

DESCRIZIONE DELLE FASI ATTUATIVE

Il progetto complessivo denominato "Nodo di Funo" così come descritto nelle tavole precedenti risulta essere un intervento impegnativo sia sotto il profilo progettuale-esecutivo con la gestione dei cantieri che economico-finanziario con una stima dei costi pari a circa **50.6 m€**. L'ipotesi di realizzare l'intero asse della nuova SP3 a due corsie per senso di marcia contemporaneamente a tutti gli altri interventi se pur auspicabile da un punto di vista ingegneristico potrebbe rappresentare un ostacolo alla reale fattibilità economica se non si renderanno disponibili tutte le risorse. Da queste considerazioni deriva l'esigenza di pensare ad un progetto dell'infrastruttura che possa essere realizzato per stralci funzionali senza compromettere l'efficienza economica- trasportistica. Pertanto si sono individuate tre possibili fasi attuative denominate: assetto di minima, assetto base e assetto potenziato.

- **Assetto di minima**

Fanno parte di questo primo stralcio funzionale quelle opere infrastrutturali che risultano necessarie nel breve periodo perchè risolvono criticità pregresse e quindi si denotano come interventi prioritari. Dal punto di vista temporale si fa riferimento all'entrata in esercizio della Nuova Galliera attualmente in fase di progettazione esecutiva.

- **Assetto base**

Fanno parte di questo secondo stralcio funzionale, quelle opere stradali che garantiscono la completa funzionalità dell'intero sistema, quindi la realizzazione dell'intera variante alla SP3 ad una corsia per senso di marcia e dei relativi collegamenti.

- **Assetto potenziato**

Fanno parte di questa ultima fase la realizzazione del potenziamento a due corsie per senso di marcia della SP3 e la previsione di un ulteriore nuovo accesso al futuro polo funzionale. Dal punto di vista temporale si fa riferimento alla completa attuazione delle funzioni previste nei tre Accordi territoriali di Interporto-Centergross e Polo funzionale. La previsione/attuazione di questa fase dovrà necessariamente essere valutata rispetto a due elementi fondamentali attualmente non precisamente definiti: la prevista realizzazione del Passante autostradale Nord e le effettive previsioni per le funzioni che saranno insediate nell'area. Entrambi tali elementi possono avere un peso determinante rispetto alla funzionalità della trasversale di pianura ad una corsia per senso di marcia e dei suoi collegamenti.

Di seguito si riportano sinteticamente le ripartizioni economiche finanziarie delle tre fasi attuative, mentre per una trattazione di dettaglio dei contenuti si rimanda alle tavole successive.

Progetto complessivo **50.6 m€**

<i>Assetto di minima</i>	4.6 m€	} 53.5 m€ (*)
<i>Assetto base</i>	25.0 m€	
<i>Assetto potenziato</i>	23.9 m€	

(*) Tale importo risulta maggiore rispetto alla soluzione che prevede la completa realizzazione da subito della nuova SP3 a 2 corsie per senso di marcia, a causa dei maggiori oneri economici dovuti alle fasi di costruzione.

COSTO COMPLESSIVO

53.583.222 euro

LEGENDA

ASSETTO DI MINIMA



ASSETTO BASE



ASSETTO POTENZIATO



DEMOLIZIONI

