



COMUNE DI SOMMACAMPAGNA

(Provincia di Verona)

Percorso ciclabile Sommacampagna - Custoza

PROGETTO DEFINITIVO

N° ELABORATO :

RE-01

RELAZIONE GENERALE E CRONOPROGRAMMA

SCALA:

-

infratec
CONSULTING ENGINEERING S.R.L.

via Camuzzoni, 1 - VERONA - tel 045 8101737 - fax 045 8102502
e-mail: info@infratecsrl.it

DIRETTORE TECNICO :
Ing. Maurizio Fabbiani



COMMITTENTE:
Comune di Sommacampagna (VR)

RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO:
geom. Paolo Franchini

C					
B					
A					
0	15.12.2023	EMISSIONE	ing. FABBIANI	ing. PLACIDI	geom. FRANCHINI
REV.	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	CONTROLLATO	APPROVATO

Comune di Sommacampagna

Provincia di Verona

Percorso Ciclabile Sommacampagna - Custoza

PROGETTO DEFINITIVO

Relazione Generale

Cronoprogramma

INDICE

1. Premessa, scopo e obiettivi dell'intervento.....	2
2. Normative di riferimento	2
3. Sezioni tipo e pavimentazioni della pista ciclabile	3
4. Suddivisione dei tratti e interventi di progetto	5
5. Lavori puntuali e lavori accessori e di completamento	7
6. Acquisizione di aree private, interferenze e sottoservizi	8
7. Pareri e autorizzazioni	8
8. Piano di Sicurezza e Coordinamento.	9
9. Cronoprogramma delle attività	9
10. Impegno di spesa	9

1. Premessa, scopo e obiettivi dell'intervento

Il presente **Progetto Definitivo** riguarda la realizzazione del **Percorso Ciclabile di collegamento fra il capoluogo di Sommacampagna e la frazione Custoza**. Tale percorso di circa **7,260 km**, si sviluppa in parte su sede ciclabile riservata e/o promiscua con strade vicinali di campagna e parte su sede stradale asfaltata esistente prevalentemente nel Comune di Sommacampagna e in piccola parte a confine con il Comune di Villafranca di Verona come indicato sugli elaborati di progetto.

La presenza di numerosi ciclisti che attraversano il territorio comunale e l'esigenza di promuovere la mobilità ciclabile fra il capoluogo e le frazioni, in sistema con le infrastrutture esistenti e future, come percorso casa-scuola-lavoro e come percorso ciclo turistico data la grande valenza paesaggistica del territorio, ha indotto l'Amministrazione Comunale di Sommacampagna a programmare gli interventi in progetto secondo un itinerario coordinato e predisposto anche per il futuro collegamento a Villafranca di Verona ed al suo polo scolastico nell'ambito di uno sviluppo generale della rete ciclabile.

Le motivazioni che sottendono a questa scelta sono:

- realizzare un percorso ciclabile che attraversi il territorio comunale collegando le frazioni in maniera veloce ed organica ed offrendo una valida alternativa per gli spostamenti in bici;
- predisporre il collegamento alla rete di piste ciclabili provinciali e del comune di Verona in modo da inserirsi in un contesto sovra comunale di rete;
- attraversare le parti di territorio paesaggisticamente più apprezzabili in modo da offrire attrattive interessanti anche al ciclo turista;
- utilizzare i percorsi di più facile trasformazione, di minor costo e maggiore sicurezza

Per il percorso in oggetto in particolare, negli scorsi anni, erano state valutate con l'Amministrazione, due soluzioni alternative con la pista in sede propria a lato della comunale Sommacampagna - Custoza o seguendo il tracciato arginale del canale del Consorzio di Bonifica Veronese. La seconda ipotesi era risultata quella preferibile dal punto di vista tecnico – economico – ambientale, ma la sopravvenuta prescrizione del Consorzio di Bonifica, che non ammetteva più la protezione lato canale per esigenze di manutenzione, ha obbligato l'Amministrazione ad operare una modifica al tracciato su sede diversa non in affiancamento al canale.

In data 31.03.2022 è stato quindi redatto e presentato il **Progetto di Fattibilità Tecnico Economica 2022** del percorso in oggetto secondo il tracciato a suo tempo studiato e condiviso con l'Amministrazione al quale si rimanda. Con successiva Determina nr. 442 del 29.06.2023 il Comune di Sommacampagna ha dato incarico per la redazione del presente **Progetto Definitivo - Esecutivo 2023** secondo il tracciato di variante condiviso con lo stesso Comune in coordinamento / accordo con il Comune di Villafranca per le parti comuni e/o a confine.

2. Normative di riferimento

Le normative di riferimento del progetto sono principalmente:

D.L. 285/1992 "Nuovo Codice della Strada" e relativo Regolamento D.M. 495/92

DM 557/1999 "Regolamento caratteristiche tecniche delle piste ciclabili"

MIT Ministero Infrastrutture e Trasporti "Istruzioni tecniche per gli itinerari ciclabili"

3. Sezioni tipo e pavimentazioni della pista ciclabile

La pista in progetto di 7+260 km, si sviluppa prevalentemente in area di campagna, in parte su sede riservata e/o promiscua con strade poderali sterrate da riqualificare e in parte su sede pavimentata esistente da riqualificare come sotto indicato.

Parte del percorso, dal km 5+520 a 7+260, si sviluppa in zona di vincolo paesaggistico. In ottemperanza alle direttive del Settore Urbanistica Ambiente del Comune di Sommacampagna, i tratti di campagna in nuova sede o su strade vicinali sterrate esistenti, prevedono una pavimentazione di aspetto naturale/ecologico. Quindi in tutto il tracciato, ad esclusione dei tratti promiscui già pavimentati in conglomerato bituminoso, la pavimentazione superficiale è realizzata in misto stabilizzato a cemento che, nel tempo, assume l'aspetto e la colorazione degli inerti naturali ma presenta caratteristiche meccaniche adatte sia al transito delle bici, sia al transito (occasionale) di mezzi agricoli diretti ai fondi limitrofi. Per la realizzazione della pista si distinguono quindi **8 Sezioni Tipo** indicate in progetto.

SEZIONE E PAVIMENTAZIONE TIPO 1 e 1A

La **Sezione Tipo 1** è prevista nei tratti su sede stradale esistente vicinale / poderale sterrata consolidata e in buone condizioni; la larghezza della pista è di 3.00m con le seguenti lavorazioni dettagliate nel CME allegato al progetto.

- Pulizia e disboscamento dei cigli inerbiti laterali 0,5m per lato
- Pulizia e compattazione del piano di posa esistente
- Sottofondo in misto granulare stabilizzato con legante naturale sp. 10-15cm
- Pavimentazione in misto cementato a 100kg/mc sp. 15 cm
- Pendenza trasversale a falda unica 2% verso campagna

SEZIONE E PAVIMENTAZIONE TIPO 2

La **Sezione Tipo 2** è prevista per tratti in nuova sede nei tratti su strada vicinale/poderale a piano campagna erbosa e da riqualificare; la larghezza della pista è di 3.00m a con le seguenti lavorazioni dettagliate nel CME di progetto.

- Pulizia e disboscamento dei cigli inerbiti laterali 0,5m per lato
- Preparazione del piano di posa, scavo e riempimento compattato sp. 20cm
- Sottofondo in misto granulare stabilizzato con legante naturale sp. 10-15cm
- Pavimentazione in misto cementato a 100kg/mc sp. 15 cm
- Pendenza trasversale a falda unica 2% verso campagna

SEZIONE E PAVIMENTAZIONE TIPO 2A

La **Sezione Tipo 2A** è prevista nel solo tratto km 3+265 a 3+375 che corre in affiancamento a recinzione privata e necessita dello spostamento della canaletta irrigua privata esistente. La larghezza è di 3.0m con le seguenti lavorazioni dettagliate nel CME di progetto.

- Rimozione della canaletta irrigua privata esistente
- Ricostruzione lato pista con tubazione in cls 60cm e camerette di distribuzione irrigua
- Preparazione e compattazione del piano di posa esistente 20cm
- Sottofondo in misto granulare stabilizzato con legante naturale sp. 10-15cm
- Pavimentazione in misto cementato a 100kg/mc sp. 15 cm
- Pendenza trasversale a falda unica 2% verso campagna

SEZIONE E PAVIMENTAZIONE TIPO 2B

La **Sezione Tipo 2B** è prevista nel solo tratto km 3+490 a 3+560 che corre in affiancamento alla strada per Pozzomoreto. La larghezza è di 3.0m con cordona di separazione pista-strada e con le seguenti lavorazioni dettagliate nel CME di progetto.

- Preparazione e compattazione del piano di posa esistente 20cm
- Posa di doppio cordolo in cls L50cmxH15cm con varchi scarico acque meteoriche
- Sottofondo in misto granulare stabilizzato con legante naturale sp. 10-15cm
- Pavimentazione in misto cementato a 100kg/mc sp. 15 cm
- Pendenza trasversale a falda unica 2% verso campagna

SEZIONE E PAVIMENTAZIONE TIPO 3

La **Sezione Tipo 3** è prevista solo sul tratto della strada vicinale/poderale Km 0+775 a 0+850 in attraversamento al fosso Km 0+807,50 con le seguenti lavorazioni dettagliate nel CME di progetto.

- Preparazione del piano di posa, scavo e riempimento compattato sp. 20cm
- Formazione del rilevato altezza variabile
- Posa di scatolare B2.00xH100cm e muri d'ala in c.a.
- Sottofondo in misto granulare stabilizzato con legante naturale sp. 10-15cm
- Pavimentazione in strato unico di Binder Chiuso sp. 5cm
- Parapetto in acciaio H110cm lungo tutto il tratto in attraversamento
- Pendenza trasversale a falda unica 2% verso campagna

La **Sezione Tipo 3** è prevista anche nel tratto in rilevato Km 6+750 a 6+790.

SEZIONE E PAVIMENTAZIONE TIPO 4

La **Sezione Tipo 4** è prevista nei tratti su sede stradale esistente sterrata consolidata e in buone condizioni, ma che deve essere pavimentata in quanto percorsa anche dai mezzi dei residenti. La larghezza della pista è di 3.00m con le seguenti lavorazioni dettagliate nel CME di progetto.

- Pulizia e disboscamento dei cigli inerbati laterali 0,5m per lato
- Pulizia e compattazione del piano di posa esistente
- Sottofondo in misto granulare stabilizzato con legante naturale sp. 10-15cm
- Pavimentazione in strato unico di Binder Chiuso sp. 5cm
- Pendenza trasversale a falda unica 2% verso campagna

SEZIONE E PAVIMENTAZIONE TIPO 5

La **Sezione Tipo 5** è prevista nei tratti su sede stradale esistente pavimentata che necessita di riqualificazione dello strato superficiale. La larghezza è variabile da 3.0-4.5m con le seguenti lavorazioni dettagliate nel CME di progetto.

- Fresatura superficiale del piano di posa esistente
- Mano di attacco in emulsione bituminosa
- Pavimentazione in strato unico di Binder Chiuso sp. 6cm
- Pendenza trasversale come esistente

SEZIONE E PAVIMENTAZIONE TIPO 6

La **Sezione Tipo 6** è prevista nel solo tratto di 120 ml da km 7+140 a 7+260 nel Parco di Custoza attualmente sterrato e in parte dissestato e poco adatto alla circolazione ciclabile. La larghezza è variabile da 3.0-4.0m con le seguenti lavorazioni dettagliate nel CME di progetto.

- Scavo 10-15 cm e compattazione del piano di posa
- Pavimentazione in misto cementato a 100kg/mc trattato con ossidi colore esistente sp. 15 cm
- Pendenza trasversale a falda unica 2% verso campagna

4. Suddivisione dei tratti e interventi di progetto

L'intervento di 7+260 km complessivi è suddiviso in vari tratti in funzione del tipo di sezione e di pavimentazione della pista ciclabile in base all'ambito e alla sede interessata.

Tratto 1 da km 0+000 a 0+550 Sezione Tipo 1

Questo tratto inizia dalla strada comunale via Crocetta e prosegue sulla strada vicinale sterrata esistente in buone condizioni lungo l'argine SX del fossato esistente. **Sezione Tipo 1** è di 3.0m e la pavimentazione è in misto cementato 15cm su sottofondo in misto stabilizzato con legante naturale 10/15cm previa pulizia e compattazione del piano di posa esistente già consolidato. I cigli lato strada devono essere puliti/disboscati come indicato sulla sezione tipo.

Tratto 2 da km 0+550 a 1+200 Sezione Tipo 2 e Tipo 3

Questo tratto inizia al km 0+500 e prosegue sulla strada di campagna esistente inerbita e da riqualificare lungo l'argine SX del fossato fino all'attraversamento dello stesso fosso km 0+807,50 con **Sezione Tipo 2**. Tale attraversamento è realizzato in rilevato con **Sezione Tipo 3** con una tubazione scatolare quadra di sezione netta B200cmxH100cm e muri d'ala come indicato sulla relativa tavola di progetto; il tratto delle due rampe da Km 0+775 a 0+850 è pavimentato in Binder Chiuso 5cm per limitare l'erosione delle acque che ricadono sulla pista. Superato il fossato la pista prosegue in campagna fino alla strada vicinale esistente con **Sezione Tipo 2** di 3.0m, posta poco sopra il piano campagna. La pavimentazione è in misto cementato 15cm su sottofondo in misto stabilizzato con legante naturale 10/15cm previa preparazione del piano di posa di 20cm. I cigli lato strada devono essere puliti/disboscati come indicato sulla sezione tipo.

Tratto 3 da km 1+200 a 1+670 Sezione Tipo 1 e 1A

La pista prosegue su strada sterrata esistente in buono stato con **Sezione Tipo 1 e 1A** di 3.0m fino al km 1+670. La pavimentazione è in misto cementato 15cm su sottofondo in misto stabilizzato con legante naturale 10/15cm previa pulizia e compattazione del piano di posa. I cigli lato strada devono essere puliti/disboscati come indicato sulla Sezione Tipo 1 e 1A.

Tratto 4 da km 1+670 a 2+000 Sezione Tipo 4

La pista prosegue su strada sterrata esistente in buono stato con **Sezione Tipo 4** di 3.0m fino alla strada asfaltata km 2+000 via Fredda. In questo tratto percorso anche da mezzi motorizzati dei residenti, la pavimentazione è in Binder Chiuso 5cm su sottofondo in misto stabilizzato con legante naturale 10/15cm previa pulizia e compattazione del piano di posa. I cigli lato strada devono essere puliti come indicato sulla sezione tipo fino all'intersezione con via Fredda.

Tratto 5 da km 2+000 a 3+250 Sezione Tipo 5

La pista prosegue sulla strada asfaltata esistente via Fredda-via Sarcè in promiscuo con la viabilità locale fino alla località Cappello km 3+250. E' prevista la sola riqualificazione della pavimentazione in strato unico Binder Chiuso 6cm, previa fresatura superficiale e mano di attacco in emulsione bituminosa come da **Sezione Tipo 5**. Al Km 3+250-3+275 la pista attraversa la via Dei Colli Sommacampagna – Villafranca dove è prevista la regolazione dell'attraversamento con impianto semaforico di tipo attuato a chiamata per i ciclisti e per le auto che provengono dalla strada secondaria. L'ultimo tratto della via esistente corre a confine fra i Comuni di Sommacampagna e Villafranca ed è prevista la sola riqualificazione della pavimentazione in strato unico binder chiuso 6cm previa fresatura superficiale come da **Sezione Tipo 5**.

Tratto 6 da km 3+275 a 3+375 Tratto a confine P.P. Sezione Tipo 2A

Attraversata via dei Colli, il percorso di larghezza 3.0m prosegue in nuova sede in area agricola a confine fra i Comuni di Sommacampagna e Villafranca. Questo tratto della ciclabile corre lungo una recinzione privata esistente e richiede lo spostamento lato campagna di una canaletta irrigua per circa 100ml. Il nuovo impianto irriguo privato è realizzato con tubazione in cls semi-interrata e camerette di distribuzione con paratoie di comando interasse 10m come da **Sezione Tipo 2A**. La pavimentazione è in misto cementato 15cm su sottofondo in misto stabilizzato con legate naturale 10/15cm previa preparazione del piano di posa di 20cm.

Tratto 7 da km 3+375 a km 3+490 verso Pozzomoretto Sezione Tipo 2

Questo tratto prosegue in area agricola, parte in nuova sede e parte su strada comunale di campagna esistente e poi in affiancamento alla via per Pozzomoretto. La sezione è di 3.0m. La pavimentazione è in misto cementato 15cm su sottofondo in misto stabilizzato con legate naturale 10/15cm previa preparazione del piano di posa di 20cm come sa **Sezione Tipo 2**.

Tratto 8 da km 3+490 a km 3+560 verso Pozzomoretto Sezione Tipo 2B

Questo tratto prosegue in area agricola in affiancamento alla strada comunale esistente. La sezione è di 3.0m e prevede una cordona in cls di separazione nel tratto in affiancamento a via per Pozzomoretto. La pavimentazione è in misto cementato 15cm su sottofondo in misto stabilizzato con legate naturale 10/15cm previa preparazione del piano di posa di 20cm.

Tratto 9 da km 3+560 a 4+370 Pozzomoretto – Isola Ecologica Sezione Tipo 5

Questo tratto è su sede asfaltata esistente posta a confine fra il Comune di Sommacampagna e di Villafranca. E' prevista la sola riqualificazione della sede asfaltata di larghezza variabile 4.0-5.0m mediante fresatura superficiale e strato unico di Binder Chiuso 6 cm come da **Sezione Tipo 5**.

Tratto 10 da km 4+370 a 4+575 Sezione Tipo 1

Questo tratto corre su stradina vicinale in buone condizioni in parte lungo il canale consortile a quota più bassa rispetto all'argine e più alta rispetto al piano campagna; è riqualificata come da **Sezione Tipo 1**. La pavimentazione è in misto cementato 15cm su sottofondo in misto stabilizzato con legate naturale 10/15cm previa pulizia e compattazione del piano di posa.

Tratto 11 da km 4+575 a 5+290 Sezione Tipo 2

Questo tratto corre sulla sede dell'esistente strada vicinale lungo l'argine del canale consortile. La larghezza è 3.0 come da **Sezione Tipo 2** con pavimentazione è in misto cementato 15cm su sottofondo in misto stabilizzato 10/15cm previa preparazione del piano di posa 20cm. I cigli lato strada devono essere puliti/disboscati come indicato sulla **Sezione Tipo 2**.

Tratto 12 da km 5+290 a 5+520 Sezione Tipo 5

Questo tratto corre sulla sede dell'esistente strada comunale in buone condizioni lungo l'argine del canale consortile. E' prevista la sola riqualificazione della sede asfaltata di larghezza circa 3.0m mediante fresatura superficiale e strato unico di Binder Chiuso 5 cm come da **Sezione Tipo 5**.

Tratto 13 da km 5+520 a 6+420

Dall'intersezione con la strada principale Villafranca – Custoza e dal passaggio del ponticello sul canale consortile, questo tratto corre sulla sede dell'esistente strada comunale ove non è previsto alcun intervento se non la segnaletica verticale di indicazione del nuovo percorso ciclabile.

Tratto 14 da km 6+420 a 6+790 Strada Comunale Nogarola Sezione Tipo 2 e Tipo 3

Questo tratto corre sulla stradina comunale di campagna detta "Nogarola" che viene ripristinata e riqualificata, la larghezza è di 3.0m, la pavimentazione è in misto cementato 15cm su sottofondo in misto stabilizzato con legate naturale 10/15cm previa preparazione del piano di posa 20cm, i cigli lato strada devono essere puliti/disboscati come indicato sulla **Sezione Tipo 2**. In un breve tratto di soli 40ml dal km 6+750 a 6+790 la pista in rilevato di altezza variabile ha una pendenza longitudinale di circa 8% (in deroga a quella prevista dal DM 557/1999 art. 8 comma 3 del 5%) in quanto deve superare un dislivello all'attacco con la strada comunale esistente in presenza di altri vincoli a lato (muro e pozzo idrico). In tale tratto la pavimentazione superficiale è in Binder Chiuso 5cm come da **Sezione Tipo 3** per evitare problemi di usura causati dalle delle acque meteoriche.

Tratto 15 da km 6+790 a 7+140 Lottizzazione Esistente

Questo tratto corre su sedi esistente pavimentate di lottizzazione fino al dopo il sottopasso pedonale che dà al Parco di Custoza; non è previsto alcune intervento se non la segnaletica verticale di indicazione del nuovo percorso ciclabile.

Tratto 16 da km 7+140 a 7+260 Parco di Custoza Sezione Tipo 6

Superato il sottopasso pedonale della strada Villafranca – Custoza, il tracciato corre sulla sede sterrata esistente nel Parco di Custoza dove sono ammessi solo pedoni e ciclisti. Sono previsti il solo scavo di 10-15cm e la compattazione del piano di posa e la pavimentazione in misto cementato 15cm, eventualmente trattato con ossidi a colorazione scura come l'esistente fondo, oltre alla segnaletica di indicazione del nuovo percorso ciclabile come da **Sezione Tipo 6**.

5. Lavori puntuali e lavori accessori e di completamento

Per il completamento funzionale delle opere in progetto, sono necessari alcuni lavori puntuali, accessori, di finitura e completamento, di seguito riassunti e riportati in progetto; in particolare:

- L'attraversamento del fosso al km 0+807,50 realizzato con manufatto prefabbricato in c.a.
- Lo spostamento della canaletta di irrigazione L=100ml da Km 3+275 a 3+375
- Segnaletica verticale di CdS e di indicazione del nuovo percorso ciclabile
- Adeguamento di accessi e passi carrabili
- Posa di parapetti lato pista ciclabile nei tratti da proteggere
- Le opere civili dell'impianto semaforico di via Dei Colli al km 3+265 di tipo attuato e a chiamata; le opere impiantistiche sono inserire nelle somme a disposizione del Quadro Economico per affidamento diretto da parte dell'Amministrazione.

6. Acquisizione di aree private, interferenze e sottoservizi

Parte del tracciato ricade in proprietà privata di campagna di varia destinazione e consistenza come indicato sul **Piano Particellare** allegato al progetto, per un totale stimato di circa 8.267 mq di aree private a diversa destinazione ed un importo di **Euro 125.000,00 per Acquisizione di Aree, Espropri e Indennità** incluse, imposte, atti notarili e oneri vari. Trattandosi di interventi superficiali in aree di campagna il tracciato non dovrebbe interferire con sotto servizi esistenti; in ogni caso prima della fase esecutiva verranno trasmesse agli enti gestori le planimetrie di progetto per la verifica dei sottoservizi esistenti la risoluzione di eventuali interferenze.

7. Pareri e autorizzazioni

Il percorso ciclabile di progetto corre in parte su strade comunali esistenti del Comune di Sommacampagna e Villafranca e in parte su strade vicinali e aree private da acquisire. Dato che parte del tracciato, dal km 3+075 località Cappello al km 5+520 località Coronini, è posto a confine fra i due Comuni, per l'approvazione del progetto è richiesta l'approvazione di ambedue i Comuni, per le parti di rispettiva competenza, con contestuale approvazione della **Variante Urbanistica** per la dichiarazione di pubblica utilità e l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio.

L'art. 19 DPR 327/2001 dispone infatti che l'approvazione del progetto da parte del Consiglio Comunale costituisce adozione della variante allo strumento urbanistico. L'atto di approvazione del progetto è quindi trasmesso al Consiglio Comunale, che può disporre l'adozione della corrispondente variante allo strumento urbanistico e la dichiarazione di pubblica utilità propedeutica alla procedura espropriativa.

Inoltre, dalla consultazione del PAT Comune di Sommacampagna del 05.04.2013 e s.m.i., lungo il tracciato sono presenti le seguenti aree vincolate:

1. Dal km 5+520 località Coronini a fine intervento km 7+260 in Custoza, Vincolo Paesaggistico art. 136 del D.Lgs 42/2004 e art. 4.1 delle NTO *"Vincoli ed elementi della pianificazione territoriale sovraordinata"*
2. Dal km 7+135 a fine intervento km 7+260 Centro Storico DM 25.02.1974 e L.R.V. 80/1980 e s.m.i. art. 4.1.1 comma (o) e art. 4.2.1 comma (i) *"Percorsi pedonali, ciclabili o equestri"*

In tali aree è ammissibile l'intervento in progetto previa redazione / approvazione della **Relazione Paesaggistica Semplificata** allegata al presente progetto che rientra nel caso specifico previsto all'ALLEGATO B del DPR 31/2017 al punto:

B.11. Interventi puntuali di adeguamento della viabilità esistente, quali: sistemazioni di rotatorie, riconfigurazione di incroci stradali, realizzazione di banchine, pensiline, marciapiedi e percorsi ciclabili, manufatti necessari per la sicurezza della circolazione, realizzazione di parcheggi a raso con fondo drenante o che assicurino adeguata permeabilità del suolo;

Le valutazioni / verifiche VINCA, VAS, VIA risultano applicabili a modifiche ai piani e/o a interventi che possono produrre effetti significativi sull'ambiente o che non siano stati considerati dagli strumenti già assoggettati a verifica o nei casi specifici elencati in normativa. Il percorso ciclabile in progetto non rientra in tale casistica e non necessita di tali valutazioni.

8. Piano di Sicurezza e Coordinamento.

Il Piano di Sicurezza e Coordinamento è allegato al Progetto, mentre per l'esecuzione dei lavori sarà onere dell'Impresa la predisposizione dei **Piani Operativi POS** che tengano conto delle problematiche locali e particolari per l'esecuzione delle opere. Con riferimento alle vigenti norme in materia di salute e sicurezza sui luoghi di lavoro e del DLgs 81/2008, gli interventi in progetto ricadono in area di campagna e parte su sede strali esistenti secondo le tipologie tipiche dei lavori stradali in area extraurbana. Non sono previsti scavi profondi e/o lavorazioni che pongano le problematiche ed i rischi particolari. Per l'esecuzione delle opere su tratti stradali esistenti in presenza di traffico, se pur molto limitato, si dovrà operare con deviazioni provvisorie, occupazione temporanee, idonea segnaletica ed emissione di apposite ordinanze da concordare con l'Ente proprietario della strada e la Polizia Locale. La parte delle opere è da eseguire in presenza di traffico, che non può essere interrotto, richiede speciali cautele, programmi ed orari concordati per l'esecuzione con il minimo possibile di interferenze con la circolazione. Durante l'esecuzione dei lavori dovrà sempre essere garantito l'accesso ai fondi confinanti. Le zone di lavoro saranno opportunamente delimitate e segnalate, disponendo in corrispondenza dei singoli tratti di cantiere un accesso per i mezzi opera. Le delimitazioni disposte lungo il perimetro delle aree interessate saranno realizzate in modo da garantire l'interdizione ai non addetti ai lavori e la sicurezza interna ed esterna. In fase esecutiva verrà predisposto dall'Impresa il programma dei lavori e lo schema delle fasi costruttive che sarà approvato dalla stazione appaltante. Il costo relativo agli **Oneri per la Sicurezza** è inserito in progetto **"a corpo"** ed include tutti gli apprestamenti, interventi ed opere provvisori, quali deviazioni provvisorie, segnaletica, occupazioni e/o spostamenti temporanei etc. necessari per l'esecuzione delle opere.

9. Cronoprogramma delle attività

CRONOPROGRAMMA PISTA CICLO SOMMACAMPAGNA - CUSTOZA														
ATTIVITA'	ANNO	ANNO 2024												
		MESE	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
APPROVAZIONE PROGETTO ESECUTIVO			■	■										
ACQUISIZIONE AEREE			□	□	■	■								
APPALTO DELLE OPERE				□	■	■								
ESECUZIONE DEI LAVORI					□	■	■	■	■	■				
CRE E MESSA IN ESERCIZIO													■	

10. Impegno di spesa

L'impegno di spesa per le opere in progetto è di Euro 860.000,00 dei quali Euro 565.000,00 per lavori, inclusi Euro 15.000,00 per Oneri per la Sicurezza e Euro 93.946,21 Costo della Mano d'Opera non soggetti a ribasso, ed Euro 295.000,00 per somme a disposizione come risulta dal Computo Metrico Estimativo e dal Quadro Economico allegati. I prezzi applicati sono quelli del vigente Prezziario Lavori Pubblici della Regione Veneto 2023, i prezzi non compresi in elenco sono desunti da quelli di lavori simili. Non sono compresi in progetto eventuali lavori e/o oneri accessori per: Spostamento e/o rifacimento e/o collegamento di sottoservizi esistenti di Enti