



Comune di CASALE MONFERRATO

Provincia di ALESSANDRIA

Studio di fattibilità semplificato [C]

Progetto: Riqualficazione Asse Viario

<b>Intervento N. 10-1-1-2 Riqualficazione Asse Viario</b>
---

**1. QUADRO CONOSCITIVO****1.1 Quadro conoscitivo generale e obiettivi dell'intervento**

La struttura dell'area interessata dalla trasformazione urbanistica del Quartiere del Ronzone (avviata da diversi anni e specificatamente individuata nelle prescrizioni del PRGC, in particolare con le varianti n. 2, 3, 7, 11 e 12), si può riassumere in due grandi spine funzionali e connettive lungo le quali sono disposte le diverse attività.

Lungo il primo asse, procedendo da ovest a est, si trovano diversi insediamenti:

- un primo insediamento residenziale costituito da 5 abitazioni plurifamiliari a 2-3 piani che, seguendo la curva di livello, definisce la cortina stradale insieme ad alcune preesistenti unità abitative che vengono mantenute (subambito n. 2A);
- un secondo insediamento residenziale è composto da due aree edificabili per edifici su 3-4 piani a segnare con il loro allineamento contrapposto l'attraversamento pedonale sul canale Lanza (in corrispondenza del ponte-canale esistente) quindi l'ingresso al Parco del Po (subambito n. 2C);
- una grande area verde attrezzata (ex Eternit) riporta, dopo i lavori di messa in sicurezza e la demolizione del fabbricato, un'area precedentemente inutilizzabile ad area per attività all'aperto, restituendola in tal modo alla città. Non sono previste edificazioni ma sistemazioni per verde attrezzato e per parcheggi a raso (subambito n. 2F) (si veda a tale proposito lo Studio di Fattibilità relativo al progetto Parco Eternit).

Lungo il secondo asse, procedendo da ovest a est, si incontrano altri insediamenti:

- un insediamento per edifici residenziali di 1-2 piani che insiste sul bordo collinare retrostante, integrato di un' area verde (subambito n. 2D);
- un'area residenziale per edifici di 2-3 piani plurifamiliari delimitata da un'area per servizi pubblici lungo il nuovo asse stradale e dallo spiazzo di un fabbricato produttivo recentemente ristrutturato (subambito 2G);
- il completamento dell'insediamento a PEEP esistente, riprendendone le tipologie edilizie e integrandolo di una area per servizi pubblici con possibilità di una limitata destinazione commerciale posta su entrambi i lati del nuovo asse di collegamento. La restante fascia lungo il canale Lanza viene invece riservata a residenze plurifamiliari di 2-3 piani che riprendono l'allineamento delle abitazioni e della viabilità esistente lungo il canale stesso dando in tal modo all'area suddetta ulteriori connessioni con il resto della città (subambito n. 2E);
- un'area residenziale delimitata dal nuovo asse stradale e dal vecchio tracciato della via Oggero, ora convertita in strada di servizio locale. Considerata la notevole ampiezza di tale area si prevede la tipologia edilizia di edificio a corte interna di 2-3 piani con andamento a gradoni in considerazioni all'andamento altimetrico del terreno (subambito n. 2B).

Lungo le "spine" funzionali indicate, pertanto, si innesta il progetto di riqualficazione dell'intero asse viario interessato (tratto della Via XX Settembre, in parte già finanziato a seguito della partecipazione al Contratto di Quartiere II indicato in colore giallo in planimetria allegata a pagina 37) e che ora si intende completare.

Si prevede quindi, con il PISL, di recuperare l'intero asse viario (compreso tra Via XX Settembre e Via Oggero) interno al quartiere e collegarlo al percorso ciclopedonale Lungo Po, per consentire ai cittadini una fruizione ottimale delle sedi viabili e dei collegamenti da e per il quartiere stesso.

Con l'intervento in progetto, si viene a completare la sistemazione dell'asse stradale e, contemporaneamente, si dota il Ronzone di un nuovo tratto di viabilità di diretto collegamento con la collina. Questa diverrà l'effettiva "porta di accesso alla città", in attuazione dell'art. 13 del Piano Paesistico "Collina del Po – Coniolo", al fine di creare un elemento di riconoscibilità e valorizzazione dell'agglomerato extraurbano che caratterizza questa specifica porzione del territorio.

L'Amministrazione comunale dovrà inoltre, successivamente alla realizzazione dell'intervento, secondo quanto prevede il citato Piano Paesistico, provvedere alla progettazione e realizzazione di un'opera significativa che dia risalto all'ingresso urbano e ne diventi simbolo riconoscibile sul e per il territorio.



In particolare, la fase di progettazione e successiva realizzazione prevede che siano ripristinati i tratti viabili compresi tra Via XX Settembre e via Oggero (intervento C2 b in planimetria allegata); lungo la Strada Casale M. - Pontestura (intervento C2 c in planimetria allegata), nonché la creazione di un nuovo tratto di strada perimetrale (intervento C2 d in planimetria allegata) che andrà a servire i nuovi subambiti precollinari sopra descritti 2D e 2G.

Con il miglioramento dei tratti stradali esistenti e con la creazione della strada perimetrale, si intende fornire al quartiere una nuova viabilità, modulata sulle esigenze della destinazione residenziale dell'area, diversa e distante dagli "stradoni" cui erano abituati gli abitanti, destinati ad un traffico veicolare pesante e non alla circolazione dei "normali" autoveicoli.

### **1.2 Eventuali alternative progettuali**

Le scelte progettuali non presentano grosse alternative: la conformazione dell'area e la naturale disposizione delle aree di trasformazione che si renderanno libere e degli edifici esistenti, implicano una sorta di "passaggio obbligato" attraverso il quale i residenti attuali e quelli futuri potranno liberamente circolare all'interno del quartiere. Non è possibile del resto individuare un ingresso cittadino dalla collina di Coniolo verso Casale alternativo al tracciato esistente. Ciò in quanto si è vincolati dalla specifica conformazione oro-geografica del sito: a Nord insiste la parallela fascia fluviale del Po, a Sud si trovano le colline del Monferrato casalese.

La risistemazione della strada è stata pensata in modo funzionale alle esigenze di una popolazione residente nel vero senso della parola, e non per un traffico veicolare di mezzi pesanti o di autovetture che si limitassero a trasportare sul luogo di lavoro impiegati ed operai. Unico residuo del precedente utilizzo, che caratterizza ancora a maggior ragione la scelta operata, è il binario ferroviario ormai in totale disuso che veniva utilizzato per il trasporto interno al quartiere degli operai addetti alle officine, che corre parallelamente all'asse stradale in questione.

Il grosso del lavoro mira a poter fornire alla popolazione una viabilità maggiormente consona all'aspetto del Quartiere in via di complessivo ripristino, senza peraltro abbandonare gli interventi realizzati ad altro uso e scopo.

Non si pone invece alcuna alternativa possibile per la strada C2 Sez. d che dovrà essere realizzata completamente ex novo per essere asservita, secondo le previsioni di PRGC, ai nuovi lotti edificabili precollinari che sono individuati a Sud della Via Oggero.

### **1.3 Modalità di gestione dell'opera**

Per quanto di pertinenza gestionale, il Comune provvederà alla conduzione degli assi stradali, secondo le ordinarie procedure di gestione (prevedibilmente attraverso i propri servizi in economia diretta), mentre sarà di competenza dell'Azienda Multiservizi Casalese - AMC - la gestione dei servizi di rete fognaria, nonché di illuminazione pubblica. Sarà invece gestita dall'Azienda per lo smaltimento rifiuti (COSMO), la raccolta differenziata nel rispetto dell'ambiente. Dette ultime attività, saranno regolamentate sulla base dell'attuale contrattualistica intercorrente tra Comune di Casale, AMC e COSMO (contratti di servizi). Si veda, per gli opportuni riferimenti, l'allegato "Scheda S3 - Schema piano finanziario" a pagina 44.



## 2. FATTIBILITÀ TECNICA

### 2.1 Indicazioni tecniche "di base" ed esplorazioni preprogettuali

L'asse viario del quartiere è costituito dalle due vie in argomento (Via Oggero e Via XX Settembre), caratterizzate da una sede stradale molto ampia e disadorna. Via Oggero, in particolare, si configura attualmente più come una strada di collegamento per il traffico pesante di servizio agli unici due stabilimenti industriali ancora attivi, piuttosto che come via urbana ed ingresso occidentale della città.

L'intervento complessivo di riqualificazione dell'asse viario si può distinguere in tre progetti specificatamente calibrati rispetto allo stato di fatto attuale:

- intervento sulla Via Oggero (tratto indicato in planimetria allegata a pagina 34 come C2b): è previsto il restringimento della sede stradale, attualmente larga m 15,70 e della lunghezza di ml 790, che risulta priva di piste ciclabili ed in alcuni tratti anche di marciapiedi, al fine di ospitare per un lungo tratto (circa ml 600) la pista ciclopedonale, nonché operando interventi sulla linearità del tracciato, così da limitare la velocità di scorrimento degli automezzi. La riqualificazione prevede anche l'inserimento di attrezzature di arredo urbano, nuova illuminazione, marciapiedi e aiuole continue con piantumazione di alberature di medio fusto e di siepi di separazione dalla pista ciclopedonale. Si realizzeranno dunque, lungo la sezione trasversale (lato confinante al Parco Eternot), un marciapiede in autobloccanti largo m 2,10; due corsie, una per senso di marcia, larghe ciascuna m 3,75; un'aiuola larga m 2 con sistemazione a verde e piantumazione ad alto fusto attrezzata di panchine; la pista ciclabile larga m. 2,50 ed il marciapiede in autobloccanti largo m. 1,60. Si veda, a tale proposito, l'allegato "Documentazione fotografica" a pagina 21 e seguenti e l'allegato "Esplorazioni preprogettuali" a pagina 37 e seguenti.
- Intervento sulla Strada Casale M. – Pontestura (tratto indicato in planimetria allegata a pagina 34 come C2c): il tratto in questione, della larghezza di m 12,1 e della lunghezza di ml 260, è classificato come strada extraurbana, con ai lati i fossi di raccolta delle acque piovane. Diventando un tratto urbano a servizio dell'ambito residenziale 2A, occorre realizzare, analogamente al tratto di via Oggero, marciapiedi e pista ciclabile alberata, provvedendo comunque a mantenere omogenea e continua la larghezza dell'asse stradale. Per cui a partire, lungo la sezione trasversale (lato confinante con l'ambito residenziale), si realizzeranno un marciapiede in autobloccanti largo m 1,50; due corsie di scorrimento, una per ogni senso di marcia, larghe ciascuna m 3,75; un'aiuola larga m 2 con sistemazione a verde e piantumazione ad alto fusto attrezzata di panchine; la pista ciclabile larga m. 2,00 ed il marciapiede in autobloccanti largo m. 1,50. La riqualificazione prevede, contestualmente all'intubamento del fosso esistente, anche l'inserimento di attrezzature di arredo urbano, nuova illuminazione, marciapiedi ed aiuole continue con piantumazione di alberature di medio fusto e di siepi di separazione dalla pista ciclopedonale. Si veda, a tale proposito, l'allegato "Documentazione fotografica" a pagina 21 e seguenti e l'allegato "Esplorazioni preprogettuali" a pagina 37 e seguenti.
- Intervento di realizzazione della Nuova strada perimetrale: (tratto indicato in planimetria allegata a pagina 34 come C2d): tale tratto stradale sarà realizzato ex novo a servizio dei nuovi ambiti precollinari edificabili previsti dal PRGC (2D e 2G) ed a completamento dell'anello stradale di quartiere, che si andrà a raccordare con le esistenti vie Gabotto e Via Magnaghi. A cura e spese dei lottizzanti i due ambiti edificabili in argomento (2D e 2G), previa sottoscrizione di specifica convenzione urbanistica con il Comune, dovrà essere ceduto gratuitamente il sedime stradale destinato alla realizzazione delle opere di urbanizzazione primaria (viabilità), comunque prima della realizzazione degli interventi edificatori. L'area destinata a nuova sede stradale, oggetto della richiesta di finanziamento pubblico inserita nel PISL, assume, in corrispondenza dei due ambiti residenziali, una lunghezza di m 190 per una larghezza di m 15,50. Si tratta, come evidenziato nella planimetria allegata, solo di una porzione dell'intero percorso viabile che va a ricongiungersi con le Via Gabotto e Magnaghi, al quale si intende dare la precedenza nella realizzazione (rispetto alla sua complessiva estensione), allo scopo di favorire nel breve periodo le ipotesi di nuova edificazione tramite un accesso diretto all'area interessata. Il progetto stradale prevede, lungo la sezione trasversale (lato confinante con l'ambito residenziale 2G), un marciapiede in autobloccanti largo m 1,50; una corsia di sosta larga m 2; due corsie di scorrimento, una per ogni senso di marcia, larghe ciascuna m 3,50; un'aiuola larga m 1,50 con sistemazione a verde e piantumazione ad alto fusto attrezzata di panchine; la pista ciclabile larga m.



2,00 ed il marciapiede in autobloccanti largo m. 1,50. La realizzazione prevede anche l'inserimento di attrezzature di arredo urbano, nuova illuminazione, fognatura e sottoservizi.

Si veda, a tale proposito, l'allegato "Documentazione fotografica" a pagina 21 e seguenti e l'allegato "Esplorazioni preprogettuali" a pagina 37 e seguenti.

**2.2 Stima parametrica del costo di costruzione e di realizzazione**

Vista la conformazione planimetrica dell'area, in relazione a quanto sopra il progetto prevede:

<b>SEZIONE B (tratto Via Oggero)</b>							
N	OGGETTO	U.M	QUANT.	C.U.	TOT	vale ml	tot
1	estrazione cordoli esistenti	ml	1,00	€ 13,00	€ 13,00		
2	scavo in trincea (spatritraffico)	mc	2,00	€ 11,00	€ 22,00		
3	terra vegetale	mc	2,00	€ 17,00	€ 34,00		
4	posacordoli in granito	ml	1,00	€ 12,00	€ 12,00		
5	fornitura e posacordoli in granito	ml	2,00	€ 50,00	€ 100,00		
6	caditoie stradali 3/25m	ml	1,00	€ 30,00	€ 30,00		
7	impianto I.P.	ml	1,00	€ 75,00	€ 75,00		
8	sistemazione a verde(+alberata)	mq	2,00	€ 42,00	€ 84,00		
9	sottofondo marciapiedi	mq	0,50	€ 18,00	€ 9,00		
10	marciapiede in autobloccanti	mq	3,70	€ 22,50	€ 83,25		
11	ciclabile in autobloccanti	mq	2,50	€ 22,50	€ 56,25		
12	fresatura sede stradale	mq	3,00	€ 4,00	€ 12,00		
13	risagomatura con binder s. 4 cm	mq	7,50	€ 4,50	€ 33,75		
14	tappeto usura s. 3 cm	mq	7,50	€ 3,50	€ 26,25		
	<b>TOTALE</b>				<b>€ 590,50</b>	<b>790</b>	<b>€ 466.495,00</b>

<b>SEZIONE C (tratto Strada Casale M. - Pontestura)</b>							
N	OGGETTO	U.M	QUANT.	C.U.	TOT	vale ml	tot
1	scavo sbancamento	mc	5,00	€ 3,00	€ 15,00		
2	massicciata stradale	mc	6,00	€ 16,00	€ 96,00		
3	fornitura e posacordoli in granito	ml	3,00	€ 50,00	€ 150,00		
4	fornitura e posacordoli in cls	ml	2,00	€ 18,00	€ 36,00		
5	intubamento fossi dn500	ml	2,00	€ 35,00	€ 70,00		
6	caditoie stradali 2/25m	ml	1,00	€ 20,00	€ 20,00		
7	impianto I.P.	ml	1,00	€ 75,00	€ 75,00		
8	scavo in trincea (spatritraffico)	mc	2,00	€ 11,00	€ 22,00		
9	terra vegetale	mc	2,00	€ 17,00	€ 34,00		
10	sistemazione a verde(+alberata)	mq	2,00	€ 42,00	€ 84,00		
11	sottofondo marciapiedi	mq	5,00	€ 18,00	€ 90,00		
12	marciapiede in autobloccanti	mq	3,00	€ 22,50	€ 67,50		
13	ciclabile in autobloccanti	mq	2,00	€ 22,50	€ 45,00		
14	fresatura sede stradale	mq	1,50	€ 4,00	€ 6,00		
15	risagomatura con binder s. 4 cm	mq	3,00	€ 4,50	€ 13,50		
16	sottofondo tout-venant bitumato	mq	4,00	€ 6,50	€ 26,00		
17	tappeto usura s. 3 cm	mq	7,00	€ 3,50	€ 24,50		
	<b>TOTALE</b>				<b>€ 874,50</b>	<b>260</b>	<b>€ 227.370,00</b>



<b>SEZIONE D (Nuova strada perimetrale)</b>							
<b>N</b>	<b>OGGETTO</b>	<b>U.M</b>	<b>QUANT.</b>	<b>C.U.</b>	<b>TOT</b>	<b>vale ml</b>	<b>tot</b>
1	scavo sbancamento	mc	7,75	€ 3,00	€ 23,25		
2	massicciata stradale	mc	8,20	€ 16,00	€ 131,20		
3	fornitura e posacordoli in granito	ml	3,00	€ 50,00	€ 150,00		
4	fornitura e posacordoli in cls	ml	2,00	€ 18,00	€ 36,00		
5	fognatura mista dn500	ml	1,00	€ 80,00	€ 80,00		
6	caditoie stradali 2/25m+collegam.	ml	1,00	€ 42,00	€ 42,00		
7	impianto I.P.	ml	1,00	€ 75,00	€ 75,00		
8	acquedotto	ml	1,00	€ 50,00	€ 50,00		
9	scavo in trincea (spatritraffico)	mc	1,50	€ 11,00	€ 16,50		
10	terra vegetale	mc	1,50	€ 17,00	€ 25,50		
11	sistemazione a verde(+alberata)	mq	1,50	€ 42,00	€ 63,00		
12	sottofondo marciapiedi	mq	5,00	€ 18,00	€ 90,00		
13	marciapiede in autobloccanti	mq	1,50	€ 22,50	€ 33,75		
14	ciclabile in autobloccanti	mq	3,50	€ 22,50	€ 78,75		
15	sottofondo tout-venant bitumato	mq	9,00	€ 6,50	€ 58,50		
16	tappeto usura s. 3 cm	mq	9,00	€ 3,50	€ 31,50		
	<b>TOTALE</b>				<b>€ 984,95</b>	<b>190</b>	<b>€ 187.140,50</b>
	<b>TOTALE GENERALE</b>					<b>1.240</b>	<b>€ 881.005,50</b>

Per il riepilogo complessivo dei costi, si veda l'allegato "Quadro Tecnico Economico - QTE" a pagina 29.

### 2.3 Eventuali problemi su cui porre l'attenzione in fase progettuale

Non si evidenziano particolari criticità nella realizzazione delle opere di rinnovo della sede stradale lungo Via Oggero e la SS Casale M. – Pontestura (quest'ultima intesa quale naturale prolungamento della stessa via Oggero all'interno del concentrico sulla direttrice per la collina), se non quelle legate alla limitazione temporanea del traffico veicolare ed ai conseguenti disagi (peraltro limitati nel tempo) che si verificano in tali evenienze. Proprio per limitare gli eventuali possibili disagi e gestire in maniera ottimale il cantiere, che, ricordiamo, investirà anche la Via XX Settembre (oggetto di finanziamento da parte del Contratto di Quartiere II), si intende realizzare l'intervento in modo consequenziale rispetto al completamento di ogni singolo tratto. L'intervento si coordinerà, rispetto alle necessità di transito veicolare di cantiere, anche con gli interventi edilizi previsti sull'asse stradale in questione (Parco Eternot e interventi residenziali nei vari sub ambiti).

Per quanto riguarda invece la realizzazione della nuova strada perimetrale, non si pongono sostanziali problemi di viabilità, trattandosi della realizzazione ex novo del tratto stradale in questione. Si porrà comunque attenzione alla realizzazione dell'intervento in modo congruente con le necessità edificatorie legate ai sub ambiti cui la strada garantirà l'accesso.

Si veda, per gli opportuni riferimenti, l'allegato "Documentazione fotografica" a pagina 21 e seguenti.





### 3. COMPATIBILITÀ URBANISTICA, AMBIENTALE E PAESAGGISTICA

#### 3.1 Compatibilità urbanistica

L'intervento è conforme allo strumento urbanistico generale vigente (approvato con delibera della Giunta regionale n. 93-29164 in data 06.06.1989 e s.m.i.) per quanto riguarda la destinazione d'uso e le modalità d'intervento, i parametri edilizi ed urbanistici. Si veda, a tale proposito, l'allegato "Scheda URB" a pagina 30.

#### 3.2 Descrizione sintetica di eventuali impatti ambientali dovuti all'opera e misure compensative da prendersi

L'intervento NON è soggetto a procedure di verifica o valutazione di impatto ambientale o di valutazione d'incidenza ai sensi della L.R. 40/1998.

L'area di intervento ricade all'interno del territorio dichiarato di notevole interesse pubblico con D.M. 1.08.1985 (Galassino) pubblicato sulla G.U. 298 del 19.12.1985. Il Comune ha accertato l'idoneità tecnica delle aree ed ha verificato la compatibilità degli interventi con le caratteristiche geomorfologiche del terreno ed i vincoli previsti dal citato D.M.

L'intervento, che mira a recuperare completamente gli assi stradali parzialmente in disuso e, comunque, non conformi ad un utilizzo a scopo residenziale, realizzando inoltre nuovi tratti viabili conformi alle necessità del quartiere ed alla sua funzione di accesso alla Città, si pone quale strumento di risistemazione funzionale e percettiva dell'ambito attraversato.

Non si ravvisa pertanto alcun impatto ambientale negativo, ma, al contrario, si prevede quale ulteriore punto di forza, un accrescimento degli standard igienico – sanitari – ambientali nell'area direttamente interessata dall'intervento, con evidenti benefici per la collettività e per la percezione visiva dell'area stessa.

Si segnala inoltre che lo smaltimento dei "rifiuti" derivanti dalla demolizione delle superfici stradali riconvertite, ancorché ritenuti privi di inquinanti o di materiali pericolosi, avverrà secondo le vigenti procedure normative in materia.

#### 3.3 Descrizione sintetica di eventuali impatti paesaggistici dovuti all'opera e misure compensative da prevedersi

L'intervento, pur non collocandosi all'interno delle aree individuate dal P.T.O. "Tutela e valorizzazione delle risorse ambientali del Po", proprio per la contiguità con queste ultime, è volto altresì al perseguimento delle finalità e degli obiettivi individuati dal P.T.O. stesso, secondo quanto previsto anche dalle N.d.A. del P.R.G.C. all'art.16.3/3 "aree di interesse paesistico-ambientale". Vengono rispettate inoltre le prescrizioni normative contenute nel D.Lgs. 22.01.2004, n.42.

Il rifacimento e la nuova realizzazione del nastro stradale è orientata alla salvaguardia o al miglioramento dell'inserimento dello stesso nella continuità dei percorsi e dei caratteri ambientali, con l'intento di raggiungere la massima interazione possibile con il territorio e con il limitrofo Parco del Po. Il soddisfacimento di tali obiettivi rappresenta un ulteriore indice di valorizzazione del contesto dal punto di vista paesaggistico-ambientale e consente la totale integrazione dell'intervento con gli elementi preesistenti, anche attraverso la realizzazione di apposite piste ciclopedonali alberate, che andranno a collegarsi con quelle previste nell'intervento 10.1.1.1 "Parco Eternot" e con le similari strutture in progetto all'interno del Parco del Po. L'intervento risulta altresì compatibile con le disposizioni dettate dal Piano Paesistico Provinciale "Collina del Po – Coniolo", approvato con D.C.P. n. 57 del 6/12/2005, che disciplina parte dell'area interessata.

Si veda, a tale proposito, l'allegato "Documentazione fotografica" a pagina 21 e seguenti e l'allegato "Esplorazioni preprogettuali" a pagina 37 e seguenti.





#### 4. SOSTENIBILITÀ FINANZIARIA

##### 4.1 Bacino di utenza dell'opera e descrizione della domanda potenziale

L'ambito urbanistico in cui ricade l'intervento, si inserisce quale raccordo tra le due nuove aree destinate ad ospitare interventi di edilizia economica popolare (Nuovo Villaggio Ecologico e PEEP ex Piemontese) che, complessivamente, prevedono l'insediamento di almeno n. 417 nuovi soggetti nel quartiere. Contemporaneamente, anche tutta la fascia a ridosso dell'area parco (si veda lo specifico Studio di Fattibilità) è destinata all'edilizia privata, per l'insediamento di complessivi possibili nuovi abitanti pari a 878.

Per ragioni di completezza pare opportuno indicare la domanda complessiva all'interno dell'intera area interessata dal PISL, che corrisponde indicativamente al distretto residenziale del Ronzone, ove l'attuale popolazione risulta composta da circa 1.163 abitanti, mentre il numero degli abitanti teoricamente insediabili è pari a 2.781 (volume massimo ammissibile / 90 mc). L'intervento proposto, quindi, si pone sia allo stato attuale che in prospettiva, come il mezzo ideale per fornire alla popolazione residente e non nuove opportunità di trasferimento all'interno dell'area, nonché verso l'esterno (area collinare di Coniolo) e il centro cittadino, contemporaneamente soddisfacendo gli standard urbanistici contenuti nel PRGC e fornendo inoltre alla popolazione strutture viarie adeguate sia dal punto di vista urbanistico-edilizio, sia dal punto di vista ambientale e sociale.

Non esistono stime affidabili sull'utilizzo delle strade in argomento, proprio per la loro caratterizzazione legata ad un utilizzo consolidatosi per la presenza di grandi strutture produttive. Il maggior transito di automezzi pesanti ed il limitato transito di autovetture (utilizzate spesso dai residenti solo per raggiungere il luogo di lavoro all'interno del quartiere) negli anni, si è andato affievolendo, lasciando tuttavia spazio a strade in parziale disuso.

Similmente, la realizzazione della nuova strada perimetrale e del tratto viabile sulla Strada Casale M. – Pontestura si rendono necessari per consentire al traffico veicolare (pressoché destinato ai residenti) un agevole attraversamento del quartiere ed un diretto collegamento con la collina circostante.

Il bacino di utenza potenziale quindi, almeno in questa fase, è sostanzialmente parametrabile rispetto al numero dei residenti nel quartiere del Ronzone, secondo le aspettative di sviluppo residenziale precedentemente indicate e già riportate nello studio di fattibilità relativo al Parco Eternot, che prevede il complessivo insediamento, nell'arco dei prossimi 20 anni, di almeno 1.295 nuovi abitanti.

Non rilevano in questa sede potenziali "competitori", trattandosi, come già accennato, di un ambito all'interno del quale le vie di comunicazione esistenti sono in un certo senso "vincolanti" per chi intenda attraversare il quartiere e/o raggiungere la città o l'ambito collinare adiacente al quartiere stesso.

##### 4.2 Stima di massima dei potenziali utenti

Le verifiche condotte sulla base dei dati statistici disponibili (popolazione residente) induce ad individuare due distinte categorie di utilizzatori dell'opera in progetto: da un lato, il traffico veicolare dovuto alla necessità di spostamenti per motivi lavorativi; dall'altro, il traffico veicolare derivato, ovvero sia il traffico prodotto dai veicoli pubblici (autobus) che consentono ai residenti "pendolari" non automuniti di raggiungere altre zone della città in orari diversificati. Proprio su questo aspetto si innesta il progetto "10.3.1.6 +Mobilità -Energia" contenuto in questo stesso Programma Integrato, cui si rimanda per gli opportuni approfondimenti in merito alla istituzione di un servizio di trasporto pubblico "a chiamata" sull'area del Ronzone.

Si ritiene che gli utilizzatori del solo trasporto pubblico possano essere pari a circa 130 utenti complessivi giornalieri, per un numero di corse stimato pari a 24 corse a/r. Sono inoltre da quantificare i potenziali utilizzatori automuniti. Si riportano in questa sede alcune ipotesi già verificate nello Studio di Fattibilità relativo al Parco Eternot, con le dovute precisazioni in ordine al traffico veicolare rispetto alla densità abitativa. In termini numerici, presupponendo una sostanziale stazionarietà dei flussi generazionali e rapportando i valori certificati all'atto della presentazione della proposta di progetto (1.163 residenti), rispetto alle opportunità insediative offerte (1.295 nuovi abitanti) ed immaginando che la distribuzione per anno si concentri nel decennio centrale dell'arco temporale considerato (venti anni), si può presumere che la distribuzione dei potenziali utenti, a fronte del saldo negativo che ha caratterizzato negli ultimi cinque anni la popolazione di Casale Monferrato (-0,30 % annuo), sia la seguente:



Anni	Residenti a Casale Monferrato	Residenti al Ronzone	Variazione %	Insedibili	Totale residenti al Ronzone	Totale popolazione residente
1	36.581	1.163	-0,30	0	1.163	36.581
2	36.471	1.160	-0,30	0	1.160	36.471
3	36.362	1.156	-0,30	0	1.156	36.362
4	36.253	1.153	-0,30	0	1.153	36.253
5	36.144	1.149	-0,30	0	1.149	36.144
6	36.036	1.146	-0,30	120	1.266	36.156
7	35.927	1.262	-0,30	125	1.387	36.052
8	35.820	1.383	-0,30	130	1.513	35.950
9	35.712	1.508	-0,30	135	1.643	35.847
10	35.605	1.638	-0,30	137	1.775	35.742
11	35.498	1.770	-0,30	138	1.908	35.636
12	35.392	1.902	-0,30	135	2.037	35.527
13	35.286	2.031	-0,30	130	2.161	35.416
14	35.180	2.155	-0,30	125	2.280	35.305
15	35.074	2.273	-0,30	120	2.393	35.194
16	34.969	2.266	-0,30	0	2.266	34.969
17	34.864	2.259	-0,30	0	2.259	34.864
18	34.759	2.252	-0,30	0	2.252	34.759
19	34.655	2.246	-0,30	0	2.246	34.655
20	34.551	2.239	-0,30	0	2.239	34.551
Media	35.557	1.705		1.295	1.770	35.622

Residenti attuali a Casale Monferrato (base = 31/12/2003)	36.581
Residenti attuali al Ronzone (base = 31/12/2003)	1.163
Insedibili complessivi	1.295

Si ottiene pertanto una media ponderata pari a 1.770 potenziali residenti utilizzatori dell'asse viabile in questione, al quale occorre tuttavia applicare un correttivo legato alla possibilità di utilizzo di automezzi di proprietà, considerato pari a 1,69 automobile per ogni abitante (dati desunti dal sito ACI - [www.aci.it](http://www.aci.it) - RAPPORTO POPOLAZIONE/ PARCO AUTOVETTURE NELLE REGIONI - ANNO 2005). Inoltre, si stima che circa il 30% degli abitanti non utilizzi mezzi propri ma si muova lungo le direttrici di traffico servendosi dei mezzi pubblici o non li utilizzi affatto e che almeno il 65% dei residenti appartengano allo stesso nucleo familiare. Ne consegue un potenziale traffico giornaliero medio pari a:

$\{[1.770 - (1.770 * 30\%)] - 65\% \} * 1,69 = (1.239 - 805) * 1,69 = 434 * 1,69 = 733$  autovetture/giorno sull'intero asse stradale del quartiere, sia esso considerato esclusivamente come interno al quartiere stesso che verso l'esterno. Il traffico medio annuo sarà quindi definito dalla seguente formula, in cui:

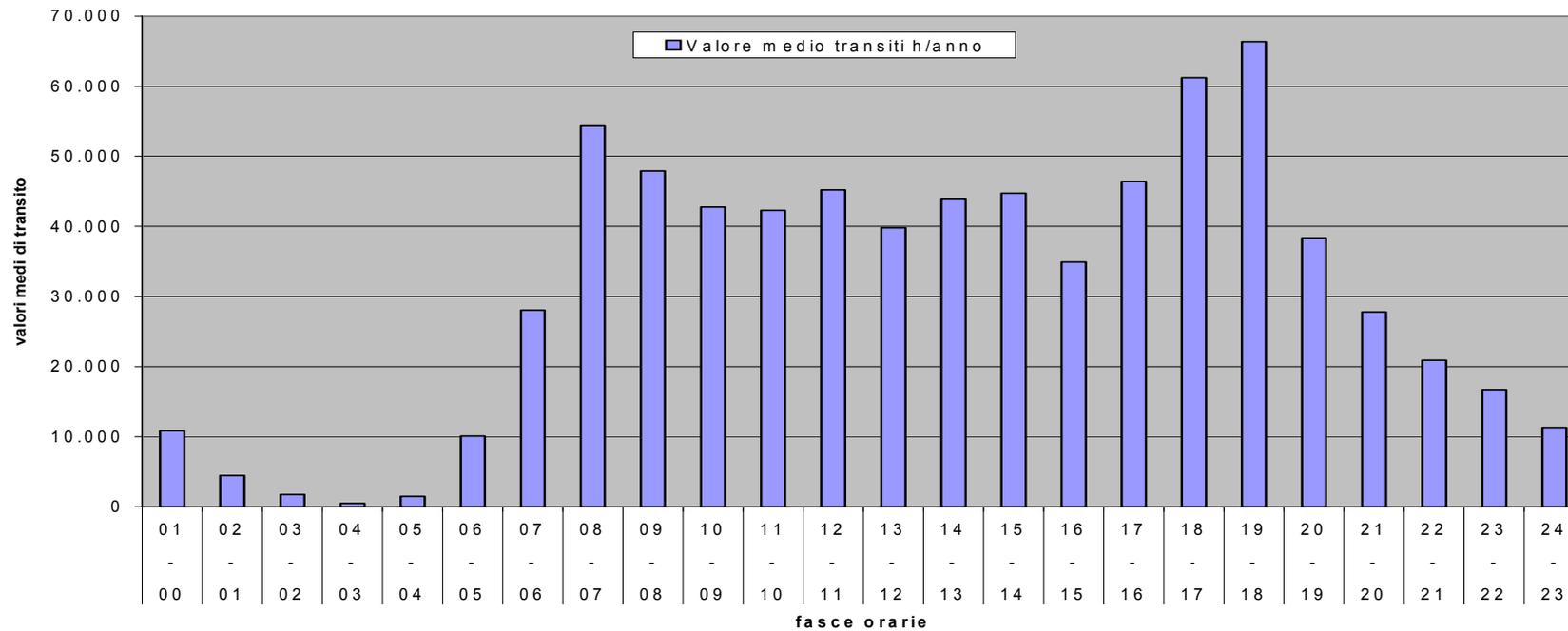
- Tgm = traffico giornaliero medio = traffico giornaliero stimato o rilevato giornalmente
- Tgms = traffico giornaliero medio settimanale = traffico giornaliero medio x 5 giorni lavorativi
- Tgmm = traffico giornaliero medio mensile = traffico giornaliero medio settimanale x 4 settimane
- Tgma = traffico giornaliero medio annuo = traffico giornaliero medio mensile x 10 mesi (lavorativi)

e quindi:  $Tgma = Tgm * 4 * 5 * 10 = 733 * 5 * 4 * 10 = 146.600$  autoveicoli all'anno.

Per quanto riguarda invece il traffico veicolare che, lungo l'asse via Oggero - Via XX Settembre, attraversa il Quartiere in entrata dalla collina verso il centro cittadino e in uscita dalla Città verso Coniolo, si riportano, nella tabella alla pagina successiva, i dati medi annui utilizzati per la redazione del Piano Urbano del Traffico e delle sue successive modificazioni ed integrazioni, come approvati con successive deliberazioni del Consiglio Comunale. Le rilevazioni dei dati di traffico giornalieri, effettuati con stazioni di rilevamento puntuali sui principali nodi di traffico della Città (e, in particolare, per quanto riguarda il Quartiere del Ronzone, all'incrocio tra le Vie XX Settembre ed il Lungo Po Gramsci), hanno consentito di redigere la tabella che segue, nella quale è stato individuato il traffico medio annuo che interessa l'asse, ottenuto attraverso la formula precedentemente indicata. Ad essa, sulla base delle stime ACI di cui in precedenza, è stato applicato un correttivo di crescita annuo del traffico veicolare pari all'1,60% per ciascuno degli anni considerati.

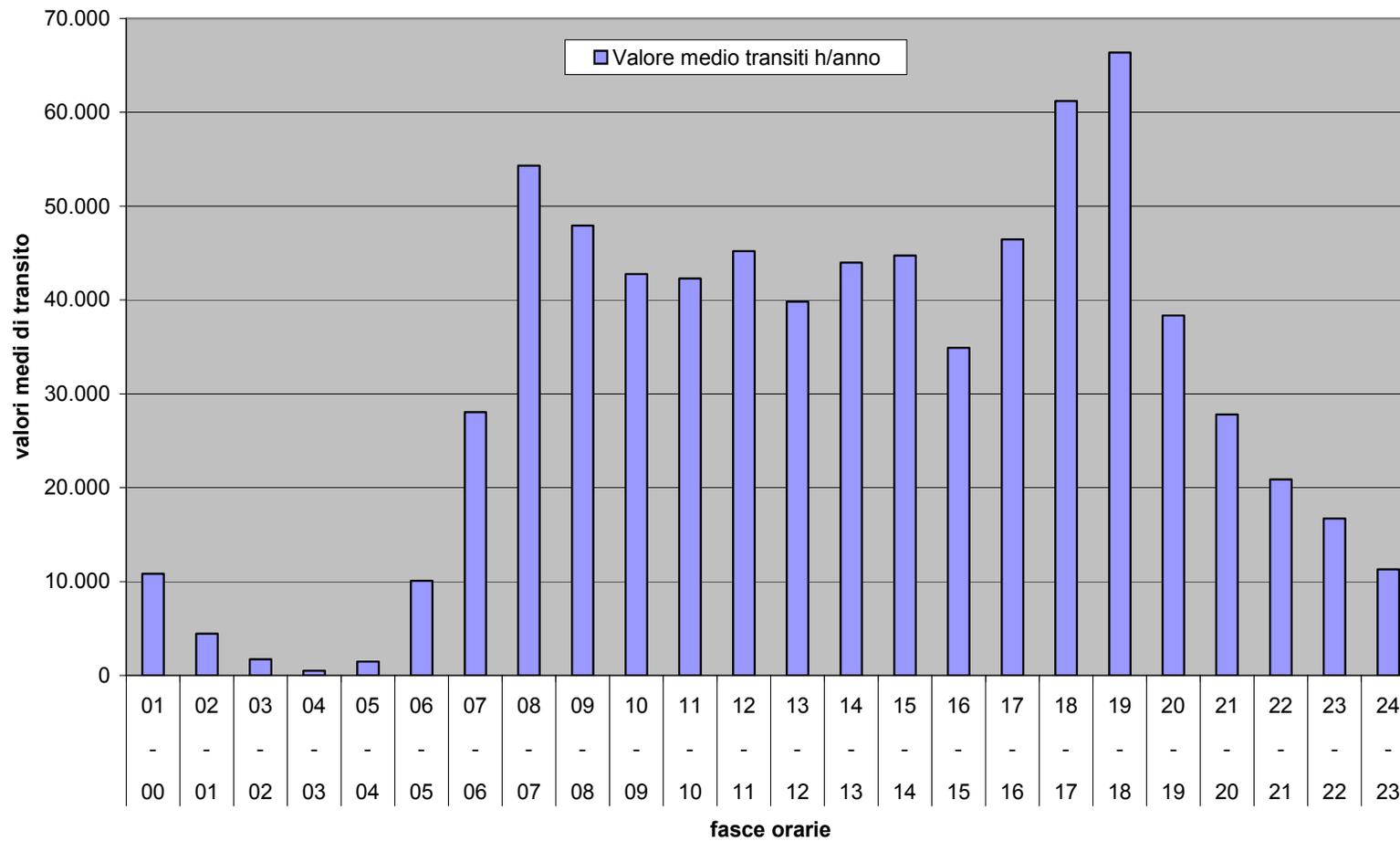


Flussi di traffico orario annuo (2004)





Flussi di traffico orario annuo (2004)





#### 4.3 Stima eventuali entrate e costi di gestione

Dalla stima generale dei costi di realizzazione e di esercizio, calcolati sulla base di un periodo di tempo avente durata ventennale emerge quanto segue.

I **costi di investimento** che debbono essere sostenuti per realizzare l'opera, previsti in un periodo massimo di 4 anni, ammontano a complessivi € 1.236.049,50.

Considerata la differente tipologia dei tratti stradali in argomento (tratto "b" e "c" già esistenti e caratterizzati dalla presenza di traffico veicolare; tratto "d" di completa nuova realizzazione e, quindi, libero da flussi di traffico veicolare o pedonale), si è ritenuto che alcune fasi progettuali possano essere realizzate congiuntamente, mentre la realizzazione tecnica delle opere sia invece da suddividere durante archi temporali distinti, seppur contigui.

In particolare, i costi per la realizzazione dello studio di fattibilità, per la definizione e stesura dei progetti preliminari, definitivi ed esecutivi, saranno sostenuti entro i primi due anni per entrambi gli interventi, mentre per il solo tratto "d", in questo stesso anno, qualora si addivenga alla effettiva realizzazione di opere di edilizia residenziale privata nell'area cui il tratto in questione fa da corona, sarà possibile provvedere anche all'assegnazione dell'appalto. Le spese per la realizzazione di questo tratto e per la sua messa in esercizio saranno sostenute, conseguentemente ove attuato, tutte entro il terzo anno. Tra il terzo ed il quarto anno, invece, saranno iniziati e condotti a termine i lavori di realizzazione dei tratti "b" e "c", con messa in esercizio degli stessi sempre nel quarto anno. La realizzazione differenziata dei tratti si rende necessaria per consentire il mantenimento del transito veicolare comunque già esistente lungo la Via Oggero e per coniugarsi direttamente con gli scopi più generali del programma integrato.

Date le caratteristiche proprie dell'opera in esame, realizzata parzialmente *ex novo* (tratto d) ed in parte utilizzando il solo sedime viario preesistente (tratti b e c, peraltro consistenti in una totale asportazione del manto e delle strutture di servizio preesistenti), non sono previsti nell'arco dei venti anni costi di manutenzione straordinaria, mentre i **costi di manutenzione ordinaria** (rifacimento delle mezzerie, segnaletica verticale, riparazione buche stradali, ecc.), stimati sulla base dell'esperienza maturata nella gestione della viabilità cittadina da parte dei Servizi Comunali competenti, ammontano a € 6.170,00 per i primi 5 anni a partire dal secondo anno successivo alla messa in esercizio (ivi comprendendosi i lavori di riparazione delle buche stradali ogni tre anni e la riparazione dei marciapiedi ogni anno). Dall'undicesimo al ventesimo anno, si stima invece una spesa complessiva pari a € 194.600,00 che comprende anche il rifacimento della segnaletica verticale ed orizzontale (durata media sette anni). Per quanto attiene invece ai costi di gestione, poiché la viabilità stradale impone interventi periodici dovuti anche alle condizioni meteorologiche (principalmente, sgombero neve), si è ritenuto opportuno definire detti costi a partire dal terzo anno (limitatamente al tratto d) e a partire dal quarto anno anche per i tratti b e c nell'arco temporale di riferimento, per complessivi € 17.500,00.

Per un'analisi dettagliata dei costi, si rimanda allo schema di piano finanziario relativo alla Riqualficazione dell'Asse Viario di cui all'allegato "Scheda S3 - Schema piano finanziario" a pagina 44.

#### 4.4 Sostenibilità dei costi

Come precedentemente indicato, trattandosi di area riservata a viabilità pubblica, la gestione della stessa sarà a carico del Comune; pertanto nel bilancio comunale sono previsti appositi capitoli destinati alla copertura delle spese di pubblica illuminazione, manutenzione assi stradali, sgombero neve, ecc., finanziati tramite le entrate tributarie proprie e derivate. Durante l'arco temporale di riferimento inoltre, si presuppone che le aree residenziali comprese nell'ambito "aree di via Oggero" saranno edificate in base a quanto previsto dal P.R.G.C., apportando ulteriori entrate destinabili in parte alla copertura delle spese.





**5. CONVENIENZA ECONOMICO – SOCIALE**

**5.1 Descrizione dei benefici e dei costi per la collettività legati all’opera**

L’analisi economico-sociale all’interno dello studio di fattibilità di un’opera pubblica ha lo scopo di verificare il grado di utilità dell’opera per la collettività. Si procede quindi a descrivere sinteticamente i vantaggi (benefici) e gli svantaggi (costi) connessi alla realizzazione dell’opera in argomento, sulla scorta delle analisi condotte in riferimento alla complessiva strutturazione del Quartiere Ronzone ed agli interventi in esso previsti per la sua rivitalizzazione.

<b>SITUAZIONE "CON" INTERVENTO</b>	<b>SITUAZIONE "SENZA" INTERVENTO</b>
<b>COSTI</b>	<b>COSTI</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. di investimento per la realizzazione delle due nuove sezioni viabili (strada perimetrale e prolungamento sulla Strada Casale M. – Pontestura) e la ristrutturazione ed il recupero dei piani viabili esistenti lungo l’asse Via XX Settembre – Via Oggero.</li> <li>2. di esercizio, per la gestione delle strade quali opere di interesse pubblico (pulizia, sgombero neve, illuminazione, piste ciclabili, ecc.)</li> <li>3. di manutenzione e per rinnovi ambientali (ripristino del manto bituminoso, manutenzione generale, ecc.)</li> <li>4. esterni per i privati: disagi temporanei alla circolazione, sino al termine dei lavori di adeguamento e costruzione;</li> </ol> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;"> </div>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. di esercizio, per la gestione dell’asse viario esistente tuttavia inadeguato alla trasformazione urbanistica in atto</li> <li>2. di manutenzione per il mantenimento delle situazioni minime di sicurezza</li> <li>3. mantenimento della percezione negativa del quartiere, con conseguente mancate opportunità di sviluppo</li> <li>4. di tipo sociale, gestione del conflitto con i residenti</li> <li>5. abbandono dell’area, degrado non controllabile con pesanti ricadute sulla vivibilità del Quartiere</li> <li>6. esterni per i privati: perdita di valore delle aree edificabili con conseguente de-valorizzazione del bene;</li> <li>7. esterni per le aziende: difficoltà nelle comunicazioni e nella gestione dei trasporti merci;</li> <li>8. Scarsità di rientri tariffari e non, dovuta alla perdita di valore dell’area e al potenziale abbandono da parte dei residenti;</li> </ol> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;"> </div>
<b>BENEFICI</b>	<b>BENEFICI</b>
Rientri finanziari	Rientri finanziari
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. miglioramento della viabilità e della percezione del quartiere</li> <li>2. potenziale aumento degli introiti relativi ai servizi soggetti a tariffazione (ad es.: servizio pubblico di mobilità, ecc.)</li> <li>3. pianificazione dei servizi pubblici quali mobilità e raccolta rifiuti</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. costo degli interventi limitato alla sola manutenzione ordinaria (peraltro da prevedersi anche come straordinaria, stante il degrado degli assi stradali), senza ulteriore impegno da parte dell’Amministrazione e/o di soggetti pubblici terzi di eventuali altre somme destinate al recupero funzionale dell’area</li> </ol>
Benefici economici	Benefici economici
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. miglioramento generale della qualità della vita del e nel Quartiere</li> <li>2. incentivazione all’imprenditoria con ricadute positive sull’occupazione</li> <li>3. razionalizzazione dei trasporti e della viabilità interna ed esterna al quartiere</li> <li>4. applicazione di nuove metodologie di recupero e smaltimento dei rifiuti</li> <li>5. esterni per i privati: aumento di valore delle aree edificabili</li> <li>6. esterni per le aziende: miglioramento e razionalizzazione nelle comunicazioni e nella gestione dei trasporti merci</li> </ol>	nessuno





## 6. PROCEDURE

### 6.1 Descrizione puntuale di tutti i vincoli che gravano sull'opera (idem SdF sintetico)

Vista la realizzazione dell'intervento su area di proprietà comunale in assoluta conformità agli strumenti urbanistici vigenti, non è prevista alcuna procedura di espropriazione (in quanto sussiste l'obbligo per il privato della cessione gratuita dell'area interessata dalla viabilità al Comune) né di variante al PRGC.

Per quanto attiene al D.M. 1.08.1985, opera il regime di subdelega. E, pertanto, secondo le previsioni normative l'amministrazione procedente (Comune di Casale), all'atto dell'approvazione del progetto definitivo/esecutivo rilascia e allega specifica autorizzazione "in subdelega", certificando la conformità dell'intervento al vincolo esistente. Ne consegue comunque la trasmissione del progetto e della suddetta autorizzazione alla Regione Piemonte, Direzione Pianificazione e Gestione Urbanistica – Settore Gestione Beni Ambientali, che dovrà essere acquisito al protocollo regionale entro 60 giorni dalla data di ricezione.

Rileva, infine, per il solo tratto interessante la viabilità di competenza provinciale (tratto c), la necessità di coinvolgere la Provincia di Alessandria nell'esame delle problematiche progettuali.

### 6.2 Descrizione puntuale dei passaggi normativi e procedurali che si intendono attuare per superare i vincoli indicando i relativi tempi

Si rimanda al precedente punto 6.1 per la descrizione dei passaggi normativi e procedurali che si rendono necessari per il superamento dei vincoli.

### 6.3 Cronoprogramma delle scadenze temporali.

In riferimento allo schema di cronoprogramma dell'intervento in oggetto (si veda l'allegato "Schema di cronoprogramma dell'intervento" a pagina 31), partendo dalla redazione dello studio di fattibilità prevista nel primo anno (anno corrente), si individuano le successive fasi:

- Secondo anno (ad avvenuta erogazione del finanziamento):
  - o individuazione del team di progettazione e assegnazione con atto dirigenziale dell'incarico professionale;
  - o stesura del progetto preliminare;
  - o acquisizione del parere di cui al punto 6.1;
  - o stesura e approvazione progetto definitivo;
  - o stesura e approvazione del progetto esecutivo con distinti atti dirigenziali;
  - o atto formale del Responsabile Settore Amministrazione e Finanze (Ufficio Ragioneria) di copertura finanziaria dell'opera;
  - o indizione e aggiudicazione della gara d'appalto (solo tratto d, come specificato al paragrafo 4.3).
- Terzo anno:
  - o indizione e aggiudicazione della gara d'appalto (soli tratti b e c);
  - o consegna lavori (cantierabilità lavori per entrambi gli interventi);
  - o inizio lavori (solo tratto d, come specificato al paragrafo 4.3);
  - o realizzazione opera (solo tratto d, come specificato al paragrafo 4.3);
  - o fine lavori (solo tratto d, come specificato al paragrafo 4.3);
  - o collaudo tecnico (solo tratto d, come specificato al paragrafo 4.3);
  - o avvio esercizio (solo tratto d, come specificato al paragrafo 4.3).
- Quarto anno:
  - o inizio lavori (soli tratti b e c);
  - o realizzazione opera (soli tratti b e c);
  - o fine lavori (soli tratti b e c);
  - o collaudo tecnico (soli tratti b e c);
  - o avvio esercizio (soli tratti b e c).



**7. ALLEGATI****7.1 Elenco dei documenti allegati allo studio di fattibilità**

1) Allegato 1	Documentazione fotografica	Pagina	21
2) Allegato 2	Quadro Tecnico Economico - QTE	Pagina	29
3) Allegato 3	Scheda URB	Pagina	30
4) Allegato 4	Schema di cronoprogramma dell'intervento	Pagina	31
5) Allegato 5	Cartografia generale dell'area	Pagina	33
6) Allegato 6	Planimetria generale dell'area	Pagina	34
7) Allegato 7	Estratto PRGC	Pagina	35
8) Allegato 8	Esplorazioni preprogettuali	Pagina	37
9) Allegato 9	Scheda S3 - Schema piano finanziario	Pagina	44





Allegato 1

Documentazione fotografica



Regione Piemonte - Bando regionale "Programmi integrati per lo sviluppo locale" 2005/2006 – Comune di Casale Monferrato

















## Allegato 2

## Quadro Tecnico Economico – QTE

## SCHEMA A - IMPORTO DEI LAVORI

## INTERVENTO RIQUALIFICAZIONE ASSE VIARIO

## QUADRO ECONOMICO (art.17, DPR n° 554 del 21/12/1999)

<b>a) Lavori a base d'asta</b>		
a1) lavori ed opere		€ 881.005,50
a2) oneri per la sicurezza compresi nei prezzi e non soggetti a ribasso		€ 30.800,00
a3) oneri per la sicurezza aggiuntivi non soggetti a ribasso		€ -
<b>a4) totale lavori a base d'asta</b>		<b>€ 850.205,50</b>
<b>a5) totale importo appalto</b>		<b>€ 881.005,50</b>
<b>b) Somme a disposizione della stazione appaltante</b>		
b1) lavori in economia		€ -
b1bis) arredi		€ -
b2) rilievi, accertamenti e indagini		€ 10.000,00
b3) allacciamenti ai pubblici servizi e opere di urbaniz.		€ 65.360,00
b4) imprevisti		€ 50.000,00
b5) acquisizione aree o immobili		€ -
b6) accantonamento di cui all'art. 26 L. 109/94		€ -
b6bis) accantonamento di cui all'art.12 DPR 554/99		€ -
b7) spese tecniche per progettazione e D.LL.		€ 100.000,00
b7bis) fondo per incentivo ex art. 18 L. 109/94 s.m.i.		€ 7.087,45
b8) spese per attività di consulenza, ecc		€ -
b9-10) spese per pubblicità, gare, commissioni, ecc.		€ 2.000,00
b11) collaudo		€ -
b12) IVA su a5	10,0%	€ 88.100,55
IVA su b4	10,0%	€ 5.000,00
IVA su b1bis	20,0%	€ -
IVA su b2	20,0%	€ 2.000,00
IVA su b7	20,0%	€ 20.000,00
IVA su b7bis	20,0%	€ -
IVA su b8	20,0%	€ -
IVA su b9-10	20,0%	€ -
IVA su b11	20,0%	€ -
		parziale € 349.548,00
<b>Totale costo realizzazione</b>		<b>€ 1.230.553,50</b>

## DATI SINTETICI DELL'INTERVENTO

parametro tecnico = 710 m

quantità = 1240

## COSTI PARAMETRICI

costo di costruzione = 710.48831

costo di realizzazione = 992.3818548

I costi di costruzione e realizzazione si riferiscono al valore medio, calcolato sui tre interventi, per ogni ml



**Allegato 3**

**Scheda URB**

**Schema URB**

PISL: **Ronzone.ECO**  
Intervento N.: **10.1.1.2 - Riqualificazione Asse Viario**  
Comune: **Casale Monferrato (AL)**

**COMPATIBILITÀ URBANISTICA**

L'intervento è assoggettato alle seguenti disposizioni generali, urbanistiche ed edilizie, vigenti od operanti in salvaguardia:

<b>Piano Regolatore Generale o Variante:</b>
Piano Regolatore Generale Comunale – Approvato con D.G.R. 93-29164 del 6/06/1989 e successive varianti

<b>Area urbanistica in cui è compreso l'intervento:</b>
Ambiti di intervento regolati da apposite schede norma e schede progetto ex art. 21.6 NdA PRGC - Ambito 2 "Area di Via Oggero" - In particolare le aree in questione sono classificate con la voce "viabilità"

*Allegati:*

Estratti cartografici del PRGC con individuazione dell'area interessata dall'intervento  
Norme Tecniche di Attuazione  
Piano Paesistico Provinciale "Collina del Po – Coniolo" – Tav. 17

<b>Prescrizioni derivanti da altri piani o programmi:</b>
Piano Paesistico Provinciale "Collina del Po – Coniolo", approvato con D.C.P. n. 57 del 6/12/2005
<b>Prescrizioni derivanti da regolamenti comunali:</b>
Non sono previste prescrizioni specifiche dal vigente Regolamento Edilizio Comunale – Vedasi l'allegato Regolamento Edilizio Comunale.

<b>Vincoli e altre prescrizioni normative:</b>
D.M. 1.08.1985 (Galassino) pubblicato sulla G.U. 298 del 19.12.1985 Per il tratto della Strada Casale M. – Pontestura, si rende necessario acquisire l'autorizzazione provinciale, in quanto tratto di proprietà della Provincia di Alessandria

<b>L'intervento è:</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> <b>CONFORME</b>	alle disposizioni generali, urbanistiche ed edilizie, vigenti od operanti in salvaguardia
<input type="checkbox"/> <b>NON CONFORME</b>	

In caso di non conformità:

<b>Tipo di variante urbanistica necessaria:</b>	
<input type="checkbox"/>	<b>Art. 17, c. 7, L.R. 56/77</b>
<input type="checkbox"/>	<b>Art. 17, c. 8, L.R. 56/77</b>
<input type="checkbox"/>	<b>Altro</b> Specificare:
<b>Tempi previsti:</b>	



## Allegato 4

## Schema di cronoprogramma dell'intervento

INTERVENTO	10.1.1.2		tratti B e C		Riqualificazione Asse Viario		
PERIODI	1	2	3	4	5	6	7
Studio di fattibilità							
Progetto preliminare							
Progetto definitivo							
richiesta autorizzazioni							
progetto esecutivo							
aggiudicazione							
inizio-fine lavori							
collaudo							
avvio esercizio servizio							

Periodo di riferimento: ANNO

INTERVENTO	10.1.1.2		tratto D		Riqualificazione Asse Viario		
PERIODI	1	2	3	4	5	6	7
Studio di fattibilità							
Progetto preliminare							
Progetto definitivo							
richiesta autorizzazioni							
progetto esecutivo							
aggiudicazione							
inizio-fine lavori *							
collaudo							
avvio esercizio servizio							

Periodo di riferimento: ANNO

\* = per il solo tratto "d", in questo stesso anno, qualora si addivenga alla effettiva realizzazione di opere di edilizia residenziale privata nell'area cui il tratto in questione fa da corona, sarà possibile provvedere anche all'assegnazione dell'appalto

