

REGIONE DEL VENETO  
CITTA' METROPOLITANA DI VENEZIA



COMUNE DI  
ANNONE VENETO



COMUNE DI  
CINTO CAOMAGGIORE



COMUNE DI  
TEGLIO VENETO



COMUNE DI  
GRUARO



COMUNE DI  
PRAMAGGIORE

**CAPOFILA:**

Comune di Cinto Caomaggiore  
Piazza San Biagio n. 1  
30020 - Cinto Caomaggiore (VE)  
P.IVA 0198 12 50 278  
C.F. 83003870270

## MOBILITA' SOSTENIBILE NELL'AREA NORD DELLA VENEZIA ORIENTALE

### PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO - ECONOMICA

COMUNE DI TEGLIO VENETO  
collegamento Teglio - Cintello  
TRATTO A

|  |                     |  |                      |                         |                          |                    |                     |                     |        |  |  |  |  |     |  |  |  |  |                                |                     |                       |                      |                         |                          |                    |                     |                     |  |  |
|--|---------------------|--|----------------------|-------------------------|--------------------------|--------------------|---------------------|---------------------|--------|--|--|--|--|-----|--|--|--|--|--------------------------------|---------------------|-----------------------|----------------------|-------------------------|--------------------------|--------------------|---------------------|---------------------|--|--|
| RELAZIONE TECNICO - ILLUSTRATIVA   |                     | <b>CODICE ELABORATO</b><br><table border="1"> <tr> <td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td>002</td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td> </tr> <tr> <td><small>CODICE COMMESSA</small></td><td><small>FASE</small></td><td><small>AMBITO</small></td><td><small>OPERA</small></td><td><small>TEMATICA</small></td><td><small>PROGRESSO</small></td><td><small>SET</small></td><td><small>TIPO</small></td><td><small>REV.</small></td><td colspan="2"> </td> </tr> </table> |                      |                         |                          |                    |                     |                     |        |  |  |  |  | 002 |  |  |  |  | <small>CODICE COMMESSA</small> | <small>FASE</small> | <small>AMBITO</small> | <small>OPERA</small> | <small>TEMATICA</small> | <small>PROGRESSO</small> | <small>SET</small> | <small>TIPO</small> | <small>REV.</small> |  |  |
|  |                     |  |                      |                         |                          | 002                |                     |                     |        |  |  |  |  |     |  |  |  |  |                                |                     |                       |                      |                         |                          |                    |                     |                     |  |  |
| <small>CODICE COMMESSA</small>   | <small>FASE</small> | <small>AMBITO</small>  | <small>OPERA</small> | <small>TEMATICA</small> | <small>PROGRESSO</small> | <small>SET</small> | <small>TIPO</small> | <small>REV.</small> |        |  |  |  |  |     |  |  |  |  |                                |                     |                       |                      |                         |                          |                    |                     |                     |  |  |
|  |                     |  |                      |                         |                          |                    |                     |                     |        |  |  |  |  |     |  |  |  |  |                                |                     |                       |                      |                         |                          |                    |                     |                     |  |  |
|  |                     |  |                      |                         |                          |                    |                     |                     |        |  |  |  |  |     |  |  |  |  |                                |                     |                       |                      |                         |                          |                    |                     |                     |  |  |
|  |                     |  |                      |                         |                          |                    |                     |                     |        |  |  |  |  |     |  |  |  |  |                                |                     |                       |                      |                         |                          |                    |                     |                     |  |  |
| <b>REV</b>   | <b>DESCRIZIONE</b>  | <b>DATA</b>  | <b>REDATTO</b>       | <b>VERIFICATO</b>       | <b>APPROVATO</b>         |                    |                     |                     |        |  |  |  |  |     |  |  |  |  |                                |                     |                       |                      |                         |                          |                    |                     |                     |  |  |
| <b>PROGETTISTA:</b> Arch. Francesco Costa<br>Arch. Tiziano Maitan                    |                     |  |                      |                         |                          |                    |                     |                     |        |  |  |  |  |     |  |  |  |  |                                |                     |                       |                      |                         |                          |                    |                     |                     |  |  |
| STUDIO architetti COSTA & MAITAN<br>Portogruaro - via Versiola 16/1 tel 0421 280 662 |                     |  |                      |                         |                          |                    |                     |                     | SCALA: |  |  |  |  |     |  |  |  |  |                                |                     |                       |                      |                         |                          |                    |                     |                     |  |  |
|  |                     |  |                      |                         |                          |                    | FILE:               |                     |        |  |  |  |  |     |  |  |  |  |                                |                     |                       |                      |                         |                          |                    |                     |                     |  |  |
|  |                     |  |                      |                         |                          |                    | CTB:                |                     |        |  |  |  |  |     |  |  |  |  |                                |                     |                       |                      |                         |                          |                    |                     |                     |  |  |

## IL PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA

### 1. Precisazioni riguardanti le progettazioni FTE

Le 5 progettazioni da sviluppare sono state sommariamente descritte in una relazione generale che illustra sommariamente tutti gli interventi e precisa una serie di indirizzi.

Le progettazioni, seppur prevalentemente concentrate su tratte ben definite, sono finalizzate a riqualificare tutto il percorso principale urbano superiore in modo omogeneo e riconoscibile; pertanto dovranno prevedere anche la necessaria eventuale riqualificazione di pavimentazione, integrazione di cordoli e soprattutto la manutenzione / riqualificazione / integrazione della segnaletica orizzontale e verticale ove deteriorata, mancante o insufficiente su tutte le tratte, anche dove i percorsi ciclabili sono già realizzati.

Per quanto possibile saranno previste nelle progettazioni filari di alberi o elementi a verde schermanti elementi antropici da mascherare. Saranno da prevedere anche, ove possibili, piccole ma utili aree di sosta e alcune fontanelle per l'acqua.

Il progetto FTE deve riportare anche le somme necessarie per la realizzazione della segnaletica cicloturistica secondo le indicazioni della Regione Veneto.

Le singole progettazioni descrivono per ogni intervento le varie alternative e tutti gli Enti interessati, in primis l'Ente proprietario della strada e anche gli altri eventuali Enti come Consorzio di Bonifica, Genio Civile ecc.

Come riferimenti tecnici generali si ricordano tutte le vigenti normative generali e di settore ed in particolare il DM 557/98 regolamento piste ciclabili, la Direttiva del MIT per le Ciclovie Nazionali, le recenti norme del Decreto Rilancio che istituiscono le corsie ciclabili urbane .

Trattandosi prevalentemente di progettazioni di percorsi ciclabili extraurbani bidirezionali con funzioni di collegamento tra centri urbani si raccomanda una larghezza di cm 300 circa, la pavimentazione in manti bitumati con strato fino e la realizzazione dell'impianto di pubblica illuminazione.

### 2. Obiettivi generali di progettazione

La realizzazione dell'itinerario ciclabile rappresenta un'opportunità di valorizzazione ambientale, una forma di fruizione "culturalmente evoluta" del territorio e un'occasione per mettere in rete le emergenze ambientali e culturali assieme alle attività commerciali e ricettive presenti, contribuendo così alla crescita complessiva del territorio attraversato.

Il progetto persegue i seguenti obiettivi fondamentali:

- Valorizzazione dell'identità locale ed integrazione dell'infrastruttura nel territorio che attraversa;
- Economicità: attivazione del maggior sviluppo chilometrico con impiego limitato di risorse finanziarie, in modo da sviluppare una rete ciclabile organica ed estesa e impiegare le risorse per la risoluzione di situazioni critiche (attraversamenti, "punti neri", messa in sicurezza, collegamenti);
- Scelte costruttive finalizzate alla massima fruizione ed accessibilità;

- 
- Sostenibilità in termini di durata, manutenibilità e ciclo di vita delle opere;
  - Semplicità costruttiva, qualità e riconoscibilità degli interventi.

Gli interventi sono caratterizzati da una bassa intensità, in modo da non sovraccaricare ulteriormente il palinsesto territoriale ma semplicemente attivare sinergie esistenti.

Per quanto riguarda gli aspetti tecnici ed i contenuti progettuali esso fa riferimento alla normativa vigente, in particolare:

- Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 - "Nuovo Codice della Strada";
- Decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 - "Regolamento di esecuzione ed attuazione del N.C.S.
- Direttive Ministeriali per "Redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico" (G.U. n. 146 del 24 giugno 1995) per l'applicazione, in ambito urbano, delle disposizioni contenute nell'art. 36 del Codice della Strada;
- Legge 19 ottobre 1998, n. 366 - "Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica";
- Decreto Ministeriale 30 novembre 1999 n. 557 - "Regolamento per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili";
- Decreto Ministeriale 5 novembre 2001 - "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade";
- Decreto Ministeriale 19 aprile 2006 - "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali";
- Decreto Legislativo 15 marzo 2011 n. 35 - "Gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali";
- Decreto Ministeriale 2 maggio 2012, n.137 - "Linee guida per la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali".
- Legge 11 gennaio 2018, n.2, Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica.
- legge 17 luglio 2020, n. 77, che converte, con modificazioni, il decreto rilancio legge 19 maggio 2020, n. 34.

\* Per quanto non riconducibile a formali disposizioni normative, per la progettazione di livello definitivo ed esecutivo si farà riferimento alle raccomandazioni CNR - UNI ed alla letteratura tecnica di settore nonché alle normative in itinere (es. la bozza n.3/2014 delle "Istruzioni tecniche per la progettazione delle reti ciclabili" del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) e alle buone pratiche di progettazione e costruzione redatte da vari Enti.

### **3. Livello di progettazione**

Lo studio è redatto a livello di Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica, in conformità alla vigente normativa art. 23 co. 5 D.lgs. 50/2016.

---

Lo studio è composto dai seguenti elaborati:

| ALL.              | SUB | TIPO | REV. | DESCRIZIONE   | SCALA        |
|-------------------|-----|------|------|---|--------------|
| <b>GENERALE</b>   |     |      |      |   |              |
| 001               |     |      |      | ELENCO ELABORATI  | -            |
| 002               |     |      |      | RELAZIONE TECNICO - ILLUSTRATIVA  | -            |
| 003               |     |      |      | RELAZIONE GEOLOGICA E GEOTECNICA  | -            |
| 004               |     |      |      | PRIME INDICAZIONI E DISPOSIZIONI PER LA STESURA DEI PIANI PER LA SICUREZZA        | -            |
| 005               |     |      |      | CALCOLO SOMMARIO DELLA SPESA-QUADRO ECONOMICO-ANALISI PREZZI                      | -            |
| 006               |     |      |      | PIANO PARTICELLARE: RELAZIONE   |              |
| 007               |     |      |      | PIANO PARTICELLARE: ELABORATO GRAFICO   | 1:2000       |
| <b>VIABILITA'</b> |     |      |      |   |              |
| 001               |     |      |      | INQUADRAMENTO: INDIVIDUAZIONE AMBITO DI INTERVENTO, SU BASE C.T.R., P.A.T. E P.I. | VARE         |
| 002               |     |      |      | INQUADRAMENTO: INDIVIDUAZIONE SU BASE CATASTALE                                   | 1:2000       |
| 003               |     |      |      | STATO ATTUALE: PLANIMETRIA TRACCIATI E SEZIONI TIPO                               | 1:2000 1:100 |
| 004               |     |      |      | PROGETTO: PLANIMETRIA INTERVENTI E SEZIONI TIPO                                   | 1:2000 1:100 |

#### **4. Inquadramento territoriale ed urbanistico**

Il territorio è situato nell'estremo lembo nord-orientale della Venezia Orientale, al confine con il Friuli-Venezia Giulia e dista circa cinquanta chilometri da Venezia. Confina con i comuni di Cordovado, Fossalta di Portogruaro, Gruaro, Morsano al Tagliamento, Portogruaro.

Il territorio è attraversato dall'Autostrada A4, il cui accesso è agevole sia dai caselli di Portogruaro a ovest che da quello di Latisana ad est, dalle strade provinciali n. 93 denominata "strada ferrata" per Udine e n. 463 Portogruaro-San Vito al Tagliamento passante per la frazione di Cintello.

A Teglio Veneto è presente la Stazione di Cintello sulla linea ferroviaria ad unico binario, non elettrificata, Portogruaro-Casarsa della Delizia. Il servizio pubblico di autobus, gestito dall'A.T.V.O., consente un rapido spostamento verso i nodi ferroviari e stradali che conducono in meno di un'ora agli aeroporti di Venezia "Marco Polo" e di Ronchi dei Legionari. In pochi minuti si raggiungono le vicine località balneari di Bibione e Caorle.

Ad ovest del centro urbano del Capoluogo troviamo la frazione di Cintello addossata al fiume Lemene a diretto confine con la frazione di Boldara in comune di Gruaro. Il comune ha prevalentemente una economia agricola, è presente una piccola area industriale attigua alla strada ferrata (SP 93). Sotto l'aspetto ambientale paesaggistico si segnalano gli interessanti percorsi naturalistici ciclabili del Gira Lemene nella frazione di Cintello oltre alla nota oasi incontaminata dei Prati delle Pars dove da trent'anni è stato realizzato un progetto di ripristino ambientale per ricreare un'area naturale autoctona popolata da diverse specie selezionate di fauna e flora. In questa realtà si può entrare in contatto con un mondo rurale antico che rispetta i cicli naturali e la biodiversità delle specie.

Il territorio è compreso nel bacino idrografico del fiume Lemene a scolo naturale ed il principale corso d'acqua pubblico è il Taglio-Lugugnana.

In questo contesto è già presente una fitta rete di percorsi ciclabili che riconnettono, tramite il Gira Lemene, il giro Tagliamento, i comuni di Fossalta di Portogruaro, Gruaro e Portogruaro. Detta rete è perfettamente integrata al sistema della ciclabilità infrastrutturale della Venezia Orientale.

---

---

Nel comune di Teglio Veneto il percorso ciclabile oggetto del presente Studio di fattibilità è :

- via Cintello dal capoluogo alla frazione di Cintello.

## **5. Il tracciato**

Il percorso ciclopedonale di progetto interessa il lato destro (in direzione Teglio Veneto – Cintello ) della strada comunale di via Cintello che prosegue , dopo aver incrociato la SP 93 (Portogruaro - Udine), in via Viola fino alla frazione di Cintello.

Il tracciato inizia poco prima del cimitero ed è il prolungamento in una pista con spartitraffico esistente.

Dal cimitero in direzione di Teglio Veneto la pista, mantenendosi sulla destra, investe l'aiuola e piccola parte del parcheggio di campo sportivo, per proseguire interessando banchina e fosso di guardia di via Cintello, in parte tombinati in presenza delle recinzioni delle abitazioni. In presenza di quest' ultime vi è comunque lo spazio sufficiente per pista e spartitraffico.

Si giunge infine all'incrocio con la SP 93 e, dato il sostenuto volume di traffico di questa strada è stato previsto un attraversamento semaforico a chiamata per consentire ai ciclisti un passaggio sicuro.

La pista dopo l'attraversamento inizia il suo tragitto in via Viola verso Cintello costeggiando le recinzioni delle abitazioni che si susseguono in modo continuo fino alla fine della pista ad eccezione di un breve tratto in cui confina con un campo (appena al di là del passaggio a livello).

In via Viola si utilizzerà lo spazio di bordo strada esistente che varia da 2,00 m circa a m 2,70. Per tale tratto si prevederà un cordolo a raso e una segnaletica in linea bianca e gialla.

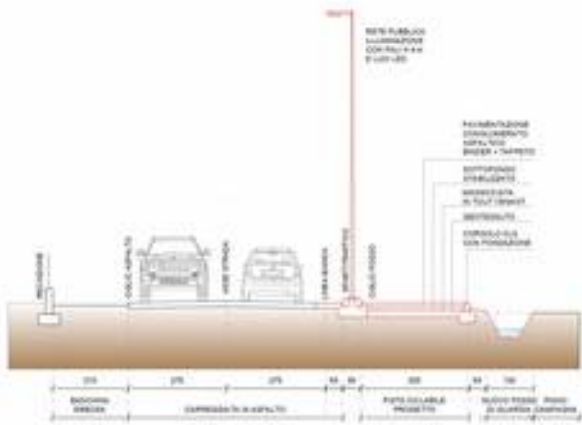
La carreggiata veicolare verrà mantenuta con corsie di marcia di m 2,75 ciascuna per un totale di m 5.50.

La lunghezza complessiva del tracciato è di 1.587 mt.

## **6. Caratteristiche tecniche ed elementi ricorrenti**

Di seguito si danno alcune sintetiche indicazioni sulle principali caratteristiche tecniche e costruttive della pista ciclabile, con riferimento alla vigente normativa DM 30.11.1999, n. 557.

## PERCORSO PROMISCUO CICLO-PEDONALE IN SEDE PROPRIA - BIDIREZIONALE



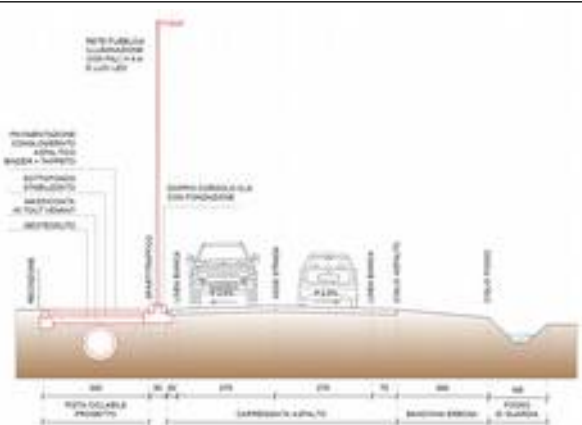
La pista per diversi tratti di via Cintello investe il fosso di guardia esistente che viene spostato verso il campo. Viene dotata di spartitraffico.

Il percorso promiscuo ciclopedonale sarà realizzato in sede propria, separato dalla sede veicolare (art.6).

Tenuto conto degli ingombri dei ciclisti e dei velocipedi, la larghezza della pista ciclopedonale sarà di 3,00m: 1,50m per ogni senso di marcia (art.7).

In alcuni brevi tratti in corrispondenza di particolari interferenze, la pista ciclopedonale sarà ridotta alla larghezza di 2,50 m (art.7).

## ELEMENTO SEPARATORE

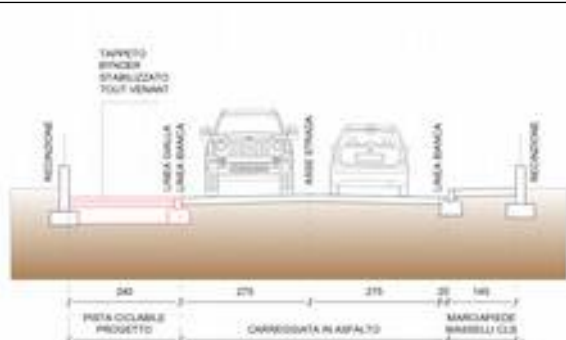


La pista di via Cintello nei brevi tratti antistanti le recinzioni delle abitazioni ha spazio sufficiente per inserire lo spartitraffico

La larghezza dello spartitraffico fisicamente invalicabile che separa la pista ciclabile in sede propria dalla carreggiata destinata ai veicoli a motore, non deve essere inferiore a 0,50 m (art.7).

Si prevede l'uso di un cordolo in c.a. con caditoio in ghisa per la raccolta delle acque meteoriche.

## PAVIMENTAZIONE



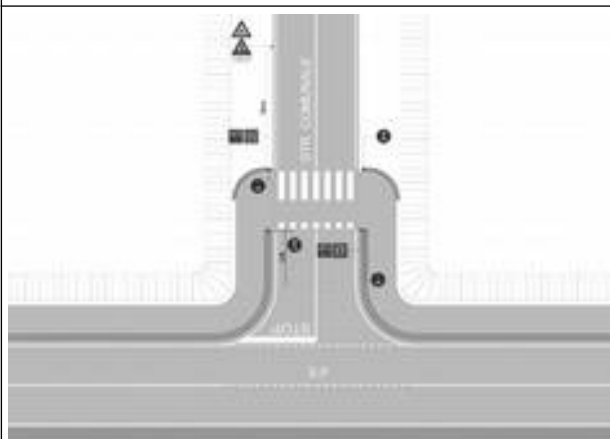
La superficie dei sedimi del fondo della pista sarà regolare, possibilmente drenata e tale da garantire sicurezza di moto e di frenata (art. 12). Sulla pista ciclabile sarà curata al massimo la regolarità delle superfici per garantire condizioni di agevole transito ai ciclisti e si eviterà l'installazione di manufatti (pozzetti, griglie ecc.) che determinano difficoltà di

La pista in via Viola utilizza gli spazi al margine stradale in parte ora pavimentati in asfalto, ghiaia, tappeto erboso. Per tutti i tratti verrà eseguita una nuova massicciata e nuova pavimentazione in asfalto

transito ai ciclisti o situazioni di pericolo (art. 12).

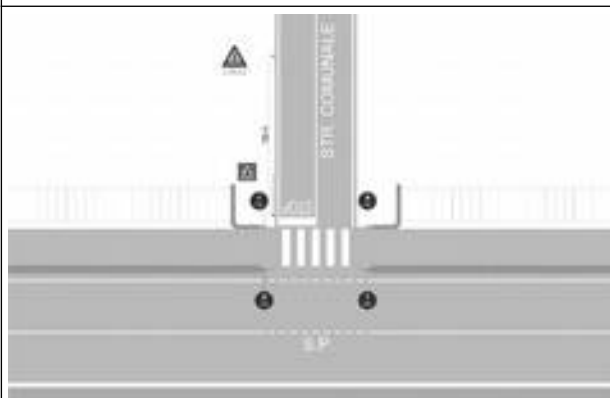
### INTERSEZIONI ED ATTRAVERSAMENTI

Gli attraversamenti delle carreggiate stradali saranno realizzati con le stesse modalità degli attraversamenti pedonali, tenendo conto degli analoghi comportamenti delle due utenze (art. 9)

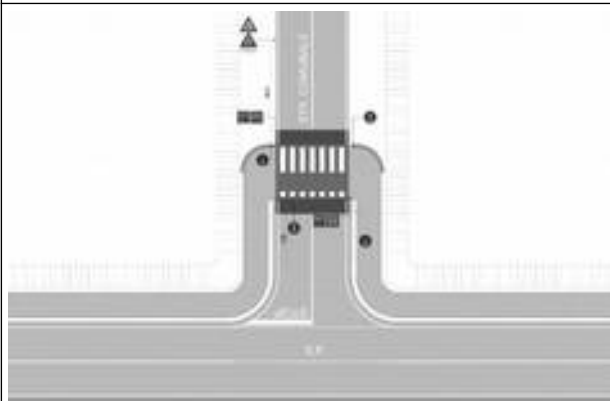


Gli attraversamenti ciclo-pedonali in corrispondenza di incroci stradali con flussi di traffico intenso, verranno realizzati ad una distanza di sicurezza dall'incrocio in questione (almeno 10 metri).

Essi sono segnalati sulla carreggiata stradale mediante strisce bianche discontinue. La segnaletica verticale, presente in entrambi i lati, segnerà la fine del percorso e la ripresa dello stesso alla fine dell'attraversamento.



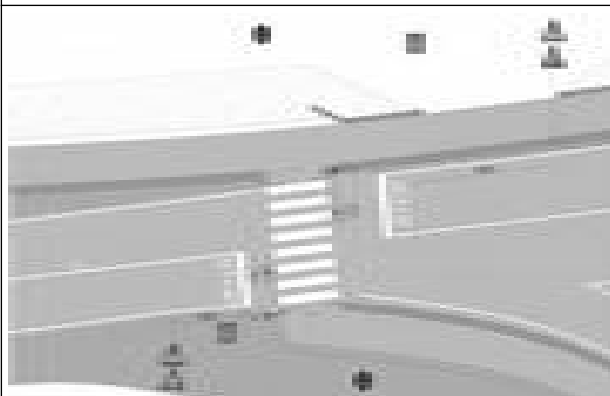
Gli attraversamenti ciclo-pedonali in corrispondenza di strade comunali a basso traffico, sono segnalati sulla carreggiata stradale mediante strisce bianche discontinue. La segnaletica verticale, presente in entrambi i lati, segnerà la fine del percorso e la ripresa dello stesso alla fine dell'incrocio. Esso sarà inoltre segnalato ai conducenti delle vetture con segnali triangolari di pericolo a una distanza di 150 m.



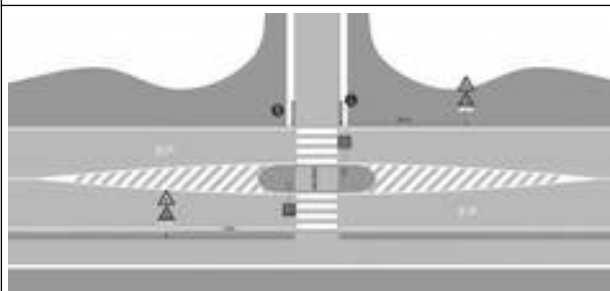
In corrispondenza dell'ingresso delle scuole o in punti di scarsa visibilità, si consiglia la realizzazione di un attraversamento ciclo-pedonale rialzato.

La segnaletica verticale, presente in entrambi i lati, segnerà la fine del percorso e la ripresa dello stesso alla fine dell'attraversamento. Il dosso sarà accuratamente segnalato ai conducenti delle vetture con segnali triangolari di pericolo 150 m prima dell'attraversamento.

## INTERSEZIONI ED ATTRAVERSAMENTI



Gli attraversamenti ciclabili in corrispondenza delle strade provinciali con traffico intenso in luoghi di scarsa visibilità, verranno realizzati degli attraversamenti gestiti da un semaforo a chiamata per garantire la massima sicurezza degli utenti.

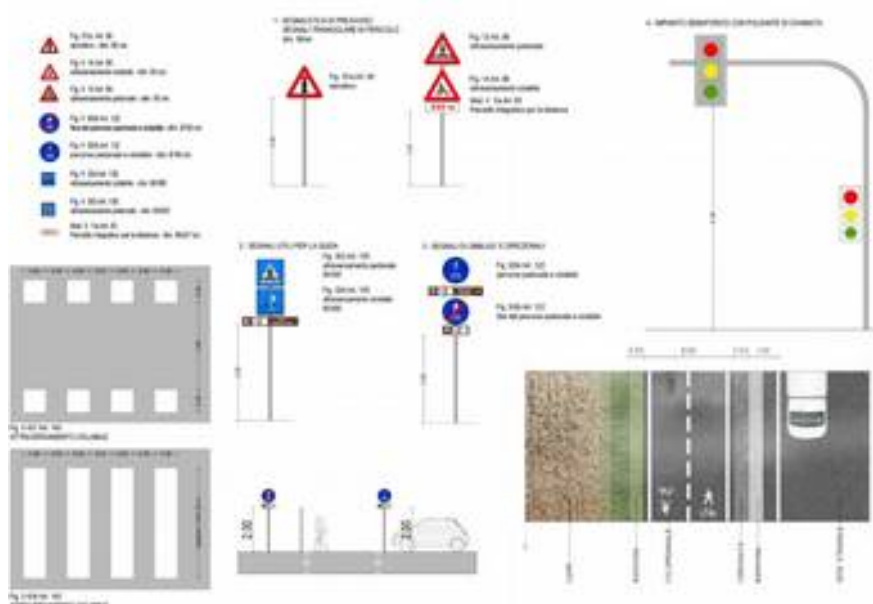


Gli attraversamenti ciclabili in corrispondenza di arterie stradali con traffico intenso e dimensioni considerevoli, verranno realizzati degli attraversamenti con isola di traffico a raso per permettere ai ciclisti di attraversare una carreggiata per volta.

## SEGNALETICA

L'itinerario sarà provvisto della segnaletica stradale verticale ed orizzontale, all'inizio ed alla fine del percorso, dopo ogni interruzione e dopo ogni intersezione (art. 10) e che comunque ne evidenzi l'uso specialistico, l'esistenza di ostacoli e particolarità, l'eventuale promiscuità con altre tipologie di utenti nonché la prossimità dei cambi di direzione e degli incroci.

La dotazione del sistema di illuminazione è obbligatoria per la visione notturna degli attraversamenti a raso e delle connessioni con gli altri sistemi di viabilità.



## SEGNALETICA DEDICATA

---

L'intervento si completa con la tabellazione e segnaletica direzionale dell'itinerario: riconoscibile, continua, chiara e univoca. Si farà riferimento alla segnaletica degli itinerari turistici come previsto dalla recente normativa della Regione Veneto per i percorsi di interesse regionale e provinciale della Rete Escursionistica Veneta. In linea di principio la segnaletica sarà prevista in modo da orientare il fruitore con chiarezza e in grado di fornire le necessarie indicazioni sui luoghi di destinazione e su quelli di interesse (culturale, paesaggistico, naturalistico, etc.).



## **7. Indagini e studi specialistici**

Nella presente fase di progettazione sono state condotte solo le indagini preliminari ritenute significative per l'elaborazione delle proposte d'intervento.

Nella progettazione si è cercato comunque di tenere in considerazione gli aspetti più evidenti in merito alle citate problematiche specialistiche.

## **8. Prefattibilità ambientale**

Sotto il profilo ambientale il percorso ciclo pedonale di progetto lungo la strada comunale di via Cintello a collegamento degli ambiti urbani del Capoluogo e della frazione di Cintello, non è soggetto a vincolo paesaggistico ai sensi del D.lgs. 42/2004.

Le valutazioni preliminari non hanno comunque evidenziato alcuna significatività in termini di impatto ambientale. Le opere previste, sulla base delle informazioni in possesso, delle verifiche e degli studi preliminari condotti, perseguono l'obiettivo della riduzione dell'impatto ambientale e pertanto risultano compatibili sotto il profilo ambientale.

## **9. Considerazioni di natura idraulica e idrologica**

Come descritto nella premessa della presente relazione, il percorso lungo via Cintello, sulla base di quanto riportato nelle tavole allegata al P.A.I. Piano Assetto Idrogeologico interregionale del bacino del Lemene e del Piano dell'Acque Comunale, il tratto non è interessato da vincoli di pericolosità idraulica.

## **10. Considerazioni di natura geologica, geotecnica ed idrogeologica**

Si veda relazione di dettaglio allegata.

---

## **11. Verifiche preventive dell'interesse archeologico**

Dalle informazioni ricevute e dall'esame della cartografia dei vincoli, i sedimi interessati dai lavori della pista ciclo pedonale non risultano interferire con siti di interesse archeologico.

Nelle successive fasi di progettazione potrà essere predisposta un'analisi più approfondita dell'eventuale impatto del progetto sul patrimonio archeologico, contenente, se necessarie, misure atte a limitare i danni al patrimonio stesso, attraverso la verifica preventiva dell'interesse archeologico.

## **12. Censimento e ipotesi di risoluzione delle interferenze**

Da quanto emerso nel corso dei sopralluoghi e dei rilievi topografici svolti, nonché dall'esame della documentazione che è stato possibile reperire, è possibile evidenziare quanto segue:

1 - via Cintello – via Viola:

- le opere di progetto, che non presentano un esteso sviluppo lineare, intercettano il sistema viabilistico e stradale di livello superiore nell'incrocio con la SP 93 ;
- i percorsi ciclopedonali non intercettano l'esistente sistema fluviale.
- interferenze con reti sotterranee o aeree (acquedotti, fognature, gasdotti, elettrodotti, telefonia) sia nel senso di sviluppo delle opere che in senso perpendicolare, a seguito di ricognizione con tecnici degli enti gestori saranno assunte le prescrizioni operative in caso di puntuali interferenze tra le opere in progetto e le citate reti interrato o aeree;

Le citate interferenze sono adeguatamente riportate negli elaborati, precisando che nel prossimo livello di progettazione si renderà necessario un tracciamento di maggior dettaglio dei suddetti sistemi infrastrutturali interferenti in accordo con gli enti gestori.

## **13. Relazione sulla gestione delle materie**

Nelle fasi realizzative dovranno essere adottate tutte le misure atte a favorire la riduzione di rifiuti da smaltire in discarica, attraverso operazioni di reimpiego, previa verifica della compatibilità tecnica al riutilizzo in relazione alla tipologia dei lavori previsti.

Le terre e rocce da scavo saranno destinata a rinterri, riempimenti, rimodellazioni e i rilevati nell'ambito del cantiere.

Il conferimento in discarica dovrà avvenire con le modalità previste dalla normativa vigente esclusivamente nei casi in cui non risulti possibile riutilizzare e/o recuperare i materiali da scavo e demolizione.

Nelle successive fasi di progettazione verrà redatto un bilancio di produzione dei materiali di scavo e/o di rifiuti e un piano delle aree di cantiere da adibire a deposito temporaneo.

---

## **14. Conclusioni**

L'attuazione del progetto è riassunta nel seguente quadro economico generale, dove sono evidenziate la spesa per l'esecuzione degli interventi.

La spesa presunta è stata calcolata sulla base delle sezioni tipo, applicando alle quantità caratteristiche degli stessi i corrispondenti costi standardizzati parametrici. In assenza di costi standardizzati, applicando parametri desunti da interventi similari realizzati, ovvero redigendo un computo metrico estimativo di massima con prezzi unitari ricavati dai prezzari o dai listini ufficiali vigenti nell'area interessata.

Si precisa comunque che l'esatto sviluppo dei tratti d'intervento e il relativo costo potranno essere definiti con precisione solo nelle successive fasi di progettazione, anche a seguito delle necessarie valutazioni specialistiche e delle prescrizioni che verranno eventualmente richieste. Pertanto gli importi sotto riportati sono da ritenersi indicativi e di massima e potranno subire modifiche anche sostanziali nelle successive fasi di progetto, sia in termini di sviluppo che di costi.

Nelle successive fasi progettuali potranno essere definite delle priorità di intervento che individuano i tratti ritenuti funzionalmente più importanti per le finalità di progetto e che risultano compatibili con le risorse a disposizione dell'Amministrazione.

## **15. Quadro Economico**

Il costo presunto del progetto ammonta a complessivi € 1.028.490,00 importo che comprende i costi degli interventi e gli oneri accessori (spese tecniche, IVA, ecc.)