



# COMUNE DI OSIMO

## DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO SETTORE LAVORI PUBBLICI

### LAVORI DI REALIZZAZIONE DELLA VIABILITA' DI ADDUZIONE AL NUOVO OSPEDALE INRCA - ANCONA SUD - LOTTI 1 e 2 CIG 88257718A0 - 88258119A2

# PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA

ELAB: **2** LOTTO  
1-2

SCALA:

DATA:

APRILE 2022

## RELAZIONE GENERALE

RTP

COMMITTENTE

**Mandatario**

DSD DEZI STEEL DESIGN srl  
via di Passo Varano, 306/B - Ancona  
tel 071 2900501 - fax 071 2855024  
email info@dsd-srl.it



**Mandanti**

CONSULTEC SOC. COOP.  
via Isonzo, 104 - 60124 Ancona  
tel 071 206398 - fax 071 2080936  
email info@gruppoconsultec.it



**EN.AR. CONTI SRL**

via San Ruffino snc, 104 - Amandola  
tel 0736 618225  
email studio@enarconti.it



**Prof. Ing. LUIGINO DEZI**

via di Passo Varano, 306/B - Ancona  
tel 071 2900501 - fax 071 2855024  
email info@dsd-srl.it

Comune di Osimo  
Dipartimento del Territorio - Settore Lavori Pubblici

Il Dirigente  
Ing. Roberto Vagnozzi

Il Responsabile Unico del Procedimento (RUP)  
Ing. Roberto Vagnozzi

#### REVISIONE

n°	data	descrizione	redatto	controllato	approvato
0	24/03/2022	EMISSIONE	XX	XX	XX

Il presente documento non potrà essere copiato, riprodotto o altrimenti pubblicato, in tutto od in parte, senza il consenso scritto del progettista. Ogni utilizzo non autorizzato sarà perseguito a norma di legge.  
This document may not be copied, reproduced or published, either in part or in its entirety, without the written permission of the designer. Unauthorized use will be persecuted by law.

## INDICE

RELAZIONE GENERALE .....	3
1 Premessa .....	3
2 Normativa di riferimento .....	5
2.1 Opere pubbliche .....	5
2.2 Viabilità e strade.....	6
2.3 Costruzioni in genere.....	6
2.4 Norme di tutela dell'ambiente .....	7
2.5 Norme di tutela del paesaggio .....	7
2.6 Norme sull'assetto idrogeologico .....	7
2.7 Norme sulla sicurezza dei cantieri.....	7
3 La soluzione progettuale .....	8
3.1 I criteri di scelta .....	8
3.2 Requisiti tecnici .....	9
3.3 Quadro geologico-geomorfologico .....	10
3.4 Materiali .....	12
3.4.1 Conglomerati cementizi.....	12
3.4.2 Acciaio per armatura lente .....	12
3.5 Sistema di smaltimento delle acque meteoriche.....	13
3.6 Sovrastruttura stradale .....	14
3.7 Dispositivi di ritenuta .....	14
4 La topografia .....	15
5 Le interferenze .....	15
6 Gli espropri.....	15
7 Problematiche esecutive e di cantiere.....	16
8 Stima delle opere .....	16

## RELAZIONE GENERALE

### 1 Premessa

Nella presente relazione si illustrano le motivazioni e le scelte adottate nella redazione del **Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica (PFTE) della viabilità di adduzione al nuovo Ospedale INRCA di Ancona sud**. L'opera, finanziata con Fondi FSC 2014/2020 Delibera CIPE n. 98/2017, ha per obiettivo il completamento di via della Sbrozzola per il collegamento tra la S.S.361 e la S.S.16 e si inserisce nell'ambito territoriale del sistema viario del quadrante sud-est della provincia di Ancona.

Si tratta di realizzare una bretella di circa 1,2 chilometri di lunghezza, con la quale rendere funzionale il collegamento tra la città di Osimo ed il nuovo Ospedale INRCA, riducendo il congestionamento dell'attuale sistema trasportistico di connessione tra il comprensorio di Osimo ed il litorale Anconetano. Inoltre occorre razionalizzare l'attuale intersezione di via della Sbrozzola con la S.S.16 realizzando uno svincolo a raso a rotatoria.

Attualmente, si raggiunge da Osimo la S.S.16 percorrendo la S.S.361 fino ad Aspio Terme, oppure attraverso la S.P.25 "Flaminia" fino a Osimo Stazione. Entrambe le vie presentano dei tracciati plano-altimetrici complicati ed attraversano degli ambiti antropizzati.

Con l'opera in progetto si realizza un percorso lineare e privo di urbanizzazioni lungo Via della Sbrozzola, che di fatto si porrà come asse preferenziale per collegare il comprensorio di Osimo con quello di Ancona. In particolare, si agevolerà il collegamento tra la città di Osimo ed il nuovo Ospedale INRCA, alleggerendo il traffico sulle attuali vie di comunicazioni con il litorale.

Il PFTE in oggetto, come indicato nell'Art. 23 del D.lgs. n. 50/2016, deve assicurare determinati obiettivi in termini di qualità tecnico-funzionale e conformità ai vincoli e alle normative vigenti. Di seguito si riportano tali obiettivi e le caratteristiche dell'opera che rispondono ad essi:

a) *Soddisfacimento dei fabbisogni della collettività*

La realizzazione della bretella di completamento di via della Sbrozzola e la razionalizzazione dell'attuale svincolo all'intersezione con la S.S.16 raggiunge l'obiettivo di connettere la città di Osimo con il nuovo Ospedale INRCA e al contempo alleggerire i flussi di traffico che oggi gravano prevalentemente sulla S.S.361.

b) *Qualità architettonica e tecnico funzionale e di relazione nel contesto dell'opera*

L'intervento consiste in un completamento tecnico-funzionale di una via esistente attraverso la realizzazione di una bretella di circa 1,2 chilometri di lunghezza e la realizzazione di uno svincolo a rotatoria all'intersezione di via della Sbrozzola con la S.S.16. La nuova opera ha una sezione stradale di tipo F1, che offre una larghezza di 9,50 metri con due corsie di 3,50 metri, una per ogni senso di marcia, e una banchina per lato di 1,25 metri.

c) *Conformità alle norme ambientali, urbanistiche e di tutela dei beni culturali e paesaggistici nonché il rispetto di quanto previsto dalla normativa in materia di tutela della salute e della sicurezza*

La bretella risulta indicata nell'attuale PRG e non interessa tutele culturali o paesaggistiche. La sua realizzazione apporterà dei benefici in materia di tutela della salute e della sicurezza su un'area vasta in termini di minore emissioni inquinanti, che oggi gravano sui centri abitati disposti lungo le attuali vie.

d) *Limitato consumo del suolo*

Il tipo di intervento è tale da consumare la minor quantità di suolo rispetto a soluzioni alternative.

e) *Rispetto dei vincoli idrogeologici, sismici e forestali nonché degli altri vincoli esistenti*

Non si interessano vincoli idrogeologici.

f) *Risparmio ed efficientamento energetico, nonché la valutazione del ciclo di vita e della manutenibilità delle opere*

Il ciclo di vita dell'opera è valutato in 50 anni. La manutenzione prevalentemente è riservata alla cura del manto stradale ed alle opere in c.a. Il nuovo percorso consentirà un risparmio

energetico in quanto il tracciato ha un andamento plano-altimetrico favorevole, contrariamente a quanto avviene oggi sull'attuale viabilità.

*g) Compatibilità con le preesistenze archeologiche*

La relazione archeologica preliminare allegata definisce un impatto medio per la bretella trovandosi in prossimità degli rinvenimenti archeologici individuati nell'area di Pignocco.

*h) Razionalizzazione delle attività di progettazione e delle connesse verifiche attraverso il progressivo uso di metodi e strumenti elettronici specifici quali quelli di modellazione per l'edilizia e le infrastrutture*

L'attività di progettazione avviene tramite l'uso di strumenti elettronici specifici e modellazioni in 3D.

*i) Compatibilità geologica, geomorfologica, idro-geologica dell'opera*

L'opera non modificando lo stato attuale dell'ambito territoriale di riferimento risulta essere compatibile con le risorse ambientali interessate.

## 2 Normativa di riferimento

Nella redazione del PFTE si fa riferimento a tutte le norme, disposizioni e regolamenti vigenti in materia di progettazione di opere pubbliche, in particolare l'art. 23 del D.L. 50/2016. Nello specifico, si fa riferimento alle norme di seguito elencate.

### 2.1 Opere pubbliche

- Decreto Legislativo 50 del 2016: “Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE” e relativo regolamento d'attuazione (Decreto Presidente della Repubblica 5 ottobre 2010 n. 207) e loro successive modificazioni ed integrazioni;
- Decreto Legislativo 18 aprile 2016, n. 50: “Codice dei contratti pubblici”;
- Decreto Ministeriale 19 aprile 2000, n. 145: “Regolamento recante il capitolato generale d'appalto” e successive modificazioni ed integrazioni;
- DPR n. 120/2017: “Regolamento recante la disciplina dell'utilizzazione delle terre e rocce da scavo”.

## 2.2 Viabilità e strade

- Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285: “Nuovo Codice della strada”;
- Decreto Ministeriale 5 novembre 2001, n. 6792: “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade”;
- Decreto Ministeriale 22 aprile 2004: Modifica del Decreto 5 novembre 2001, n. 6792, recante “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade”;
- Decreto Ministeriale 24 luglio 2006: “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali”;
- Decreto Ministeriale 18 febbraio 1992, n. 223: “Regolamento recante istruzioni tecniche per la progettazione, l’omologazione e l’impiego delle barriere stradali di sicurezza”;
- Decreto Ministeriale 21 giugno 2004, n. 2367: “Aggiornamento delle istruzioni tecniche per la progettazione, l’omologazione e l’impiego delle barriere stradali di sicurezza e le prescrizioni tecniche per le prove delle barriere di sicurezza stradale”.

## 2.3 Costruzioni in genere

- Decreto Min. Infrastrutture e Trasporti 17 gennaio 2018: “Norme Tecniche per le Costruzioni”;
- Circ. Min. Infrastrutture e Trasporti n. 617 del 02.02.2009 “Istruzioni per l’applicazione delle «Norme tecniche per le costruzioni» di cui al DM 14 gennaio 2008”;
- UNI EN 1990: “Basi della progettazione strutturale”
- UNI EN 1991-2: “Azioni sulle strutture - Carichi da traffico sui ponti”;
- UNI EN 1991-1-4: “Azioni sulle strutture - Azione del vento”;
- UNI EN 1991-1-5: “Azioni sulle strutture - Azioni termiche”;
- UNI EN 1992-2: “Progettazione delle strutture di calcestruzzo - Ponti di calcestruzzo”;
- UNI EN 1993-2: “Ponti di acciaio”;
- UNI EN 1994-2: “Progettazione delle strutture composte acciaio-calcestruzzo - Regole generali e regole per i ponti”;
- UNI EN 1994-2: “Progettazione delle strutture composte acciaio-calcestruzzo: Ponti”;
- UNI EN 1998-2: “Progettazione delle strutture per la resistenza sismica - Ponti”;
- UNI EN 13747-2005: “Prodotti prefabbricati di calcestruzzo - Lastre per solai”.

## 2.4 Norme di tutela dell'ambiente

- Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e successive modificazioni: "Norme in materia ambientale";
- Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4: "Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale".

## 2.5 Norme di tutela del paesaggio

- Decreto Legislativo n. 490/99: "Testo unico delle disposizioni legislative in materia di beni culturali e ambientali, a norma dell'articolo 1 della L. 8 ottobre 1997, n. 352";
- Decreto Legislativo n. 42/2004; "Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137";
- D.P.C.M. 12 dicembre 2005: "Individuazione della documentazione necessaria alla verifica della compatibilità paesaggistica degli interventi proposti, ai sensi dell'art. 146, comma 3, del Codice dei beni culturali e del paesaggio di cui al Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42."

## 2.6 Norme sull'assetto idrogeologico

- Legge 18 maggio 1989 n. 183: "Norme per il Riassetto organizzativo e funzionale della difesa del suolo".

## 2.7 Norme sulla sicurezza dei cantieri

- Decreto Legislativo 9 aprile 2008 n. 81: "Attuazione dell'articolo 1 della legge 3 agosto 2007, n. 123, in materia di sicurezza sul lavoro".

### 3 La soluzione progettuale

#### 3.1 I criteri di scelta

Le prestazioni oggetto del presente appalto sono finanziate con il contributo di complessivi € 3.100.000,00 concesso al Comune di Osimo con decreto del Dirigente del Servizio Tutela, Gestione e Assetto del Tenitorio della Regione Marche n. 203 del 25/09/2020, in attuazione della Delibera Giunta Regione Marche n. 1004 del 27/07/2020 ed a valere sulle risorse del Fondo Sviluppo e Coesione 2014/2020, ai sensi dell'art. 1, c. 703 L. 190/2014.

Nel lotto 1 è prevista la realizzazione di una bretella di circa 1,2 chilometri di lunghezza, che connette la S.S.361, dove l'intersezione sarà risolta con una rotatoria a raso, con Via della Sbrozzola, dove è già presente una rotatoria (Figura 1).



Figura 1 - LOTTO 1 - Bretella di collegamento S.S.361 - Via della Sbrozzola

La bretella corre in destra idrografica del fosso S. Valentino senza mai interessare le potenziali aree di esondazioni. Il tracciato si sviluppa ai piedi del versante collinare su aree pianeggianti, tranne un breve tratto centrale nel quale occorre procedere in trincea. La conformazione morfologica incontrata e la conseguente livelletta favorisce l'inserimento dell'opera rispetto alle due abitazioni ubicate a valle ed a monte del tracciato. Infatti, in tale tratto il tracciato corre a circa 6 metri sotto l'attuale piano campagna favorendo la mitigazione delle emissioni acustiche e quelle paesaggistiche rispetto alle due abitazioni.



Il lotto 2 razionalizza l'intersezione attuale tra via della Sbrozzola e la S.S.16 tramite la realizzazione di uno svincolo a raso a rotatoria, che viene collegata a quella di minor diametro esistente (Figura 2).



Figura 2 - LOTTO 2 - Razionalizzazione dell'intersezione Via della Sbrozzola - S.S.16

### 3.2 Requisiti tecnici

La sezione trasversale corrente prevede una sede stradale di tipo F1, con intervallo di velocità di progetto 40-90 km/h, caratterizzata da due corsie di 3,50 m, una per ogni senso di marcia e due banchine di 1,25m (Figura 3).

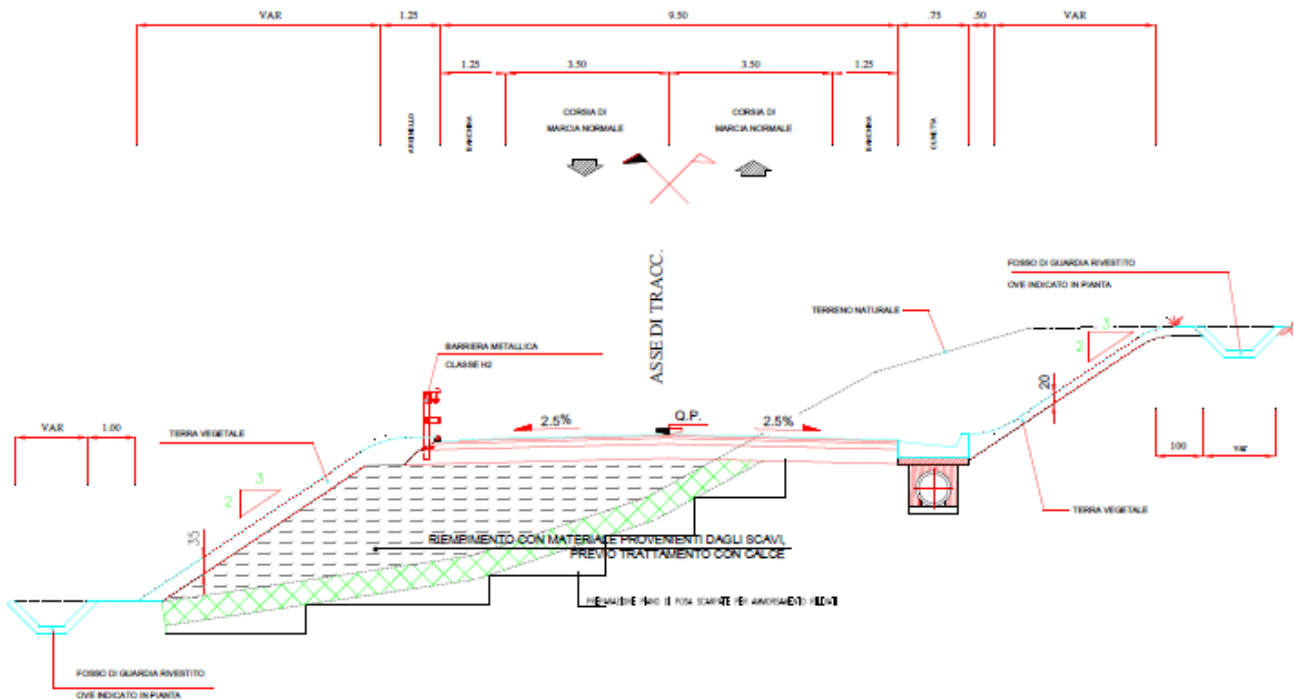


Figura 3 - Sezione trasversale tipo - cat. F1

### 3.3 Quadro geologico-geomorfologico

La zona considerata è caratterizzata, in base al rilievo geologico effettuato e sulla base dei dati storici e bibliografici, da argille marnose azzurre con intercalati livelli sabbiosi in strati lenticolari, deposte nel Pliocene Inferiore.

Il sito in esame è inserito in un contesto contraddistinto da terreni alluvionali olocenici generati e depositi dal fosso di San Valentino nelle fasi tettoniche che hanno portato al sollevamento dell'area e sono caratterizzati da argille limo-sabbiose.

Il sito su cui verrà realizzato il nuovo tracciato stradale interseca sia il piede del versante collinare che definisce in sinistra idrografica la valle alluvionale del fosso di San Valentino e la piana alluvionale. Il contesto territoriale in cui si inserisce tale sito, risulta pressoché pianeggiante e quindi privo di forme e processi riconducibili a fenomeni di instabilità gravitativa. Anche i versanti collinari prospicienti sulla futura strada, i quali sono caratterizzati da modeste pendenze, dell'ordine del 16% (9°), non sono interessati da fenomeni di massa gravitativi, né in atto né quiescenti. Le uniche forme di rilevanza morfologica, che si rilevano nel contesto territoriale di interesse, sono quelle antropiche che, nel corso degli anni hanno determinato alcune trasformazioni dei caratteri peculiari tipici delle pianure alluvionali con la realizzazione della viabilità locale (SR 361, Via Molinaccio, Via Sbrozzola) e

modifica del tracciato originario del fosso di S. Valentino il quale, in origine si sviluppava lungo un corso pseudo-rettilineo e che, in epoche relativamente recenti, in contrada il Molinaccio, è stato deviato su un fosso laterale immediatamente a monte della confluenza con il fosso di Offagna.

La zona di studio ricade lungo il fianco destro della vallecchia generata da fosso di San Valentino. Il corso del fosso, che scorre da ovest verso est, assume un andamento rettilineo all'interno delle proprie alluvioni sino a contrada Molinaccio, dove interventi antropici hanno deviato verso sud il corso originario su un fosso, in origine secondario che immediatamente a valle, intersecando il fosso di Offagna danno luogo al Rio Scaricalasino. Fossi minori, di drenaggio dei versanti, si immettono direttamente su tale corso d'acqua.

Non sono stati rilevati fenomeni di alluvionamento da parti dei fossi intersecati dalla futura strada, né da fenomeni denunciati né da informazioni raccolte.

Sul posto incontriamo le seguenti unità litologiche:

- UNITÀ A: da p.c. a -1,2 mt: coltre livello superficiale caratterizzato da argilla limosa di bassa consistenza, con diffuso materiale organico;
- UNITÀ B: da -1,2 mt. a -4,2 mt: alluvioni del Fosso San Valentino costituite da argilla limosa di bassa consistenza ed intercalati sottili livelli sabbiosi, con possibili fenomeni di ritiro nei periodi climatici più secchi;
- UNITÀ C: da -4,2 mt a -8,4 mt.: substrato geologico pliocenico alterato costituita da argilla limosa di consistenza media, di colorazione nocciola e striature grigiastre, con intercalati sottili livelli sabbiosi. Rappresenta il livello più superficiale della formazione pliocenica entro il quale si sentono gli effetti diretti della decompressione geologica;
- UNITÀ D: da -8,4 mt a -14,8 mt: substrato geologico pliocenico decompresso costituita da argille marnose con intercalati livelli sabbiosi, di epoca pliocenica di medio-alta consistenza. Il livello rappresenta il tetto, fratturato e decompresso, del substrato geologico;
- UNITÀ E: da -14,8 mt in poi si rilevano le argille marnose con intercalati livelli sabbiosi, di epoca pliocenica che contraddistinguono il substrato geologico compatto della zona ascrivibile al pliocene inferiore.

### 3.4 Materiali

#### 3.4.1 Conglomerati cementizi

I conglomerati cementizi da porre in opera saranno composti da:

- aggregato (UNI ENV 12620 e UNI EN 13055-1);
- acqua (UNI EN 1008: 2003);
- cemento (UNI EN 197);
- additivi (UNI EN 934-2) super fluidificanti e ritardanti, se occorrenti per garantire le prestazioni del calcestruzzo in base al tempo di trasporto;

ed avranno le caratteristiche indicate in Tabella 1.

Elemento	Classe	Classe d'esposizione	Rck [MPa]
Magrone	C12/15	-	15
Cordoli	C35/45	XF2-XC4	45

Tabella 1 – Caratteristiche meccaniche dei conglomerati cementizi

#### 3.4.2 Acciaio per armatura lenta

Le armature da porre in opera dovranno presentare sezione integra e priva di qualsiasi difetto, senza tracce di ossidazione, corrosione e di qualsiasi altra sostanza che possa ridurre l'aderenza al conglomerato.

Si utilizzeranno barre ad aderenza migliorata tipo B 450 C controllato in stabilimento conforme alle UNI EN ISO 15360-1:2004 (accertamento proprietà meccaniche), aventi le caratteristiche meccaniche indicate in Tabella 2.

Caratteristiche		Requisiti	Frattile (%)
Tensione caratteristica di snervamento	$f_{yk}$ (MPa)	$\geq f_{y,nom} = 450$	5,0
Tensione caratteristica a rottura	$f_{tk}$ (MPa)	$\geq f_{t,nom} = 540$	5,0
	$(f_t/f_y)_k$	$\geq 1,15$	10,0
		$< 1,35$	
	$(f_y/f_{ynom})_k$	$\leq 1,25$	10,0
Allungamento	$(A_{gt})_k$	$\geq 7,5\%$	10,0
Modulo elastico	E (MPa)	210000	

Tabella 2 - Caratteristiche meccaniche dell'acciaio per armatura lenta

### 3.5 Sistema di smaltimento delle acque meteoriche

Le acque meteoriche interessanti il piano viabile saranno raccolte e condotte ai ricettori idrici esterni tramite un sistema di embrice disposti sul ciglio strada che portano le acque al fosso di guardia rivestiti con elementi prefabbricati in c.a (Figura 4).

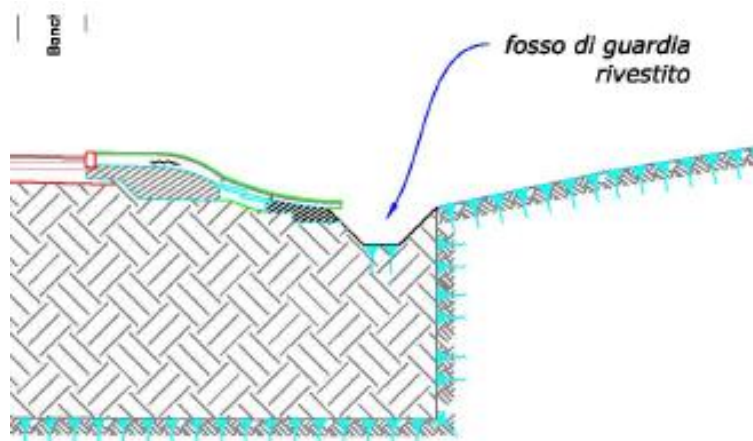


Figura 4 - Smaltimento acque nei tratti in rilevato

Nei tratti in trincea le acque di piattaforma sono raccolte da una cunetta alla francese e da caditoie collegate da tubazioni in PVC pesante (Figura 5).



Figura 5 - Smaltimento acque nei tratti in trincea



### 3.6 Sovrastruttura stradale

La sovrastruttura stradale, per la parte in allargamento della piattaforma esistente, sarà composta da 30 cm di stabilizzato, 10 cm di strato di base, 6 di binder e 3 cm di manto d'usura (Figura 6).

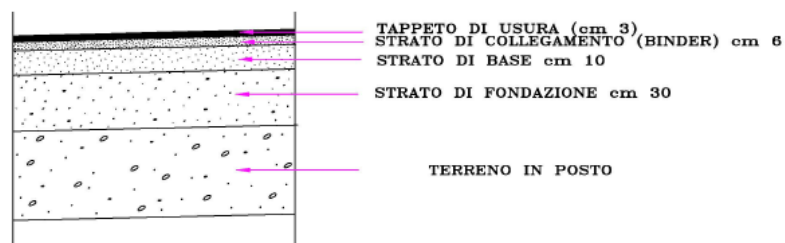


Figura 6 - Sovrastruttura stradale

### 3.7 Dispositivi di ritenuta

Si illustrano i criteri adottati nella individuazione delle barriere di protezione laterali. Il Decreto del 21 giugno 2004 fornisce le istruzioni tecniche per la progettazione, l'omologazione e l'impiego delle barriere stradali di sicurezza e delle prescrizioni tecniche per le prove ai fini dell'omologazione. Nel progetto in esame sono utilizzate barriere laterali in rilevato.

Ai fini applicativi in funzione dei volumi di traffico previsti, del tipo di strada e della percentuale dei veicoli di massa maggiore di 3,5 T, l'art. 6 fornisce i criteri di scelta dei dispositivi di sicurezza stradale e riporta le tipologie minime di barriere da utilizzare, come riportato in (Tabella 3).

Tipo di strada	Tipo di traffico	Barriere spartitraffico	Barriere bordo laterale	Barriere bordo ponte (3)
Autostrade (A) e strade extraurbane principali (B)	I	H2	H1	H2
	II	H3	H2	H3
	III	H3-H4 (4)	H2-H3 (4)	H3-H4 (4)
Strade extraurbane secondarie (C) e Strade urbane di scorrimento (D)	I	H1	N2	H2
	II	H2	H1	H2
	III	H2	H2	H3
Strade urbane di quartiere (E) e strade locali (F)	I	N2	N1	H2
	II	H1	N2	H2
	III	H1	H1	H2

Tabella 3 - Criteri di scelta delle barriere di protezione

Nel caso in esame si è assunto un Traffico tipo I, che corrisponde ad un TGM maggiore di 1000 con la presenza di veicoli di massa superiore a 3500 kg maggiore del 5% e minore o uguale al 15% sul totale; ne deriva una barriera del tipo H2 per il bordo laterale su terra.

#### **4 La topografia**

La morfologia dei luoghi è prevalentemente pianeggiante tranne un breve tratto centrale dove occorre incidere il versante collinare. L'andamento plano-altimetrico del progetto è stato letto dal modello digitale del terreno messo a disposizione dalla cartografia digitale in 3D disponibile dall'amministrazione Comunale.

#### **5 Le interferenze**

Nelle successive fasi della progettazione si dovrà tenere in considerazione la presenza della linea fognaria ed idrica che corre a monte della strada provinciale, oltre a rete gas e linee elettriche. Sin d'ora si può sostenere che l'interferenza potrà riguardare la posizione di alcuni pozzetti di ispezione in corrispondenza degli svincoli.

#### **6 Gli espropri**

Le aree da espropriare sono tutte con destinazione agricola.

## 7 Problematiche esecutive e di cantiere

L'organizzazione del sistema di cantierizzazione risulta di fondamentale importanza sia per garantire la realizzabilità delle opere nei tempi previsti, sia per minimizzare gli impatti delle stesse sul territorio circostante.

Lo sviluppo sul territorio e l'importanza dell'opera, nonché i tempi per la sua realizzazione, comporteranno, infatti, un disagio per l'attuale viabilità dovendo percorrere l'attuale sede con il cantiere in adiacenza. Le lavorazioni potranno essere eseguite in sicurezza dovendo lavorare solo sul lato di mote per allargare la strada e quindi potendo separare fisicamente l'area di cantiere dalla viabilità che rimane in esercizio.

## 8 Stima delle opere

L'importo complessivo per lavori, richiesto per la realizzazione dell'intervento proposto, ammonta a:

- Lotto 1: 2.485.000 €
- Lotto 2: 615.000 €