COMUNE DI RUBIERA

Provincia di Reggio Emilia

3° Settore - Lavori Pubblici, Patrimonio e Infrastrutture

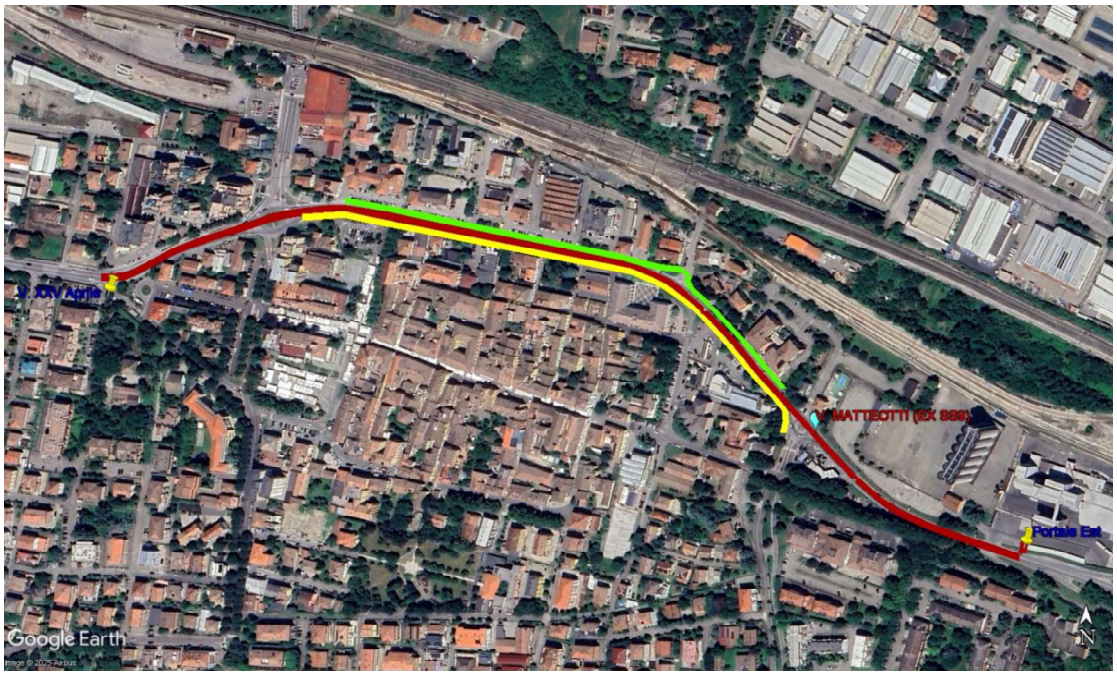
Responsabile Settore Dott. Ing. Sossio Paone

Lavori Pubblici Gestione Beni Demaniali e Patrimoniali

Comune di Rubiera
Via Emilia Est n°5
42048 Rubiera (MO)
Tel 0522.622211
Fax. 0522.628978
P.I. 00441270352

LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA PER LA MESSA IN SICUREZZA DELLA STRADA COMUNALE VIA MATTEOTTI - VIA EMILIA OVEST (EX SS9)

CUP: J25F25000380001



QE	Quadro Esigenziale (ai sensi dell'art. 41 del DLGS 36/2023 e delll'art. 1 dell'allegato I.7)	Tavola: 01 RE Agosto 2025

Responsabile del Settore

COMUNE DI RUBIERA
3° Settore - Lavori Pubblici, Patrimonio e Infrastrutture
Dott. Ing. Sossio Paone

Responsabile Unico del Progetto

COMUNE DI RUBIERA
3° Settore - Lavori Pubblici, Patrimonio e Infrastrutture
Dott. Ing. Sossio Paone

AGGIORNAMENTI	1		2		3	

QUADRO ESIGENZIALE

(ai sensi dell'art. 41 comma 2 del D.Lgs 36/2023 e ss.mm.ii. e dell'art. 1 dell'allegato I.7)

"LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA PER LA MESSA IN SICUREZZA DELLA STRADA COMUNALE VIA MATTEOTTI – VIA EMILIA OVEST (EX SS9)"

1. Premessa

Il presente Quadro Esigenziale (QE) viene elaborato ai sensi dell'art. 41, comma 2 del D.Lgs 36/2023 e ss.mm.i.. e dell'art. 1 dell'Allegato I.7.

A seguito del trasferimento di gestione e proprietà dell'ex Strada Statale 9, nel tratto che attraversa il Comune di Rubiera (dal portale est, lato Modena, al portale ovest, lato Reggio Emilia), da ANAS al Comune, non è mai stato realizzato un vero e proprio intervento di adeguamento e messa in sicurezza complessiva dell'infrastruttura.

Il passaggio da Strada Statale a Strada Comunale, infatti, non è stato accompagnato da interventi strutturali e geometrici adeguati, coerenti con il nuovo contesto urbano della stessa strada, e con le competenze locali, anche in relazione alla mancata realizzazione di tratti di viabilità alternativa come la bretella di bypass dalla Via Emilia tratto ANAS proveniente da Reggio Emilia ad SP 51 e la Campogalliano-Sassuolo più nota anche come tangenziale di Rubiera, che avrebbero dovuto "scaricare" la strada oggetto di intervento dal notevole volume di traffico extraurbano.

Tale mancanza risulta ancora più evidente alla luce dei cambiamenti negli stili di vita e nelle esigenze della collettività in quanto la strada è oggi attraversata da diverse modalità di mobilità — pedonale, ciclabile e veicolare — e richiede maggiore attenzione anche in termini di sicurezza e salute pubblica, e questo, ancor di più, per una strada di competenza comunale, in pieno centro abitato, ma che assolve ancora alla funzione extraurbana che gli competeva quando era di competenza ANAS.

Alla luce di queste considerazioni, si rende necessario redigere il presente Quadro Esigenziale (QE), quale strumento preliminare di analisi e indirizzo per la futura riqualificazione dell'infrastruttura.

L'Amministrazione Comunale di Rubiera, nell'ambito degli obiettivi di miglioramento della **sicurezza stradale**, intende avviare un primo intervento di **manutenzione straordinaria sul primo tratto dell'ex Strada Statale 9**, attualmente **denominato Via Matteotti – Via Emilia**.

L'intervento riguarderà l'intera carreggiata comprese i margini e banchine stradali del tratto compreso tra il portale est – lato Modena - e l'intersezione con Via XXV Aprile, e a seguire per il solo sedime stradale per il tratto compreso di Via Emilia Ovest di competenza comunale tra incrocio con Via XXV Aprile e rotatoria Centro commerciale Conad e si concentrerà su tre aspetti principali:

- Interventi strutturali sulla strada: si andrà oltre la semplice manutenzione ordinaria (limitata all'usura superficiale), intervenendo anche sulla sotto-struttura del corpo stradale dove necessario, allo scopo di mettere in sicurezza il manto stradale, con interventi non solo superficiali ma di stratigrafia;

- Adeguamento delle geometrie stradali: saranno riviste le quote altimetriche e le sezioni della strada, in modo da renderle coerenti con le caratteristiche di una normale strada comunale e con i margini stradali costituiti da marciapiedi e banchine;
- Razionalizzazione degli spazi pedonali e ciclabili: sarà effettuato un ridimensionamento della carreggiata destinata al traffico veicolare con una riorganizzazione dei margini stradali e della banchina ed in particolare della parti destinate a pista ciclabile e dei marciapiedi, in modo da adattarli al contesto urbano attuale e alle esigenze della cittadinanza, ma soprattutto allo scopo di aumentare la sicurezza dei pedoni ridurre la velocità di transito ed aumentare la percezione degli automobilisti di attraversare un tratto urbano di strada;

Per tale azione il Comune di Rubiera intende candidarsi al Contributo investimenti relativo all'art. 1 comma 139 della Legge 145/2018 – Decreto Ministero dell'Interno del 14 luglio 2025.

2. Obiettivi generali da perseguire

Gli interventi sono finalizzati al raggiungimento dei seguenti obiettivi:

- Sensibilizzare l'automobilista al rischio

Indurre una maggiore consapevolezza del pericolo percepito, in relazione al tratto di centro abitato attraversato, contribuendo così a una guida più prudente e rispettosa degli altri utenti della strada e all'aumento complessivo della sicurezza degli utenti deboli quali pedoni e ciclisti;

- Incrementare la sicurezza di pedoni e ciclisti

Tutelare gli utenti più vulnerabili della strada, in linea con i moderni stili di vita improntati alla mobilità sostenibile, aumentando la superficie di carreggiata a loro dipsosizione e separandone i percorsi da quelli degli automezzi e TIR;

- Prolungare la vita utile dell'infrastruttura

Garantire una maggiore durata della pavimentazione e dell'opera in generale, con una rimodulazione della stratigrafia, come previsto dall'art. 2.2 del DM 05/08/2024 – CAM Strade, che disciplina l'efficienza funzionale e la durabilità degli interventi;

- Promuovere l'uso del trasporto pedonale e ciclabile

Favorire una mobilità dolce attiva e sostenibile, migliorando l'attrattività e la fruibilità degli spazi dedicati a pedoni e ciclisti, migliorandone la sicurezza e la percezione della stessa sicurezza ed evidenziandone l'utilità in un tratto di ex strada statale che oramai è a tutti gli effetti iserito nel centro urbano e molto vicino al centro storico del Comune di Rubiera.

3. Fabbisogni ed esigenze della collettività

I Fabbisogni e le esigenze della collettività verranno soddisfatti mediante la realizzazione di interventi che perseguono tre finalità:

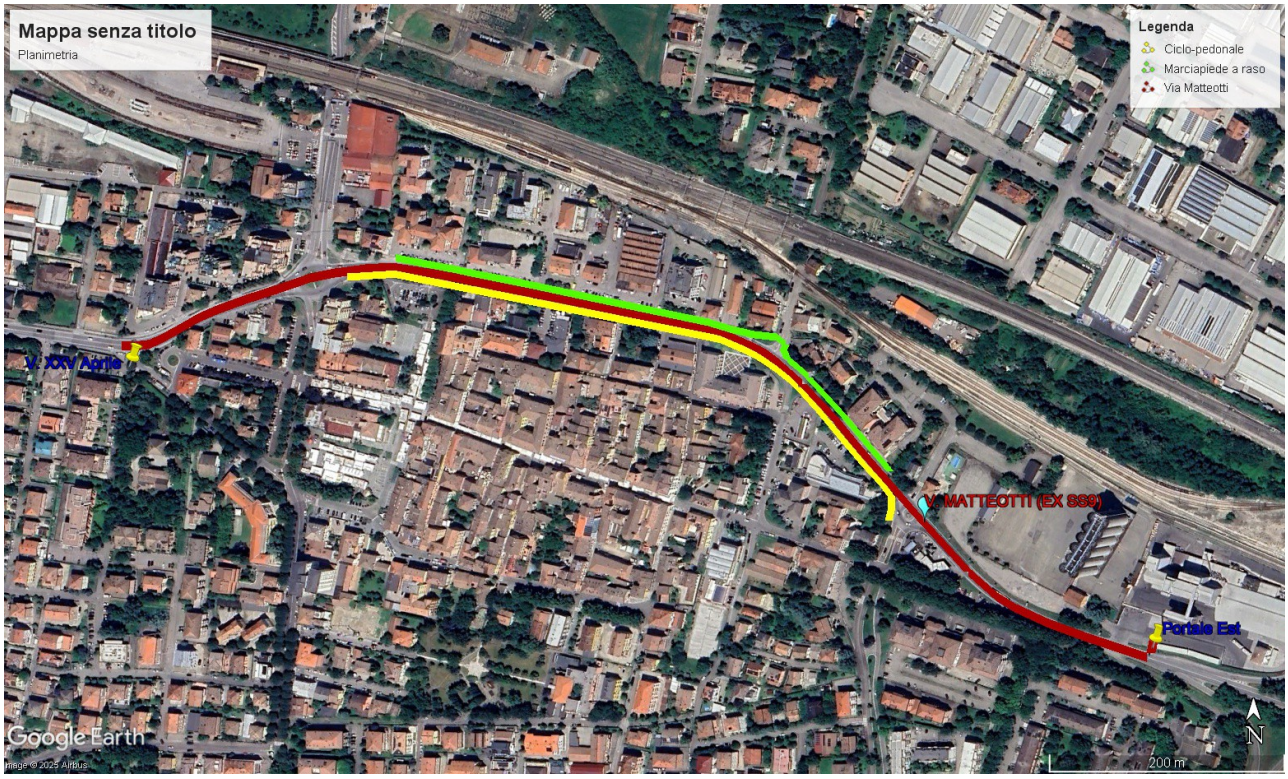
- sicurezza delle persone e dei ciclisti;
- imparzialità dell'azione amministrativa sui criteri con i quali vanno spese le risorse per la manutenzione stradale, siano esse economiche, organizzative e umane, con lo scopo primario della messa in sicurezza del tratto dio strada interessato;
- buon andamento dei lavori.

4. Inquadramento e descrizione dello stato attuale

L'infrastruttura oggetto dell'intervento è Via Matteotti e Via Emilia Ovest, un tratto di strada comunale corrispondente all'ex S.S. 9 che in seguito all'entrata in vigore del nuovo codice della strada è divenuto di competenza comunale ma che per quanto su detto esplica ancora la primaria funzione di strada di ciollegamento extraurbana. Essa si estende dal portale est (lato Modena) fino all'intersezione con Via XXV Aprile e da esso fino alla rotatoria del Centro Commerciale CONAD, situata nel centro abitato del Comune di Rubiera.

La georeferenziazione dell'infrastruttura è individuabile alle coordinate (Rotatoria del Cappelletto):

Latitudine: 44°39'09''
Longitudine: 10°47'14''.



L'infrastruttura presenta le seguenti caratteristiche costruttive:

- Corpo stradale con stratigrafia disomogene:
  Nel corso del tempo sono stati eseguiti numerosi interventi di manutenzione localizzata, tra cui rappezzi a cassonetto e sovrapposizioni sullo strato di usura ammalorato. Questi interventi hanno determinato una stratigrafia irregolare, non omogenea, e tecnicamente non ottimale.
  Tale situazione è aggravata da un traffico pesante particolarmente intenso, anomalo per una strada comunale, per la mancata realizzazione di tratti alternativi di collegamento con SP51 e la non ancora realizzata Campogalliano-Sassuoloa a cui si aggiungono le frequenti interruzioni autostradali lungo il tratto Modena Nord – Reggio Emilia, che deviano

temporaneamente il traffico sulla ex S.S. 9 anche il traffico autostradale, con impatti significativi sulla struttura stradale deficitaria rispetto al traffico che deve sostenere.

- Quote dell'estradosso superiori rispetto alle contrade adiacenti:
  L'accumulo di strati successivi di tappeto di usura e gli interventi di ripristino parziale hanno comportato un innalzamento progressivo della quota stradale, superiore rispetto a quella delle aree adiacenti e della viabilità interferente. Ciò ha reso necessario realizzare nel tempo rampe di raccordo per garantire l'accessibilità e la continuità funzionale, con notevoli difficoltà sia per le autovetture che soprattutto per pedoni e ciclisti.

- Sezione veicolare sovradimensionata:
  La larghezza della carreggiata risulta sovradimensionata in quanto risultato del passaggio da strada statale a strada comunale con tombamento dei fossi laterali trasformati in marciapiedi, e/o banchine stradali asfaltate. La dimensione superiore della sezione stradale veicolare oltre ad essere superiore agli standard attuali e alle effettive esigenze di traffico ordinario, e non giustificata da ragioni di funzionalità o sicurezza, al contrario diminuisce la sicurezza perché non rende evidente la percezione dell'attraversamento di un centro densamente abitato e della presenza di pedoni e biciclette e induce le autovetture ed i TIR soprattutto a percorrerla a velocità sostenuta.

- Sezioni pedonali e ciclo-pedonali non conformi:
  Gli spazi riservati a pedoni e ciclisti presentano dimensioni inferiori ai minimi normativi, dove presenti, con conseguenti criticità in termini di sicurezza, accessibilità e fruibilità a dispetto di fasce centrali di zebratura che non trovano alcun riscontro positivo in termini di sicurezza e funzionalità della circolazione veicolare. L'assenza di una chiara separazione tra le diverse modalità di traffico penalizza ulteriormente l'utilizzo della mobilità dolce con la percezione dei pedoni e dei ciclisti di trovarsi ancora lungo un tratto di strada statale pur essendo in pieno centro abitato, e a pochissima distanza dal centro storico del Comune di Rubiera.

5. Descrizione degli interventi

A seguito dell'analisi dello stato attuale dell'infrastruttura stradale, si ritiene necessario procedere con una serie di interventi mirati alla messa in sicurezza e alla riqualificazione funzionale dell'area. Le principali lavorazioni previste sono le seguenti:

A) Fresatura e ricostruzione del pacchetto stradale:
   - Rimozione mediante fresatura dei vari strati superficiali sovrapposti fino ad una spessore massimo di circa 13 cm di pavimentazione esistente;
   - Ricostruzione della sezione stradale con la posa di un strato di binder (strato intermedio) di almeno 5cm e 3 cm di tappeto di usura (strato superficiale);

Questa operazione ha una doppia finalità e cioè da un lato aumentare la resistenza strutturale del corpo stradale e migliorandone la durabilità e la resistenza al traffico pesante che lo attraversa e dall'altro ridurre la quota dell'estradosso, che in seguito a riasfaltature parziali successive ha in certi punti raggiunto quote non consone agli incroci con la viabilità interferente laterale e con marciapiedi e ciclabili.

B) Riposizionamento riparazione dei cordoli e installazione di barriere di protezione per pedoni e ciclisti al fine di:
   - delimitare in modo chiaro le diverse aree funzionali della strada (carreggiata veicolare, pista ciclopedonale, marciapiede);
   - garantire la sicurezza degli utenti deboli (diversamente abili, pedoni e ciclisti);
   - razionalizzare le dimensioni delle varie sezioni, e soprattutto quella della viabilità nel rispetto delle normative vigenti, aumentando la percezione del pericolo e della effettiva destinazione della strada non più solo extra urbana ma urbana.

C) Realizzazione della nuova sotto-struttura per la sede pedonale e ciclo-pedonale:
   - Costruzione di una corretta sotto struttura e del pacchetto di sottofondo a supporto dei percorsi ciclo-pedonali e marciapiedi, con materiali adeguati a garantire stabilità e durata;

D) Rifacimento della segnaletica stradale:
   - Posa della segnaletica orizzontale e verticale secondo normativa, ed adeguata alla destinazione della strada urbana, con miglioramento delle condizioni di leggibilità degli spazi e della sicurezza della circolazione oltre che stradale anche ciclopedonale e pedonale;

E) Adeguamento dell'impianto di illuminazione pubblica:
   - Intervento sull'impianto esistente per migliorare l'illuminazione delle aree carrabili, pedonali e ciclabili, favorendo la visibilità e la sicurezza nelle ore serali e notturne;

6. Crono-programma – Piano dei Costi

Importo totale dell'Opera Pubblica	Crono-programma		
	Piano dei Costi		
	2026	2027	2028
€ 1.283.000,00	€ 700.000,00	€ 583.000,00	€ 0,00

7. Fonti di finanziamento

L'opera verrà candidata per ottenere il contributo con Fondi di Finanziamento statali legge di Bilancio , LEGGE n. 145 del 30 dicembre 2018, art. 1 comma 139 – Decreto Ministero dell'Interno del 14 luglio 2025.

8. Stima dei costi

Per stimare l'**Importo Totale dell'Opera**, si è proceduto al calcolo dell'**Importo Complessivo dei Lavori** mediante un'analisi parametrica, adottando un modello di Calcolo Sommario della Spesa. Questa metodologia ha consentito di ottenere una previsione attendibile dei costi, conforme ai criteri tecnici ed economici di riferimento, come dettagliato nel seguente Calcolo Sommario della Spesa:

CALCOLO SOMMARIO DELLA SPESA (PREZZARIO REGIONALE 2025)

ZONA		STRADA		SUPERFICIE				TIPO DI INTERVENTO E COSTO PER UNITA' DI SUPERFICIE (€ al mq)								COSTI				
N°	Denominazione	N°	LAVORAZIONI	TRATTI	Lunghezza	Larghezza	AREA	Fresatura (3 cm)	Fresatura (per ogni cm in più)	Tapettino (3cm 0-12)	Bynder 5 cm)	Ciclopedonale costo a ml	Marciapiede costo a ml	Segnaletica stradale a corpo	Illuminazione Pubblica a corpo	Tratti	PARZIALI	TOTALE LAVORI	SICUREZZA	IMPORTO COMPLESSIVO DEI LAVORI
					(ml)	(ml)	(mq)	€ 3,72	€ 1,10	€ 10,45	€ 13,80	€ 360,00	€ 270,00	€ 14.000,00	€ 45.000,00					
1	EX SS9		ASFALTI STRADA – TRATTI	Portale Est – Rotatoria Cappelletto	230,00	11,00	**2.530,00**	€ 3,72	€ 11,00	€ 10,45	€ 13,80					**€ 98.594,10**	€ 484.007,40	€ 907.507,40	€ 32.492,60	**€ 940.000,00**
				Rotatoria Cappelletto	70,00	10,50	**735,00**	€ 3,72	€ 11,00	€ 10,45	€ 13,80					**€ 28.642,95**				
				Rotatoria Cappelletto – Rotat. Staz.	550,00	11,00	**6.050,00**	€ 3,72	€ 11,00	€ 10,45	€ 13,80					**€ 235.768,50**				
				Rotatoria Stazione	95,00	13,00	**1.235,00**	€ 3,72	€ 11,00	€ 10,45	€ 13,80					**€ 48.127,95**				
					170,00	11,00	**1.870,00**	€ 3,72	€ 11,00	€ 10,45	€ 13,80					**€ 72.873,90**				
			INTERVENTI COMP.	Ciclopedonale lato Sud	600,00							€ 360,00					**€ 216.000,00**			
					550,00								€ 270,00				**€ 148.500,00**			
														€ 14.000,00			**€ 14.000,00**			
															€ 45.000,00		**€ 45.000,00**			

L'analisi ha portato alla definizione di un Quadro Tecnico Economico complessivo pari a € 1.283.000,00.
Pertanto, l'importo totale previsto per la realizzazione dell'opera è pari a € 1.283.000,00, comprensivo di IVA, spese tecniche, imprevisti e oneri per la sicurezza, come riportato nel seguente Quadro Tecnico Economico (QTE)

QUADRO TECNICO ECONOMICO
QUADRO ESIGENZIALE

(ai sensi dell'art. 41 del Dlgs 36/2023 e dell'art. 1 dell'allegato I.7)

LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA PER LA MESSA IN SICUREZZA DELLA STRADA COMUNALE VIA MATTEOTTI – VIA EMILIA OVEST (EX SS9)

Cod.	DESCRIZIONE	IMPORTI DI PROGETTO	
		PARZIALI	TOTALI
A.1	Importo lavori a base d'Asta	€ 907.507,40	
A.2	Oneri per la sicurezza non soggetti a ribasso	€ 32.492,60	
A	**IMPORTO COMPLESSIVO DEI LAVORI**		***€ 940.000,00***

B.1	IVA al 22 % su (A)				€ 206.800,00	
B.2	Fondo risorse finanziarie (2%) su (A) per funzioni tecniche svolte dai dipendenti pubblici e Quota per l'innovazione (art.45 comma 2 DLgs 36/2023)	B.2.1	Incentivi per Funzioni Tecniche" (IFT) l'80 % de"Fondo Risorse Finanziarie	€ 15.040,00	€ 18.800,00	
		B.2.2	"Quota per l'innovazione" (QI) il 20 % del "Fondo Risorse Finanziarie"	€ 3.760,00		
B.3	Servizi Tecnici: Progettazione di Fattibilità Tecnica ed Economica				€ 10.108,77	
B.4	Servizi Tecnici: Progettazione esecutiva				€ 8.611,18	
B.5	Servizi Tecnici: Direttore dei lavori, Contabilità e Certificato di Regolare Esecuzione				€ 21.289,84	
B.6	Servizi Tecnici: Coordinatore della Sicurezza in fase di Progettazione (CSP)				€ 3.743,99	
B.7	Servizi Tecnici: Coordinatore Sicurezza in fase di Esecuzione (CSE)				€ 9.359,98	
B.8	Servizi Tecnici: Relazione Geologica e indagini				€ 0,00	
B.9	Servizi Tecnici: Controllo Archeologico				€ 0,00	
B.10	Servizi Tecnici: Collaudo Statico				€ 0,00	
B.11	Servizi Tecnici: Collaudo Tecnico Amministrativo				€ 0,00	
B.12	CNPAIA Cassa professionale spese tecniche 4% su (B.3+B.4+B.5+B.6+B.7+B.8+B.10+B.11)				2.124,55	
B.13	IVA 22 % su (B.3+B.4+B.5+B.6+B.7+B.8+B.10+B.11+B.12)				12.152,43	
B.14	Spese di accertamenti di laboratorio e verifiche tecniche obbligatorie (art. 116 comma 11 del Dlgs 36/2023) (IVA compresa)				€ 2.000,00	
B.15	Contributo ANAC (Servizi Tecnici)				€ 35,00	
B.16	Contributo ANAC (Lavori)				€ 410,00	
B.17	Imprevisti				€ 47.564,26	
B.18	Economie di affidamento (ribasso offerto sui lavori più il 10 % di iva) (a disposizione)					
B	**IMPORTO TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE**					***€ 343.000,00***

C	**IMPORTO TOTALE OPERA (A+B)**	**€ 1.283.000,00**

9. Riferimenti normativi

Si riporta la normativa vigente in materia di interventi su strade, e infrastrutture ad esse connesse:

- D. Lgs. n.285 del 30/04/1992 e s.m.i. – Nuovo Codice della strada
- DPR n.495 del 16/12/1992 – Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo Codice della Strada
- Decreto Ministeriale 5/11/2001 – Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade
- DPR n.503 del 14/07/1996 – Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici.
- DM n.236 del 14/06/1989 - Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visibilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata e agevolata, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche.
- Decreto legislativo n. 36 del 31/03/2023 - Codice dei contratti pubblici.
- M.A.S.E. – D.M. n° 279 del 05.08.2024 – " CAM Strade " – G.U. n° 197 del 23.08.2024.

Rubiera lì 29 Agosto 2025

Il Responsabile del 3° Settore

Ing. Sossio Paone

Documento firmato digitalmente ai sensi dell' art. 20 D. Lgs 82/2005