



COMUNE DI ALTAVILLA SILENTINA (SA)
COMUNE DI ALBANELLA (SA)

PROGETTO ESECUTIVO
(ai sensi dell'art. 41 del D.Lgs 36/2023)

Relazione tecnico generale

Tav. n°:

R1

DATA:

LAVORI DI ADEGUAMENTO MESSA IN SICUREZZA E
RIAMMAGLIAMENTO DELLA RETE STRADALE DEL COMUNE DI
ALTAVILLA SILENTINA (SA) E DEL COMUNE DI ALBANELLA (SA)

REV.:

Il progettista

UFFICIO TECNICO COMUNALE

Il committente

Visti e pareri



COMUNE DI ALBANELLA



COMUNE DI ALTAVILLA SILENTINA



PROVINCIA DI SALERNO

**LAVORI DI ADEGUAMENTO MESSA IN SICUREZZA E
RIAMMAGLIAMENTO DELLA RETE STRADALE DEI COMUNI DI
ALBANELLA E ALTAVILLA SILENTINA**

PROGETTO ESECUTIVO

RELAZIONE GENERALE

La presente relazione costituisce l'elaborato generale del progetto esecutivo relativo ai lavori di adeguamento, messa in sicurezza e riaggiornamento della rete stradale dei Comuni di Albanella e Altavilla Silentina, in provincia di Salerno.

Il documento sviluppa, in coerenza con gli elaborati grafici, il capitolato speciale d'appalto e il computo metrico estimativo, i criteri posti alla base delle scelte progettuali, la descrizione dello stato dei luoghi, le soluzioni tecniche adottate, le modalità di esecuzione, gli aspetti ambientali e il quadro economico dell'intervento.

1. OGGETTO E FINALITÀ DELL'INTERVENTO

L'intervento si colloca nell'ambito della programmazione regionale finalizzata al completamento degli interventi di messa in sicurezza e riaggiornamento della rete stradale campana.

Le Amministrazioni comunali di Albanella e Altavilla Silentina hanno individuato un sistema continuo di collegamenti esistenti, di interesse locale e sovracomunale, che necessita di manutenzione straordinaria, rifunzionalizzazione e adeguamento delle condizioni di sicurezza.

L'opera non configura la realizzazione di un nuovo tracciato, ma interessa prevalentemente sedi viarie esistenti. Le lavorazioni sono finalizzate al ripristino della regolarità della pavimentazione, al miglioramento della capacità portante nei tratti maggiormente degradati, alla corretta regimentazione delle acque meteoriche, all'adeguamento dei dispositivi di ritenuta, al rinnovo della segnaletica e alla realizzazione o integrazione dell'illuminazione pubblica nei punti individuati dal progetto. L'obiettivo generale è incrementare il livello di servizio e di sicurezza della rete, assicurando collegamenti più affidabili tra i centri abitati, le frazioni, le aree agricole e produttive e la viabilità provinciale. Il miglioramento della percorribilità favorirà inoltre l'accessibilità alla Piana del Sele, alla S.S. 18, ai principali nodi della mobilità e alle direttrici turistiche del territorio cilentano.

Il progetto esecutivo recepisce e sviluppa la soluzione individuata nei precedenti livelli di progettazione e negli atti di programmazione delle Amministrazioni.

Le scelte sono state definite sulla base dei rilievi plano-altimetrici, dei sopralluoghi, della ricognizione dello stato di consistenza delle pavimentazioni, delle opere di drenaggio, dei dispositivi di sicurezza e degli impianti esistenti.

Il livello esecutivo individua in modo compiuto le lavorazioni, le quantità, i materiali, gli spessori, i particolari costruttivi e le modalità di posa.

Le soluzioni sono coordinate con gli elaborati grafici e con il capitolato speciale d'appalto, in modo da ridurre il ricorso a modifiche in corso d'opera e consentire la cantierizzazione per fasi, mantenendo per quanto possibile la continuità degli accessi e della circolazione locale.

2. PRINCIPALI RIFERIMENTI NORMATIVI

La progettazione è stata sviluppata nel rispetto della normativa vigente e, in particolare, dei seguenti riferimenti, per quanto applicabili alla natura e all'estensione delle opere:

- D.Lgs. 31 marzo 2023, n. 36, recante il Codice dei contratti pubblici, come modificato e integrato, e Allegato I.7, con particolare riferimento agli articoli 22 e 23 relativi al progetto esecutivo e alla relazione generale;
- D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285, Nuovo Codice della strada, e D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495, Regolamento di esecuzione e attuazione;
- D.M. 5 novembre 2001, n. 6792, e D.M. 22 aprile 2004, per le norme funzionali e geometriche delle strade, nei limiti di applicabilità agli interventi di adeguamento della viabilità esistente;
- D.M. 19 aprile 2006, relativo alle norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali;
- D.M. 17 gennaio 2018 e Circolare 21 gennaio 2019, n. 7 C.S.LL.PP., per gli aspetti strutturali eventualmente interessati;
- D.M. 18 febbraio 1992, n. 223, D.M. 21 giugno 2004 e D.M. 28 giugno 2011, nonché UNI EN 1317, per i dispositivi di ritenuta stradale;
- D.Lgs. 9 aprile 2008, n. 81, per la tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro;
- D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, per la tutela ambientale, la gestione delle terre, degli inerti e dei rifiuti prodotti in cantiere;
- D.M. 5 agosto 2024, recante i Criteri Ambientali Minimi per la progettazione e l'esecuzione dei lavori di costruzione, manutenzione e adeguamento delle infrastrutture stradali;
- norme UNI, UNI EN e CEI vigenti in materia di pavimentazioni, materiali, impianti elettrici e illuminazione stradale;
- Prezzario regionale dei lavori pubblici della Campania, edizione 2026, per la determinazione dei prezzi delle lavorazioni.

Trattandosi di interventi su infrastrutture esistenti, le norme geometriche sono applicate tenendo conto dell'effettiva configurazione dei luoghi, della disponibilità del sedime e della necessità di conseguire un concreto miglioramento delle condizioni di sicurezza senza alterare in modo sostanziale il tracciato.

3. INQUADRAMENTO TERRITORIALE E FUNZIONALE

L'area di intervento ricade nella Piana del Sele e nelle prime propaggini collinari dei Comuni di Albanella e Altavilla Silentina.

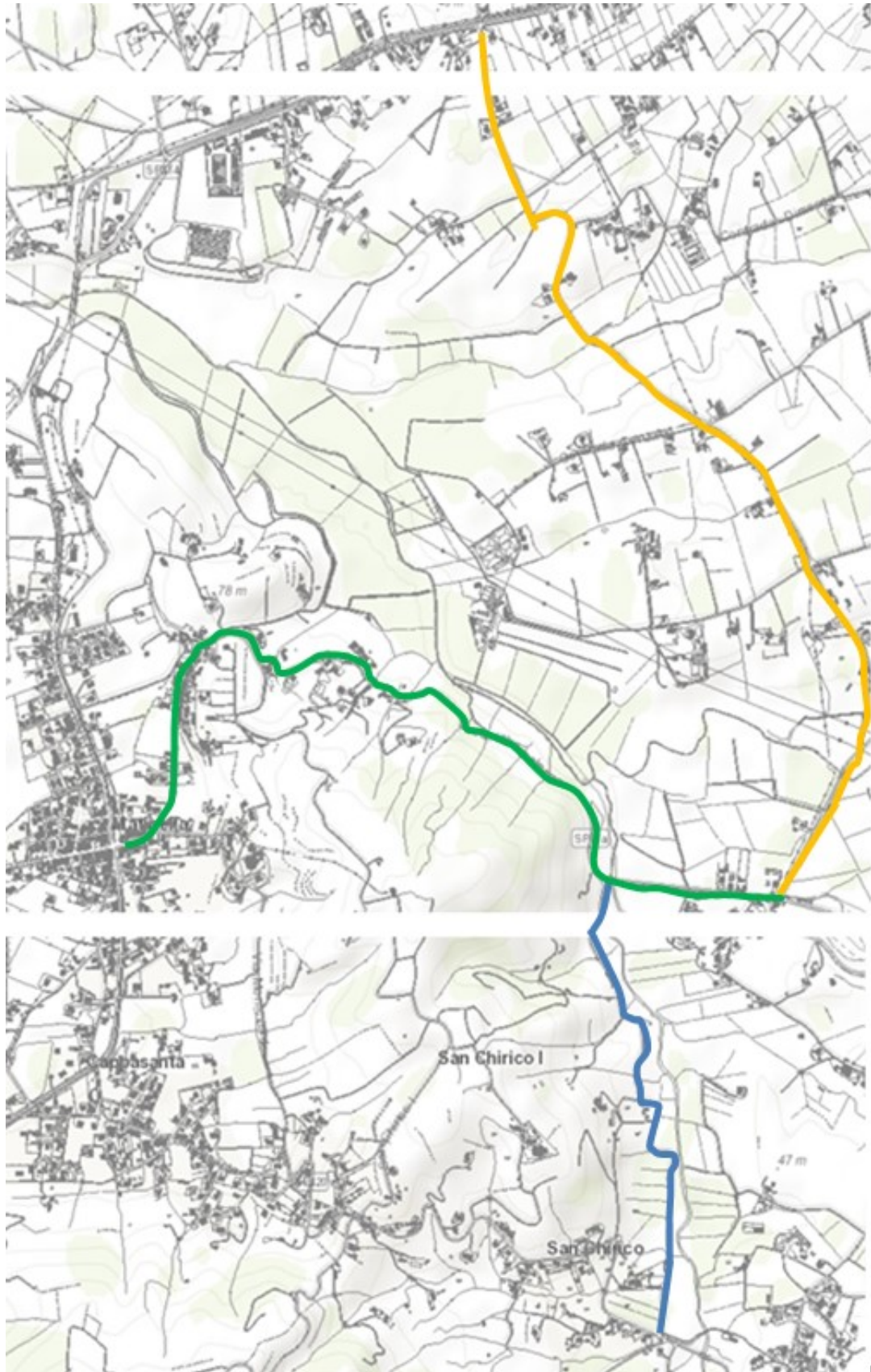
Il territorio è caratterizzato dalla presenza diffusa di aziende agricole e zootecniche, insediamenti rurali, attività agroalimentari e nuclei residenziali; la rete stradale locale assicura pertanto una funzione essenziale sia per la mobilità quotidiana sia per il trasporto delle produzioni e l'accesso ai servizi.

Il sistema viario oggetto di progetto è articolato nei seguenti tratti, individuati negli elaborati plano-altimetrici e nel computo metrico:

Altavilla Silentina  Collegamento S.P. 314 – S.P. 174 – S.P. 88, sviluppo indicativo circa 4,50 km

Albanella  Via Mastrotonno, sviluppo indicativo circa 1,50 km

Albanella  Tratto compreso tra l'innesto di Via Mastrotonno e la rotatoria della frazione Matinella, sviluppo indicativo circa 2,50 km.



4. INQUADRAMENTO URBANISTICO, CATASTALE E VINCOLISTICO

Le opere si sviluppano prevalentemente all'interno del sedime stradale esistente e delle relative pertinenze. Nel territorio di Albanella i tratti attraversano aree a prevalente destinazione agricola, come rappresentato negli elaborati di inquadramento urbanistico; nel territorio di Altavilla Silentina il tracciato interessa analogamente ambiti rurali e tratti di connessione con nuclei abitati e attività produttive.

Gli elaborati catastali individuano, per Albanella, i fogli 8 e 15 e, per Altavilla Silentina, i fogli 30, 39 e 43. Le eventuali occupazioni temporanee necessarie alla cantierizzazione saranno limitate al tempo strettamente necessario e gestite secondo le disposizioni degli enti proprietari e dei soggetti interessati.

Dalle verifiche urbanistiche, paesaggistiche, ambientali e di compatibilità con la pianificazione di bacino, non emergono condizioni incompatibili con la realizzazione delle opere.

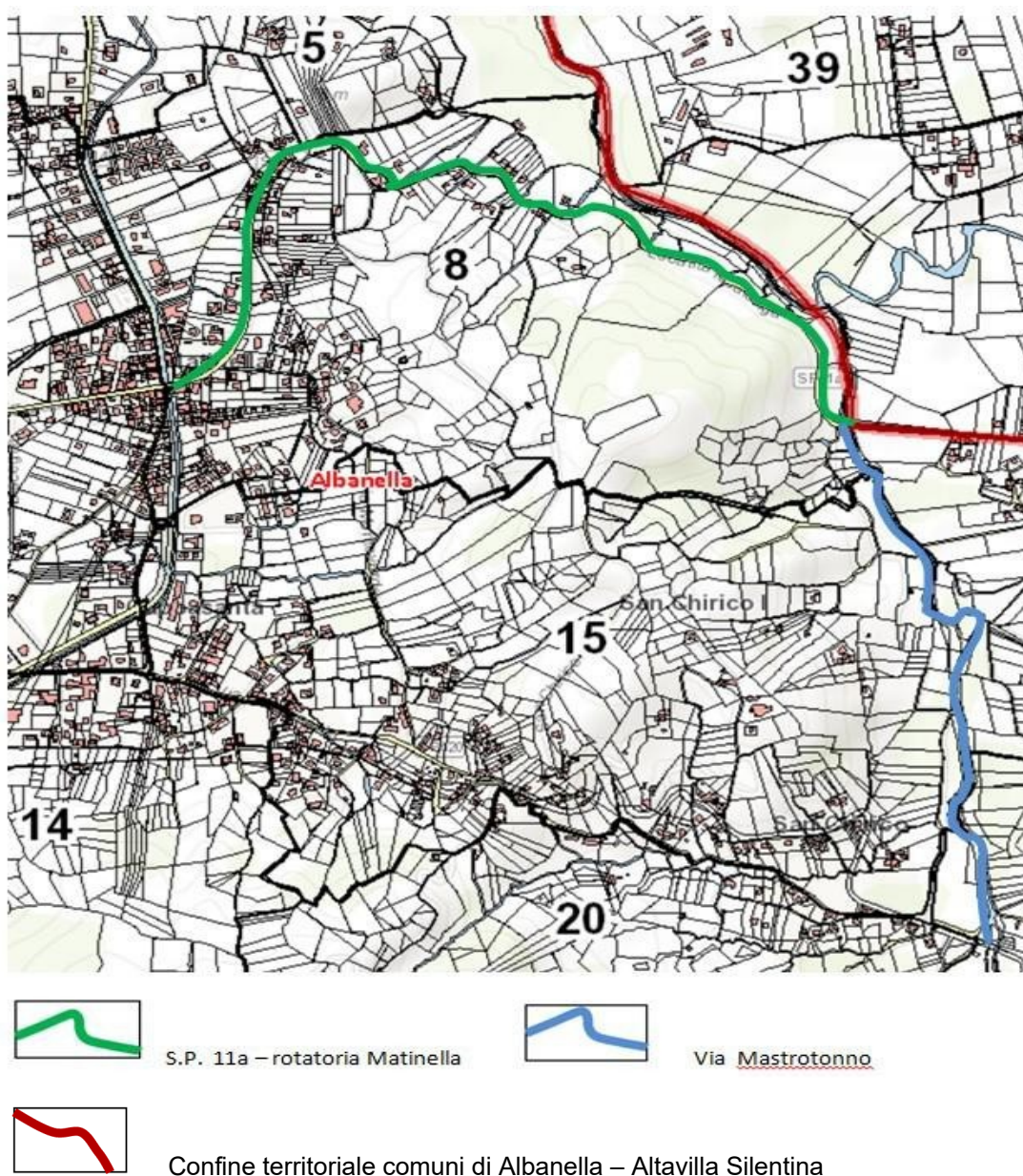
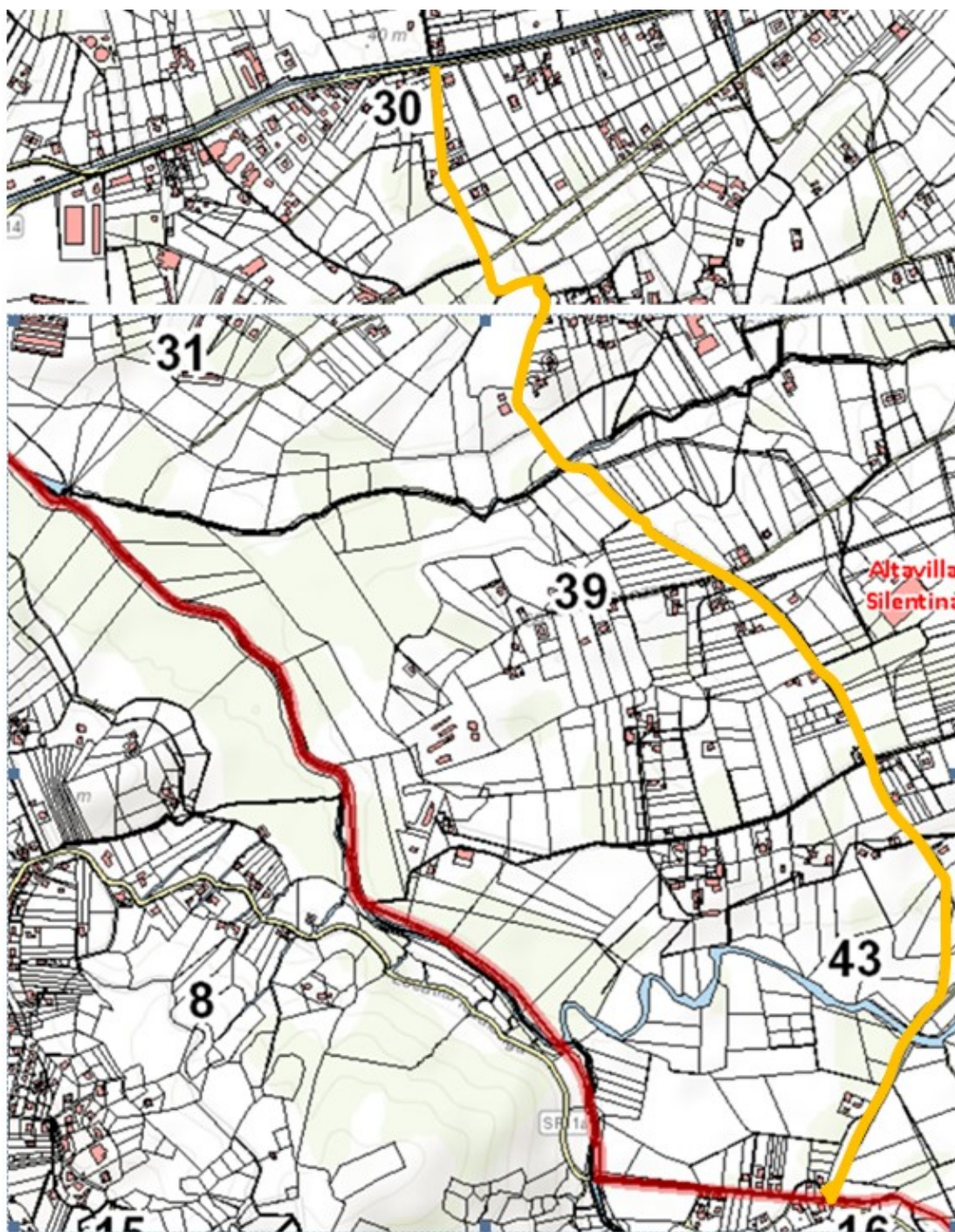
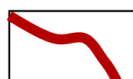


Figura 1 – Inquadramento territoriale e catastale del tracciato ricadente nel territorio di Albanella

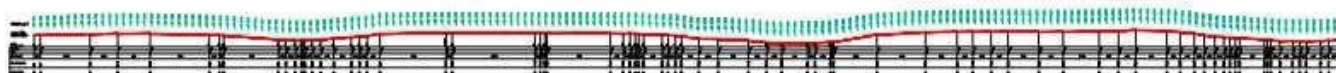


Tratto S.P. 88 – S.P. 174



Confine territoriale
comuni di Albanella-Altavilla

Figura 2 – Inquadramento territoriale e catastale del tracciato ricadente nel territorio di Altavilla Silentina.



5. DESCRIZIONE DELLO STATO DEI LUOGHI

5.1 Albanella – Via Mastrotonno

Il tratto presenta una pavimentazione fortemente ammalorata, con buche, rappezzi, fessurazioni diffuse, deformazioni e perdita della regolarità superficiale.

Le criticità sono accentuate dalla non uniforme regimentazione delle acque meteoriche, dalla presenza di cunette in terra o parzialmente ostruite e dal dilavamento dei margini della carreggiata.

In diversi punti la piattaforma è delimitata da scarpate o muretti esistenti; le ridotte sezioni trasversali, l'assenza o l'insufficienza della segnaletica e la limitata visibilità notturna determinano condizioni di esercizio non adeguate al traffico locale e ai mezzi agricoli e commerciali.



Figura 3 – Degrado diffuso e irregolarità del piano viabile



Figura 4 – Buche e disaggregazione localizzata della pavimentazione.



Figura 5 – Margine stradale e cunetta non funzionale.



Figura 6 – Ristagni e dissesti in corrispondenza del bordo carreggiata

5.2 Albanella – tratto S.P. 11/a e connessione con Matinella

Il tratto svolge una funzione di collegamento primario tra la frazione Matinella, il capoluogo e la rete provinciale.

Lo stato di fatto evidenzia ripristini disomogenei dovuti a precedenti interventi sui sottoservizi, fessurazioni, rappezzi e cedimenti localizzati.

Nei tratti più urbanizzati la presenza di accessi, intersezioni e traffico locale richiede un'attenta organizzazione delle fasi di cantiere.

La segnaletica orizzontale risulta in più punti poco visibile o discontinua; la regolarità delle pendenze trasversali non garantisce sempre il rapido allontanamento delle acque meteoriche.



Figura 7 – Pavimentazione con rappezzi e fessurazioni



Figura 8 – Tratto in curva con opere di sostegno esistenti.

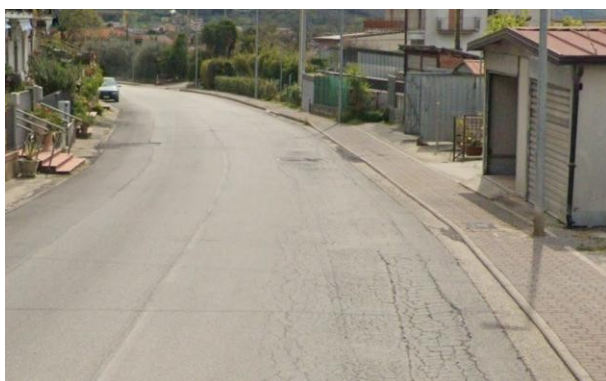


Figura 9 – Tratto in prossimità di insediamenti e accessi privati.



Figura 10 – Tratto urbano con segnaletica orizzontale degradata.

5.3 Altavilla Silentina – collegamento S.P. 314 / S.P. 174 / S.P. 88

I sopralluoghi hanno evidenziato un degrado generalizzato del manto stradale, con buche sporadiche, cedimenti localizzati, fessurazioni a blocchi, rappezzi in corrispondenza di scavi e ristagni d'acqua nelle depressioni della carreggiata.

L'intenso transito di mezzi pesanti e agricoli ha contribuito alla progressiva perdita delle caratteristiche funzionali della sovrastruttura.

In alcuni tratti la pubblica illuminazione è assente o insufficiente; la segnaletica orizzontale non garantisce un'adeguata lettura del percorso nelle ore notturne e in condizioni meteorologiche sfavorevoli.



Figura 11 – Tratto con illuminazione esistente e barriere laterali.



Figura 12 – Tratto rurale con ridotta percezione notturna del margine.



Figura 13 – Dissesto localizzato della pavimentazione.



Figura 14 – Tratto rettilineo in ambito agricolo.

6. OBIETTIVI E REQUISITI PRESTAZIONALI

L'adeguamento della sede stradale e la messa in sicurezza dell'intero tracciato soddisfa l'esigenza di integrare la rete delle strade comunali.

La valorizzazione delle strade comunali si pone quindi come elemento imprescindibile della strategia di sviluppo locale.

Lo spopolamento ed invecchiamento della popolazione determina un impoverimento del tessuto sociale e staticità del tessuto economico, con inevitabili e significative criticità.

La potenzialità dell'area interessata è rappresentata soprattutto dalla ricchezza di produzioni agricole e dalla filiera bufalina, ancora oggi per la maggior parte dei casi inespresse.

L'implementazione del sistema delle infrastrutture viarie darà un impulso significativo non solo al settore trainante agricolo e zootecnico ma anche alla proposta naturalistica-ambientale del territorio. Gli interventi necessari per rendere maggiormente fruibili le strade interne sono relativi alla loro riqualificazione, in particolare la messa in sicurezza ed il miglioramento della percorribilità viaria.

7. TIPOLOGIA INTERVENTI PREVISTI

La causa principale del deterioramento delle sovrastrutture stradali è senza dubbio dovuta all'azione di trascinamento dell'acqua meteorica che, non convogliata nelle apposite cunette, spesso occluse o inesistenti, si riversa nella strada trascinando detriti, sabbia e ghiaia e creando una serie di solchi e di accumuli di materiale.

Le opere di regimazione idrica quali cunette, attraversamenti e cavalcafossi necessitano quindi di urgente manutenzione (pulizia ed eliminazione della vegetazione occludente, risagomatura, livellamento).

In alcuni punti, è necessaria la costruzione di nuovi cavalcafossi e attraversamenti, in modo da convogliare adeguatamente le acque verso i punti di deflusso naturale; in altri, in corrispondenza di tratto in rilevato ed in presenza di attraversamento stradale, occorre proteggere la circolazione stradale mediante barriere laterali di protezione.

La lavorazione finale è la ricarica eseguita con misto di cava di natura basaltica adeguatamente costipato dello spessore medio di 10 cm, dando alla sede stradale le giuste pendenze e la corretta baulatura per il veloce deflusso delle acque meteoriche.

L'arteria riprende un tracciato già esistente consentendo di limitare l'intervento ad un adeguamento dell'esistente, al rifacimento della piattaforma stradale, alla dotazione di cunette per il regolare deflusso delle acque meteoriche, alla realizzazione della rete di pubblica illuminazione.

delle zanelle stradali per il deflusso delle acque meteoriche e delle opere di ritenuta stradale.

L'intervento previsto intende ammodernare l'intero tratto di strada sul quale è previsto il transito di mezzi di maggiore larghezza e peso.

Alla luce delle esigenze espresse dalle Amministrazioni Comunali è stato redatto il presente progetto che tende ad eliminare le condizioni di pericolo, adeguare e potenziare la viabilità del

tratto interessato, garantire collegamenti tra le località comunali e quelle provinciali attraverso il riammagliamento con la propria rete stradale.

La soluzione progettuale è stata sviluppata nel dettaglio elaborando lungo l'intero percorso stradale varie sezioni stradali tipo di progetto, che, in base alla piattaforma stradale, si differenziano per le quantità di scavi e rinterri, per la presenza di differenti opere di sostegno esistenti sia a valle che a monte e per la presenza dei sistemi di deflusso delle acque meteoriche.

E' inoltre prevista la realizzazione/integrazione dell'impianto di pubblica illuminazione.

L'impianto di illuminazione è progettato tenendo conto delle esigenze di illuminamento (uniformità, comfort visivo, ecc.) e dei vincoli connessi con la zona da illuminare (strade).

Per l'illuminazione della strada in questione sono stati adottati pali di altezza fuori terra mt. 7,80 con relativo corpo illuminante dotato di una tecnologia LED rivolti verso il basso, produttori luce color bianco caldo 3250K.

Al piede di ogni palo è stato previsto un idoneo sistema di ancoraggio mediante realizzazione di un plinto in cls gettato in opera con relativo pozzetto prefabbricato e relativo chiusino in ghisa a riempimento contenente il dispersore per la messa a terra del palo.

L'alimentazione elettrica dei corpi illuminanti è garantita da un impianto collegato alla linea di alimentazione facente capo ad un quadro elettrico generale.

In sintesi, la soluzione di progetto prevede i seguenti interventi:

- 1) Interventi di rimozione di detriti e apparati radicali, decespugliamento dei canali esistenti per il ripristino della relativa funzionalità;
- 2) Piccole escavazioni necessarie per la sagomatura del tracciato stradale esistente in modo da raggiungere la larghezza della piattaforma stradale come da sezioni stradali di progetto;
- 3) Demolizione degli strati superficiali della pavimentazione stradale esistente;
- 4) Compattazione del piano di posa della piattaforma stradale;
- 5) Realizzazione di uno strato di fondazione in misto cementato di spessore minimo di 15 cm e fino ad un massimo di 40 cm nella zona di sagomatura;
- 6) Realizzazione della pavimentazione stradale in conglomerato bituminoso costituita da strato di base, binder e tappetino di usura (10 + 5 + 3) cm;
- 7) Realizzazione di zanelle stradali in conglomerato cementizio, con funzione anche di cordolo perimetrale nel caso di assenza delle opere di sostegno laterali (conglomerato, casseforme e debole armatura);
- 8) Parziale manutenzione muri di sostegno dei terrapieni e muri di controripa;
- 9) Dotazione di barriere di sicurezza in acciaio zincato a caldo;
- 10) Dotazione di segnaletica stradale;
- 11) Realizzazione impianto di pubblica illuminazione;
- 12) Esecuzione dei rinterri e o rilevati con materiali provenienti dagli scavi, secondo la sezione di progetto stradale;
- 13) Trasporto a discarica dei materiali provenienti dagli scavi e dalle demolizioni;
- 14) Oneri di discarica per il conferimento dei materiali trasportati a rifiuto.

8. SOSTENIBILITA' AMBIENTALE E PAESAGGISTICA

Il principio Do No Significant Harm (DNSH) di cui all'art. 17 del Regolamento UE 2020/852, declinato sui sei obiettivi ambientali definiti nell'ambito del sistema di tassonomia delle attività ecosostenibili, ossia:

1. mitigazione dei cambiamenti climatici;
2. adattamento ai cambiamenti climatici;
3. uso sostenibile o alla protezione delle risorse idriche e marine;
4. economia circolare;
5. prevenzione e riduzione dell'inquinamento;
6. protezione e al ripristino di biodiversità e degli ecosistemi;

ha lo scopo di valutare se una misura possa o meno arrecare un danno ai sei obiettivi ambientali individuati nell'accordo di Parigi (Green Deal europeo).

Le amministrazioni sono chiamate, infatti, a garantire concretamente che ogni misura non arrechi un danno significativo agli obiettivi ambientali, adottando specifici requisiti in tal senso nei principali atti programmatici e attuativi.

L'obiettivo è quello di indirizzare gli interventi finanziati e lo sviluppo delle riforme verso le ipotesi di conformità o sostenibilità ambientale previste, coerentemente con quanto riportato nelle valutazioni DNSH, operate per le singole misure nel PNRR.

Allo stato attuale si ritiene che l'impatto generato sui sei obiettivi dall'intervento in oggetto sia non sostanziale. L'incidenza che l'intervento avrà sulle componenti ambientali può essere valutata con riferimento alla fase di cantiere ed alla successiva fase di esercizio.

La prima è transitoria e durerà il tempo necessario alla realizzazione dei lavori, la seconda invece è permanente e va quindi valutata con maggiore approfondimento.

La fase di cantiere che interessa il progetto durerà per il tempo necessario alla realizzazione dei lavori. Al fine di identificare gli impatti sull'ambiente sono state individuate le principali attività che verranno svolte durante la fase di cantiere:

- Demolizioni, rimozioni, scavi e movimenti di terra;
- Strato di rinforzo sede stradale;
- Conglomerato bituminoso per pavimentazione stradale;
- Realizzazione impianto di pubblica illuminazione.

Il giudizio per le attività con potenziale impatto sull'ambiente è stato espresso verificando se ad esse sono associati miglioramenti delle condizioni ambientali o se, invece, il loro manifestarsi comporta un decadimento delle condizioni ambientali.

Per quanto riguarda la componente suolo e sottosuolo, vista la profondità contenuta degli scavi per il posizionamento del cavidotto della pubblica illuminazione, si stimano impatti non significativi sulla stabilità geomorfologica dei versanti e sulla modifica degli equilibri preesistenti.

Durante la fase di cantiere verranno prodotti rifiuti costituiti dalle terre e dagli inerti provenienti dagli scavi e dalle demolizioni, che saranno smaltiti presso discariche autorizzate.

Non si rilevano impatti a carico della componente ambientale acqua, in quanto non vi saranno sversamenti durante la fase di cantiere.

Per quanto riguarda il comparto aria, si può ritenere che le fasi di demolizione, escavazione hanno un lieve impatto in termini di produzione di polveri, che comunque risulta reversibile nei tempi di conclusione del cantiere. Il cantiere comporterà un lieve impatto anche sulla popolazione residente, in termini di rumore e di ingombro dell'area. Non vi saranno impatti sulla salute umana.

Al fine di attenuare le compromissioni della qualità paesaggistica legate alle attività di cantiere, saranno adottate le più idonee modalità operative per contenere la produzione di materiale di rifiuto, limitare la produzione di rumori e polveri dovuti alle lavorazioni direttamente ed indirettamente collegate all'attività del cantiere, fattori che comunque si configurano come reversibili e contingenti alle fasi di lavorazione.

Pertanto, l'analisi svolta nella redazione dello Studio di fattibilità Ambientale ha mostrato l'assenza di impatti significativi sull'ambiente derivanti dalla realizzazione dell'opera in oggetto.

Per quanto appena descritto non sono da prevedersi interventi per la mitigazione degli effetti dell'opera. Come illustrato, in relazione alla natura e vocazione dell'area ed alle caratteristiche delle opere in progetto, non si rilevano, nel complesso, ricadute negative di natura ambientale significative o, in ogni caso, "non sostenibili" sul contesto ambientale coinvolto.

In conclusione, da quanto sopra emerso si può dedurre che non sussiste alcun particolare vincolo o limitazione interferente sull'area di intervento che ne possa condizionare la fattibilità mentre si rilevano impatti molto positivi sulla crescita di occupazione diretta ed indotta che il progetto comporta, con indiscussi benefici socio-economici.

9. FATTIBILITA' DELL'INTERVENTO

Sulla base delle indagini svolte nello studio di fattibilità, si può asserire, senza alcun dubbio, che il potenziamento, l'adeguamento e la messa in sicurezza dell'arteria di riammagliamento della rete stradale che interessa i comuni di Albanella e di Altavilla Silentina è pienamente fattibile per quanto attiene sia gli aspetti tecnici che economici analizzati e consente il completamento degli interventi previsti dalle Amministrazioni Comunali, finalizzati alla riduzione dei fenomeni di congestionamento delle attuali strade di collegamento. Tale progetto manifesta una chiara coerenza strategica con la programmazione comunale degli interventi relativi a strade di collegamento, in quanto, come si è già esposto precedentemente, l'area svolge un ruolo di notevole interesse per la rivalutazione e il rilancio dell'economia rurale.

Inoltre la strada potrà favorire la mobilità tra le varie aree contigue, creando un percorso alternativo ad altre arterie spesso interessate da intenso traffico veicolare, favorendo il decongestionamento del traffico nelle zone ad alta densità, e potenziando la sicurezza nella circolazione.

Lo sviluppo del computo metrico ha evidenziato un costo congruo dell'intervento, tale da essere sostenibile dal punto di vista finanziario.

10. CALCOLO SOMMARIO DELLA SPESA

La stima dei costi di realizzazione dell'ampliamento e messa in sicurezza del tratto di strada interessato risulta indispensabile già nelle prime fasi di programmazione dell'opera per una prima valutazione dell'opportunità dell'intervento, secondo una procedura di confronto fra costi e benefici attesi che preclude alla valutazione costi/benefici tipica delle fasi di progettazione più avanzata.

I costi di realizzazione dell'ampliamento e messa in sicurezza della strada seguono la schematizzazione tipica delle opere pubbliche, dalle fasi iniziali dei primi studi fino all'entrata in servizio dell'infrastruttura, per continuare poi con le spese di gestione legate alla vita utile attesa dell'opera. Per le valutazioni economiche riguardo alla soluzione individuata è stata effettuata una stima preliminare dei costi delle opere utilizzando il prezzario anno 2024 Approvato con Delibera della Giunta Regionale n. 4 del 10.01.2024 ad oggetto "D.lgs. 31 Marzo 2023, n.36 - L.R. 27 febbraio 2007, n. 3", pubblicata sul BURC n. 7 del 16.01.2024 ed è stato definito un quadro economico globale dell'intervento.

La stima sommaria dei lavori previsti in progetto è stata redatta attraverso una valutazione parametrica delle lavorazioni da eseguirsi. Le somme a disposizione per la progettazione, direzione lavori, per la sicurezza in fase di progettazione ed esecuzione, per collaudo, sono state valutate proporzionalmente all'entità dei lavori da eseguirsi.

11 CONCLUSIONI

Le soluzioni previste risultano tecnicamente realizzabili con tecnologie e materiali di uso consolidato e sono compatibili con il carattere di manutenzione e adeguamento dell'infrastruttura esistente.

La suddivisione in tratti e lavorazioni consente una programmazione progressiva del cantiere e la gestione delle interferenze con la circolazione e gli accessi locali.

L'intervento determina un miglioramento significativo della sicurezza, della regolarità della pavimentazione, del deflusso delle acque, della visibilità e della continuità dei collegamenti.

I benefici attesi riguardano la mobilità dei residenti, l'accessibilità alle attività agricole e produttive, la connessione con la viabilità provinciale e la riduzione dei costi di manutenzione derivanti dal degrado non controllato.

Sulla base degli elaborati progettuali, delle verifiche svolte e della copertura finanziaria prevista, l'intervento è ritenuto fattibile sotto il profilo tecnico, amministrativo ed economico.

IL PROGETTISTA
