona F5, Verde privato vincolato.

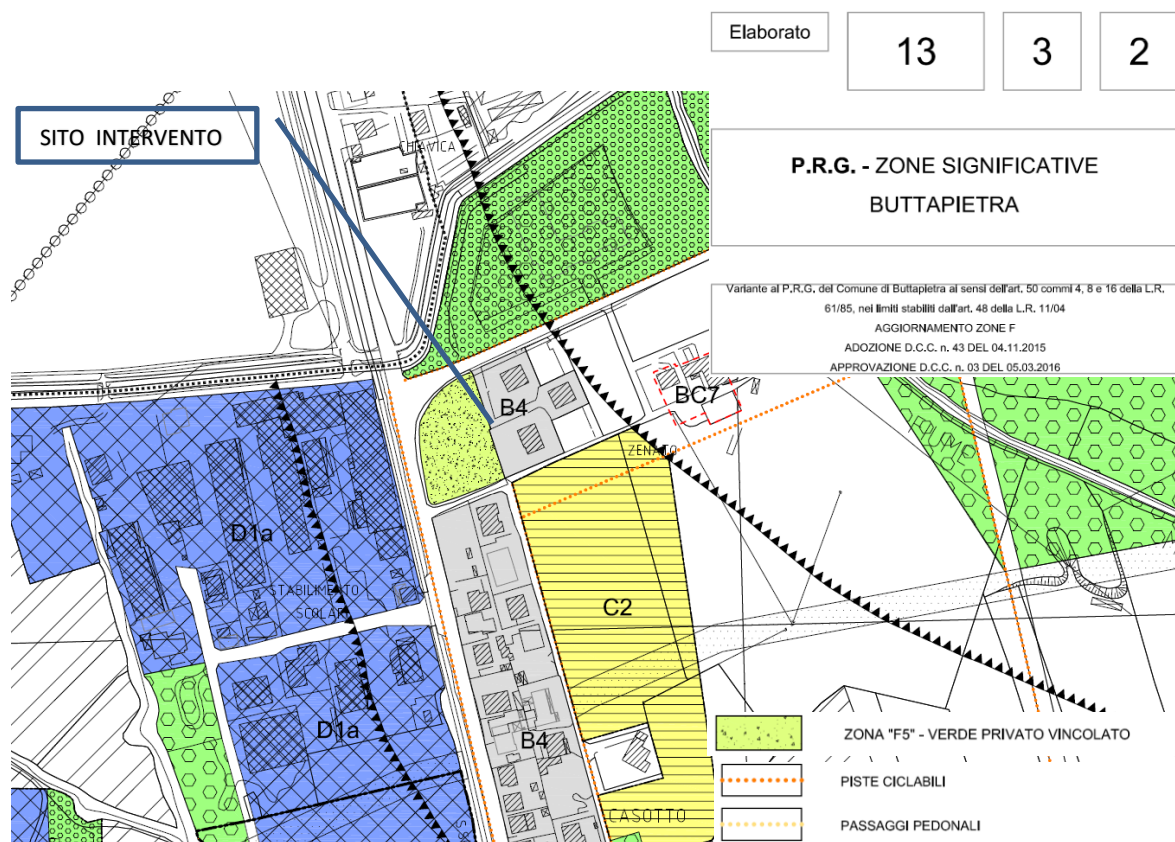
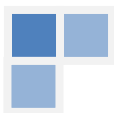


Figura 9 P.R.G. Vigente

Si riporta di seguito stralcio delle relative Norme tecniche attuative.



ZONA F5 VERDE PRIVATO (giardini, parchi, fabbricati, ecc.)

1. - Trattasi di parchi, giardini o fabbricati di particolare pregio o di colture di cui interessa la conservazione.
2. - Le superfici di tali zone non concorrono alla determinazione della volumetria ammessa per le zone limitrofe.
3. - Quando trattasi di parchi, di giardini, di orti o di particolari colture è vietato abbattere piante esistenti o comunque modificare la fisionomia ambientale preconstituita; ogni intervento che esuli dal restauro conservativo dovrà essere sottoposto a PP. o P.R. in ogni caso il volume non potrà superare quello preesistente.
4. - Gli aumenti di volume sono ammessi esclusivamente se diretti a dotare gli alloggi dei necessari servizi igienici impianti tecnologici nella misura 10% della volumetria esistente con un massimo di 150 mc. per una sola volta.
5. - Quando trattasi di fabbricati per essi è ammesso il restauro, il risanamento e la manutenzione straordinaria. Gli aumenti di volume sono ammessi esclusivamente se diretti a dotare gli alloggi dei necessari servizi igienici e impianti tecnologici, a condizione che vengano rispettate le caratteristiche degli edifici, nella misura massima di 30 mc.
6. - Quando trattasi di ambiti su cui sono realizzati vivai di floricultura le essenze arboree potranno avere il normale avvicendamento dovuto alla loro commercializzazione.
7. - Per i fabbricati esistenti all'interno di tali ambiti sono ammessi gli interventi di cui alle lettere a), b), c), d), dell'art. 31 L. 457/78.
8. - E' comunque ammesso realizzare all'interno delle zone oggetto di vivai, pertinenze, strutture leggere, per la produzione, invasamento e commercializzazione dei prodotti sino alla concorrenza massima, compreso l'esistente, di 1000 mq. di superficie coperta con altezza massima di ml. 3,50 per azienda.
9. - Le concessioni relative alle pertinenze di cui sopra saranno rilasciate previa presentazione di vincolo di destinazione d'uso registrato e trascritto a cura del Comune ed a spese del concessionario.



Nel Piano di Assetto del Territorio l'area di interesse è classificata come "Area di Urbanizzazione consolidata" (Carta della Trasformabilità).

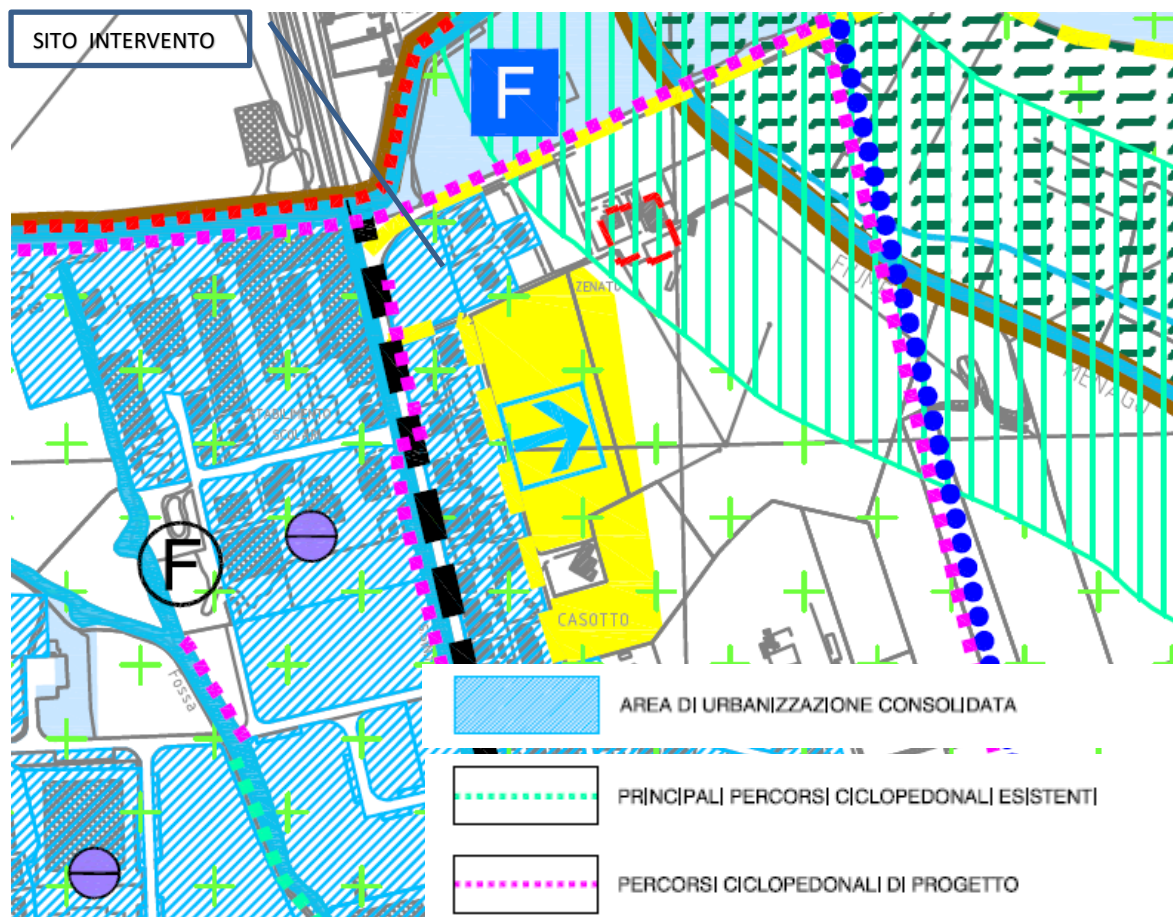


Figura 10 Piano di Assetto del Territorio – Tav 04 – Carta della Trasformabilità



Nella Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale non sono risultano vincoli di sorta.

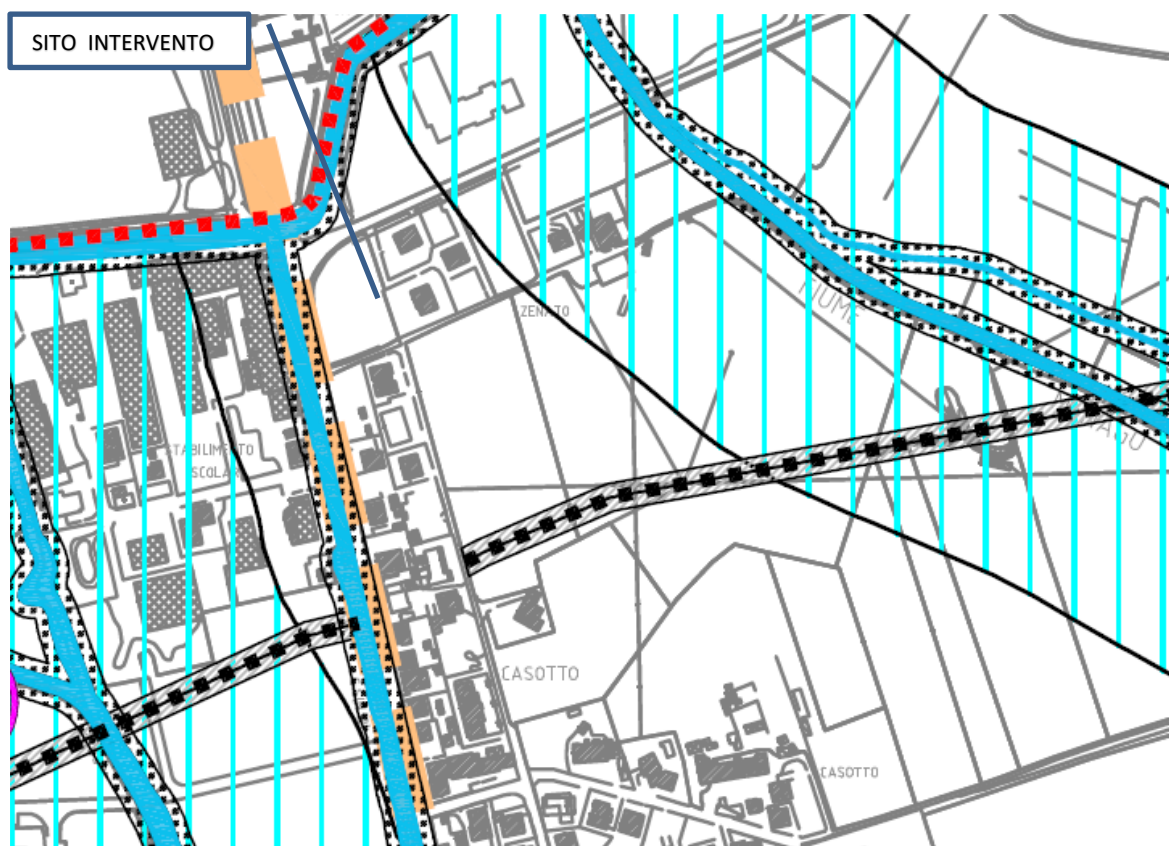


Figura 11 Piano di Assetto del Territorio – Tav 01 – Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale



Nella Carta delle Fragilità il sito è inserito in zona di tutela art.41 LR 11/2014

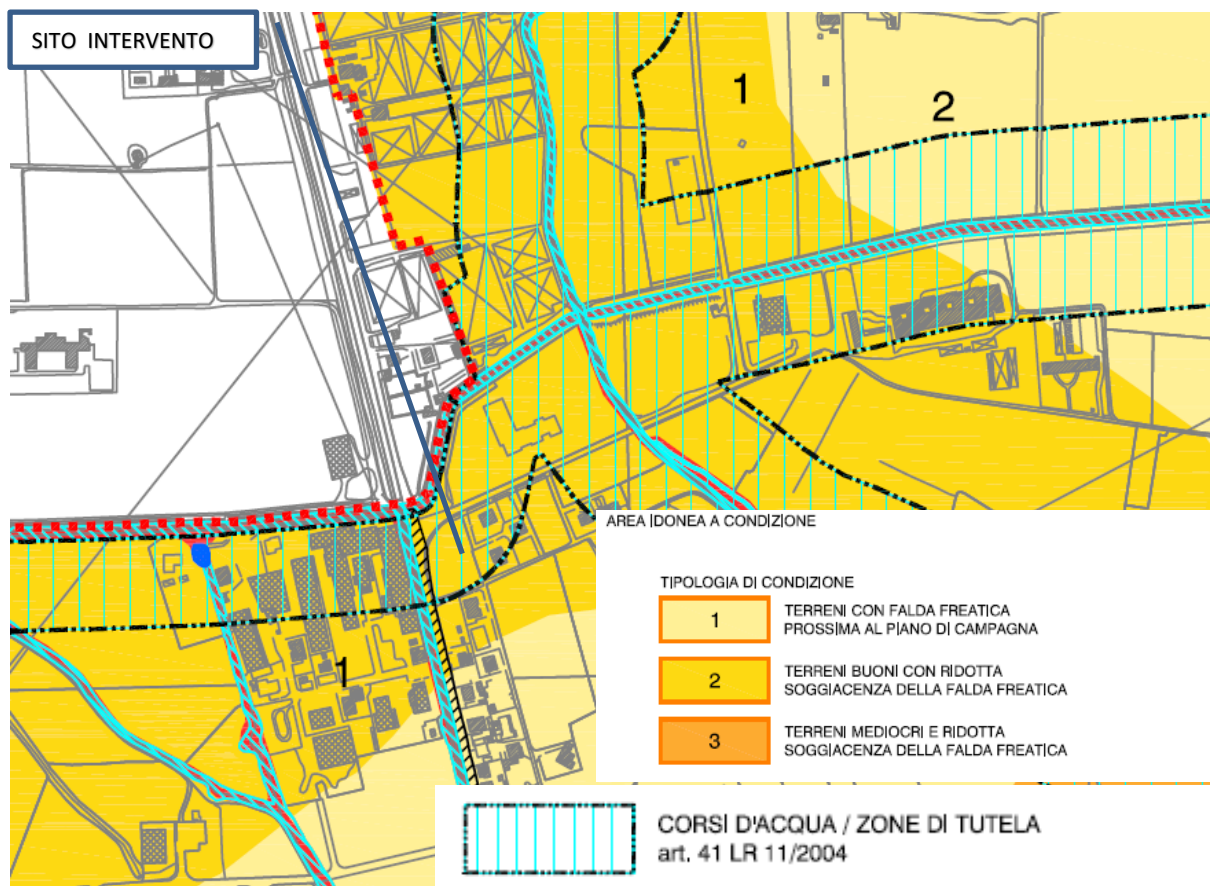


Figura 12 Piano di Assetto del Territorio – Tav 03 – Carta delle Fragilità

Si riporta integralmente il relativo art. 17 delle Norme Tecniche di attuazione del PAT.

Art. 17 Zone di tutela dei corsi d'acqua ai sensi dell'art.41 LR 11/2004

Rif. Legislativo: LR 11/2004 art.41

Rif.: Tav. 3 – Carta delle Fragilità

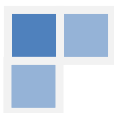
Sono le zone di tutela dei fiumi, torrenti, canali, invasi naturali ed artificiali, anche a fini di polizia idraulica e di tutela dal rischio idraulico, individuati dal PAT ai sensi dell'art.41 della LR 11/2004.

Prescrizioni e Vincoli

- Nelle zone di tutela all'esterno delle aree di urbanizzazione consolidata non sono consentite nuove edificazioni, né trasformazioni dello stato dei luoghi incompatibili con gli obiettivi di salvaguardia e tutela del PAT:

- _ per una profondità di m 100 dall'unghia esterna dell'argine principale o, in assenza di arginature, dal limite dell'area demaniale nel sistema di ATO con caratteri dominanti del Sistema ambientale e paesaggistico;
- _ per una profondità di m 20 dall'unghia esterna dell'argine principale o, in assenza di arginature, dal limite dell'area demaniale nel sistema di ATO con caratteri dominanti del Sistema insediativo.

- Nelle zone di tutela sono consentiti gli ampliamenti degli edifici esistenti e legittimati alla data di adozione del PAT, nel rispetto delle disposizioni regionali e statali vigenti,



compatibilmente con le altre previsioni del PAT e con la disciplina degli strumenti sovraordinati, purché non sopravanzino il fronte esistente e fatto salvo il rispetto della distanza dal demanio idrico di cui al punto successivo.

- È fatta salva la distanza di rispetto di m 10 dal demanio idrico (corsi d'acqua pubblici), ancorché non individuati planimetricamente, ai sensi del RD 523/1904.

- All'interno delle aree di urbanizzazione consolidata, di zone a servizi di interesse comune e di ambiti di edificazione diffusa, l'edificabilità è preclusa solo nella parte soggetta a servitù idraulica (RD 368/1904 e RD 523/1904).

- Sono consentiti interventi di riqualificazione edilizia ed ambientale degli edifici esistenti degradati ed incongrui, che costituiscono detrattori ambientali.

- Nelle zone di tutela è consentito l'inserimento di nuovi tracciati viabilistici a scala sovracomunale e comunale, a condizione che gli stessi siano posti ad una distanza minima dall'unghia esterna dell'argine principale o, in assenza di arginature, dal limite dell'area demaniale pari a m 20 e a condizione che siano poste in essere azioni di mitigazione degli impatti dovuti alla previsione di nuove infrastrutture viarie.

- Le opere attinenti al regime idraulico, alle derivazioni d'acqua, agli impianti, ecc, e le opere necessarie per l'attraversamento dei corsi d'acqua devono essere realizzate nel rispetto dei caratteri naturalistici e paesaggistici originari del territorio.

Pur in assenza di conformità urbanistica (limitatamente al PRG/PI), tale intervento, risulta coerente con i luoghi in cui si insedia.

Pertanto si ravvede la necessità di provvedere alla Variante urbanistica al PRG/PI il cui iter è disciplinato dall'art. 18, comma 2 della LR 11/2004 e ai sensi dell'art.24 della LR 27/2003 (disposizioni generali in materia di lavori pubblici).

3.5 Variante al PRG/PI

La variante in questione viene approvata ai sensi dell'art. 24 della L.R. 27/2003 (disposizioni generali in materia di lavori pubblici), che così dispone *"...l'approvazione da parte del Consiglio Comunale del progetto preliminare o definitivo di opere pubbliche non conformi agli strumenti urbanistici comunali costituisce adozione della variante dello strumento urbanistico stesso"*.

In considerazione che il Comune di Buttapietra è dotato di Piano di Assetto del Territorio (PAT) e di PRG/PI, l'iter che verrà avviato per la formazione della variante urbanistica è disciplinato dal comma 2° dell'art. 18 della LR 11/2004. All'adozione seguirà il periodo di deposito della variante e, successivamente, la redazione della deliberazione di consiglio comunale di approvazione della variante stessa contenente le eventuali modifiche dovute all'accoglimento delle osservazioni pertinenti. La succitata deliberazione verrà, quindi, trasmessa alla Provincia per la pubblicazione, senza necessità di approvazione superiore.

In particolare il progetto di variante al PRG/PI consiste:

1. Nella realizzazione di un nuovo percorso ciclabile
2. nella riclassificazione di un ambito di 3.700 mq da zona F5 – Verde privato vincolato a zona F1 – attrezzature pubbliche e di pubblico interesse finalizzato ad aumentare la dotazione a parcheggi della zona.

Nelle figure seguenti viene riportato l'estratto vigente e l'estratto variato del PRG in riferimento alla tavola n. 13.3.2 - zone significative Buttapietra-

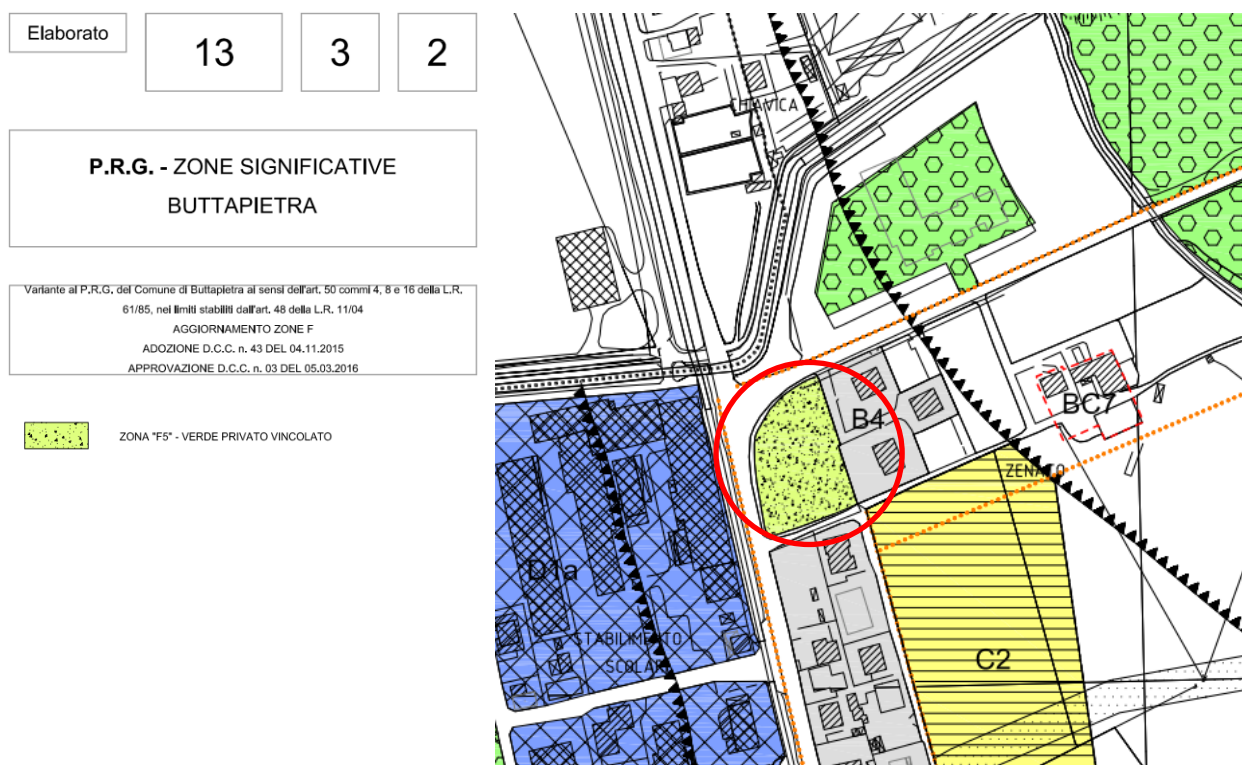
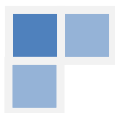


Figura 13 Estratto del PRG Tav. 13.3.2 (stato attuale)



Elaborato

13	3	2
----	---	---

**P.R.G. - ZONE SIGNIFICATIVE
BUTTAPIETRA**

Variante al P.R.G. del Comune di Buttapietra ai sensi dell'art. 50 commi 4, 5 e 16 della L.R.
 61/85, nei limiti stabiliti dall'art. 48 della L.R. 11/04
 AGGIORNAMENTO ZONE F
 ADOZIONE D.C.C. n. 43 DEL 04.11.2015
 APPROVAZIONE D.C.C. n. 03 DEL 05.03.2016

 ZONA "F1" - ATTREZZATURE PUBBLICHE E DI PUBBLICO INTERESSE
esistente di progetto

 PISTE CICLABILI

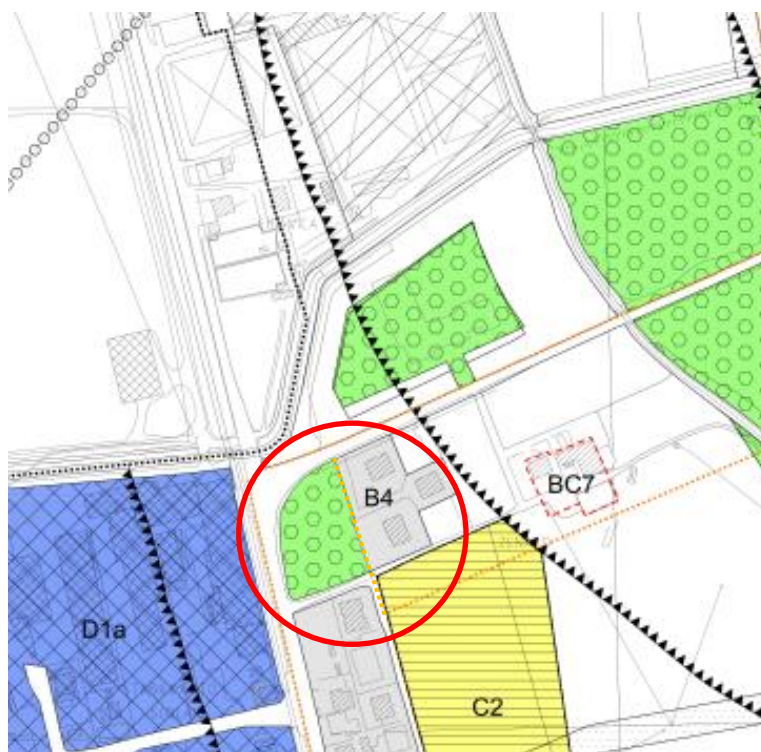
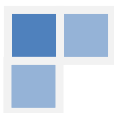


Figura 14 Estratto del PRG Tav. 13.3.2 (stato variato)



ZONA "F5" - VERDE PRIVATO VINCOLATO



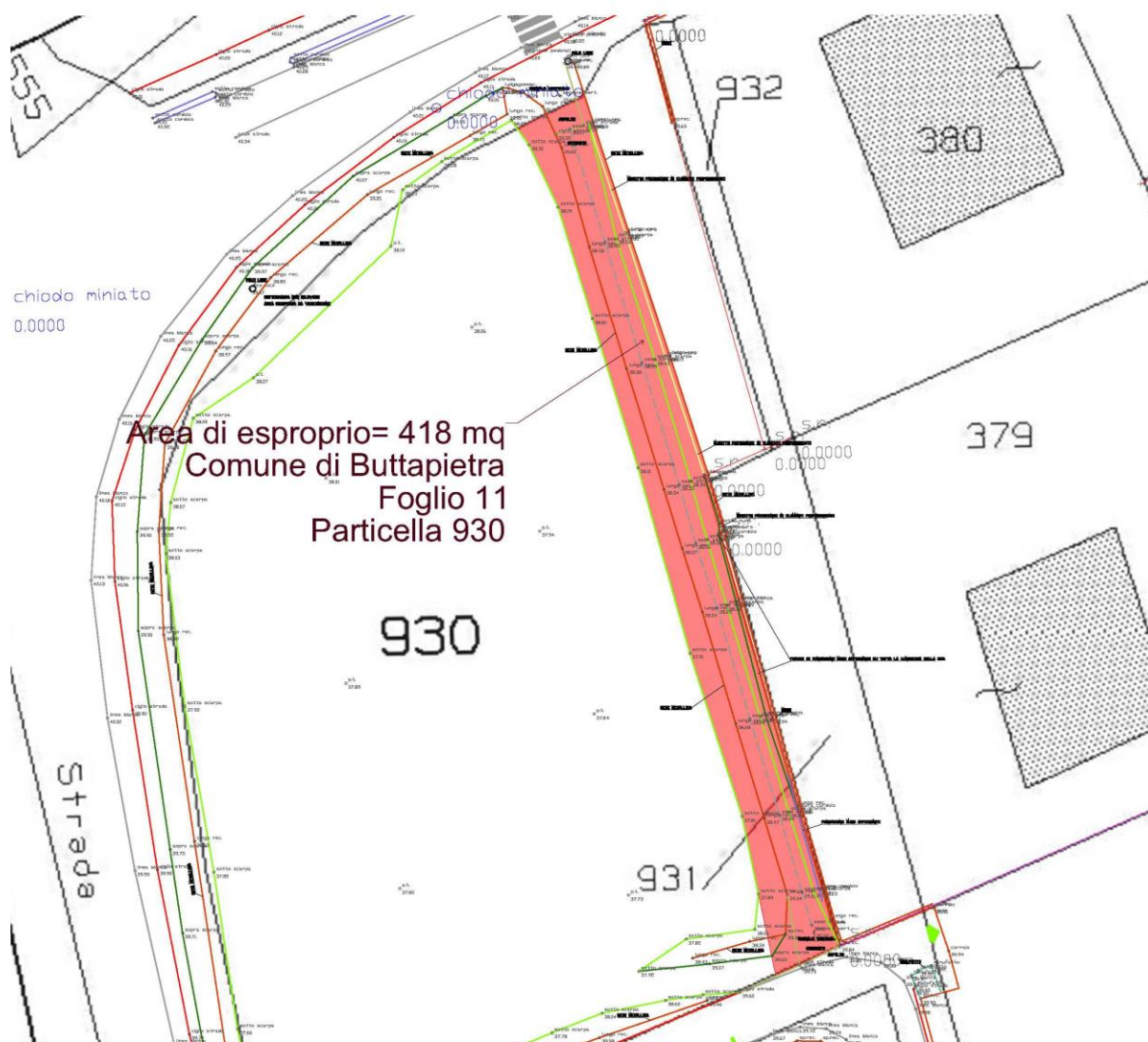
3.6 Piano particellare preliminare

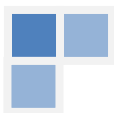
Gli interventi oggetto di progettazione interessano una unica particella catastale privata.

Il mappale interessato dagli interventi è il seguente: Foglio 11, mapp. 930.

Stante la volontà di procedere alla realizzazione complessiva di tutta l'area (si veda paragrafo 1.1 e relativo studio di fattibilità), si è proceduto ad identificare il valore complessivo di tutta l'area, sulla base di un accordo bonario in fase di stipula.

Per tale motivo nel quadro economico successivo si è inserito il valore complessivo di acquisizione.





3.7 Interferenze con sottoservizi

Per quanto riguarda le interferenze con i sottoservizi non sono stati riscontrati allo stadio attuale di progetto criticità ostative alla realizzazione degli interventi. Le opere previste sono localizzate principalmente in superficie.

Nelle successive fasi di progetto verranno effettuati i sopralluoghi di tracciatura degli impianti e verrà richiesto, ove necessario, il preventivo per eventuali potenziamenti e/o adeguamenti delle reti alla nuova infrastruttura.

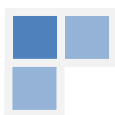
Nelle somme a disposizione dell'Amministrazione in quadro economico, alla voce "Opere di potenziamento, modifica, allacciamento ai sottoservizi esistenti" è stata inserita una cifra forfettaria di stima che include sia gli oneri di contatto ed eventuale preventivo tecnico con i gestori, che eventuali opere di loro realizzazione inderogabile.

3.8 Studio di pre-fattibilità ambientale

Le opere oggetto della presente proposta progettuale si integrano correttamente nel contesto urbano ed ambientale preesistente.

Esse si limitano a rimodellare il piano stradale per dar luogo ad un complesso di trasformazioni ed integrazioni della rete pedonale.

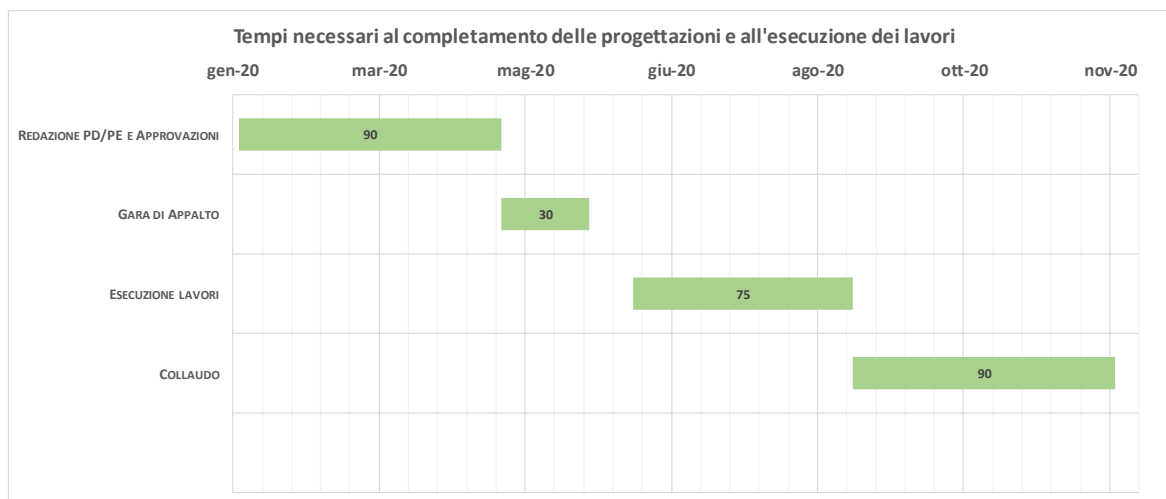
Non vengono introdotte funzioni di natura differente da quelle già presenti oggi: esse vengono semplicemente riorganizzate e razionalizzate in chiave di maggiore fruibilità.

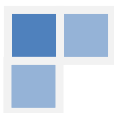


4 Tempi di esecuzione e cronoprogramma

Il tempo utile per ultimare tutti i lavori è fissato in giorni 75 (settantacinque) naturali consecutivi decorrenti dalla data del verbale di consegna dei lavori. Nel calcolo del tempo contrattuale si è tenuto conto in particolar modo della opportunità di inserire un periodo di assestamento del nuovo rilevato prima di procedere con la posa delle pavimentazioni, oltre che delle ferie contrattuali e delle ordinarie difficoltà e degli ordinari impedimenti in relazione agli andamenti stagionali e alle relative condizioni climatiche.

Si evidenzia l'opportunità di procedere alle lavorazioni durante la pausa estiva delle lezioni scolastiche, al fine di non interrompere il percorso pedonale casa-scuola durante l'attività scolastica. Si faccia riferimento anche a quanto evidenziato in merito nell'elaborato *C.01 Prime indicazioni e misure finalizzate alla tutela della salute e sicurezza dei luoghi di lavoro per la stesura dei piani di sicurezza con i contenuti minimi di cui al comma 2*





5 *Aspetti economici e finanziari*

Come risulta dalla stima dei costi allegata, l'onere economico complessivamente stimato per i lavori è di

€ 40.955,84 (euro quarantamilanovecentocinquantacinque,84)

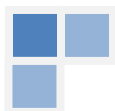
più **€ 1.000,00** (euro mille/00) per oneri per la sicurezza non soggetti a ribasso.

Le Somme a disposizione dell'Amministrazione, in totale, ammontano a

€ 79.044,16 (euro settantanovemilaquarantaquattro,16)

Il costo dell'opera oggetto della progettazione è quantificato in complessivi

€ 121.000,00 (euro centoventunomila,00).



REALIZZAZIONE DI UN'AREA A SERVIZI TRA LA VIA VERDI, LA SS 12 E IL VIALE DELL'AGRICOLTURA. PRIMO STRALCIO: REALIZZAZIONE DI UN PERCORSO CICLOPEDONALE TRA VIA VERDI E VIA DELL'AGRICOLTURA		
INDICAZIONE DEI LAVORI E DELLE PROVVISTE		ESECUTIVO
A IMPORTO LAVORI		
A1 LAVORI		€ 40 955,84
	Percorso Ciclopedonale	€ 40 955,84
A2 ONERI PER LA SICUREZZA NON SOGGETTI A RIBASSO		€ 1 000,00
	ONERI PER LA SICUREZZA	€ 1 000,00
A3 TOTALE IMPORTO LAVORI A BASE D'ASTA		€ 41 955,84
B SOMME A DISPOSIZIONE DELL'AMMINISTRAZIONE		
B1	Imprevisti	€ 1 835,91
B2	Iva 10% su lavori	€ 4 195,58
B3	Opere di potenziamento, modifica, allacciamento ai sottoservizi esistenti (IVA 22% inclusa)	€ 1 000,00
B4	Oneri di esproprio ed occupazioni temporanee	€ 45 500,00
B5	Atti Notarili, tasse e imposte	€ 7 187,84
B6	Spese tecniche rilievi, progettazione, DDLL, assistenza al collaudo, collaudo	€ 7 500,00
B7	CNPAIA 4% relativa alle spese di progettazione, DDLL, e assistenza al collaudo	€ 300,00
B8	Iva al 22% relativa alle spese di progettazione, DDLL, e assistenza al collaudo	€ 1 716,00
B9	Frazionamento	€ 1 200,00
B10	CNPAIA 5% attività di Frazionamento	€ 60,00
B11	Iva al 22% su attività di Frazionamento	€ 277,20
B12	Oneri per attività frazionamento (tasse)	€ 133,00
B13	Prove, sondaggi, analisi	€ 5 490,00
B14	Attività per variante urbanistica (VINCA, Compatibilità Idraulica,)	€ 1 500,00
B15	CNPAIA 4% relativa alle Attività per variante urbanistica	€ 60,00
B16	Iva al 22% relativa alle Attività per variante urbanistica	€ 343,20
B17	Spese per pubblicità gare (art. 29 D.Lgs 50/16) e Tassa Appalti;	€ 200,00
B18	Incentivi per funzioni tecniche (art. 113 comma 3 dlgs 50/2016) e assicurazione validatore	€ 545,43
B19 TOTALE B		€ 79 044,16
IMPORTO COMPLESSIVO		€ 121 000,00