allegato alla deliberazione
n° 501 del 22 DIC. 2020

Relazione del Dirigente Generale

Oggetto: Parco Lineare viale Giacomo Mancini nella Città di Cosenza. Opera connessa al "Sistema di collegamento metropolitano tra Cosenza - Rende e Università della Calabria". CUP J81I3000020004 – Delibera GR n. 283 del 28 settembre 2020 – Relazione

I. Inquadramento

Con **Deliberazione n. 283 del 28 settembre 2020** la Giunta della Regione Calabria ha emesso un atto di indirizzo concernente l'Opera specificata in oggetto, il cui progetto esecutivo è stato approvato con Decreto n. 9254 del 22 agosto 2018 e la cui realizzazione è stata conferita all'A.T.I. appaltatrice CMC-CAF con atto di sottomissione in data 28 agosto 2018.

Considerate le numerose problematiche che ostacolano ad oggi l'iter realizzativo dell'opera principale, con il predetto atto la Giunta Regionale ha ritenuto *"necessario che il progetto esecutivo dell'opera principale venga considerato indipendente rispetto al progetto esecutivo del Parco urbano, previa delle modalità tecnico amministrative adeguate a trasferire la gestione della realizzazione dei lavori del parco lineare al Comune di Cosenza"*.

Ha, pertanto, deliberato:

1. di dare indirizzo al Dirigente Generale del dipartimento Infrastrutture, Lavori Pubblici, Mobilità di valutare la possibilità che il parco urbano nella Città di Cosenza possa essere svincolato dall'opera principale "Sistema di collegamento metropolitano tra Cosenza – Rende e Università della Calabria" e fornitura e messa in esercizio materiale rotabile. CUP J81I13000020004", affinché venga consegnato alla città di Cosenza per il successivo completamento;
2. di dare mandato al Dirigente Generale del Dipartimento Infrastrutture, Lavori Pubblici, Mobilità, in caso di esito positivo della suddetta verifica, di quantificare le risorse necessarie al completamento dei lavori del Parco Urbano e della relativa bretella di collegamento per consentire la fruizione delle aree anzidette già ricomprese nell'accordo di programma.

La Delibera in questione fa l'excursus del procedimento premettendo che :

- in data 31 maggio 2016 veniva disposto in favore del raggruppamento di imprese CMC-CAF l'affidamento della progettazione esecutiva e della realizzazione dell'Intervento denominato *Sistema di collegamento metropolitano tra Cosenza - Rende e Università della Calabria*;
- a tale data tuttavia non si era ancora riusciti a definire l'Accordo di Programma fra la Regione Calabria, la Provincia di Cosenza e i Comuni di Cosenza e Rende che veniva sottoscritto il 12 giugno 2017; nel medesimo periodo si procedeva alla stipula del contratto di appalto integrato con il raggruppamento di imprese (CMC-CAF) aggiudicatario della gara;
- il predetto Accordo di Programma prevedeva, fra l'altro, la realizzazione di un parco urbano tematico ed a forte profilo naturalistico;
- detta prescrizione, per la parte relativa alla realizzazione dell'intervento di riqualificazione urbanistica, veniva inserita nell'atto di sottomissione sottoscritto con l'impresa appaltatrice in data 28 agosto 2018 e consisteva nell'anticipata progettazione, consegna dei lavori ed esecuzione del parco urbano denominato "Parco Lineare viale Giacomo Mancini", quale primo lotto dell'opera principale, originariamente non previsto nell'appalto principale ed avente sostanziale valenza autonoma rispetto allo stesso;
- secondo quanto riportato nell'Accordo di Programma, le opere di realizzazione del Parco, aventi carattere prioritario, avrebbero dovuto essere riconsegnate all'Amministrazione comunale di Cosenza ben prima dell'ultimazione dei lavori della metropolitana e in particolare un primo lotto funzionale avrebbe dovuto essere consegnato entro 12 mesi dall'inizio dei lavori dell'appalto principale.
- l'iter realizzativo dell'intervento principale ha subito nel tempo significativi rallentamenti, riconducibili a numerose problematiche tecnico-amministrative oltre che finanziarie, molte delle quali attualmente persistenti;
- nelle more, il Comune di Cosenza, in forza della propria ordinanza contingibile e urgente n. 14 del 1/06/2020 ha acquisito le opere eseguite del Parco urbano e ha stabilito di provvedere a quanto non eseguito con i finanziamenti che dovrà mettere a disposizione la Regione Calabria. Tale azione ha significativamente interferito con le attività di cantiere, avendo preso in carico aree ed opere ad oggi non ancora collaudate, senza una regolare consegna (anche parziale) e senza la preventiva redazione di uno stato di consistenza del realizzato;

- l'attività posta in essere dal comune, sottoscrittore dell'accordo di programma di cui sopra, ha richiesto la necessità di convocare il Collegio di Vigilanza previsto dall'art. 4 del suddetto accordo per discutere in ordine alle interferenze prodotte e proporre eventuali soluzioni;
- in tale collegio, la cui seduta si è svolta in data 24 luglio 2020, il Comune di Cosenza, in persona del Sindaco, ha manifestato la disponibilità dell'Amministrazione comunale alla gestione autonoma dei lavori del parco urbano, nonché la necessità che venga finanziato, per come già previsto nell'accordo di programma, il completamento dei lavori del parco urbano insieme alla strada di via Lupia I stralcio, per circa 5 M€.

* * *

I.1 Attività propedeutica alla Verifica Svolta

Il progetto esecutivo redatto, sottoposto ad una accurata verifica che ha consentito, attraverso un attività di confronto sistematica, di superare le criticità emerse (a titolo non esaustivo: la mancata completa valutazione delle interferenze presenti, piuttosto che la computazione degli oneri della sicurezza o ancora la computazione degli espropri), prevede un incremento significativo di costo passando dai 160 milioni di euro del progetto definitivo posto a base di gara ai 210 milioni di euro del progetto esecutivo oggi sottoposto a verifica.

Al fine di fornire un quadro generale ed esaustivo delle attuali necessità legate all'intervento "Sistema di collegamento metropolitano tra Cosenza – Rende e Università della Calabria" e fornitura e messa in esercizio materiale rotabile – CUP J81I13000020004, lo scrivente, con propria nota prot.330721/siar del 14/10/2020, ha preliminarmente richiesto al dipartimento programmazione unitaria la redazione di un piano economico finanziario nonché la valutazione di sostenibilità economico/finanziaria dell'intervento. Nella stessa nota, rappresentando preliminarmente il deficit finanziario per circa 15 M€ (già nell'intervento principale) veniva inoltre richiesto il reperimento di circa 65 M€ (ossia 50 M€ + 15 M€ di deficit) necessarie alla gestione della commessa.

In riscontro alla richiamata nota prot.330721/siar del 14/10/2020, il dipartimento programmazione unitaria, rappresentava esattamente *"... non risulta conveniente nell'ottica dell'efficienza ed efficacia della PA predisporre uno specifico piano economico finanziario accertata l'impossibilità di reperire le ulteriori risorse necessarie alla gestione della commessa in oggetto, stimate in 65 M€"*; rappresentando,

altresì, quanto osservato dai servizi della commissione che ritengono l'intervento privo della adeguata sostenibilità economico finanziaria.

Il dirigente generale del dipartimento programmazione unitaria precisava, quindi, che l'intervento di che trattasi, attualmente garantito con 156,8 M€ (118,4 M€ FSC 2014-2020 e 38,4 M€ su risorse FSC 2021-2027) non prevede nuove ed ulteriori risorse per il progetto.

A tal proposito, appare opportuno osservare che lo scrivente dirigente, nel corso della procedura amministrativa che ha accompagnato i lavori del "Sistema di collegamento metropolitano tra Cosenza – Rende e Università della Calabria" e fornitura e messa in esercizio materiale rotabile – CUP J81I13000020004, avendo avuto immediatamente contezza della possibile maggiore spesa scaturente, a seguito della pubblicazione in G.U. serie generale n.132 del 09/06/2018 dell' addendum al piano operativo fondo sviluppo e coesione infrastrutture 2014-2020 (del. cipe n. 54/2016) dicembre 2017, relativamente all'asse tematico F: Rinnovo materiale del Trasporto Pubblico Locale – Piano Sicurezza ferroviaria - Rinnovo del parco mezzi adibito al tpl con tecnologie Innovative – all'interno del quale alla Calabria sono stati assegnati 51,29 M€, ha avviato un attività interlocutoria con il ministero delle infrastrutture e dei trasporti[1], circa l'utilizzazione delle risorse anzidette per l'acquisto di materiale rotabile con caratteristiche innovative, quale è quello del progetto in questione.

Queste risorse, associate a quelle indicate nella missiva del Dirigente Generale del dipartimento programmazione unitaria, potrebbero essere tali da garantire il prosieguo dell'intervento. Ma l'utilizzo di dette ultime risorse deve essere sancito espressamente dall'amministrazione regionale.

Appare ovvio, pertanto, che la mancanza di copertura finanziaria dell'intervento, vede quale unica soluzione la risoluzione del contratto e del conseguente atto di sottomissione, con la necessità di completare i lavori del parco senza quindi alcuna preclusione per l'identificazione quale soggetto attuatore del Comune di Cosenza.

II. Gli esiti della verifica svolta.

La scrivente Direzione ha svolto le seguenti verifiche, sia sul piano giuridico-amministrativo che sotto il profilo tecnico.

II.1 La svincolabilità dell'intervento del Parco urbano sotto il profilo contrattuale.

[1] Nota prot. 239855/siar del 26/06/2019 indirizzata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale – Direzione generale per i sistemi di trasporto ad assi fissi ed il trasporto pubblico locale;

Come già riferito nella deliberazione sopra richiamata, l'inserimento dell'intervento di realizzazione del Parco urbano nell'ambito del Sistema di collegamento metropolitano non ha costituito oggetto dell'originaria procedura di affidamento dell'appalto e trova la sua origine in un accordo di programma sottoscritto dalle Amministrazioni interessate (Regione Calabria, Provincia di Cosenza, Comune di Cosenza, Comune di Rende) in data 12 giugno 2017, successivamente all'aggiudicazione della procedura di gara ma prima della stipula del relativo contratto di appalto integrato.

Il contratto di appalto stipulato in data 25 luglio 2017 non reca tuttavia menzione dell'accordo di programma, né dell'inserimento dell'intervento in esame nell'ambito dell'oggetto dell'appalto, anche perché alla data di sottoscrizione del contratto di appalto l'accordo di programma non era ancora stato approvato (l'approvazione è intervenuta con Decreto del Presidente della Giunta Regionale n. 86 del 4 settembre 2017).

La redazione della progettazione esecutiva relativa a tale intervento, denominato "Parco Urbano di Cosenza", è stata quindi disposta dal RUP con ordine di servizio n. 5 del 24 aprile 2018.

Il progetto esecutivo del Parco è stato infine approvato con Decreto dirigenziale n. 9254 del 22 agosto 2018 e contrattualizzato con atto di sottomissione del 28 agosto successivo.

L'inquadramento normativo di questo affidamento aggiuntivo, quale riportato nel decreto di approvazione del progetto, fa riferimento all'art. 132, comma 1, lettera b) del d.lgs. 163/2006.

La norma citata attiene alla disciplina delle varianti, quale prevista nel precedente Codice dei contratti pubblici (applicabile *ratione temporis* all'appalto in esame) e in particolare al caso delle varianti disposte *"per cause impreviste e imprevedibili accertate nei modi stabiliti dal regolamento, o per l'intervenuta possibilità di utilizzare materiali, componenti e tecnologie non esistenti al momento della progettazione che possono determinare, senza aumento di costo, significativi miglioramenti nella qualità dell'opera o di sue parti e sempre che non alterino l'impostazione progettuale"*.

Coerentemente con tale inquadramento normativo, e considerato che l'importo dei lavori del Parco è inferiore al c.d. quinto d'obbligo, lo strumento utilizzato per la contrattualizzazione della variante è stato quello dell'atto di sottomissione ai sensi dell'art. 161, comma 4 del D.P.R. 207/2010.

L'ATI appaltatrice ha sottoscritto l'atto di sottomissione con motivato dissenso ai sensi del medesimo art. 161 comma 4, richiedendo, fra l'altro, maggiori corrispettivi per progettazione e per lavori da eseguire.

Alla data odierna, e con riferimento ai soli lavori di realizzazione del Parco, quali specificati nel relativo progetto esecutivo, l'avanzamento è pari a circa il 54% e restano pertanto da eseguire lavori per circa euro 1.124.711,68 rispetto all'importo totale previsto pari ad euro 2.446.039,68 oltre ad euro 138.255,53 per assistenza ricerca assistita interferenze.

Tali lavori, difatti, sono stati consegnati ed avviati separatamente rispetto a quelli dell'opera principale, in relazione alla quale, alla data odierna, non è stato ancora possibile procedere all'approvazione del progetto esecutivo redatto dall'ATI appaltatrice.

Prescindendo in questa sede da alcuna valutazione giuridica in merito alle peculiari circostanze con cui si è proceduto all'affidamento dell'intervento, al suo inquadramento come variante dell'opera principale e all'avvio dei relativi lavori prima dell'approvazione del progetto esecutivo dell'opera principale, si pone – in ottemperanza alla richiesta formulata dalla Giunta Regionale – il problema di verificare sotto il profilo giuridico-amministrativo la possibilità di svincolare l'intervento in esame dall'opera principale.

Dalle verifiche effettuate con gli uffici competenti, ed alla luce di una disamina anche di carattere legale, si ritiene che tale svincolo sia possibile e che possa essere attuato mediante lo stralcio dei relativi lavori dal contratto dell'opera principale.

L'intervento in esame, difatti, ha sempre mantenuto una spiccata autonomia funzionale rispetto al Sistema di trasporto metropolitano oggetto di appalto e sotto tale profilo, contrariamente a quanto riferito nel Decreto n. 9254/2018, sembrerebbe più agevolmente inquadrabile come opera autonoma piuttosto che quale variante dell'opera trasportistica oggetto dell'affidamento.

Inoltre, con riguardo all'importo della "variante" e dei lavori ad essa relativi non ancora eseguiti, un eventuale stralcio di tali lavori disposto dall'amministrazione regionale determinerebbe una riduzione unilaterale dell'importo contrattuale certamente inferiore al quinto di tale importo e non potrebbe pertanto dare luogo a richieste di indennizzo da parte dell'ATI appaltatrice, ferma restando per la stessa la possibilità di avanzare riserve nel caso in cui lo stralcio determinasse l'insorgenza di maggiori oneri correlati agli apprestamenti e alle forniture già approntati per l'esecuzione dei lavori.

D'altra parte, allo stato attuale, l'ordinanza contingibile e urgente emanata dal Comune di Cosenza e non impugnata dalla Regione Calabria[2] non consentirebbe comunque la prosecuzione delle attività di realizzazione del Parco urbano e tale circostanza potrebbe dare motivo all'ATI appaltatrice – che ha invece impugnato la predetta ordinanza con ricorso straordinario – di richiedere il ristoro dei maggiori oneri conseguenti alla necessitata inattività del cantiere.

Sotto tale ultimo profilo, un eventuale stralcio delle opere inerenti al Parco Urbano potrebbe altresì determinare un ulteriore effetto vantaggioso per la stazione appaltante, in quanto potrebbe porre fine alle attuali condizioni di stallo dei lavori e ai conseguenti maggiori oneri che in relazione alle stesse l'ATI appaltatrice potrebbe reclamare.

Con specifico riferimento, infine, alle sorti del progetto dell'opera principale, in relazione al quale persistono ad oggi, come noto, rilevanti criticità, lo stralcio degli interventi relativi al Parco Urbano consentirebbe di procedere a tutti i necessari approfondimenti concernenti la fattibilità del progetto senza gli inevitabili condizionamenti che deriverebbero dalla perdurante pendenza dell'affidamento parziale dei lavori del Parco.

Intervenuto lo stralcio dei predetti lavori, per converso, l'intervento di realizzazione del Parco urbano potrebbe seguire un iter differente e non condizionato dal complesso iter approvativo del progetto del Sistema di trasporto.

II.2 La svincolabilità dell'intervento del Parco urbano sotto il profilo tecnico e progettuale.

La scrivente Direzione ha proceduto altresì a verificare la separabilità dell'intervento anche sotto il profilo tecnico e con specifico riguardo alla necessità di garantire presidii logistici ed organizzativi a consentire la futura esecuzione dell'opera trasportistica che, come noto, attraversa il Parco per tutta la sua lunghezza.

Alla luce di tale verifica è emerso quanto segue.

Il Progetto per la realizzazione del Parco Lineare viale Giacomo Mancini nell'attuale sede di Viale G. Mancini a Cosenza si sviluppa a partire dal centro Commerciale Due Fiumi fino all'intersezione con Via Girolamo Marafioti, per un'estensione lineare di circa 1,6 km ed una superficie complessiva di circa 61.500 mq, inclusa la superficie della Tramvia ed i marciapiedi esistenti a bordo del parco.

[2] Suggerita con nota n. 200953 del 18/06/2020

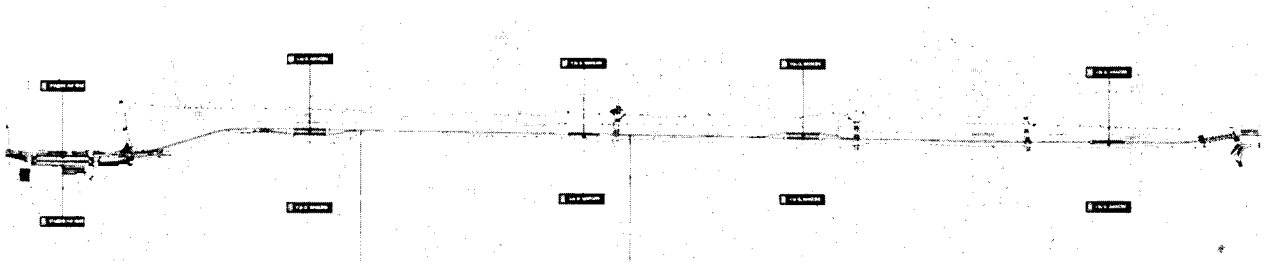


Figura 1 Corografia generale della linea tranviaria e del parco lineare di v.le G. Mancini (parte campita in blu)

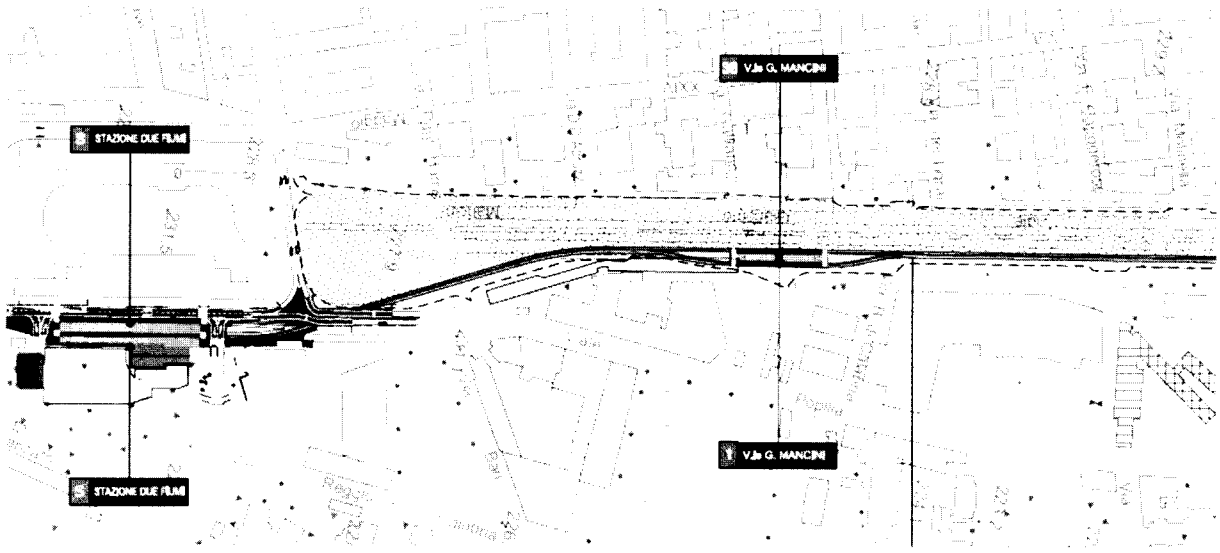


Figura 2 Corografia generale della linea tranviaria e del parco lineare di v.le G. Mancini (parte campita in blu) ZOOM 1/3

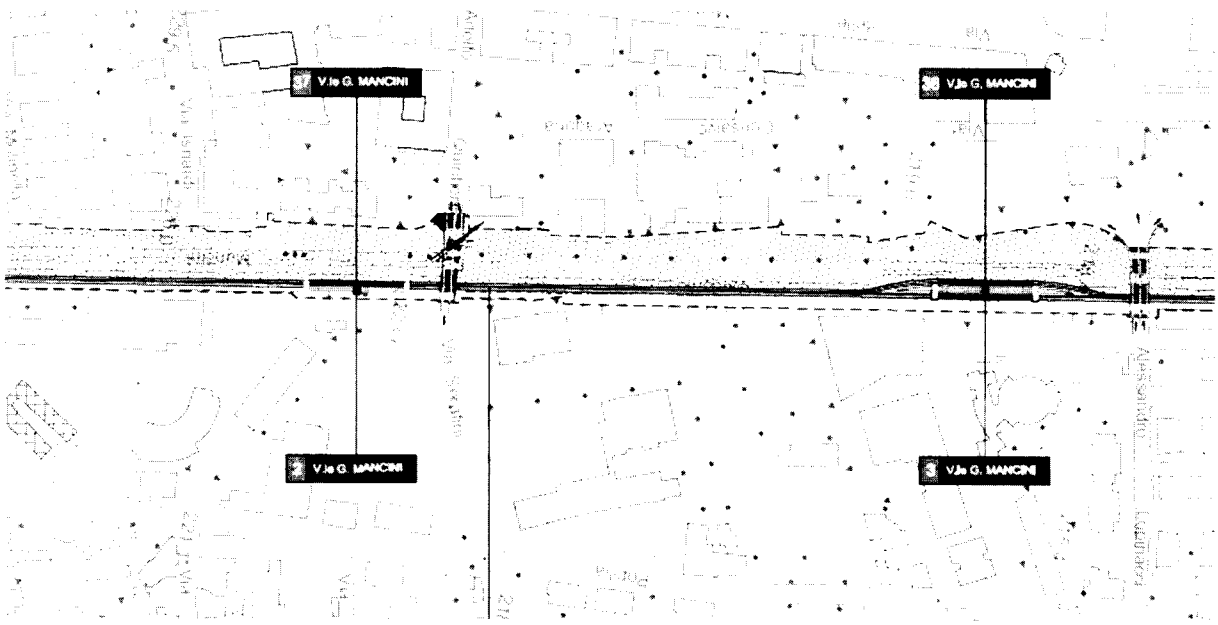


Figura 3 Corografia generale della linea tranviaria e del parco lineare di v.le G. Mancini (parte campita in blu) ZOOM 2/3

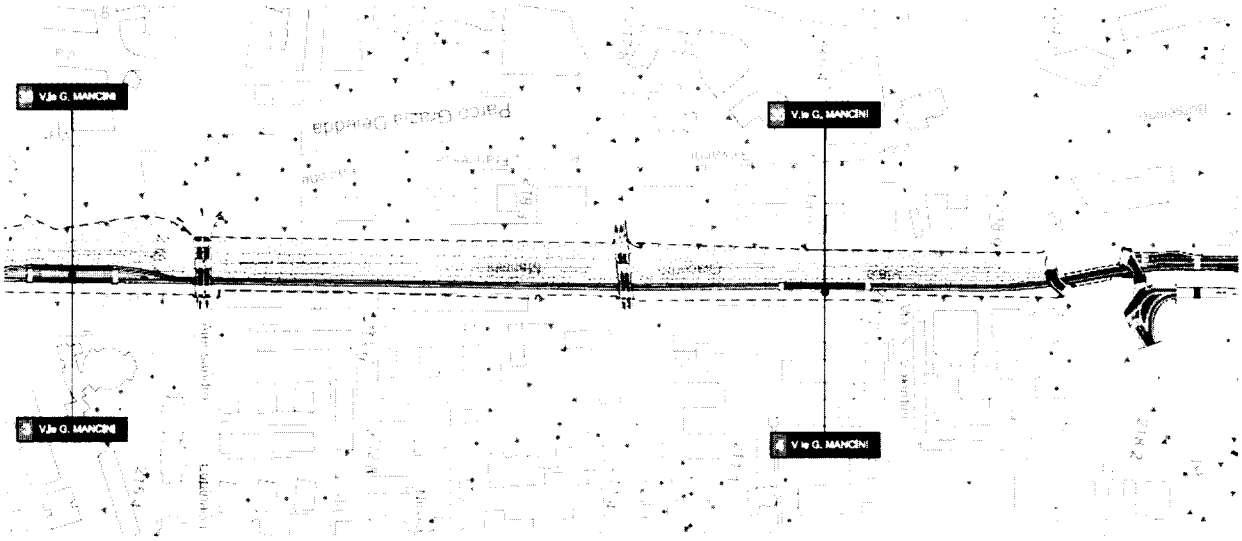


Figura 4 Corografia generale della linea tranviaria e del parco Lineare di v.le G. Mancini (parte campita in blu) ZOOM 3/3

Con proprio Decreto n. 9254 del 22 agosto 2018, l'ing. Luigi Zinno Dirigente Generale del Dipartimento Infrastrutture e RUP dell'intervento, ha approvato il progetto esecutivo del I lotto del Parco ed il relativo posizionamento del binario della futura linea tranviaria che viene posizionato sul lato est del Viale Mancini a ridosso del Marciapiede esistente, i cui lavori venivano consegnati con il richiamato atto di sottomissione in data 28 agosto 2018.

Il Primo lotto ha un importo lavori pari a € 2.288.313,87, oltre oneri di sicurezza non soggetti a ribasso pari ad € 153.668,49, oltre IVA pari a € 244.198,24 (rispettivamente per € 228.831,39 di IVA al 10% per lavori e € 15.366,85 di IVA al 10% oneri per la sicurezza), per un importo complessivo totale di € 2.686.180,60 IVA inclusa.

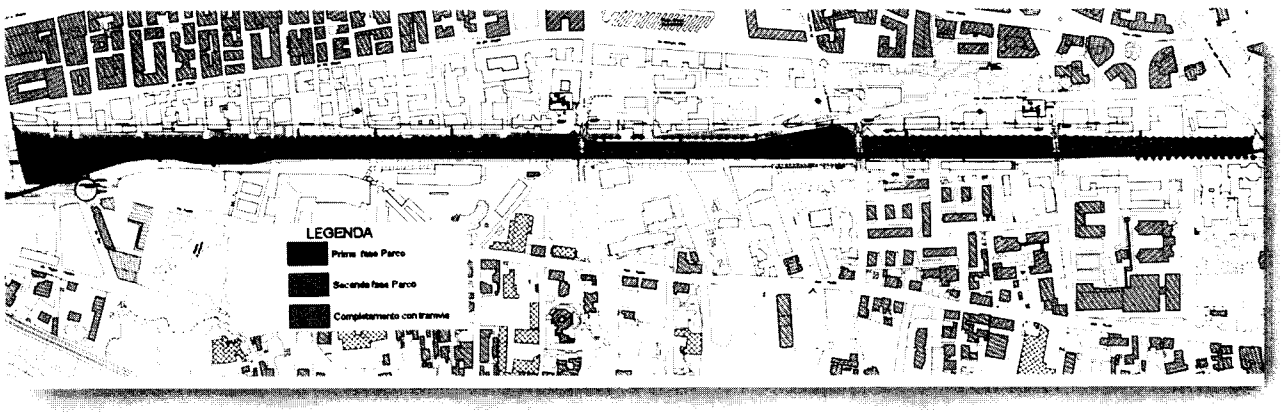
Dall'affidamento di che trattasi venivano escluse le attrezzature e/o arredi al posto dei quali è prevista la realizzazione provvisoria di un tappeto erboso (ad esempio campi sportivi).

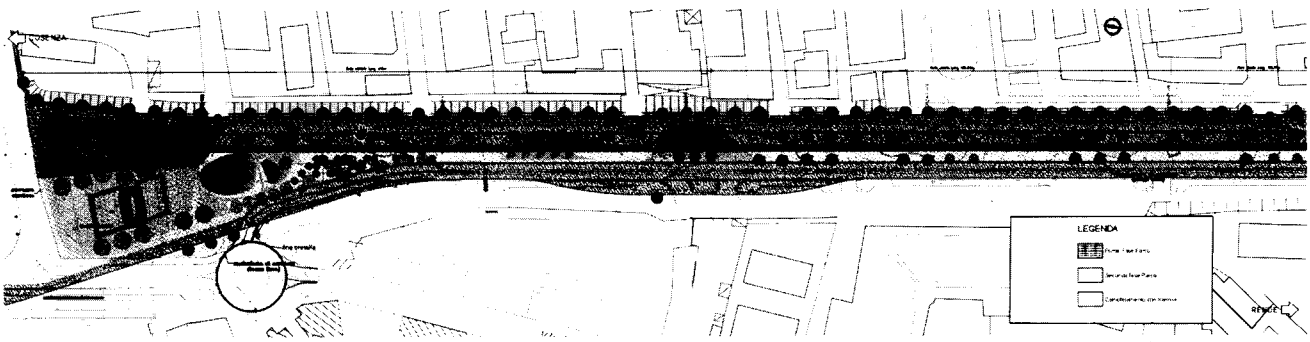
Figura 5 - Avanzamento del cantiere nei giugno/luglio 2020 in prossimità dell'inizio intervento a Due Fiumi

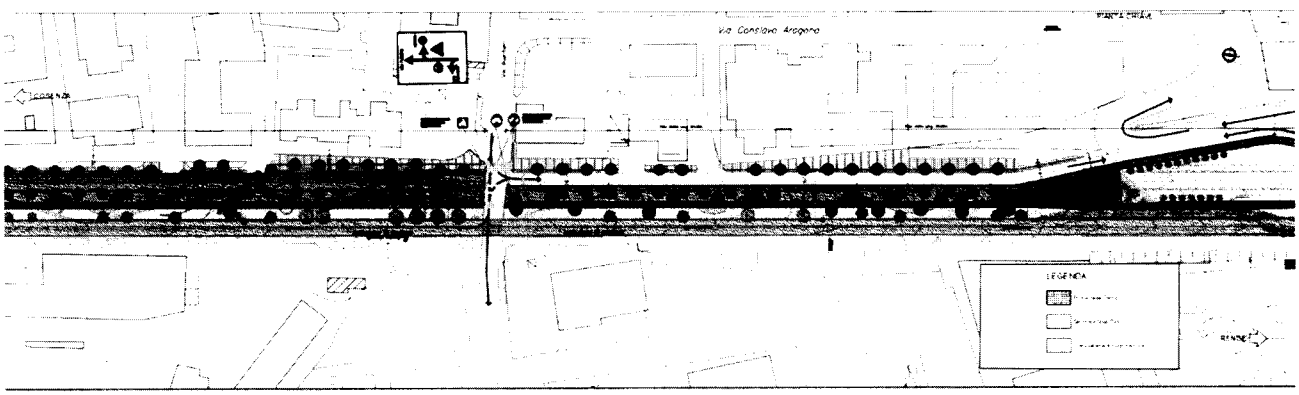
Il completamento del Parco Lineare è subordinato alla realizzazione della tramvia –sul lato opposto del v.le rispetto a quanto già realizzato – in merito alla quale realizzazione occorre tenere conto che oltre al sedime di occupazione propriamente detto vi è la necessita di uno spazio laterale di larghezza pari a 5 m per le operazioni di cantiere (approvvigionamento materiali, movimentazione mezzi d'opera, ecc.).

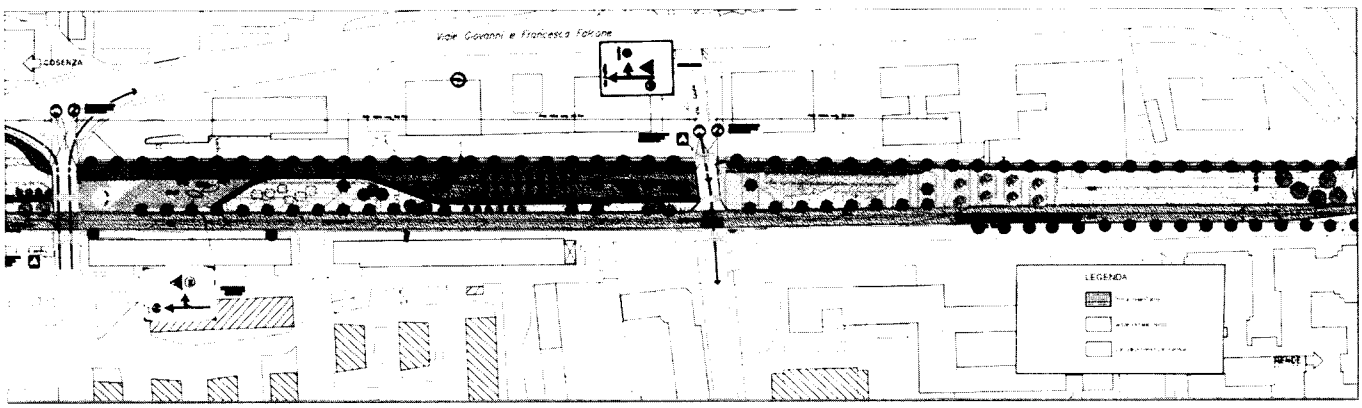
Schematicamente la sezione trasversale tipologica dei lavori è rappresentata nella figura seguente.

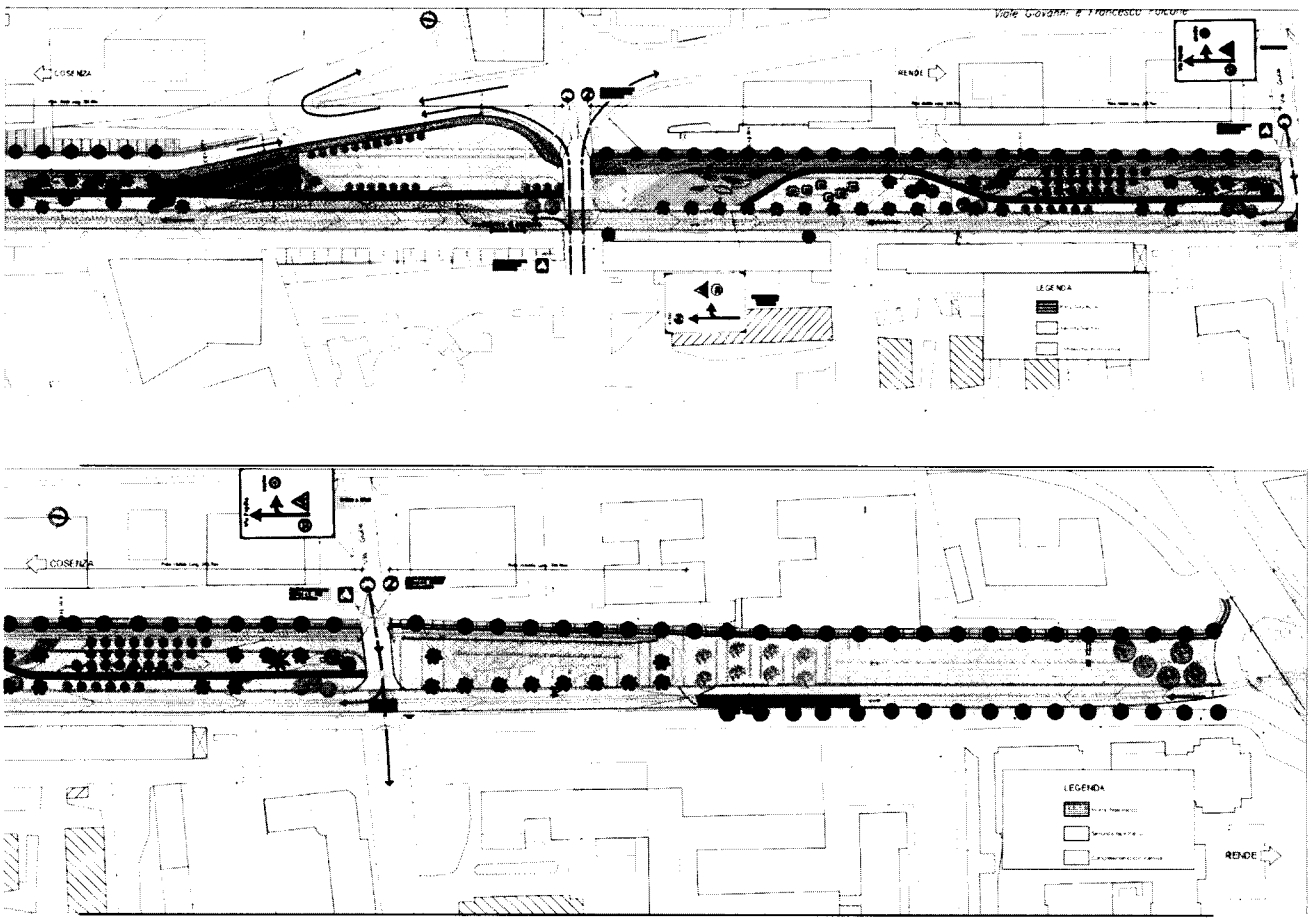
La configurazione planimetrica delle diverse fasi, schematicamente rappresentata nella figura n.6, è riportata nelle figure che seguono per i vari tratti di intervento.


LEGENDA
Prima fase Parco
Seconda fase Parco
Completamento con tramvia


LEGENDA


Via Cardano Aragona
LEGENDA


Viale Giovanni e Francesco Falcone
COSENZA
LEGENDA



Appare evidente che allo stato attuale, stralciare il parco dall'opera principale richiederebbe la necessità di vincolare alcune aree dello stesso parco urbano, ad una realizzazione futura ed esattamente ad un momento successivo rispetto alla realizzazione dell'opera principale, ciò a causa della inevitabile interferenza tra l'opera – o meglio tra l'area di cantiere dell'opera – ed il parco urbano.

Inoltre, facendo riferimento allo stallo prodotto dalla ordinanza del Sindaco di Cosenza, a causa della quale la regione Calabria, di fatto, risulta essere stata privata della disponibilità delle aree di intervento; circostanza, questa, comportante la concretizzazione di maggiori oneri conseguenti al perdurare di una sospensione dei lavori oltre i termini consentiti, attenuta esclusivamente dall'attuale consegna parziale dei lavori.

Le attività realizzate per dare compiuta attuazione all'atto di sottomissione, risultano completate per circa il 50%, tutte realizzate come detto in regime di consegna parziale, la cui attuazione è quasi totale.

Ciò comporta che sotto il profilo tecnico, la possibilità di stralciare il parco rispetto all'opera principale, con la sola prescrizione di inibire le attività relativamente

all'impronta della metro e della relativa area di cantiere, meglio rappresentata negli schemi precedenti.

Una valutazione più generale in ordine all'opportunità di procedere allo stralcio si rileva dal paragrafo che segue.

II.3 Valutazioni riguardo l'accordo di programma ed i maggiori oneri necessari.

Come più volte riferito il Grande Progetto Sistema di Collegamento su Ferro nell'area di Cosenza presenta un significativo ritardo attuativo dovuto a diverse vicende che lo hanno interessato. In particolare, il progetto esecutivo elaborato dall'appaltatore non è stato ancora approvato in quanto in sede di progettazione sono state rilevate condizioni che hanno fatto considerevolmente lievitare l'importo complessivo del progetto.

In particolare le circostanze che hanno portato all'incremento di spesa rispetto a quella stimata all'epoca della pubblicazione del bando di gara e della conseguente aggiudicazione alla impresa C.M.C. possono essere sinteticamente riassunte in tre tipologie:

1. Incremento delle somme necessarie per la risoluzione delle interferenze relative ai sottoservizi, nel progetto definitivo posto a base di gara, considerevolmente sottostimate.
2. Incremento delle somme necessarie spesa per gli espropri erano state sottostimate in quanto diverse aree per cui i Comuni interessati avevano dichiarato la disponibilità.
3. Introduzione di ulteriori lavori, complementari rispetto all'opera principale, in attuazione dell'accordo di programma sottoscritto nel 2017 tra la Regione Calabria ed il Comune di Cosenza e consistenti in particolare nella realizzazione di un parco benessere nell'area prossima a Viale Giacomo Mancini. Oltre ad altre variazioni di mino conto. Questa variazione progettuale ha comportato tra l'altro la mancata installazione della catenaria, nel tratto relativo al parco urbano e conseguentemente imposto la previsione della fornitura di treni – tram di tipologia diversa rispetto a quella originariamente prevista.

Il progetto esecutivo redatto è stato già sottoposto ad una accurata verifica che ha consentito di superare le criticità sopra sinteticamente evidenziate. Il quadro economico del progetto prevede un incremento significativo dell'importo di progetto passando dai 160 milioni di euro a 210 milioni di euro.

Oggi, dopo tutti gli approfondimenti effettuati, il progetto esecutivo è nelle condizioni di essere approvato previa copertura finanziaria.

Appare allora evidente che la mancanza della necessaria copertura finanziaria, potrebbe comportare come prima valutazione il ritorno alle configurazioni del progetto definitivo, per il quale si avrebbe una riduzione di circa 18/20 M€ comprensivi di iva, riducendone l'esigenza generale dai 50 M€ iniziali ai conseguenti 30/32 M€ che come detto sembrerebbero essere non disponibili.

A tal proposito occorre precisare che una siffatta ipotesi, risulterebbe lesiva degli impegni già assunti con l'accordo di programma e potrebbe trovare il disappunto degli enti sottoscrittori rischiando di compromettere comunque l'opera principale.

II.3 Valutazioni conclusive.

In conclusione, alla luce delle considerazioni effettuate, valutate le circostanze di fatto e di diritto, appare perseguibile la strada dello stralcio, ciò anche al fine di non aggravare ulteriormente il procedimento amministrativo nonché la posizione dell'appaltatore.

L'appaltatore, che oggi si ritrova con un atto di sottomissione, la cui efficacia e subordinata al contratto principale, potrebbe essere messo in discussione in ogni momento, in caso proprio della necessità di revocare lo stesso appalto.

Inoltre, alla luce della informazioni assunte, anche al fine di garantire un comportamento nei confronti della controparte improntato sulla reciproca correttezza, occorre evitare il più possibile che la stessa A.T.I. appaltatrice CMC-CAF possa essere costretta a gestire una commessa che non risulta essere in linea con le aspettative risultanti dall'appalto a cui ha partecipato.

III. Quantificazione delle risorse necessarie al completamento dei lavori del Parco Urbano e della relativa bretella di collegamento.

In ordine al secondo punto, si fa presente che l'importo dei lavori del parco, completo dei suoi arredi, ammonta a circa € 3.830.000, al netto di oneri della sicurezza e oneri di progettazione.

Relativamente ai lavori al momento risultano eseguiti per una quota stimabile in circa il 55% del totale per avere il Parco finito (compreso degli elementi di arredo urbano quali campi gioco, attrezzature sportive, ecc.).

Ai citati importi vanno aggiunte le spese per la realizzazione della bretella di collegamento per la viabilità alternativa prevista in progetto generale, stimata in circa 800 mila euro.

Il totale complessivo ammonta a € 4.630.000,00 oltre iva per un totale complessivo pari a circa € 5.650.000,00.

Il RUP
Ing. Antonio Nisticò

Il Dirigente Generale
Ing. Domenico Pallaria