

Regione Autonoma Friuli - Venezia Giulia
Provincia di Udine

Comune di Cervignano del Friuli

OPERE DI URBANIZZAZIONE PRIMARIA – LAVORI DI RIFACIMENTO A NUOVO ED ADEGUAMENTO STRADALE PER LA NUOVA VIABILITA' DI VIA CAIU' CON COSTRUZIONE DI ECOPIAZZOLA PER L'AREA INDUSTRIALE CON VALENZA INTERCOMUNALE

PROGETTO PRELIMINARE

Oggetto : **- Relazione Generale**

Responsabile del:
Procedimento ing. arch. DE MARCHI Marcello

Progettista: ing. arch. DE MARCHI Marcello

Data: 29.06.2015

Gruppo di progettazione interna
Del comune di Cervignano del Friuli

Arch. DE MARCHI Marcello
Geom. BOEMO Giancarlo
Geom. CARRARA Alberto
Ing. NICOLA Andrea
Sig.ra VRECH Milena

Indirizzo : piazza indipendenza n° 8
33052 Cervignano del Friuli
Tel. 0431 388511
fax 0431 388800
e-mail : llpp@com-cervignano-del-friuli.regione.fvg.it

Indice:

PREMESSE	4
1) - RELAZIONE DESCRITTIVA	5
- a - Descrizione dell'intervento	5
- a.1 - Obiettivi.....	6
- a.2 - Criteri utilizzati per le scelte progettuali.....	6
- a.3 - Aspetti di inserimento dell'intervento sul territorio.....	8
- a.4 - Caratteristiche prestazionali e descrittive dei materiali	8
- b - Aspetti riguardanti la topografia, la geologia, l'idrologia, il paesaggio, l'ambiente e gli immobili di interesse storico, artistico ed archeologico	9
- c - Indicazione di cave e discariche.....	10
- c.1 - Le cave	10
- c.2 - Le discariche.....	10
- d - Soluzioni adottate per il superamento delle barriere architettoniche	10
- e - Idoneità delle reti esterne dei servizi.....	10
- e.1 - Le reti esterne dei servizi connesse all'esercizio dell'intervento	10
- e.2 - Le interferenze delle reti aeree e sotterranee con i nuovi manufatti	10
- f - Variazioni rispetto alle indicazioni del progetto preliminare	Errore. Il segnalibro non è definito.
- g - Opere di abbellimento artistico o di valorizzazione architettonica	10
- h - Tempo necessario per la redazione del progetto esecutivo.....	10
- Descrizione delle indagini, rilievi e ricerche effettuati al fine di ridurre il costo di esecuzione.....	11
2) - SCHEMI GRAFICI	12
STATO DI PROGETTO	Errore. Il segnalibro non è definito.
- Elaborati grafici.....	13
3) - CALCOLO DELLA SPESA	14
- Quantificazione della spesa.....	14
4) - QUADRI ECONOMICI DI SPESA	15
- Quadro economico di spesa.....	15

PREMESSE

Premesso tra i Comuni di San Giorgio di Nogaro, Cervignano del Friuli, Torviscosa, la Provincia di Udine, la Camera di commercio di Udine, l'Associazione industriali della provincia di Udine, l'Associazione piccole imprese, l'Unione artigiani, l'Associazione commercianti, i sindacati Cgil, Cisl e Uil e il Consorzio per lo sviluppo industriale dell' Aussa Corno, nel 1999 furono siglati i patti territoriali con lo scopo di sviluppare l'attività industriale e i servizi all'industria dell'area della Bassa friulana, prevedendo il completamento delle infrastrutture di collegamento viario al nodo autostradale .

La Regione Friuli Venezia Giulia, subentrata nel ruolo di soggetto responsabile del Patto Territoriale della Bassa Friulana, può gestire un contributo statale finalizzato alla realizzazione di infrastrutture strategiche per le quali è necessario presentare le progettazioni definitive.

Per tanto al fine di poter disporre delle risorse rese disponibili dallo Stato, questo Ente, in qualità di soggetto attuatore, dovrà gli individuare interventi infrastrutturali nella zona industriale di via Caiù compresa nell' ambito del Consorzio per lo sviluppo industriale dell' Aussa Corno.

A tal fine è stato incaricato il Settore Tecnico e Gestione del Territorio della redazione del progetto preliminare, secondo quanto previsto nel Programma triennale delle opere pubbliche ed in ossequio a quanto previsto dal Regolamento in attuazione all'art. 14 della L.R. 31. maggio 2002, n° 14.

Le modalità di stesura del presente sono quelle indicate al Capo III – PROGETTAZIONE, art. 6, 7 e 8 ed in particolare per la progettazione definitiva dagli art. 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26 e 27, per la progettazione esecutiva dagli art. 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37 e 38 del Regolamento di attuazione della L.R. 31.05.2002, n° 14 e successive modifiche ed integrazioni, approvato con D.P.G.R. del 05.06.2003, 0165/Pres.

1) - RELAZIONE DESCRITTIVA

- a - Descrizione dell'intervento

Il progetto che si propone di finanziare è relativo al rifacimento a nuovo di via Caiù mediante un insieme sistematico di opere di urbanizzazione che mirano ad adeguare il riassetto idraulico, viabile (anche con la separazione tra viabilità meccanica e ciclopeditone), di servizi e reti infrastrutturali.

L'arteria stradale, s'inserisce nel cuore della porzione di zona industriale dell'Aussa-Corno ricadente in città di Cervignano del Friuli percorrendola completamente, a livello dorsale, in direzione Nord / Sud.

L'obiettivo di progetto è quello di un adeguamento viabile di natura strutturale di una viabilità esistente ma completamente inadeguata che di fatto ha fortemente limitato, fino ad oggi, lo sviluppo della zona industriale programmata D1.

Trova quindi completamente un'opera pubblica che da anni giace in una situazione di arretratezza.

La stessa, una volta completata, favorirà l'insediamento di nuove aziende e lo sviluppo delle esistenti grazie al nuovo assetto viabile che potrà garantire veloci ed efficaci collegamenti viari con l'autostrada nonché con la direttrice statale nord sud (SS 352) e con quella est ovest (SS 14 della Venezia Giulia) favorendo le esigenze legate alla crescita economico-sociale del territorio.

Sempre in quest'ottica, viene proposta anche la costruzione di un'ecopiazza attrezzata per la raccolta dei rifiuti ingombranti dell'area industriale avente anche interesse intercomunale per l'associazione che comprende otto comuni su lotto appositamente individuato nel vigente Piano Particolareggiato Infraregionale.

ADEGUAMENTO STRADALE

La sede stradale che si inserisce nella zona industriale di Cervignano (via Caiù) è stata recentemente collegata, mediante con una nuova bretella, alla viabilità principale delle direttrici statali Venezia-Trieste (ss n. 14) e Grado-Udine (ss 352) .

La strada però risulta del tutto inadeguata ed insufficiente al transito di automezzi pesanti, considerata la sua limitatissima larghezza di carreggiata (circa 4,50 m) priva di marciapiedi e di adeguati sottoservizi.

Il progetto prevede un completo rifacimento della sede stradale a sud della rotatoria di allacciamento con la nuova bretella (3° e 4° tratto del progetto), in direzione della zona industriale, ed un intervento limitato al rifacimento del solo manto stradale nel tratto nord verso l'abitato di Cervignano del Friuli (1° e 2° tratto del progetto) .

Nel 1° e 2° tratto, verso il centro abitato, la larghezza della carreggiata verrà mantenuta della larghezza esistente, pari a 7 m, ritenuta adeguata al traffico previsto. Si provvederà solamente al rifacimento del manto stradale costituito da uno strato di conglomerato bituminoso di base (binder) e successiva stesura del manto d'usura (tappeto).

Nel 3° e 4° tratto, verso l'area industriale, sarà completamente ridisegnata l'arteria stradale, ricostruendo la fondazione stradale ed il manto superficiale. La larghezza della carreggiata sarà adeguata ad un'area industriale con larghezza di m 9,00 nel primo tratto ed 8,00 nel tratto successivo.

In fondo la via sarà creata una piccola rotatoria per consentire l'inversione di marcia dei veicoli, oltre a creare un zona di parcheggio per automezzi pesanti.

RIASSETTO IDRAULICO

Il nuovo assetto viabile comprende anche l'attuale sedime di un canale che affianca la via Caiù in corrispondenza del 3° tratto indicato in progetto. Per tanto questo tratto di canale, avente una larghezza di circa 4 mt, verrà tombinato mediante scatolari in calcestruzzo armato prefabbricato da collocarsi su una fondazione in cemento armato gettato in loco.

Altri fossati paralleli alla stessa sede stradale saranno invece combinato con utilizzo di tubi in c.a. vibrocentrifugato di diametri adeguati alle portate degli stessi corsi d' acqua.

PERCORSO CICLOPEDONALE

Oltre all' adeguamento della viabilità meccanica, sarà realizzato un percorso ciclopedonale su sede propria, che segue tutto l' intero tragitto della via Caiù per poi collegarsi, attraverso la via Manolet, ad un'altra pista ciclopedonale parallela al fiume Ausa (rive Marinai d' Italia) che prosegue fino al centro del capoluogo.

La pista ciclopedonale avrà una larghezza media di circa 3,00 mt, separata dalla carreggiata stradale da un' aiuola spartitraffico avente larghezze variabili maggiori di 0,50 m, completa di segnaletica verticale ed orizzontale con delimitazione delle due corsie di marcia.

ADEGUAMENTO SOTTOSERVIZI

Il progetto prevede anche la posa di reti e sottoservizi necessari alle attività industriali che prenderanno posto nella zona industriale.

In particolare si vanno a completare reti di servizi che non raggiungono l'area, quali quella del gas metano, ed ad ampliare o migliorare altre che risulterebbe inadeguate alle future necessità, quali la rete di distribuzione dell' energia elettrica, la rete fognaria e la rete telefonica.

Sebbene tutta la via Caiù è provvista della linea di illuminazione pubblica, quest'ultima dovrà necessariamente essere realizzata ex novo per la variazioni geometriche e nuove necessità della viabilità.

La nuova linea sarà realizzata mediante collocazione di cavidotti in tubi polietilene corrugati, posa dei manufatti di ispezione e sostegno (pozzetti e plinti di fondazione) e nuovi punti luce con utilizzo di lampade al led.

Anche tutta la rete di raccolta della acque meteoriche sarà adeguata alla nuova viabilità .

ECOPIAZZOLA

La nuova ecopiazza sarà realizzata in conformità alle disposizioni del decreto ministeriale 8 aprile 2008 e successive modifiche.

Si è prevista la realizzazione di un' area centrale di manovra riservata agli operatori durante le operazioni di consegna e recupero dei container di raccolta differenziata, perimetrata da muri di contenimento in calcestruzzo e ribassata di 50 cm rispetto al piano di campagna.

Su due lati di quest'area sono state realizzate le soste rialzate dalle quali l' utenza può scaricare dall' alto i rifiuti differenziati entro i container.

E' stata poi realizzata un' altra zona destinata ai rifiuti pericolosi (RAE) coperta con un capannone con struttura in acciaio come prevedono le normative in materia sopra richiamate.

Tutte le aree di conferimento dei rifiuti sono pavimentate ed impermeabilizzate, le aree esterne sono sistemate a verde e tutta l' ecopiazza è recintata ed illuminata.

- a.1 - Obiettivi

Gli interventi sono volti a migliorare le infrastrutture della zona industriale di via Caù per favorirne lo sviluppo e risolvere una situazione di crisi di quell'area industriale contribuendo al suo rilancio.

Il completamento ed adeguamento delle infrastrutture di collegamento viario potrebbero sviluppare l'attività industriale e i servizi dell'area, oltre che a migliorare la qualità dei servizi a favore dei cittadini residenti nell' area ma anche nell' intero territorio comunale ed extracomunale.

- a.2 - Criteri utilizzati per le scelte progettuali

Il presente progetto definitivo è stato redatto nel rispetto delle disposizioni normative vigenti ed in particolare :

- Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 05.11.2001 "Norme funzionali e

- geometriche per la costruzione delle strade” ;
- Decreto. legs 30.04.1992 n° 285 – Nuovo codice della strada ;
 - D.P.R. 16.12.1992 n° 495 – Regolamento di esecuzione e attuazione nuovo codice della strada ;
 - Decreto Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 19.04.2006 “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali” ;
 - Linee guida per la progettazione delle rotatorie sulle strade in gestione a Friuli Venezia Giulia Strade spa ;
 - Decreto ministeriale 30 novembre 1999, n. 557 “Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili”
 - Decreto Ministeriale del 13/05/2009 recante disciplina dei rifiuti urbani raccolti in modo differenziato

- a.3 - Aspetti di inserimento dell'intervento sul territorio

L' inserimento delle infrastrutture nel territorio inevitabilmente potranno comportare impatti determinati dal traffico, quali l'inquinamento, il rumore, ecc., anche se naturalmente tutto proporzionato al limitato sviluppo della strada e soprattutto in considerazione che comunque l' arteria è già esistente.

Si può quindi considerare l' aumento degli impatti citati del tutto trascurabili nel contesto di un'area industriale.

L'obiettivo prioritario del presente progetto infrastrutturale è comunque quello di migliorare la qualità paesistico - ambientale di partenza, sia attraverso la bonifica i canali a cielo aperto che evidenziano processi di degrado, che con lo sviluppo del traffico su due ruote con la creazione di una nuova pista ciclabile.

L' inserimento infine dell' ecopiazzola nel contesto dell' area industriale di via Caiù sembra consona all' ambito ambientale dell'area.

- a.4 - Caratteristiche prestazionali e descrittive dei materiali

I materiali previsti per la realizzazione dei lavori del presente progetto sono i seguenti:

Materiale da riporto : formato con materiale arido proveniente da alvei di torrente o fiume oppure da cave .

Geotessuti : costruito mediante cardatura ed agugliatura con fibre poliesteri ottenute attraverso un processo di filatura - stiro - testurizzazione. Il tessuto non tessuto deve essere assolutamente esente da collanti, appretti, impregnanti e senza aver subito in fase di fabbricazione alcun trattamento di termosaldatura e termocalandratura.

Geogriglie : prodotte per tessitura, secondo la tecnica della maglieria in catena con inserzione di trama, di fili di Poliestere ad alta tenacità, aventi elevata resistenza meccanica e notevole inerzia chimica, fisica e biologica. Le Geogriglie devono essere costituite da una struttura piana di fili longitudinalie trasversali che individuano una distribuzione regolare di aperture di forma quadrata. I fili longitudinali e trasversali devono essere collegati da fili di legatura, che si estendono anche all'interno delle aperture formando un reticolo con maglia di 5 - 8 mm. La struttura della Geogriglia deve essere completamente protetta da una copertura polimerica in EVA(Etilene Vinil Acetato).

Asfalti :

- pavimentazione in conglomerato bituminoso tipo "Binder" semiaperto costituito da graniglia e pietrischetto di IV Cat. delle norme C.N.R., confezionato a caldo in impianti idonei con bitume di prescritta penetrazione ed in dosaggio non inferiore al 4% del peso secco degli inerti, percentuale dei vuoti a massciata costipata non superiore al 7%.

- Strato superficiale di usura (tappeto) in conglomerato tipo chiuso, confezionato con inerti di adeguato granulometria, avente un contenuto in bitume non inferiore al 5 % del peso secco degli inerti, confezionato con impianti idonei.

- conglomerato bituminoso ad elevata caratteristica di aderenza superficiale, (antiskid) tale da garantire un coefficiente di attrito radente al contatto con il pneumatico, eseguito con aggregati naturali frantumati ad elevata spigolosità e durezza tipo inerti basaltici o scorie di acciaieria, legato con bitume modificato hard ad alta viscosità al 5%.; confezionato per ottenere un prodotto ad alta resistenza, ad elevata rugosità superficiale ad elevata percentuale di vuoti.

Cordonate :

- realizzate in calcestruzzo bocciardato con getto fluido di calcestruzzo mediante processo di

vibrocompressione con l'impiego di cemento Portland tipo 425 e inerti lavati, armata con tondi nervati ad aderenza migliorata B450C del diametro di mm. 6.

Manufatti in c.a. prefabbricati :

Scalatori in cemento armato vibrato delle dim. interne di cm 400x200h per il tombinamento del canale che scorre parallelamente alla via Caiù ;

Tubazioni in calcestruzzo vibrocentrifugato armato a bicchiere per il tombinamento di fossati.

Opere civili :

Opere di fondazione in calcestruzzo armato ;

Formazione di muri in cemento armato di recinzione e contenimento terre ;

Realizzazione di capannoni con struttura in acciaio per la copertura di depositi e siti di raccolta rifiuti urbani differenziati;

Aiuole :

- le aiuole saranno delimitate da cordonate in cls e sistemate a prato con terra vegetale da coltivo preventivamente preparata.

Pozzetti:

- pozzetti prefabbricati per impianti di illuminazione pubblica in calcestruzzo armati e vibrati.

Chiusini:

- chiusini realizzati in fusioni di ghisa a grafite sferoidale, secondo le norme UNI EN 1563, conformi alla norma UNI EN 124 - classe B 125 per installazione in luoghi di Gruppo 2 con carico di rottura > di 125 kN o classe C 250 per installazione in luoghi di Gruppo 3 con carico di rottura > di 250 kN o classe D 400 per installazione in luoghi di Gruppo 4 con carico di rottura > di 400 kN.

- b - Aspetti riguardanti la topografia, la geologia, l'idrologia, il paesaggio, l'ambiente e gli immobili di interesse storico, artistico ed archeologico ed urbanistico

Sotto il profilo idrologico il progetto prevede la raccolta delle acque zenitali dal piano rotabile attraverso bocche di lupo e griglie, e defluite nei fossi esistenti a lato della viabilità.

Si ritiene infine che non vi sono aspetti da mettere in risalto riguardanti la topografia, la geologia, il paesaggio, immobili di interesse storico, artistico od archeologico mentre sotto l'aspetto urbanistico vi è solo una ridefinizione più puntuale degli interventi inerenti la viabilità con la previsione nuova della pista ciclabile e di una doppia ogiva finale necessaria all'inversione di marcia dei mezzi pesanti. Sotto l'aspetto normativo non necessitano modifiche. Il progetto prevede alcuni limitati espropri per i quali si seguirà la procedura di legge.

Il progetto su base definitiva redatto ai fini della richiesta di finanziamento dell'opera è stato approvato dalla Conferenza di servizi di data 23.06.2015 convocata dalla DIREZIONE CENTRALE INFRASTRUTTURE, MOBILITA', PIANIFICAZIONE TERRITORIALE, LAVORI PUBBLICI della regione Friuli Venezia Giulia .

In tale sede, per il progetto è stato anche prodotto lo SCREENING PRELIMINARE DI V.I.A. e sottoposto al Servizio V.I.A. regionale che con nota prot. n. 16842 del 19.06.2015 ha ritenuto non necessario assoggettarlo a VIA il progetto e dava esito positivo alla procedura.

Nella medesima conferenza di servizi veniva ottenuto il parere favorevole anche sotto l'aspetto paesaggistico con rilascio della relativa autorizzazione.

Il parere favorevole è stato ottenuto, sempre in sede di conferenza dei servizi, anche dalla competente dalla competente soprintendenza sia sotto l'aspetto paesaggistico che archeologico con la sola prescrizione della sorveglianza degli scavi in sede di realizzazione delle opere.

- c - Indicazione di cave e discariche

- c.1 - Le cave

Gli interventi richiedono in misura molto limitata l'utilizzo di cave di prestito per l'approvvigionamento di materiali inerti, che saranno in ogni caso reperiti nelle cave della zona.

- c.2 - Le discariche

Gli interventi richiedono in misura molto limitata l'utilizzo di discariche per lo smaltimento di materiali di risulta derivanti da demolizioni e scavi.

Per gli interventi oggetto del presente progetto saranno in ogni caso utilizzate le discariche della zona.

- d - Soluzioni adottate per il superamento delle barriere architettoniche

Nella redazione del progetto sono state adottate tutte le soluzioni per eliminare qualsiasi barriera architettonica tenendo presente delle disposizioni indicate dal D.P.R. 24.07.1996 n° 503 ed in particolare per quanto disposto dal Titolo II "Aree edificabili, opere di urbanizzazione e opere di arredo urbano" .

Le soluzioni adottate riguardano soprattutto la possibilità da parte delle utenze deboli (pedoni e ciclisti) di percorrere la via Caiù per raggiungere il centro abitato nella maggiore sicurezza possibile :

- Il percorso ciclopedonale ha una larghezza minima di m. 2,50 ed è privo di dislivelli con la parte carrabile;

- Gli attraversamenti pedonali sono dotati di rampe aventi una pendenza massima del 8% per raccordarsi ai livelli dei marciapiedi ;

- Realizzazione di percorsi tattili per disabili visivi mediante la posa in opera di mattonelle con superficie che riportano i codici informativi del sistema di guida artificiale "Loges".

- e - Idoneità delle reti esterne dei servizi

- e.1 - Le reti esterne dei servizi connesse all'esercizio dell'intervento

In sede di rilievo sono state riportate lo stato di fatto delle reti esistenti e nel progetto sono state individuate le necessità di spostamenti o parziali rifacimenti.

Tali ipotesi di spostamenti o rifacimenti sono state concordate con gli enti proprietari e riguardano :

- la rete telefonica TELECOM ;

- la rete gas metano gestita dall' AUSA MULTISERVIZI ;

- la rete di illuminazione pubblica gestita dal Comune di Cervignano del Friuli ;

- la rete di bassa tensione gestita dall' ENEL .

- e.2 - Le interferenze delle reti aeree e sotterranee con i nuovi manufatti

Interferenze fra le reti aeree o sotterranee sono costituite da attraversamenti e parallelismi tra linee differenti ben individuate nelle tavole di progetto, e per tanto non si ritiene sussistano particolari problemi di sorta.

- f - Opere di abbellimento artistico o di valorizzazione architettonica

Non sono previste opere di abbellimento artistico o di valorizzazione architettonica.

- h - Tempo necessario per la redazione del progetto definitivo / esecutivo

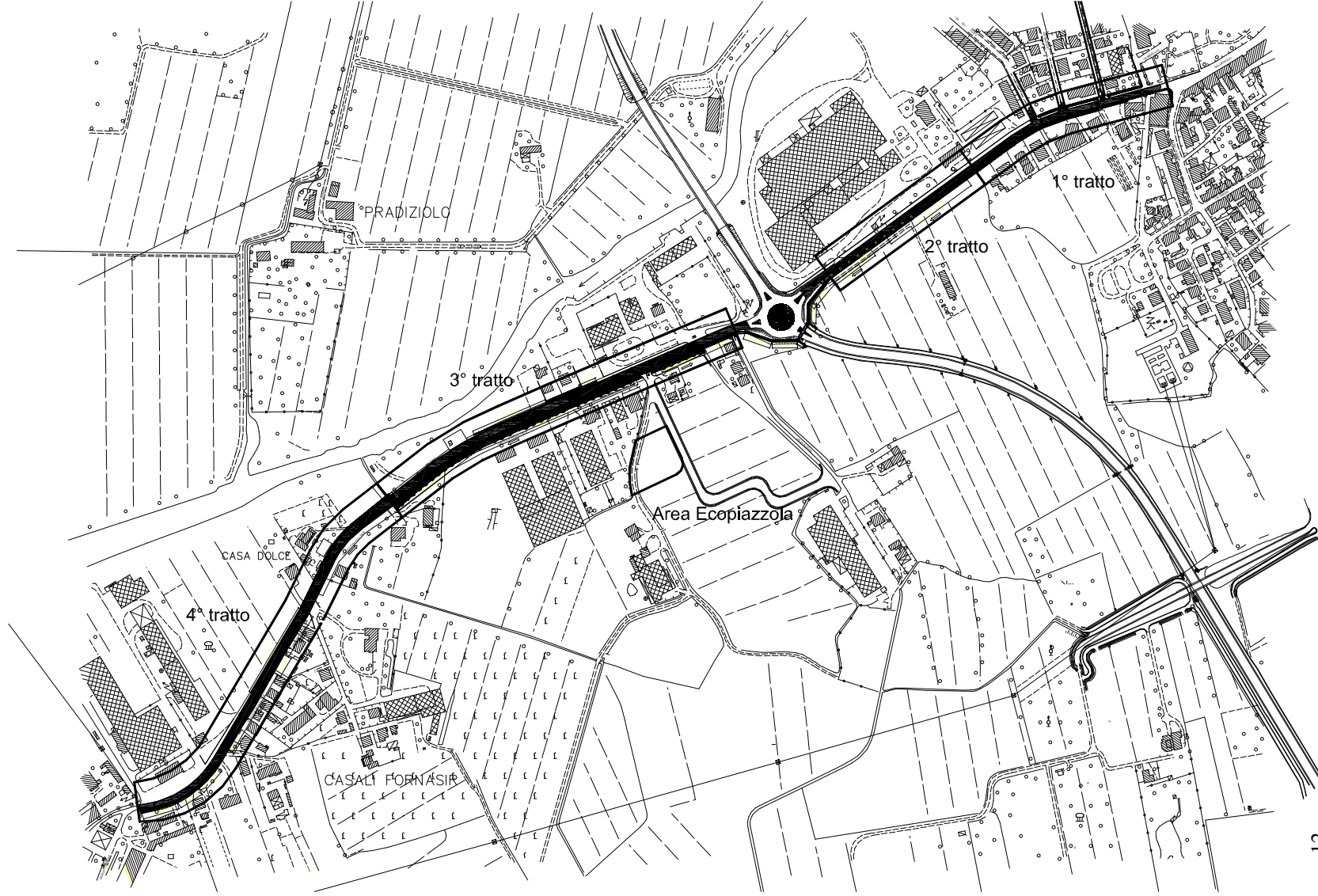
Considerata la rilevanza degli interventi in progetto e della molteplicità delle opere da eseguirsi, l'Amministrazione comunale prevede di redigere il progetto esecutivo in 210 giorni dalla data di accettazione del contributo statale.

- Descrizione delle indagini, rilievi e ricerche effettuati al fine di ridurre il costo di esecuzione

Non si sono rese necessarie particolari indagini e ricerche al fine di ridurre i costi di esecuzione.

2) - SCHEMI GRAFICI

PLANIMETRIA GENERALE



- Elaborati grafici

Si allegano alla presente gli schemi indicanti gli interventi da eseguirsi :

- Tav. 1 – Corografia scala 1:5000
- Tav. 2 – Planimetria Generale Stato di fatto .
- Tav. 3 – Planimetria Generale di Progetto .
- Tav. 4 – Planimetria di Progetto – 1° e 2° Tratto .
- Tav. 5 – Planimetria di Progetto – 3° Tratto .
- Tav. 6 – Planimetria di Progetto – 4° Tratto .
- Tav. 7 – Nuova ecopiazzola – planimetria generale.
- Tav. 8 – Variante P.R.G.C.
- Tav. 9 – Piano Particellare d' esproprio.

3) - CALCOLO DELLA SPESA

- Quantificazione della spesa

La spesa presumibile per la realizzazione delle opere proposte con il presente progetto definitivo, in base al computo metrico estimativo di massima delle opere, è quantificata in €. 3.600.000,00 comprensiva delle somme accessorie a disposizione dell'Amministrazione Comunale (Oneri di progettazione e collaudo, I.V.A., Imprevisti, ecc.).

In linea di massima pertanto il quadro economico possono essere così esemplificato:

4) - QUADRI ECONOMICI DI SPESA

- Quadro economico di spesa

LAVORI A BASE D'ASTA:

1) - IMPORTO LAVORI	€.	2.805.000,00
2) - Costi per la sicurezza	€.	85.000,00
3) - Importo dei lavori soggetti a ribasso d' asta:	€.	<u>2.890.000,00</u>

SOMME A DISPOSIZIONE DELL'A.C.:

1) - I.V.A. al 22 % su lavori adeguamento stradale	€.	506.220,00
2) - I.V.A. al 10 % su lavori ecopiazzola	€.	58.900,00
3) - Incentivi art. 11 L.R. 31.05.2002 N. 14	€.	57.800,00
4) - Contributo autorità LL.PP.	€	600,00
5) - Spese tecniche	€	33.000,00
6) - Spese per indagine archeologica	€	7.000,00
7) - Espropri	€	246.240,00
8) - Imprevisti	€.	240,00
Sommano:	€.	<u>910.000,00</u>

IMPORTO TOTALE DI PROGETTO: €. 3.800.000,00