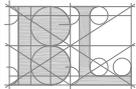


PROGETTO ESECUTIVO



BISIGHIN LORIS - ingegnere

Studio Via G. Matteotti, 61 - 37045 Legnago (VR) tel./fax 0442-600944
e-mail: loris@bisighin.191.it

COMUNE DI SANGUINETTO (VR)

**PROGETTO ESECUTIVO SECONDO STRALCIO
FUNZIONALE PER I LAVORI DI COMPLETAMENTO DEL
PERCORSO CICLOPEDONALE IN VIA DOSSI, NEL COMUNE
DI SANGUINETTO (VR)**

nome disegno: 2018 11 23 2355 REL. ILLUST.	n° pratica 2355	comune: SANGUINETTO (VR)	operatore: EG	data progetto: 23/11/2018
---	--------------------	-----------------------------	------------------	------------------------------

tavola: 07.1	committente: COMUNE DI SANGUINETTO	aggiornamenti: <table border="1"><tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr><tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr><tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr><tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr><tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr></table>															
scala:	titolo: RELAZIONE ILLUSTRATIVA																

Progettista e Direttore Lavori	timbro e firma:	Responsabile Unico del Procedimento	timbro e firma:
BISIGHIN Ing. LORIS		ROSSIGNOLI Geom. VALENTINO	

Elaborati grafici eseguiti con AUTOCAD versione 2008 Serie 343-19138548

Lo studio si riserva a termini di legge la proprietà del presente disegno con divieto di riprodurlo o cederlo a terzi senza esplicita autorizzazione

Comune di Sanguinetto

(Provincia di Verona)

**Completamento del percorso ciclo-pedonale in via Dossi nel
comune di Sanguinetto (Verona)**

2° Stralcio funzionale

PROGETTO ESECUTIVO

RELAZIONE GENERALE

art. 33-34 del D.P.R. 207 / 2010

INDICE

1. STATO DI FATTO, SCOPO E OBIETTIVI DELL'INTERVENTO.....	2
2. NORME DI RIFERIMENTO.....	3
3. INTERVENTI DI PROGETTO.....	3
4. TRATTO A – B.....	4
5. TRATTO B – C.....	5
6. TRATTO C – D.....	6
7. TRATTO D – E.....	7
8. DESCRIZIONE INTERVENTO.....	8
9. SCELTA DEI MATERIALI.....	9
10.FATTIBILITA' DELL'INTERVENTO.....	9
11.CONFORMITA' URBANISTICA.....	10
12.ANALISI, MISURE ED EFFETTI SULL'AMBIENTE E SULLA SALUTE PUBBLICA.....	10
13.ATTIVITA' E LAVORAZIONI NECESSARIE PER L'ESECUZIONE DELL'INTERVENTO.....	10
14.PERMESSI E AUTORIZZAZIONI.....	11
15. SOTTOSERVIZI E INTERFERENZE.....	11
16. PIANO DI SICUREZZA E CRONOPROGRAMMA DELLE FASI COSTRUTTIVE.....	11
17. INDICAZIONI DI CAVE E DISCARICHE.....	12
18. ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE.....	12
19. CRONOPROGRAMMA.....	12
20. IMPEGNO DI SPESA.....	12
21. ELABORATI DI PROGETTO.....	13

1. STATO DI FATTO, SCOPO E OBIETTIVI DELL'INTERVENTO

L'Amministrazione comunale di Sanguinetto è da sempre molto sensibile al tema della mobilità e della sicurezza stradale, ciclabile e pedonale investendo importanti risorse per tale scopo, specialmente lungo la S.R. 10 che è l'arteria viaria principale che attraversa tutto il centro abitato del comune e che molto trafficata in tutte le ore del giorno.

Il presente **Progetto Esecutivo** riguarda il **2° Stralcio funzionale** dei lavori per realizzare il completamento del percorso ciclo-pedonale in via Dossi a Sanguinetto, che in un prossimo futuro servirà da collegamento ciclabile fra gli impianti sportivi di Venera e Sanguinetto.

Con questo progetto si realizza la gran parte in via Dossi mettendo in sicurezza la parte più pericolosa in fregio alla S.R. 10 (Padana Inferiore) interessata da un intenso traffico sia veicolare che pesante e rimandando a stralci successivi i collegamenti veri e propri con i due centri sportivi.

L'intero tratto su via Dossi ha una lunghezza di circa 1.466 metri di cui m 176 realizzati con un progetto pilota, m 185 con il primo stralcio, 750 con il presente secondo stralcio ed infine i rimanenti 355 con un ulteriore stralcio.

L'intervento oltre a collegare i due centri sportivi del comune, collega la frazione più numerosa (Venera) al capoluogo rendendo l'opera utilizzabile per larghe fasce di cittadini specialmente ai ragazzi più giovani, persone anziane che hanno nella bicicletta il principale se non l'unico mezzo di trasporto.



Al fine di dare continuità ai prefissati obiettivi di valorizzazione ambientale e messa in sicurezza con lo sviluppo della rete ciclo pedonale, l'Amministrazione Comunale ha inserito le opere in oggetto nel Piano Triennale delle OO. PP. per un impegno di spesa complessivo di Euro 350.000,00 oltre ad Euro 7.764,60 già finanziati per quota parte delle spese tecniche di progettazione.

Il Progetto Esecutivo, di seguito descritto, riguarda il **2° Stralcio di 750 m lungo via Dossi**

partendo dalla km 321+948 (dove finisce il primo stralcio) fino alla km 321+148.

2. NORME DI RIFERIMENTO

- ✧ Codice della Strada D.Lgs 285/1992 e relativo Regolamento D.P.R. 495/1992 e s.m.i.;
- ✧ Norme nazionali e regionali sui lavori pubblici D.Lgs 163/2006 e D.P.R. 207/2010;
- ✧ Norme per le costruzioni delle piste ciclabili D.M. 557/1999 e Istruzione Tecniche MIT 2013
- ✧ Norme nazionali e regionali per l'abbattimento delle barriere architettoniche ove applicabili
- ✧ Norme in materia di sicurezza e salute sui luoghi di lavoro D.Lgs 81/2008 e s.m.i.
- ✧ Norme sulle barriere di sicurezza

Con particolare riferimento al **D.M. n. 67/S del 22 aprile 2004 "Modifica del decreto 5 novembre 2001 n. 6792"** è di tutta evidenza come gli interventi in progetto innalzano decisamente le condizioni di sicurezza ciclo pedonale sul tratto interessato migliorando al tempo stesso il livello della circolazione nel rispetto dei vincoli esistenti.

3. INTERVENTI DI PROGETTO

L'intervento di 2° **Stralcio** prevede la realizzazione di un **percorso ciclo pedonale** con finalità di **messa in sicurezza in sede separata / protetta** e valorizzazione ambientale, di sezione corrente di metri 2.50 costanti, posto sul lato nord in fregio alla S.R. 10 dal Km 321+948 al Km 331+198 per **uno sviluppo complessivo del 2° Stralcio di ml 750.**

Il percorso lungo la viabilità principale è delimitato in parte da elemento separatore costituito da doppio cordolo di larghezza pari a cm 50. Per la realizzazione della pista, nei tratti dove è presente lo scolo verrà utilizzata la scarpata esistente realizzando un muro di contenimento "permeabile" con gabbioni in sasso in modo da non alterare il regime idraulico della zona e allo stesso tempo fare un manufatto il più possibile meno invasivo rispetto ad un muro in c.a., nei tratti dove lo scolo è interrato verrà lo spazio disponibile fronte strada davanti agli insediamenti esistenti; nel tratto finale verso Sanguinetto si utilizzerà la pista già esistente che corre parallela a via Dossi arretrata di circa 24 metri dal ciglio stradale

Le pavimentazioni saranno sempre finite con manti bitumati.

Il progetto prevede la predisposizione per il completamento dell'illuminazione pubblica nel tratto in cui si interviene con la posa di plinti prefabbricati, cavidotti interrati collegati alla rete esistente, pozzetti di raccordo completi di chiusini in ghisa.

Lo scolo delle acque meteoriche avverrà nella parte fronte scolo, scaricando direttamente le acque piovane nello scolo stesso attraverso apposite feritoie nel cordolo di contenimento, mentre nella restante parte verrà integrata la rete di caditoie esistenti con altre in modo da garantire lo scolo dell'acqua dalla carreggiata stradale, dal percorso ciclo-pedonale che dalle proprietà private. La pista ciclo pedonale avrà una leggera pendenza verso lo scolo tale da premettere il deflusso naturale delle acque meteoriche della statale.

Questo stralcio è stato suddiviso in quattro tratti:

4 – Tratto A- B dal km 321 + 948 al km 321 + 774 - ml 174 circa



Larghezza m 2,50 con elemento separatore costituito da doppio cordolo invalicabile di 0.50 m posto a + 15 cm sul piano strada e a cm 80 dal centro della linea di bordostrada, il cordolo deve essere necessariamente discontinuo per la presenza di numerosi passi carrabili;

- scolo acque: rete esistente;
- spostamento pozzetti acquedotto ed elettrici che interferiscono.
- rimozione di cartelli pubblicitari insistenti nel tratto
- muro di sostegno in gabbioni metallici riempiti di sassi
- parapetto in legno a protezione della pista verso lo scolo
- spostamento lampioncino privato

5 – Tratto B- C dal km 321 + 774 al km 321 + 603 - ml 171 circa



Larghezza m 2,50 con elemento separatore costituito da doppio cordolo invalicabile di 0.50 m posto a + 15 cm sul piano strada e a cm 80 dal centro della linea di bordo strada, il cordolo deve essere necessariamente discontinuo per la presenza di numerosi passi carrabili;

- scolo acque: rete esistente con spostamento caditoie;
- muro di sostegno in gabbioni metallici riempiti di sassi
- parapetto in legno a protezione della pista verso lo scolo
- realizzazione di un muro di sostegno in c.a.
- spostamento cartello pubblicitario privato

6 Tratto C – D dal km 321 + 603 al km 321 + 422 - ml 181 circa



Larghezza m 2,50 con elemento separatore costituito da doppio cordolo invalicabile di 0.50 m posto a + 15 cm sul piano strada e a cm 80 dal centro della linea di bordostrada, il cordolo deve essere necessariamente discontinuo per la presenza di numerosi passi carrabili;

- scolo acque: rete esistente con spostamento caditoie;
- muro di sostegno in gabbioni metallici riempiti di sassi
- parapetto in legno a protezione della pista verso lo scolo
- realizzazione di n. 2 muri di sostegno in c.a.
- levo n. 12 faretti a terra
- spostamento impianto irrigazione privato

7 Tratto D – E dal km 321 + 422 al km 321 + 198 - ml 224 circa



Larghezza m 2,50 con elemento separatore costituito da doppio cordolo invalicabile di 0.50 m posto a + 15 cm sul piano strada e a cm 80 dal centro della linea di bordostrada, il cordolo deve essere necessariamente discontinuo per la presenza di numerosi passi carrabili;

- scolo acque: nuove caditoie collegate con rete esistente
- levo n. 12 faretti a terra
- spostamento impianto irrigazione automatico privato
- spostamento segnali stradali
- predisposizione impianto di pubblica illuminazione con posa plinti, cavidotti interrati, pozzetti con chiusini in ghisa.

8 DESCRIZIONE INTERVENTO

Dal punto di vista costruttivo le opere previste per la pista ciclo pedonale sono le seguenti:

nella zona fronte scolo: sfalcio dell'erba, taglio con klipper del ciglio stradale a circa 40 cm dalla striscia bianca, scarifica per circa 20 cm, scavo della riva, previa asciugatura del tratto dello scolo, in modo da poter posizionare due file di gabbione metallici con sassi di cui il primo posizionato perpendicolarmente allo scolo ed il secondo parallelo a filo esterno del primo, posa di telo in tessuto non tessuto, riempimento della scarpata con apposito materiale da rilevato, posa della doppia cordonata che verrà riempita di sasso bianco, posa sottofondo in tout-venant, strato di stabilizzato da cm 5, nella zona verso lo scolo posa dei plinti prefabbricati per la pubblica illuminazione, realizzazione del cordolo ad L in cls armato con interruzioni in corrispondenza degli scarichi di acque piovane, posa della staccionata in legno con altezza cm 100/110, posa dei pali e delle armature stradali a led e dei relativi collegamenti elettrici, realizzazione dello strato in binder dello spessore di cm 7 (o calcestruzzo armato in alternativa) e del tappetto d'usura fine da cm 3. La pista è realizzata mantenendo una pendenza trasversale del 2,00% in modo da consentire lo smaltimento delle acque piovane come da progetto.

nelle zona fronte proprietà private: taglio con klipper del ciglio stradale a circa 40 cm dalla striscia bianca, scarifica per circa 20/25 cm, della massiciata a bordo strada ed in corrispondenza degli accessi carrai, spostamento delle insegne di esercizio, dei lampioncini elettrici, posa di teli in tessuto non tessuto, realizzazione del nuovo corpo stradale con materiale da rilevato, posa della tripla cordonata (due per realizzare l'aiuola ed una per chiudere la pista ciclopedonale verso le proprietà private) con posa delle piastre in corrispondenza degli accessi carrai, posa delle caditoie stradali come da progetto e loro collegamento alla rete esistente, posa dei plinti prefabbricati per la pubblica illuminazione, realizzazione dei cavidotti interrati collegati alla rete esistente, posa pozzetti per la pubblica illuminazione completi di sigilli in ghisa, realizzazione dello strato da cm 5 di stabilizzato, realizzazione dello strato in binder spessore cm 7 e dello strato di usura fine da cm 3. La pista è realizzata mantenendo una pendenza trasversale del 2,00% in modo da consentire lo smaltimento delle acque piovane come da progetto. In corrispondenza degli accessi carrai con quota della proprietà privata incompatibile con l'andamento della pista ciclabile verrà fatto un massetto in cls armato di raccordo fra la proprietà privata e le piastre degli accessi carrai garantendo comunque il regolare scolo delle acque piovane come indicato nelle tavole di progetto.

- Realizzazione della segnaletica orizzontale e verticale

L'intervento migliora decisamente le condizioni di funzionalità e di sicurezza sia della parte stradale che di quella ciclo pedonale del tratto in oggetto, oltre a riqualificare nel complesso la strada esistente con elementi complementari a margine stradale, realizzando l'obiettivo di creare un percorso sicuro e protetto.

Si riportano di seguito una foto per illustrare un esempio staccionata in legno a protezione di un percorso ciclo pedonale realizzata con il primo stralcio.



**Sanguinetto ciclopedonale di via Dossi 1° Stralcio
- esempio di utilizzo di barriera in legno verso il fosso**

9 SCELTA DEI MATERIALI

La scelta dei materiali impiegati è conforme alla normativa vigente per lavorazioni stradali e nel loro insieme essi non alterano lo stato dei luoghi, riproponendone le attuali tipologie ed, in particolare, si adotterà, in linea di principio, il criterio di impiegare quelli attualmente in uso che più si avvicinano agli esistenti o di caratteristiche e valore analogo.

10 FATTIBILITA' DELL'INTERVENTO

La realizzazione dell'opera in oggetto non presenta particolari difficoltà né dal punto di vista tecnico né dal punto di vista delle autorizzazioni.

Le indagini e le analisi di tipo geologico, geotecnico e idrologico dell'area oggetto di intervento sono compatibili con le caratteristiche geologiche, geomorfologiche ed idrogeologiche del comparto territoriale e dei terreni in posto, non creando particolari trasformazioni o impatti all'assetto geologico dell'area. Data la caratteristica di scarsa permeabilità delle litologie superficiali, le acque meteoriche di scorrimento stradale saranno allontanate mediante apposita rete di raccolta e non disperse nel terreno.

11 CONFORMITA' URBANISTICA

Gli interventi di 2° **Stralcio** interessano quasi esclusivamente aree già destinate a spazi ad uso pubblico e pertanto risultano conformi alle previsioni dei vigenti strumenti urbanistici. La conformità urbanistica è già stata valutata o/ ottenuta in sede di Progetto Definitivo.

Il percorso completo di 1,466 km non è stato soggetto a valutazione di impatto ambientale in quanto non ricadente in zone sottoposte a tutela,

12 ANALISI, MISURE ED EFFETTI SULL'AMBIENTE E SULLA SALUTE PUBBLICA

Per quanto riguarda la valutazione degli effetti dell'opera sulle componenti ambientali si può affermare che tali effetti sull'ambiente e sulla salute dei cittadini, sia durante la fase di realizzazione che di utilizzazione dell'opera sono da ritenersi minimali, anzi si può ritenere siano benefici in quanto con l'opera stessa si aumenta la possibilità di contatto delle persone con la natura, in particolare con il patrimonio paesaggistico, naturale nonché tra i due centri sportivi comunali favorendo gli spostamenti con mezzi non inquinanti come le biciclette.

Il progetto non prevede sottrazioni di territorio all'ambiente naturale in quanto l'opera è una semplice sistemazione e pavimentazione di un tracciato già esistente con dimensioni poco diverse dalle attuali. L'esecuzione dell'opera non comporta movimenti terra di rilievo ma consiste principalmente nell'apporto di materiali per la pavimentazione, quindi non viene compromesso il sottosuolo e neppure le falde acquifere.

Durante l'esecuzione dei lavori saranno utilizzati dei macchinari che possono provocare rumori molesti sia per l'ambiente che per i cittadini; al fine di ridurre al minimo il disturbo, e quindi l'effetto sull'ambiente, si imporrà all'impresa il rispetto dei limiti di tolleranza per le emissioni sonore dei mezzi utilizzati e l'eventuale immediata sostituzione di quelli non a norma. In ogni caso si tratterà di **disturbo localizzato** e particolarmente limitato che si sposterà lungo il tragitto durante l'esecuzione delle opere ma non sarà esteso a tutto il tragitto stesso.

Per quanto riguarda eventuali danni provocati all'ambiente si può affermare che non sono previste aree di cantiere per deposito materiali in quanto questi verranno direttamente allontanati o direttamente depositati nel sito di lavoro senza giacenze temporanee, quindi senza invadere aree ulteriori rispetto a quelle oggetto di intervento. Inoltre i materiali scavati e di apporto saranno tutti naturali e quindi ecocompatibili, eccezion fatta per i conglomerati bituminosi che comunque rispetteranno tutte le norme in materia relativamente al confezionamento e alla posa in opera.

13 ATTIVITA' E LAVORAZIONI NECESSARIE PER L'ESECUZIONE DELL'INTERVENTO.

Le attività che verranno svolte per la realizzazione del percorso in progetto sono le seguenti:

1. scotico e creazione di cassonetto per posa sottofondi consistente nello scavo di terreno naturale, nel caricamento su camion dello stesso e trasporto fino a scarica o deposito di proprietà della ditta, da effettuarsi con mezzi meccanici idonei e di adeguata potenza.
2. livellazione del fondo esistente con utilizzo di moto grader o pala meccanica di adeguata potenza.
3. asciugatura temporanea dei tratti di scolo interessati dai lavori.
4. scavo della riva per permettere la posa dei gabbioni metallici riempiti di sasso.
5. posa dei gabbioni metallici riempiti di sasso.
6. posa a mano di tessuto non tessuto con caratteristiche di capitolato alla base del cassonetto.
7. fornitura, trasporto e scarico con camion, nell'area oggetto di intervento, di materiali naturali inerti tipo Tout-venant o stabilizzato e relativa stesa con escavatore o pala meccanica di adeguata potenza.

8. posa in opera di plinti prefabbricati in cls per pubblica illuminazione
9. realizzazione del cordolo in cls armato sopra i gabbioni metallici con sassi a bordo pista
10. posa di staccionata in legno nel tratto fronte scolo
11. fornitura, trasporto e scarico con camion, di conglomerato bituminoso 0/20 (binder) chiuso e relativa stesa in loco a mezzo di macchina vibro-stenditrice-finitrice di adeguate dimensioni nonché di rullatura finale da eseguirsi con rullo vibrante.
12. fornitura, trasporto e scarico con camion, di conglomerato bituminoso 0/8 per manto di usura e relativa stesa in loco a mezzo di macchina vibro-stenditrice-finitrice di adeguate dimensioni nonché di rullatura finale da eseguirsi con rullo vibrante
13. realizzazione della segnaletica orizzontale e verticale

14 PERMESSI E AUTORIZZAZIONI

Tutte le autorizzazioni sono state ottenute in sede di Progetto definitivo. Per l'esecuzione delle opere è richiesta la sola approvazione della G.M. e l'ordinanza della P.M. per la parte di gestione del traffico e della Provincia per il senso alternato.

15 SOTTOSERVIZI E INTERFERENZE

Le interferenze ed i sottoservizi visibili (pali P.I. ENEL TELECOM pozzetti e varie) state individuate in planimetria e quantificate nelle somme a disposizione. La realizzazione di questo intervento non pone particolari problemi di interferenze con altri sottoservizi esistenti, in ogni caso prima dell'inizio lavori, sarà fatto obbligo all'Impresa esecutrice di contattare gli Enti erogatori di pubblici servizi per la verifica finale e l'esatto posizionamento di eventuali sottoservizi ed interferenze.

16 PIANO DI SICUREZZA E CRONOPROGRAMMA DELLE FASI COSTRUTTIVE

Con riferimento alle vigenti normative in materia di salute e sicurezza sul lavoro e del D.Lgs. 81/2008, gli interventi in progetto sopra descritti ricadono nelle tipologie tipiche dei lavori stradali in area urbana - peri-urbana ed extraurbana. Per la posa e/o lo spostamento di sottoservizi non sono previsti scavi profondi e/o lavorazioni che pongano le problematiche ed i rischi particolari come indicato sul **Piano di Sicurezza e Coordinamento** allegato al Progetto Esecutivo. Per l'esecuzione dei lavori sarà onere inoltre dell'Impresa la predisposizione dei **Piani Operativi** che tengano conto delle problematiche locali e particolari in funzione del programma di esecuzione delle opere. Per l'esecuzione delle opere su sede stradale esistente sarà necessario operare in presenza di traffico con deviazioni provvisorie della viabilità, occupazione temporanee, idonea segnaletica ed emissione di apposite ordinanze di chiusura / deviazione da concordare con l'Amministrazione, la Polizia Municipale e con gli altri Enti proprietari delle strade afferenti.

La parte delle opere da eseguire in presenza di traffico, che non può essere interrotto e/o deviato, richiede quindi speciali cautele, programmi ed orari concordati per l'esecuzione con il minimo possibile di interferenze con la circolazione. A tale scopo, sarà fatto obbligo all'Impresa esecutrice di predisporre il programma costruttivo di dettaglio che dovrà essere approvato dalla

D.L. e dall'Amministrazione, anche ai fini della pre-disposizione dei piani operativi della sicurezza, della segnaletica e delle eventuali ordinanze per la regolazione e/o deviazione del traffico. Il costo relativo agli **Oneri per la Sicurezza** è inserito in progetto "a misura" ed include tutti gli apprestamenti, interventi ed opere provvisorie, quali deviazioni provvisorie, segnaletica, occupazioni e/o spostamenti temporanei etc. necessari per l'esecuzione dei lavori.

17 INDICAZIONI DI CAVE E DISCARICHE

Per l'esecuzione dell'opera in oggetto sono previsti scavi di modesta entità che comportano movimenti di terra limitati e il materiale scavato potrà in parte essere riutilizzato in cantiere o allontanato dall'impresa appaltatrice, la quale assumerà la proprietà del materiale stesso e ne gestirà la collocazione in altri siti, sempre sulla base di certificazioni ed autodichiarazioni da eseguire per legge. Per quanto riguarda i materiali di apporto, questi sono richiesti in quantità decisamente modeste e quindi facilmente reperibili nell'ambito del normale commercio di materiali inerti della zona. Relativamente ai conglomerati bituminosi per il manto asfaltato, questi sono reperibili facilmente da un qualsiasi impianto di produzione d'asfalto situato in zona.

18 ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE

L'opera prevista non genera alcun impedimento e/o barriera all'utilizzo delle stesse da parte dei portatori di handicap in quanto prevede percorsi privi di ostacoli e cambi di pendenza attraverso rampe di raccordo con opportuna pendenza. Saranno ricavati i posti auto con accessi e spazi di manovra riservati a mezzi per persone disabili in conformità a quanto previsto dalla normativa vigente in materia di superamento delle barriere architettoniche.

19 CRONOPROGRAMMA.

Una volta approvato il progetto esecutivo, e quindi data copertura finanziaria all'intervento, si procederà all'appalto dei lavori e aggiudicazione degli stessi i cui tempi sono stimabili in 2 mesi. Dal momento dell'aggiudicazione si può indicare un tempo massimo di 90 giorni per l'esecuzione e 2 mesi per il collaudo di tutta l'opera prevista in progetto, tenendo conto anche delle eventuali situazioni sfavorevoli che si possono presentare.

20 IMPEGNO DI SPESA

L'impegno di spesa per le opere in progetto è riportato nel Quadro Economico e nel Computo Metrico estimativo allegati al Progetto. I prezzi applicati sono quelli previsti dal vigente Prezziario Regionale LL.PP. ed in particolare quelli previsti per le Opere Stradali: in base all'allegato A della Dgr i prezzi, ad eccezione della manodopera, del Prezziario lavori Pubblici della Regione Veneto sono stati diminuiti del 11,00% come da dichiarazione allegata. Per i lavori non compresi nel prezziario sono stati introdotti prezzi desunti da quelli applicati per opere similari in zona.

21 ELABORATI DI PROGETTO

Il progetto esecutivo del secondo stralcio funzionale del completamento del percorso ciclo pedonale in via Dossi a Sanguinetto è composto dagli elaborati in allegato ai sensi dell'art. 34 del D.P.R. 5 ottobre 2010, n. 207:

- TAV. 01 SVILUPPO PISTA CICLABILE
- TAV. 02.1 INQUADRAMENTO URBANISTICO
 - Aerofoto ed estratto carta tecnica regionale
- TAV. 02.2 INQUADRAMENTO URBANISTICO
 - Estratto mappa catastale e carta dei vincoli e della pianificazione territoriale
- TAV. 02.3 INQUADRAMENTO URBANISTICO
 - Estratto piano degli interventi e carta delle invarianti
- TAV. 02.4 INQUADRAMENTO URBANISTICO
 - Estratto carta delle fragilità e carta delle trasformabilità
- TAV. 03.1 DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA
- TAV. 04.1 PLANIMETRIA GENERALE STATO DI FATTO E DI PROGETTO
- TAV. 04.2 PLANIMETRIA STATO DI FATTO E DI PROGETTO CON RISOLUZIONE INTERFERENZE
 - Tratto A-B
- TAV. 04.3 PLANIMETRIA STATO DI FATTO E DI PROGETTO CON RISOLUZIONE INTERFERENZE
 - Tratto B-C
- TAV. 04.4 PLANIMETRIA STATO DI FATTO E DI PROGETTO CON RISOLUZIONE INTERFERENZE
 - Tratto C-D
- TAV. 04.5 PLANIMETRIA STATO DI FATTO E DI PROGETTO CON RISOLUZIONE INTERFERENZE
 - Tratto D-E
- TAV. 04.6 PLANIMETRIA STATO DI FATTO E DI PROGETTO INDICAZIONI STRADALI
- TAV. 05.1 SEZIONI TRASVERSALI 1-1, 2-2, 3-3, 4-4
- TAV. 05.2 SEZIONI TRASVERSALI 5-5, 6-6, 7-7, 8-8
- TAV. 05.3 SEZIONI TRASVERSALI 9-9, 10-10, 11-11, 12-12, 13-13
- TAV. 06.1 PARTICOLARI COSTRUTTIVI
- TAV. 07.1 RELAZIONE ILLUSTRATIVA
- TAV. 08.1 RELAZIONE GEOLOGICA - GEOTECNICA
- TAV. 09.1 RELAZIONE DI CALCOLO - GABBIONI

- TAV. 09.2 RELAZIONE DI CALCOLO – MURO DI SOSTEGNO
- TAV. 10.1 COMPUTO METRICO ESTIMATIVO
- TAV. 11.1 ELENCO PREZZI UNITARI
- TAV. 12.1 QUADRO ECONOMICO
- TAV. 13.1 CAPITOLATO SPECIALE D'APPALTO
- TAV. 14.1 SCHEMA DI CONTRATTO
- TAV.15.1 PIANO DI SICUREZZA E COORDINAMENTO
- TAV. 16.1 CRONOPROGRAMMA
- TAV.17.1 PIANO DI MANUTENZIONE

Sanguinetto (VR) 23 Novembre 2018

Il Progettista Ing. Loris Bisighin