



REGIONE CAMPANIA

COMUNE DI PALOMONTE

PROVINCIA DI SALERNO

**progetto : sistemazione e ammodernamento strada
comunale di collegamento tra strade provinciali sp n. 205
e sp 36 b**

**localita' Madonna delle Grazie -Fontana -salici- Vonghia- Canne secche
ed altre**

progetto definitivo / esecutivo

COMMITTENTE
COMUNE DI PALOMONTE

RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

progettazione
UFFICIO TECNICO COMUNALE

ELABORATO : **relazione tecnica e quadri economici**

Codice elaborato:

1

Rev:

Nome file:

Scala:

00	EMISSIONE			
Rev.	Descrizione	Redatto rdg	Controllato	Data

PREMESSA

- La Regione Campania ha pubblicato sul burc n.25 del 26/03/2018 un AVVISO PUBBLICO per la MANIFESTAZIONE DI INTERESSE ALLA PRESENTAZIONE DI PROGETTI COERENTI CON I PROGRAMMI DI INTERVENTO SULLA VIABILITÀ REGIONALE FINANZIATI CON LE RISORSE FSC 2014/2020 DI CUI ALLA DELIBERA CIPE 54/2016 .
- All'articolo 1 del Decreto Dirigenziale n. 3 del 26/03/2018 viene indicata la possibilita' a tutti comuni di presentare progetti per la Messa in sicurezza del patrimonio ed in particolare :
- Asse tematico D
- Interventi per il potenziamento del trasporto rapido di massa nelle aree urbane e
- Programma per la messa in sicurezza delle reti stradali provinciali e comunali -- I fase -Tutti i comuni della Campania

Art. 2 del d.g.r. n. 3/2018 precisa chi sono i destinatari dell'Avviso e precisamente Possono presentare domanda:

Enti Locali, sia in forma singola che associata, Consorzi ASI, concessionari del MIT per la gestione delle reti stradali di interesse nazionale.

In virtù di quanto stabilito dal dgr. Di cui sopra il comune di PALOMONTE ,PROVINCIA DI SALERNO avendo intenzione di sistemare la strada comunale in oggetto ,ha affidato all'ufficio tecnico comunale l'incarico di redigere il presente Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica al fine di individuare gli interventi necessari per sistemare e ammodernare la strada comunale di collegamento tra le strade provinciali sp 205 e sp 36 b localita' Madonna delle Grazie- Fontana-Canne secche ed altre .

INQUADRAMENTO TERRITORIALE, STORICO CULTURALE

Il centro antico di Palomonte si distende sul fianco alto di una collina, ancora oggi non se ne conoscono le origini, secondo le notizie pervenuteci da Fra Giovanni Battista da Palo, si narra che un certo Siculo aveva fondato Palo e Saginara (Contursi) nel 37 a.C. , 459 anni dopo la fondazione di Tratulò, centro scomparso in prossimità del lago, ora prosciugato. Queste notizie basate su credenze popolari erano legate a delle leggende, l'unica testimonianza certa sta nel nome: Pal o Palo che è termine preindeuropeo col significato di "roccia", è noto che dopo l'unità d'Italia a "Palo" si aggiunse "monte", infatti fu chiamato Palomonte con un decreto di Vittorio Emanuele II nel 1862, per distinguerlo da altre località che avevano lo stesso nome.

L'origine antichissima di nuclei abitativi nel territorio di Palomonte fa di questo comune serbatoio di importanti elementi culturali. Il periodo preistorico ha visto in località Sperlonga l'esistenza di un insediamento umano, i cui culti religiosi sono ravvisabili nei graffiti e vasche rimaste nelle grotte abitate, la stessa zona, nei millenni successivi, ha visto l'influenza della cultura bizantina, con i monaci basiliani che lì hanno fondato il santuario dedicato all'Assunta.

COMUNE DI PALOMONTE

Sistemazione e ammodernamento strada localita' Madonna delle Grazie – Vonghia- canne secche ed altre

Il comune vive le sorti degli altri centri meridionali e diventa meta di conquiste di popoli stranieri (longobardi, svevi, angioini, spagnoli) che apportano alla cultura palomontese importanti tratti (l'influenza spagnola è ravvisabile nella "Descrizione di Palo" del monaco Frà Giovan Battista da Palo).

Durante il [Regno di Napoli](#) e il [Regno delle Due Sicilie](#), denominato **Palo**^[4], fu un casale amministrato dal comune di [Contursi](#) ed appartenente al [Distretto di Campagna](#). Con l'annessione della [provincia di Principato Citra](#) al [Regno di Sardegna](#), il nome venne mutato a seguito del Regio Decreto n. 935 del 1862, in Palomonte.

Palomonte (*Pàlè* o *Palùmondè* in [campano](#)^[2]) è un [comune italiano](#) di 3.933 abitanti^[1] della [provincia di Salerno](#) in [Campania](#). Il numero di abitanti riferito all'anno 2011 è 4049 .

Il paese è ubicato sul cucuzzolo roccioso posto fra la valle del Tanagro e il gruppo montuoso dei monti Marzano-Eremita. La sua particolare forma conica gli rende una caratteristica distintiva abbastanza rara. La zona settentrionale del territorio comunale, caratterizzata da una piccola pianura, fino all'Ottocento presentava il [Lago di Palo](#) (430 [m s.l.m.](#) e un perimetro di 8 km), poi prosciugato.

- [Classificazione sismica](#): zona 2 (sismicità medio-alta), Ordinanza PCM. 3274 del 20/03/2000 La [stazione meteorologica](#) più vicina è quella di [Contursi Terme](#). In base alla media trentennale di riferimento [1961-1990](#), la [temperatura](#) media del mese più freddo, gennaio, si attesta a +6,9 °C; quella del mese più caldo, luglio, è di +24,5 °C.

Analisi dello stato dei luoghi

A seguito di sopralluoghi eseguiti in sito è emerso che il tratto di strada considerato è una strada di proprietà del Comunale di lunghezza pari a circa 3.233,00 mt lineari, con le caratteristiche di Strada Vicinale Comunale. Tale arteria stradale collega le varie località e soprattutto le due strade provinciali sp 205 e sp 36 b

Tale collegamento prevede di utilizzare, sostanzialmente, il tracciato di una strada esistente . Oltre al tratto principale si e' previsto di sistemare anche altri tratti (vedi grafici)

All'attualità a seguito dei sopralluoghi è emerso che la Strada Comunale

Da sistemare e ammodernare presenta lo stato di fatto seguente:

- il tratto principale ha una larghezza varia da 5,00 a 8,00 mt , escluso cunette ove esistenti

- In molti tratti della strada esistono muretti di contenimento e cunette ed in altri tratti esistono solo scarpate in terra e assenza di cunette se non piccoli tratti con cunette in terra .
- Il fondo stradale e' composto da massiciata stradale in pietrame ed in alcuni tratti in terra con soprastante manto di asfalto che allo stato si presenta molto deteriorato .
- Dove la strada non ha regimentazione della acque si presenta molto danneggiata e sconnessa .

La strada dal punto di vista della classificazione secondo

Il testo consolidato 2018 del D.Lgs 285/1992 "Nuovo Codice della Strada" con le successive modifiche/abrogazioni dell' Agosto 2017 è classificata

F - Strada locale: strada urbana od extraurbana opportunamente sistemata ai fini di cui al comma 1 non facente parte degli altri tipi di strade.

- D - Comunali, quando congiungono il capoluogo del comune con le sue frazioni o le frazioni fra loro, ovvero congiungono il capoluogo con la stazione ferroviaria, tranviaria o automobilistica, con un aeroporto o porto marittimo, lacuale o fluviale, con interporti o nodi di scambio intermodale o con le localita' che sono sede di essenziali servizi interessanti la collettività comunale. Ai fini del presente codice, le strade "vicinali" sono assimilate alle strade comunali.
- Aspetti vincolistici e orografici
- Il tratto di strada comunale interessato non e' sottoposto a vincolo paesaggistico o z.p.s. o s.i.c.
- Come si evince dai grafici la pendenza della strada nel suo complesso e' per alcuni tratti del 3 % ed in altri arriva fino al 18 % circa .

-

LIVELLO PROGETTUALE

Il presente progetto viene redatto con il livello progettuale di Progetto definitivo /esecutivo .

All'attualità è in vigore il Decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 "Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e

forniture" che regola, tra l'altro, dall'art. 23 i "Livelli della progettazione per gli appalti, per le concessioni di lavori nonché per i servizi". Il d.l.g.s. e' stato successivamente modificato dal (dlgs 56/2017)

Secondo il decreto legislativo coordinato e corretto i livelli di progettazione si dividono in tre fasi :

- progetto di fattibilita' tecnico economica , (gia' redatto ed approvato)
- progetto definitivo
- progetto esecutivo.

Nel caso in questione, considerata la tipologia e la natura dell'intervento da realizzare, sentito il Responsabile del Procedimento, gli elaborati di progetto del presente Progetto , sono stati organizzati come segue:

1. Relazione tecnica e quadro economico
2. Relazione geologica
3. Piano di manutenzione
4. Piano di sicurezza e coordinamento
5. Cronoprogramma
6. Schema di contratto
7. Capitolato speciale di appalto
8. Relazione sui materiali e calcoli

Elaborati grafici

9. Inquadramento territoriale
10. corografia
11. documentazione fotografica
12. planimetrie con sovrapposizioni catastali
13. Planimetria stato di fatto a e b
14. Planimetria curve di livello
15. planimetria stato di progetto -planimetria di progetto a (TRATTO SECONDARIO)
16. sezione stradale tipo
17. profili longitudinali -
18. sezioni trasversali tipo
19. particolari costruttivi regimentazione acque
20. particolari costruttivi zanelle
21. particolari costruttivi vari

elaborati economici

22. computo metrico estimativo
23. elenco prezzi unitari e analisi prezzi
24. stima incidenza manodopera e sicurezza

1. RELAZIONE GENERALE

Per quanto espresso nella premessa della presente relazione con il presente Progetto definitivo/esecutivo si intende raggiungere l'obiettivo di offrire il miglior *rapporto tra costi e benefici per la collettività, in relazione alle specifiche esigenze da soddisfare e prestazioni da fornire.*

L'esigenza da soddisfare è quella di individuare gli interventi necessari per ammodernare e sistemare la viabilità interessata e di collegamento tra le localita' di cui all'oggetto .

Si e' pensato di studiare una soluzione progettuale che prenda in considerazione il fatto che la strada segue un tracciato stradale già esistente e che quindi ai sensi del D.M. 2001 del Ministero Infrastrutture e dei Trasporti, non è necessario il raggiungimento pieno di quanto stabilito nel medesimo decreto ma solo un adeguamento dell'esistente, tendendo per quanto possibile al miglioramento della piattaforma stradale.

A tale scopo si è studiata una soluzione con la quale garantire nei tratti piu' stretti (vedi localita' Fontana e il tratto secondario , una larghezza stradale pari ad almeno 5,00/5.50 mt e il tratto secondario n. 1 , 4,00 mt , con l'ulteriore ingombro delle zanelle stradali per il deflusso delle acque meteoriche, delle opere di ritenuta stradale, nonché delle opere di sosta. Tale soluzione intende sviluppare e ammodernare il tratto di strada sul quale transiteranno mezzi di maggiore larghezza e peso . la strada sara' dotata anche di alcuni sottoservizi ,alcuni in sostituzione ed altri ex novo

La soluzione progettuale è stata sviluppata nel dettaglio ipotizzando lungo l'intero

percorso stradale , di progetto, da adeguare, sulla base dello stato di fatto, la presenza di varie sezioni stradali tipo di progetto, che , in base alla piattaforma stradale, si differenziano per la presenza di minori o maggiori scavi e rinterri, per la presenza di differenti opere di sostegno sia a valle che a monte e per la presenza di diversi sistemi di deflusso delle acque meteoriche.

Per ognuna delle differenti Sezioni di Progetto – Sezioni contabili, sono stati sviluppati dei computi metrici e successivamente sono stati calcolati i costi necessari per eseguire l'intervento. Dallo sviluppo della predetta stima dei costi, si evince, il raggiungimento di un costo accettabile dell'intervento.

Pertanto la soluzione appare sostenibile dal punto di vista finanziario.

La Soluzione di progetto ha previsto i seguenti interventi:

rifacimento della sede stradale, con cunette laterali sia alla francese che trapezoidali .
muri di sostegno dei terrapieni e muri di controripa , gabbionate in pietrame di consolidamento .

Realizzazione di un sistema di drenaggio superficiale consistente in canali e trincee drenanti per l'allontanamento delle acque che vanno ad alimentare i fenomeni di dissesto esistenti e potenziali . Il sistema di drenaggio fara' risparmiare all'amministrazione interessata notevoli risorse economiche visto che per rendere praticabile la strada ogni tanto bisogna intervenire per pulire e sistemare oltre ad accorciare i tempi di percorrenza dei mezzi che la percorrono .

La sede stradale sara' sistemata con bitumatura e binder e relativo strato di usura . Infine si e' pensato di posizionare dei pali di illuminazione nel primo tratto visto che la stessa collega il centro ad un gruppo di case esistenti .

Per tale soluzione vale quanto segue:

Precisazioni in ordine all'intervento di adeguamento e messa in sicurezza della sede stradale

Come è noto il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 5 novembre 2001, n. 6792, recante «Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade» prevedeva inizialmente all'art. 2 afferma che esse "si applicano per la costruzione di nuovi tronchi stradali e per l'adeguamento di tronchi stradali esistenti".

Successivamente l'art. 1 del Decreto dello stesso Ministero del 22/04/2004 - "Modifica del decreto 5 novembre 2001, n. 6792, recante «Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle

strade», ha sostituito il citato art. 2 come segue "Le presenti norme si applicano per la costruzione di nuovi tronchi stradali, salva la deroga di cui al comma 2 dell'art. 13 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e successive modifiche ed integrazioni, e sono di riferimento per l'adeguamento delle strade esistenti".

Pertanto allo stato attuale della normativa vigente, per interventi di adeguamento di strade esistenti l'ambito di applicazione del decreto del 2001 è cogente per la sola costruzione di nuovi tronchi stradali, mentre per interventi di adeguamento di tracciati stradali esistenti il D.M. del 2001 e successive modifiche e integrazioni resta solo quale riferimento.

In tal caso la progettazione degli interventi di adeguamento è stata condotta perseguendo i seguenti scopi:

- Garantire un aumento dei livelli di sicurezza della viabilità esistente rispetto a quelli attuali;
- Compatibilmente con i vincoli esistenti e con i costi da sostenere cercare di avvicinarsi quanto più possibile alle regole impartite dal D.M. 2001 per la progettazione plano-altimetrica di un tracciato stradale. Tale decreto è stato assunto, quindi come semplice riferimento.

Interventi progettati

In conclusione le opere previste nel presente progetto definitivo esecutivo sono sommariamente le seguenti:

- 1) Scavi di sbancamento necessari per l'allargamento del tracciato stradale esistente in modo da raggiungere la larghezza della piattaforma stradale come da sezioni stradali di progetto;
- 2) Demolizione degli strati superficiali della pavimentazione stradale esistente;

- 3) Demolizione delle opere in calcestruzzo esistenti e non più utilizzabili poste a margine della sede stradale;
- 4) Compattazione del piano di posa della piattaforma stradale;
- 5) Realizzazione di uno strato di fondazione in misto granulometrico di spessore minimo di 15 cm e fino ad un massimo di 40 cm nella zona di allargamento;
- 6) Realizzazione della pavimentazione stradale in conglomerato bituminoso costituita da strato di base, binder e tappetino di usura (10/40 + 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) Realizzazione delle opere di sostegno della scarpata di monte, realizzate con Gabbionate rinverdite, di altezza adeguata al fronte della scarpata (due o tre file);
- 9) Esecuzione dei rinterri e o rilevati con materiali provenienti dagli scavi, secondo la sezione di progetto stradale;
- 10) Trasporto a discarica dei materiali provenienti dagli scavi e dalle demolizioni;

Nei tratti dove le carte dell' autorità di bacino sono riportate a Rischio Frana , lieve, sono stati previsti anche gli interventi per la mitigazione del rischio Frana costituiti dalla pulizia dei canali esistenti, dalla realizzazione del sistema di smaltimento delle acque meteoriche, nonché dalla realizzazione delle trincee drenanti.

L'intervento è costituito da:

- Interventi di rimozione di detriti e apparati radicali, decespugliamento ed espurgo dei canali esistenti per il ripristino della relativa funzionalità;
- Interventi per il potenziamento e il completamento dei canali esistenti per mezzo di realizzazione di cunette e la posa in opera di Gabbionate nelle
intersezioni e nei salti;
- Interventi per la realizzazione di tombini stradali per l'attraversamento delle acque provenienti da monte del rilevato stradale;
- Interventi di realizzazione di trincee drenanti per l'allontanamento delle acque captate.
- completamento del sistema idraulico;

Particolare cura bisognerà garantire alle operazioni di trasporto a rifiuto e di smaltimento in discarica autorizzata dei materiali di risulta delle demolizioni, degli scavi e della scarifica stradale. La direzione Lavori dovrà vigilare che l'impresa assolva a tutti gli adempimenti di legge per un corretto smaltimento delle demolizioni stradali,

attraverso l'uso degli opportuni formulari. Per maggiori dettagli si rimandano agli altri elaborati del presente progetto.

1.1. Aspetti geologici

Gli aspetti geologici dell'area oggetto di intervento sono riportati nelle mappe dell'autorita' di bacino dalle quali

Si evince che l'area interessata non presenta particolari problematiche di natura rischio frane o pericolosita' da frana.

Nella relazione geologica sono riportate notizie piu' dettagliate riguardo all'area interessata dai lavori . Le caratteristiche idrogeologiche e geotecniche sono riportate anche nelle carte PSAI dell'Autorità di Bacino Regionale Campania Sud ed Interregionale Sele .

In ogni caso si porra' *Particolare attenzione alla circolazione superficiale delle acque meteoriche e sorgive , che interferiscono o possono potenzialmente interferire con il tratto di strada in oggetto .*

In virtu' dei risultati ottenuti dalle indagini geognostiche sono adottate le soluzioni tecniche da porre in opera per l'ottenimento della regimentazione della acque

Nel presente progetto definitivo /esecutivo , in particolare nella contabilita' dei lavori, si e' tenuto conto comunque delle opere necessarie per la regimentazione della acque pluviali e sorgive ed anche altri interventi fondamentali per la stabilizzazione dell'area a monte ed a valle della sede stradale infatti saranno realizzate una serie di trincee drenanti opportunamente approfondite per intercettare la falda sub superficiale presente al passaggio tra le coltri alterate ed il substrato argilloso." Per meglio usufruire dell'opera si e' tenuto conto della variazione delle livellette che porteranno ad una maggiore sicurezza e scorrevolezza e saranno quanto più prossima all'attuale quota topografica tranne in pochi tratti in cui si migliorerà la pendenza . .

Si procedera' alla Realizzazione di una serie di gabbionate poste al piede del versante sul lato monte della strada e al piede della scarpata stradale sul lato di valle. In conclusione, si afferma che, nel rispetto delle indicazioni emerse e nell'osservanza della normativa vigente, non si ravvisano elementi che impediscano, dal punto di vista geologico e geotecnico pertanto l'opera risulta realizzabile .

Alla luce delle considerazioni di cui in precedenza sono state adottate le seguenti misure:

- Le opere di contenimento delle scarpate di monte sono state dimensionate con gabbionate flessibili idonee alla natura dei terreni in cui si opera;

- Sono stati progettati gli interventi di regimentazione delle acque (trincee drenanti e reticolo di canali e tombini stradali) nella zona a rischio frana ;

1.2. Destinazione urbanistica delle aree, Vincoli presenti, Autorizzazioni e Nulla - Osta

Le aree interessate sono tutte di proprieta' comunale .

Tutte le aree non sono assoggettate a Vincolo paesaggistico o zona SIC o ZPS .

1.3. Disponibilità delle aree da utilizzare - Procedure Espropriative

Al fine dell'esecuzione degli allargamenti stradali e per la realizzazione delle opere di regimentazione delle acque meteoriche non sarà necessario acquisire la proprietà delle relative aree. Le aree occupate per l'Allargamento sono comunque di proprieta' pubblica .

2. TIPOLOGIE OPERE STRUTTURALI -

Le opere strutturali sono state dimensionate sulla base di interventi similari eseguiti, e soprattutto sulla base delle indicazioni geologiche/tecniche contenute nello studio geologico .

3. RETE DI SMALTIMENTO ACQUE DI PIOGGIA

La rete di smaltimento delle acque di pioggia nella zona oggetto di intervento è stata particolarmente curata nella zona a rischio Frana prevedendo:

- Interventi di rimozione di detriti e apparati radicali, decespugliamento ed espurgo dei canali esistenti per il ripristino della relativa funzionalità;
- Interventi per la realizzazione di tombini stradali per l'attraversamento delle acque provenienti da monte del rilevato stradale;
- fattibilita' ambientale

Dal punto di vista ambientale le opere a farsi non altereranno lo stato dei luoghi in modo significativo trattandosi di ristrutturazione dell'esistente

- per gli Interventi di realizzazione di trincee drenanti per l'allontanamento delle acque captate. Si rimanda all'apposito elaborato progettuale e relativa Planimetria per ogni ulteriore dettaglio.
- Per cui si puo' affermare che i lavori sono fattibili e che l'opera e' ecocompatibile ed economicamente sostenibile .

Tempi di esecuzione

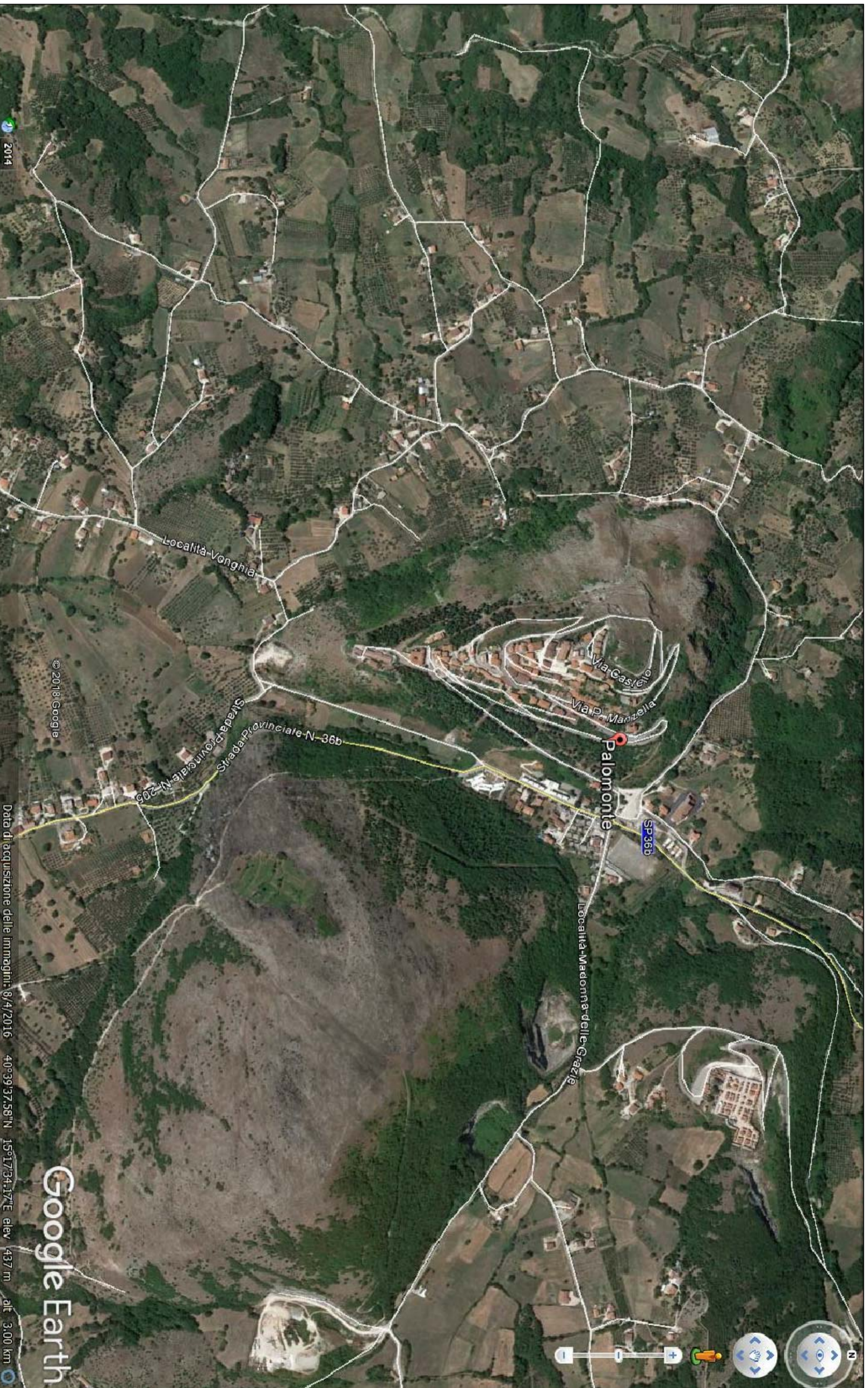
Per l'esecuzione dei lavori si prevedono **250 gg naturali consecutivi** .

Cronoprogramma operativo lavori

CRONOPROGRAMMA DEI LAVORI: Diagramma di Gantt												
N°	Fase di lavoro	Durata	1°MESE	2°MESE	3°MESE	4°MESE	5°MESE	6 MESE	7 MESE	8 mese	9 MESE	
1	Allestimento cantiere	10										
2	Demolizioni e rimozioni	40										
3	Scavi e movimenti di materie	50										
4	Opere regimazione acque superficiali	40										
5	Cordoli, marciapiedi, aiuole, cunette e opere di finitura	50										
6	Fondazione e,Sovrastrutture e pavimentazioni stradali	40										
7	Barriere di sicurezza, opere di protezione stradale, segnaletica e rallentatori di velocità	20										
8	Predisposizione illuminazione stradale	15										
9	Smobilizzo cantiere	10										
	Totale 250 GG	250										

Cronoprogramma opere

quadro economico riepilogativo da realizzare				
SCHEMA QUADRO ECONOMICO DI SPESA				
A. IMPORTO PER FORNITURE, LAVORI, SERVIZI	A. Importo dei Lavori e delle forniture		€	€
	A.1.1	Importo dei lavori		
		<i>di cui importo dei lavori a misura</i>	€ 1 552 890,00	
		<i>di cui importo lavori a corpo</i>	€ 0,00	
		<i>di cui importo lavori a corpo e misura</i>	€ 0,00	
		Totale importo lavori		€ 1 552 890,00
	A.1.2	Importo delle forniture		€ 0,00
	A.1.3	Importo dei servizi		€ 0,00
	A.2	Oneri per la sicurezza non soggetti a ribasso		€ 57 705,00
		Totale importo dei lavori e delle forniture e dei servizi (A.1.1+A1.2+A1.3+ A2)		€ 1 610 595,00
	Totale importo soggetto a ribasso		€ 1 552 890,00	
B. SOMME A DISPOSIZIONE DELL'AMMINISTRAZIONE	B. Somme a disposizione dell'Amministrazione		€	€
	B.1	Lavori in economia, previsti in progetto ed esclusi dall'appalto oneri per discarica		€ 60 000,00
	B.2	Rilievi, diagnosi iniziali, accertamenti e indagini SPESE GEOGNOSTICHE ETC		
	B.3	Allacciamento ai pubblici servizi		
	B.4	Imprevisti (max. 5%)		80 529,75
	B.5	Acquisizione aree o immobili, servitù, occupazioni 8accordi bonari etc)		€ 40 000,00
	B.6	Accantonamento di cui all'articolo 133 del D.Lgs.163/2006		€ 0,00
	B.7	Spese tecniche relative alla progettazione, alle necessarie attività preliminari, al coordinamento della sicurezza in fase di progettazione, alle conferenze di servizi, alla direzione lavori e al coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione, all'assistenza giornaliera e contabilità, 10%		€ 161 059,50
	B.8	Spese per attività tecnico-amministrative connesse alla progettazione, di supporto al responsabile del procedimento, e di verifica e validazione 2%		
	B.9	Eventuali spese per commissioni giudicatrici		€ 0,00
	B.10	Spese per pubblicità e, ove previsto, per opere artistiche;		€ 0,00
	B.10	Spese per accertamenti di laboratorio e verifiche tecniche previste dal capitolato speciale d'appalto, collaudo tecnico amministrativo, collaudo statico ed altri eventuali collaudi specialistici		€ 0,00
	B.11	Oneri del concessionario o contraente generale (progettazione e direzione lavori) e oneri diretti e indiretti (min 6% max 8%)		€ 0,00
B12	Opere di mitigazione e compensazione ambientale, monitoraggio ambientale		€ 0,00	
	Totale Somme a disposizione dell'Amministrazione (B1+....+B10)		€ 341.589,25	
C. I.V.A.	C. I.V.A.			
	C.1.1	I.V.A. su Lavori e Forniture	22%	€ 354 330,90
	C.1..2	I.V.A. su Forniture oneri per discarica	22%	€ 7.500,00
	C.1.3	I.V.A. su Servizi <i>imprevisti</i>	22%	€ 17.716,55
	C.1.4	I.V.A. su sicurezza	22%	€ 12 695,10
	c.2.1	I.V.A. su spese tecniche e spese attiv. Amministrative (B3+B7+B8)	22%	€
		Totale IVA		€ 427.675,09
TOTALE COSTO INTERVENTO (A+B+C)			€	2.379.859,90
TOTALE COMPLESSIVO RICHIESTO A FINANZIAMENTO (1)				2.379.860,00



2014

© 2018 Google

Data di acquisizione delle immagini: 8/4/2016 40°39'37.58"N 15°17'34.17"E elev. 437 m alt. 3,00 km

Google Earth