

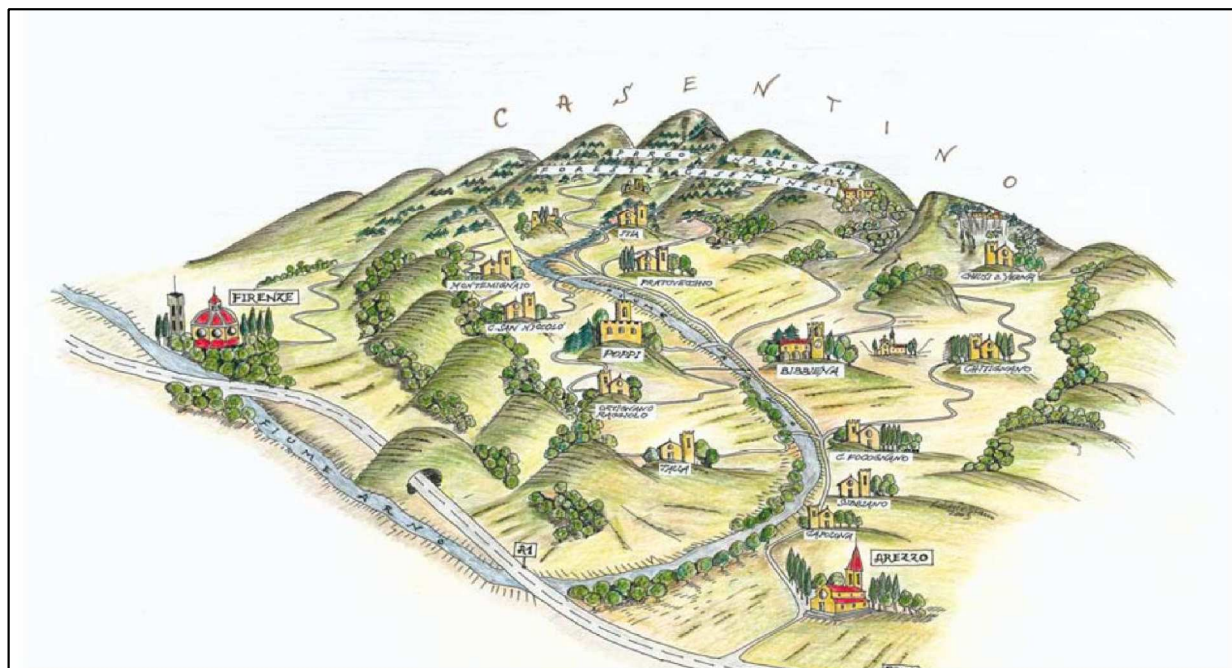
# UNIONE DEI COMUNI MONTANI DEL CASENTINO



AREA TECNICA Via Roma, 203 - 52014 Ponte a Poppi (AR)

## SISTEMA INTEGRATO DEI PERCORSI CICLABILI DELL'ARNO E DEL SENTIERO DELLA BONIFICA - TRATTO FIUME ARNO CASENTINO 2° STRALCIO - LOTTO 2

### OPERE COMPLEMENTARI



## PROGETTO ESECUTIVO

Allegato n°

**A**

RELAZIONE GENERALE

RTP:



Via D. TURAZZA, 48/D - 35128 PADOVA  
Tel. 049/8715216 - Fax 049/8079157  
email: essea@essea.it - pec: essea@pec.it

**SIA Studio Ingegneria & Architettura**



35128 PADOVA Via D. Turazza, 48 scala D. int. 5-6  
Tel. 049/8715216- Fax 049/8079157 E-mail siaing@tin.it  
31015 CONEGLIANO (TV) Corte delle Rose, 68  
Tel. 0438/411745- Fax 0438/24678 E-mail siaprog@tin.it

Progettazione:



Ing. CRISTIAN CONCOLLATO

Coordinamento della progettazione:



Ing. DANILLO TOMASELLA

Pratica:

**P017-2021\_ESE\_OC**

File:

P017-2021\_ESE-3°F\_OC\_A00

Revisione:

00

Data:

DICEMBRE 2021

Revisione:

Data:

Operatore:

Ing. CRISTIAN CONCOLLATO

Verificato:

Ing. DANILLO TOMASELLA

Approvato:

Ing. DANILLO TOMASELLA

Responsabile del Procedimento:

Ing. MAURO CASASOLE

**UNIONE DEI COMUNI MONTANI DEL CASENTINO**



**PROGETTO ESECUTIVO**

**SISTEMA INTEGRATO DEI PERCORSI CICLABILI  
DELL'ARNO E DEL SENTIERO DELLA BONIFICA  
TRATTO FIUME ARNO CASENTINO  
2° STRALCIO – LOTTO 2**

**INTERVENTI DI 3° FASE**

***OPERE COMPLEMENTARI***

***RELAZIONE GENERALE***

## INDICE

<b>PREMESSE.....</b>	<b>3</b>
<b>1 – INQUADRAMENTO GENERALE DELLE OPERE DI PROGETTO .....</b>	<b>4</b>
1.1 - CARATTERISTICHE GENERALI DEL TERRITORIO CASENTINESE.....	4
1.2 - STRATEGIE DI PROGETTO IN RAPPORTO AL TERRITORIO.....	5
1.3 - PROGETTO DEL “SISTEMA INTEGRATO DEI PERCORSI CICLABILI DELL'ARNO” E INDIRIZZI PIT .....	6
1.4 – TRACCIATO DI PROGETTO .....	7
1.5 – INSERIMENTO NELLE PREVISIONI DI ADB ARNO .....	7
<b>2 – OPERE DI PROGETTO .....</b>	<b>9</b>
2.1 – REALIZZAZIONE RAMPE E POSA IN OPERA PASSERELLA SUL TORRENTE ARCHIANO .....	9
<b>3 – PASSERELLE CICLO-PEDONALI .....</b>	<b>10</b>
3.1 – INTERVENTO 15: PASSERELLA 6 SU TORRENTE ARCHIANO .....	11
<b>4 – FATTIBILITA' DELL'INTERVENTO .....</b>	<b>12</b>
<b>5 – DISPONIBILITA' DELLE AREE.....</b>	<b>12</b>
<b>6 – QUADRO ECONOMICO GENERALE DI SPESA.....</b>	<b>12</b>

## PREMESSE

La presente "Relazione Generale" si pone a corredo del Progetto Esecutivo riguardante la realizzazione di alcuni tratti del percorso ciclopeditone che rappresenta una parte del più ampio progetto "Sistema integrato dei percorsi ciclabili dell'Arno e del Sentiero della Bonifica", classificato come opera chiave nell'ambito della rete di interesse regionale individuata dal Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità (P.R.I.I.M.) della Regione Toscana, che trova attuazione nell'accordo di programma fra la stessa Regione Toscana e ANCI Toscana, insieme alla Città Metropolitana di Firenze e alle Province di Arezzo, Pisa e Siena, oltre a tutti i Comuni interessati.

Lo stralcio funzionale (secondo) fa parte di un più ampio progetto di mobilità ciclabile, il cui Progetto Preliminare complessivo è stato approvato con Deliberazione di Giunta dell'Unione di Comuni Montani del Casentino n. 111 del 21.09.2016, quindi il Progetto Definitivo complessivo è stato approvato con Deliberazione di Giunta dell'Unione di Comuni Montani del Casentino n. 19 del 18.02.2019.

Nella generalità, il progetto di 2° Stralcio – 2° L. otto complessivo prevede :

- la realizzazione del collegamento del tratto terminale di pista già realizzata nel corso del 1° Lotto, dal torrente Solano a Poppi;
- la realizzazione di un tratto di pista ciclabile in località Bibbiena a scavalco del Torrente Archiano;
- la variante al tratto di pista già realizzato lungo il Torrente Teggina;
- il collegamento lungarno tra gli abitati di Rassina e Ponte Saluto in dx idraulica e Giovi in sx idraulica;
- il tratto di pista ciclabile di collegamento da Giovi a Ponte Buriano, fino a connettersi al percorso ciclabile già esistente.

Gli interventi sono stati quindi suddivisi in:

### **Interventi di 1° Fase:**

- parte del tracciato lungo l'Arno a monte di Poppi, comprensivamente dei seguenti manufatti:
  - interventi 9.1 – 9.2: interventi minori mediante scatolari idraulici;
  - intervento 10: passerella su Fossa la Bora;
- la variante al tratto di pista già realizzato lungo il Torrente Teggina;
- il collegamento lungarno tra gli abitati di Rassina e Giovi in sx idraulica, comprensivamente dei seguenti manufatti:
  - intervento 21: passerella 9 su fosso dei Bagnacci;
  - intervento 22: opere di sostegno lungo la linea ferroviaria a Santa Mama;

ed esclusi i seguenti manufatti:

- intervento 23: attraversamento minore mediante scatolare idraulico a Calbenzano;
- intervento 24: passerella 10 sul Fiume Arno a Calbenzano;
- il tratto di pista ciclabile di collegamento da Giovi a Ponte Buriano, fino a connettersi al percorso ciclabile già esistente, comprensivamente dei seguenti manufatti:
  - intervento 31: attraversamento stradale semaforizzato lungo la S.P. 1 "Sette Ponti";

ed esclusi i seguenti manufatti:

- intervento 27: sistemazione accesso passerella esistente su fiume Arno in località Giovi (stralcio);
- Intervento 29: sottopasso Ponte Buriano (stralcio);

### **Interventi di 2° Fase:**

- la realizzazione del collegamento del tratto iniziale e terminale di pista già realizzata nel corso del 1° Lotto lungo l'Arno a monte di Poppi, dal tratto lungo il Torrente Solano alla passerelle su Fosso Rovella (Roile), comprensivamente dei seguenti manufatti:
    - intervento 7: passerella 1 su Torrente Solano;
    - intervento 9: passerella 2 su Fosso Rovella (Roile);
- quindi dopo Poppi per connettersi al tratto di pista già realizzato nel corso del Lotto precedente:

- intervento 11: passerella 4 su Fosso Fossatino;
- intervento 12: passerella 5 su Torrente Sovà;
- il completamento del collegamento lungarno tra gli abitati di Rassina e Giovi in sx idraulica presso Calbenzano (località Mulinaccio) comprensivamente dei seguenti manufatti esclusi dalla 1° Fase:
  - intervento 23: attraversamento minore mediante scatolare idraulico a Calbenzano;
  - intervento 24: passerella 10 sul Fiume Arno a Calbenzano;

#### **Interventi di 3° Fase (Opere Complementari):**

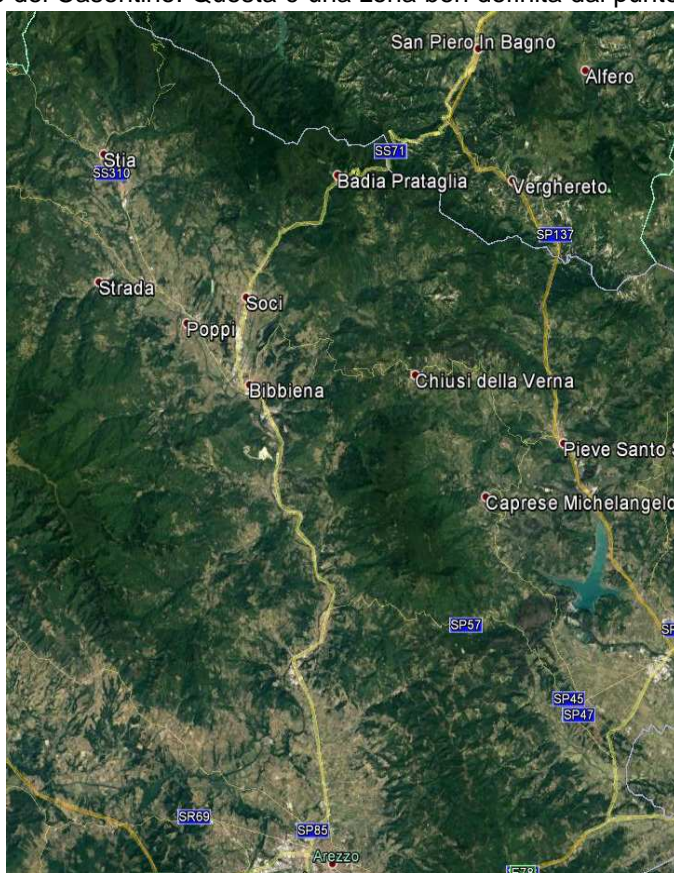
- la realizzazione del tratto di pista ciclabile e rampe in località Bibbiena, quindi la posa della passerella per lo scavalco del Torrente Archiano a monte del centro abitato (Intervento 15: passerella 6 su Torrente Archiano).

## **1 – INQUADRAMENTO GENERALE DELLE OPERE DI PROGETTO**

L'area di progetto si colloca all'interno della valle del Casentino. Questa è una zona ben definita dal punto di vista geografico: serrata da ogni lato da catene montuose, assume una forma ad anfiteatro che resta aperta solo sul lato a sud per lasciare libero corso all'Arno. Rispetta la trasversalità dell'Appennino centrale, del quale fa parte, inserendosi nella geografia del luogo come giunto trasversale tra due sistemi: quello romagnolo e quello toscano con lo snodo della Consuma.

La sua conformazione fisico-geografica gli imprime una forte unità spaziale: i confini delimitati dalle barriere naturali del crinale di spartiacque hanno contribuito a dare un volto inconfondibile al paesaggio e allo stesso tempo hanno conferito un carattere peculiare alle relazioni sociali, alla storia ed ai rapporti economici della vallata.

È difficile trovare in Toscana un territorio che presenti una caratterizzazione storica e geografica così definita, identificata fisicamente dal segno incisivo dell'albero idrografico superiore dell'Arno.



### **1.1 - Caratteristiche generali del territorio casentino**

Il Casentino è una regione naturale, della provincia di Arezzo, che coincide con l'alta valle dell'Arno con una superficie di 770 kmq di cui solo per il 7% pianeggiante: è solcato da torrenti che, scendendo dai monti, scavano i letti tra le rocce per confluire nell'Arno che divide quasi a metà la vallata.

E' una zona ben definita dal punto di vista geografico: serrata da ogni lato da catene montuose, assume una forma ad anfiteatro che resta aperta solo sul lato a sud per lasciare libero corso all'Arno. La sua conformazione fisico-geografica gli imprime una forte unità spaziale: i confini delimitati dalle barriere naturali del crinale di spartiacque hanno contribuito a dare un volto inconfondibile al paesaggio e allo

stesso tempo hanno conferito un carattere peculiare alle relazioni sociali, alla storia ed ai rapporti economici della vallata.

Questa organizzazione unitaria è all'origine della storia stessa del Casentino: delle sue fortune così come della sua difficoltà, della sua tenuta culturale e sociale così come del suo "isolamento", nel ritmo alterno delle vicende che ne hanno segnato la storia fino ad oggi.

Dai caratteri ambientali, naturali e antropici del Casentino possiamo sottolineare l'altissima qualità della valle in tutti i suoi aspetti; qualità che più delle singole emergenze tradizionali (Castello di Poppi, Pieve di Romena ecc.), si basa sulla loro stessa notevole omogeneità, formatasi e conservatasi nel corso dei secoli in un delicato equilibrio. Il paesaggio che ne deriva, uno dei più originali e tuttora conservati della Toscana, è una delle risorse di maggior interesse da valorizzare ed in base al quale strutturare il progetto. La Valle, per le sue caratteristiche, risponde alla sempre crescente domanda di natura, di ambiente, di paesaggio, ma anche di tradizioni, di cultura agricola secolare, di sistemi produttivi locali, accompagnata da una richiesta di tranquillità e di individualità che tende sempre più a caratterizzare il turismo e il sistema del tempo libero.

La creazione di un'asse a mobilità dolce di fondovalle, in un tale contesto, permetterebbe la messa a sistema di diversi valori già presenti nella vallata: valori storico culturali, valori ambientali e valori sociali.

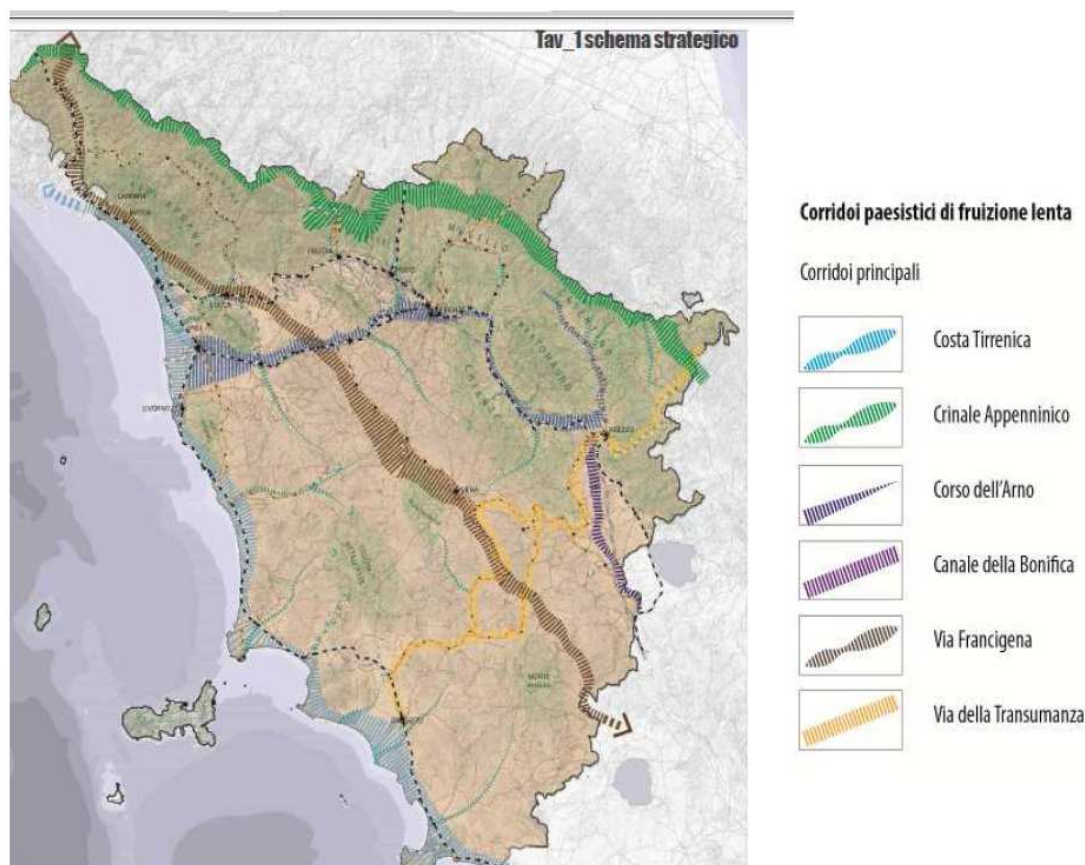
L'opportunità della messa a punto di una rete di percorsi di mobilità dolce che valorizzi il sistema delle qualità territoriali, e che diffonda sempre più una cultura della sostenibilità, comporta una conoscenza della valle nei suoi valori fondamentali. Pertanto sono stati individuati i caratteri fondamentali del contesto territoriale suddividendoli in storico-culturale, ambientale e sociale per poi definire la capacità di connessione e di valorizzazione che comporta la creazione di tale asse di fondovalle, quale dorsale di collegamento tra le varie parti.

## **1.2 - Strategie di progetto in rapporto al territorio**

E' in ideazione da molto tempo nella programmazione Regionale (Piano Regionale della Mobilità e della Logistica - PRML) e Provinciale (PASL Patto per lo Sviluppo Locale, priorità di intervento) la realizzazione di una importante dorsale di collegamento territoriale, la Ciclopista dell'Arno, che partendo dal Monte Falterona colleghi, sviluppandosi lungo il percorso del Fiume Arno, le principali città toscane (Arezzo, Firenze, Pisa e Livorno).

Il progetto descritto nel tratto casentino coincide con il percorso individuato nella cartografia regionale e con finalità ed obiettivi in coerenza con la L.R. 27/2012 "Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica", quali:

- a) la connessione con il sistema della mobilità collettiva: Il percorso ciclopedonale casentino diventa una dorsale molto importante sia per lo svago dei cittadini sia per lo sviluppo turistico dei centri minori connettendosi con i diversi sistemi di mobilità della vallata
- b) la creazione di una rete, interconnessa, protetta e dedicata, di itinerari ciclopedonali attraverso località di valore ambientale, paesaggistico, culturale e turistico e di percorsi dedicati e strutture di supporto in ambiente rurale e montano: il progetto di percorsi ciclopedonali si inserisce in un complesso di mobilità su due ruote che mette a rete i vari percorsi di MTB già presenti sul territorio. Si prevede di realizzare il percorso ciclopedonale utilizzando in prevalenza tratti protetti e dedicati e strade a bassissima intensità di flusso veicolare. Tutto il percorso attraversa un sistema paesaggistico di elevata qualità anche per le sue peculiarità storiche e culturali.
- c) la creazione di una rete di ciclostazioni per favorire l'intermodalità tra bicicletta e altri mezzi di trasporto: il progetto descritto si interconnette con l'infrastruttura ferroviaria esistente di fondovalle con le sue numerose stazioni nei vari centri e con la creazione di varie ciclostazioni nelle stesse.



Estratto dal piano paesaggistico regione toscana: tav 1- schema strategico

### 1.3 - Progetto del “Sistema integrato dei percorsi ciclabili dell’Arno” e indirizzi PIT

Il progetto generale è in linea con gli indirizzi per le politiche individuati dal PIT ai punti 25 e 27 nelle aree riferibili ai sistemi della Pianure e fondovalle:

- **Punto 25.** avviare azioni volte a salvaguardare, riqualificare e valorizzare le rive del fiume Arno, del Tevere e dei loro affluenti:
  - salvaguardando i varchi e le visuali da e verso il fiume;
  - riqualificando e valorizzando in chiave multifunzionale gli spazi aperti perfluviali e assicurandone la continuità;
  - promuovendo interventi volti a riqualificare e ricostituire i rapporti storici tra fiume e tessuto urbano (waterfront urbani, viabilità e spazi pubblici rivieraschi, accessibilità al fiume e sua riconoscibilità nel contesto urbano).
- **Punto 27.** riqualificare il sistema infrastrutturale di fondovalle, salvaguardare e valorizzare i collegamenti trasversali con i contesti collinari e montani circostanti, anche promuovendo forme di mobilità integrate e sostenibili, con particolare riferimento ai collegamenti di valore storico e/o paesaggistico (ferrovie, lungo fiume, viabilità storica). A tal fine è opportuno promuovere interventi di valorizzazione della ferrovia Arezzo-Stia e di quella San Sepolcro Perugia e le connesse stazioni, integrandole con il sistema di mobilità dolce lungo fiume e con i percorsi e gli itinerari storici;

Inoltre, il progetto, persegue l’obiettivo n. 3 individuato dagli “Obiettivi di qualità e direttive PIT”.

- **Obiettivo 3:** Tutelare e riqualificare dal punto di vista idrogeologico e urbanistico la pianura e i fondovalle di fiumi Arno e Tevere e i fondovalle secondari. Direttive correlate: 3.6 - riqualificare il sistema infrastrutturale concentrato nel fondovalle al fine di favorire una fruizione della valle con forme di spostamento multimodali integrate e sostenibili.

## 1.4 – Tracciato di progetto

Il tracciato facente parte del presente progetto si inserisce pertanto nella più ampia rete di percorsi ciclabili, esistenti, in corso di progettazione o realizzazione oppure previsti, che da Stia collega i centri della valle del Casentinese con il capoluogo Arezzo, da cui dipartono ulteriori itinerari.

Il progetto generale è stato diviso in più Stralci e Lotti funzionali, di cui il presente costituisce il Lotto 2 del 2° Stralcio – Interventi di 2° Fase.

Per facilità di comprensione il Lotto 2 a livello grafico e computazionale è stato diviso in più tratte:

➤ Interventi di 1° Fase (non previsti all'interno del presente Progetto Esecutivo):

- Tratto 1.a a monte del centro abitato di Poppi;
- Tratto 2.b in variante al percorso esistente lungo il Teggina in Comune di Ortignano Raggiolo;
- Tratto 3 da Rassina a Giovi in sinistra idraulica all'Arno (esclusi f.p.o. scatolare idraulico e passerella sull'Arno a Calbenzano);
- Tratto 4 da Giovi a Ponte Buriano;

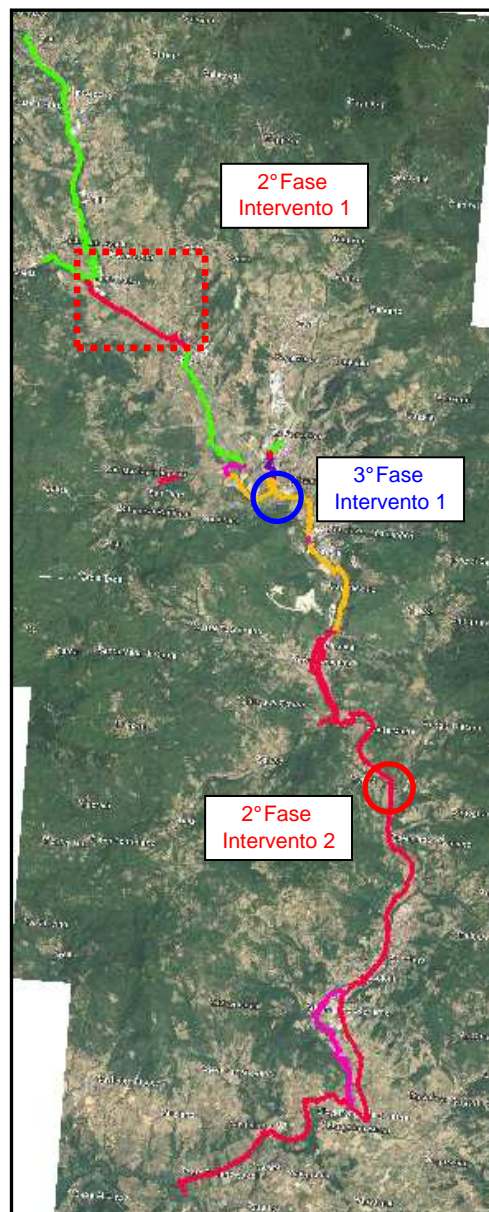
➤ Interventi di 2° Fase (non previsti all'interno del presente Progetto Esecutivo):

- 1) Tratto 1.b di completamento in Comune di Poppi;
- 2) Completamento del Tratto 3 da Rassina a Giovi in sinistra idraulica all'Arno (f.p.o. scatolare idraulico e passerella sull'Arno a Calbenzano);

➤ Interventi di 3° Fase (Opere Complementari) previsti all'interno del presente Progetto Esecutivo:

1. Completamento tratto 2.a nel centro urbano di Bibbiena: f.p.o. passerella sul Torrente Archiano;

rinviano al successivo dettaglio del tracciato del presente progetto esposto nei successivi capitoli.



## 1.5 – Inserimento nelle previsioni di ADB Arno

L'ubicazione della ciclabile, in fregio al Fiume Arno, presenta interazioni con aree soggette a problematiche legate alla possibilità d'alluvionamento. Ciò avviene sia per il recente PGRA per il quale il tracciato attraversa aree a pericolosità idraulica crescente da P1 a P2 a P3, sia, nel tratto a monte di Poppi e tra Poppi e Bibbiena, dove il percorso interseca/lambisce aree soggette ad interventi di riduzione del rischio idraulico programmate dalla stessa ADB del Fiume Arno.

Per quanto concerne il percorso ciclabile e la fruizione da parte degli utenti, il concetto da seguire, come indicato nelle linee guida Regionali, non è quello di limitare o vietare l'accesso alla ciclopista in progetto ma bensì quello d'informare adeguatamente l'utenza dei rischi e delle pericolosità presenti per i vari luoghi interessati dal tracciato. Un positivo effetto di questa scelta risulta essere quello di mettere a conoscenza, in maniera diffusa sul territorio, notazioni di rischio e soglie d'attenzione altrimenti relegate a cartografie

tematiche di più difficile consultazione. Il risultato auspicato ed auspicabile risulta, quindi, quello di diffondere la conoscenza delle pericolosità e dei rischi aumentando, di pari passo, il grado di sensibilizzazione di chiunque si trovi a percorrere la ciclopista che improvvisamente si vedrà a far caso: a tempi di ritorno degli eventi meteorici; al concetto di battente idraulico o comunque ad una terminologia tecnica sempre più diffusa ma, spesso, di oscura applicazione.

Relativamente ai manufatti di attraversamento dei corsi d'acqua, si è tenuto un franco di almeno 1 metro dal livello di massima piena per un tempo di ritorno di 200 anni, nella maggior parte dei casi, più che dalla consistenza dei corsi d'acqua affluenti, derivante dai livelli dell'Arno secondo previsioni di ADB.

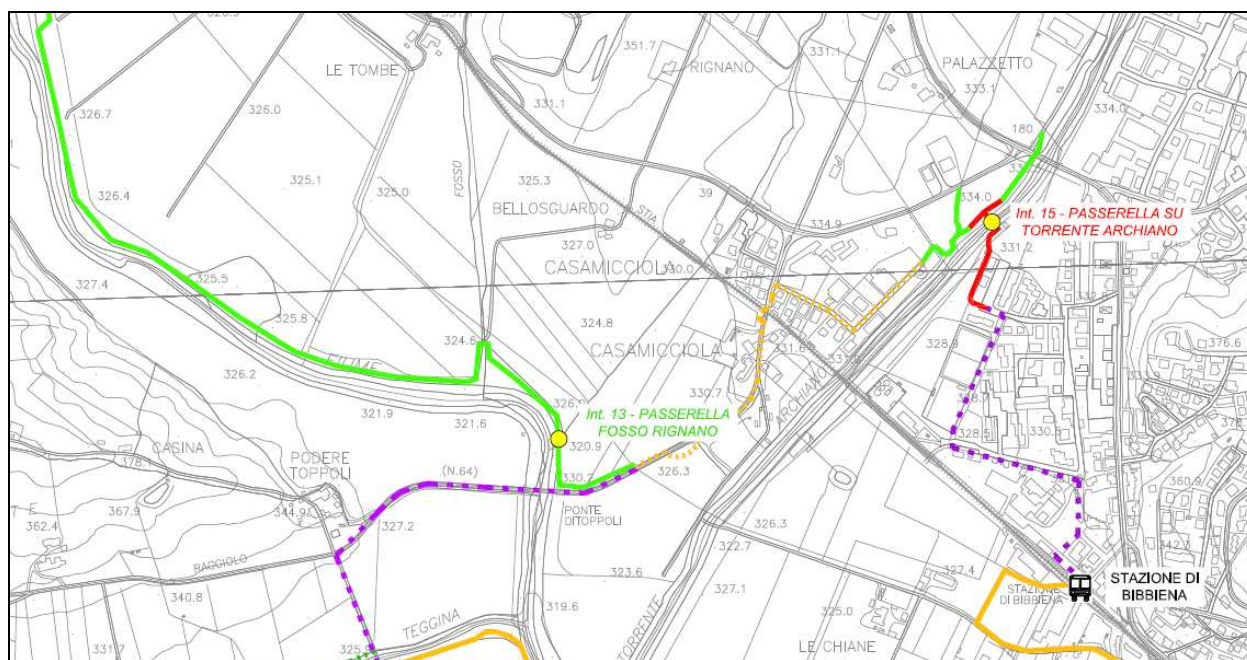
Particolare attenzione dovrà essere riservata all'ubicazione delle aree di sosta che in linea di massima non dovrebbero cadere all'interno di aree soggette ad alluvionamento non tanto per il rischio per le persone ma per l'eventuale danneggiamento delle infrastrutture a corredo dell'area stessa.

## 2 – OPERE DI PROGETTO

Per maggiore comodità di comprensione, l'intervento in oggetto, nella sua generalità, è stato diviso in interventi funzionali: si rimanda quindi al seguito per il dettaglio dei tracciati e le opere civili ricadenti in ogni ambito.

### 2.1 – Realizzazione rampe e posa in opera passerella sul Torrente Archiano

Il tratto di pista, per un'estensione pari a circa 250,00 metri, permette il collegamento tra la pista esistente lungo il Torrente Archiano e, attraverso la Stazione Ferroviaria, la rete di percorsi, in parte esistenti, in parte di progetto, in direzione di Ortignano Raggiolo.



Il tracciato è essenzialmente costituito dal manufatto di scavalco dell'Archiano (*Intervento 15: Passerella 6 su Torrente Archiano*) prevista nelle presenti Opere Complementari di luce pari a 30,00 metri, e dai rilevati di approccio al manufatto, ad un piano di calpestio posto a circa 3,00 metri dal piano campagna per poter permettere il franco di almeno 1,00 metro dalla quota di massima piena per un tempo di ritorno pari a 200 anni.

### 3 – PASSERELLE CICLO-PEDONALI

All'interno della generalità delle opere di progetto, è prevista la realizzazione di n. 10 passerelle a struttura portante in acciaio:

➤ *Interventi di 1° Fase (non previsti all'interno del presente Progetto Esecutivo):*

- INTERVENTO 10: Passerella 3 su Fosso la Bora di luce pari a m 15,00;
- INTERVENTO 21: Passerella 9 su Fosso dei Bagnacci di luce pari a m 8,00;

➤ *Interventi di 2° Fase (non previsti all'interno del presente Progetto Esecutivo):*

- INTERVENTO 7: Passerella 1 su Torrente Solano di luce pari a m 40,00;
- INTERVENTO 9: Passerella 2 su Fosso Rovella (Roile) di luce pari a m 15,00;
- INTERVENTO 11: Passerella 4 su Fossatino di luce pari a m 12,00;
- INTERVENTO 12: Passerella 5 su Torrente Sova di luce pari a m 25,00;
- INTERVENTO 24: Passerella 10 su Fiume Arno di luce pari a m 65,00;

➤ *Interventi di 3° Fase (Opere Complementari): previsti all'interno del presente Progetto Esecutivo:*

- INTERVENTO 15: Passerella 6 su Torrente Archiano di luce pari a m 30,00;

### 3.1 – Intervento 15: passerella 6 su Torrente Archiano

L'opera viene realizzata all'interno del centro abitato di Bibbiena per il collegamento tra la pista esistente lungo il Torrente Archiano e, attraverso la Stazione Ferroviaria, la rete di percorsi esistenti o previsti in direzione di Ortignano Raggiolo.

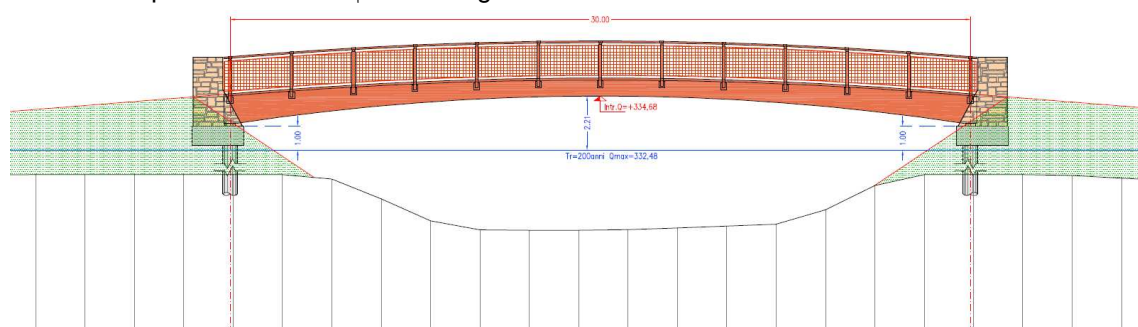


Trattasi di una struttura costituita da 2 travi a doppio T ad altezza variabile, realizzate mediante piatti saldati:

- Sezione in appoggio:      - altezza 1350mm      – ali sp. 40mm      - anima sp. 15mm;
- Sezione in mezzzeria:      - altezza 880mm      – ali sp. 40mm      - anima sp. 15mm

ad interasse m 2,20, luce netta tra gli appoggi m 30,00 collegate da traversi in profili HEA120, controventate.

Il piano di calpestio è costituito da grigliato strutturale  $i=30 \times 60$   $h=50$ mm, con sovrapposte doghe il legno composito WPC, corrimano in profilo tubolare  $\phi$  70,0mm sp. 2.9mm su montanti HEA120, interposta rete elettrosaldata di protezione in filo  $\phi$  5mm maglia 10 x 10 cm.



Ai fini della garanzia del franco idraulico minimo di 1,00 metro sul livello di massima piena per un tempo di ritorno di 200 anni, lo scavalco richiede la realizzazione di rilevati di approccio per un'altezza massima fuori terra pari a circa 3,00 metri.

#### **4 – FATTIBILITA' DELL'INTERVENTO**

Non si rilevano particolari impedimenti derivanti da vincoli tecnici, amministrativi, paesaggistici e territoriali per la realizzazione delle opere, anche in considerazione dei numerosi, analoghi interventi realizzati nelle zone limitrofe, in quanto le nuove opere prevedono nella maggior parte l'interessamento di vie di comunicazione o carrarecce già esistenti.

In ogni caso, dovrà essere percorso il naturale iter autorizzativo che, nella fattispecie, prevede in particolare l'interessamento di Genio Civile competente per le aste idriche, Sovrintendenza ai Beni Architettonici e Paesaggistici per quanto concerne l'inserimento delle opere nel contesto di riferimento, Provincia di Arezzo in quanto gestore delle direttrici stradali toccate dalle opere di progetto.

#### **5 – DISPONIBILITA' DELLE AREE**

Pur svolgendosi la maggior parte del percorso lungo direttrici ad uso agricolo già esistenti, per la realizzazione delle opere è comunque prevista la stipula di servitù con le proprietà, oltre che alcune occupazioni temporanee per la realizzazione o posa dei manufatti, per il particolare si rimanda agli elaborati catastali allegati al progetto.

#### **6 – QUADRO ECONOMICO GENERALE DI SPESA**

Il costo preventivato per la realizzazione completa delle opere è di **€ 301.560,00** (Euro trecentunomilamila cinquecentosessanta/00), di cui:

- **€ 242.600,00** per Lavori, compresi Oneri per la Sicurezza;
- **€ 58.960,00** per Somme a disposizione (Spese Tecniche, IVA, ecc.)

come da Quadro Economico Generale di Spesa allegato.