

COMUNE DI TRIESTE

**OPERE SU VIA DELL'ISTRIA E SU VIA SALATA
(OPERE DI URBANIZZAZIONE PRIMARIA)
PER IL PAC DI VIA SALATA, 2**

RELAZIONE TECNICO - ILLUSTRATIVA

1. Inquadramento, motivazioni e descrizione generale degli interventi

Le opere descritte nella presente relazione si configurano come opere di urbanizzazione primaria extra-ambito del Piano Attuativo Comunale di iniziativa privata inerente la realizzazione di un nuovo esercizio commerciale in via Salata, 2 in Comune di Trieste (si veda l'ambito di Fig. 1). L'esercizio, che si svilupperà su una superficie complessiva di vendita fino ad un massimo di mq 1499 mq, tratterà la tipologia prevalente di generi relativi al settore merceologico "alimentare". Nell'ambito dello studio di impatto sulla viabilità, di cui all'ALLEGATO 13 della documentazione di PAC e nel quale si valutano gli effetti sul funzionamento della viabilità di diretta influenza che l'attuazione del PAC è suscettibile di produrre, sono stati individuati gli interventi sulla viabilità necessari a rendere sostenibile l'iniziativa.

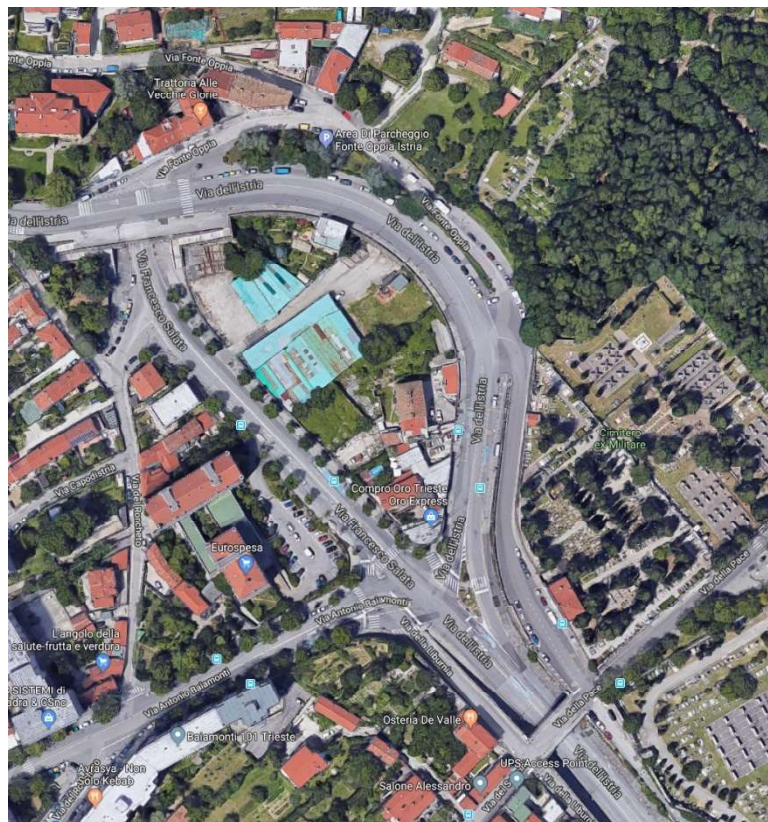


Fig. 1 – Contesto d'intervento (estratto da Google Maps)

Nel caso specifico, tali interventi consistono nella introduzione di elementi di arredo funzionale sul tronco di via Salata, che dalla galleria di Montebello (che conduce a viale D'Annunzio) porta all'intersezione con via dell'Istria e con via Baiamonti - finalizzati a disciplinare la circolazione e le manovre veicolari possibili -, nella ristrutturazione del marciapiede antistante il lotto, comprensiva di rifacimento aiuole, sempre lungo detto tronco di via Salata, nella ristrutturazione a rotatoria dell'intersezione tra via dell'Istria e le vie Slavich e Fonte Oppia, con relativa sistemazione dei marciapiedi circostanti, nella creazione di un nuovo attraversamento pedonale protetto e nella piantumazione di 5 essenze arboree delle quali 2 in testa all'aiuola tra via dell'Istria e via Fonte Oppia e 3 nella nuova aiuola all'innesto di via Slavich sulla rotonda dell'intersezione sopracitata, in sostituzione delle 2 che dovranno essere eliminate per poter adeguare l'accesso su via Salata.

Gli aspetti metodologici che hanno portato all'individuazione e al dimensionamento delle opere stradali sono meglio descritti nel sopra citato ALLEGATO 13.

In sintesi, gli arredi funzionali destinati a via Salata riguardano la creazione di una corsia di accumulo centrale per il ricovero dei veicoli che, provenendo da via dell'Istria, desiderano svoltare in via del Ronchetto (si veda la Fig.2) e la contestuale introduzione di isole protettive di detta corsia aventi anche la funzione di disciplinare le sole svolte consentite in corrispondenza dell'accesso al nuovo punto vendita, previste solamente in destra. Queste opere, che ricalibrano anche gli spazi destinati alla circolazione, che ivi comprendono le fermate del trasporto pubblico, hanno anche lo scopo di incrementare la sicurezza stradale su di un tronco teatro di gravi incidenti (si veda, per quanto attiene ai luoghi, la Fig. 3). Di fatto, se nelle ore di massimo carico del traffico la densità veicolare rappresenta l'aspetto saliente della circolazione, con formazione di file d'attesa soprattutto in ragione del vicino impianto semaforico, nelle ore di morbida è la velocità tenuta dai mezzi, unita alle errate esecuzioni delle manovre nell'intersezione, che costituiscono i fattori di maggiore pericolo; la presenza di elementi di canalizzazione e guida in centro strada è quindi suscettibile di moderare le velocità eccessive e di dissuadere dall'esecuzione di manovre rischiose, riducendo pertanto le pericolosità.



Fig. 2 – Zona ove si localizza la corsia di accumulo centrale per la svolta in via del Ronchetto (estratto da Google Maps)



Fig. 3 – Tratto ove è prevista la realizzazione dell'isola spartitraffico in “coda” alla zona di ricovero per i veicoli in svolta in via del Ronchetto (estratto da Google Maps)

Come detto innanzi, il proponente l'iniziativa intende poi ristrutturare il marciapiede antistante il proprio lotto d'insediamento, che oggi si presenta in una certa misura disastroso, in particolare in corrispondenza delle aiuole che ospitano gli alberi (si veda la Fig. 4). Quest'ultime saranno pertanto riqualificate, rinnovando le delimitazioni e adeguandole dimensionalmente e sistemando il

manto tramite fresatura e ripristino dello stesso. Si riconosce peraltro a questo marciapiede un'importante funzione, in quanto elemento di continuità tra la scalinata localizzata a ridosso dell'imbocco della galleria, che conduce in via dell'Istria, la fermata bus e gli attraversamenti pedonali ubicati in corrispondenza dell'intersezione semaforizzata e che assicurano i collegamenti con il lato opposto di via Salata, con via Baiamonti e con via dell'Istria. Quest'opera si configura pertanto come un intervento di riqualificazione urbana.

Il terzo ambito di ristrutturazione – oltre al tronco di via Salata e al marciapiede di cui sopra - è localizzato in corrispondenza dell'incrocio tra via dell'Istria e le vie Slavich e Fonte Oppia, che oggi è governato a precedenza e si caratterizza per elementi di incertezza e manovre talvolta scorrette e rischiose. Il tratto stradale, che presenta una moderata pendenza, favorisce peraltro le velocità, specialmente nella direzione da S. Giacomo verso l'intersezione semaforizzata (si vedano le Figg. 5 e 6).

L'intervento consiste nella creazione di una nuova rotonda, da realizzarsi tutta su suolo pubblico, con solo parziale modifica delle aiuole separatrici tra via dell'Istria e le due altre strade afferenti. In corrispondenza dell'aiuola, che verrà risagomata, tra il ramo proveniente da via dell'Istria in direzione S. Giacomo e il ramo di via Fonte Oppia, si prevede la piantumazione di 2 essenze arboree del tipo *Fraxinus ornus*, mentre altre 3 simili essenze sono previste in testa all'aiuola esistente tra via dell'Istria e via Slavich, a completamento dell'intervento. Questa seconda aiuola è del tutto nuova e si vien a determinare in seguito alla conformazione degli innesti dei rami in anello. E' evidente anche il ruolo mitigatore offerto dalla nuova opera nei confronti del traffico proveniente da via Slavich verso l'incrocio.



Fig. 4 – Tratto esistente di marciapiede in corrispondenza del lotto d'intervento (estratto da Google Maps)



Fig. 5 – Vista dell'intersezione tra via dell'Istria e le vie Slavich e Fonte Oppia da via Slavich



Fig. 6 - Vista dell'intersezione tra via dell'Istria e le vie Slavich e Fonte Oppia da via dell'Istria con direzione via Salata

Sull'anello di questa rotonda verrà ad aprirsi anche il secondo accesso al nuovo punto vendita, avendo cura, come per il primo, di mantenere la continuità del marciapiede in sua corrispondenza, ancorché ribassato. Le opere si completano con un nuovo attraversamento pedonale del tipo "a pellicano" a nord della rotonda, avente la finalità di proteggere la componente pedonale, oggi priva di dispositivi di questo genere lungo il tratto di strada in argomento.

Le analisi, sia dei carichi di traffico, che delle condizioni infrastrutturali e gestionali proposte, hanno portato ad una verifica dei dimensionamenti delle opere, così come emerge anche dagli elaborati di progetto allegati Tavv. 12 - 13. Con previsioni di questo genere, è possibile perseguire una sinergia tra le esigenze del privato e i risvolti di utilità pubblica nel campo della mobilità urbana.

2. Stato di fatto

Lo stato di fatto dei luoghi d'intervento è rappresentato nelle Tavv.1 e 2 allegate al PAC e nella Tav. 7, che evidenzia il risultato del rilievo topografico effettuato in completamento nelle aree extra-ambito interessate dagli interventi di viabilità. Gli elementi piano altimetrici sono stati affiancati alle analisi relative alla fruizione dei luoghi e ai flussi di traffico, così come descritti nell'ALLEGATO 13.

Ai fini delle successive scelte progettuali, in merito soprattutto alla gestione degli accessi al nuovo punto vendita, si sono presi in esame in particolare i nodi tra via Salata e via del Ronchetto, tra via Salata, via dell'Istria e via Baiamonti e tra via dell'Istria e le vie Slavich e Fonte Oppia. Si sono così potute focalizzare alcune criticità che il presente progetto mira a risolvere o, almeno, a non appesantire.

Per quanto riguarda l'innesto di via del Ronchetto su via Salata, si è ravvisata la criticità di una potenziale svolta a sinistra in uscita da via del Ronchetto e l'opportunità di disciplinare in modo più funzionale e sicuro la svolta dalla principale verso via del Ronchetto: attualmente, i veicoli in attesa di svoltare spesso causano rallentamenti anche significativi del traffico verso la galleria, in quanto si posizionano liberamente sulla carreggiata, impedendo il deflusso. Ciò è particolarmente negativo nei confronti del servizio di trasporto pubblico.

Relativamente a via Salata, le funzioni che essa deve garantire – ad esempio la convivenza tra servizio di TPL e traffico privato -, i volumi veicolari in transito, le modalità desiderate di scorrimento e la presenza del vicino impianto semaforico con la necessità di assicurare congrui spazi di attestamento, determinano la necessità di evitare ogni ulteriore elemento di penalizzazione e di riduzione degli spazi destinati alla circolazione. Ciò ha comportato l'esigenza di gestire le svolte evitando quelle a sinistra dalle secondarie e dagli accessi e limitando a quella verso via del Ronchetto quelle dalla principale alla secondaria.

Si è valutato che invece la situazione dell'incrocio tra via dell'Istria e le vie Slavich e Fonte Oppia, merita una trasformazione in rotonda, così da agevolare le svolte già oggi consentite e da permettere anche manovre di inversione della marcia e svolte a sinistra più sicure. Ciò, anche con un attento occhio alle necessità dei pedoni, privi, in tale tratto, di un attraversamento protetto.

3. Descrizione delle opere di progetto

Sulla base delle precedenti analisi e delle valutazioni previsionali effettuate, che hanno evidenziato la disciplina delle manovre indotte dall'iniziativa o più direttamente interessate dal potenziale traffico addizionale, si sono elaborati gli schemi funzionali delle opere da eseguire. Le dimensioni di tutte le opere sono desumibili dalla planimetria di Tav. 9, nonché dagli elementi contenuti nelle Tavv. 10 e 14.

Le opere comprendono, in primo luogo, la corsia di accumulo su via Salata per la svolta in via del Ronchetto; questa corsia verrebbe protetta da due aiuole spartitraffico per regolare e ridefinire i flussi, che saranno realizzate con la stratigrafia del marciapiede, ma con la finitura stampata e resinata del tappeto bituminoso. Analoga tipologia realizzativa verrà utilizzata per l'aiuola separatrice all'attestamento di via del Ronchetto.

L'aiuola in "coda" alla corsia di accumulo centrale, ha anche lo scopo di impedire le eventuali infrazioni di svolta a sinistra da parte dei veicoli uscenti dal parcheggio del nuovo punto vendita, così come impedisce le eventuali ulteriori infrazioni da parte di veicoli provenienti dalla galleria ed intenzionati ad entrare nel parcheggio.

La configurazione di progetto del tronco stradale di via Salata antistante l'ambito d'intervento è stata testata, mediante curve di trascinamento, anche per verificare la transitabilità dei mezzi di approvvigionamento merci del nuovo punto vendita (si veda la Tav. 12). Essi usufruiranno esclusivamente di questo accesso ed effettueranno le operazioni di carico / scarico all'interno dell'ambito, come da prescrizione dell'Ufficio Mobilità, che obbliga ad effettuare le operazioni di carico / scarico della merce all'interno del lotto, evitando quindi la sosta dei mezzi sulla corsia di marcia, che costituirebbe inaccettabile intralcio alla circolazione.

Il progetto è stato quindi configurato in modo da individuare uno spazio interno atto anche a consentire l'effettuazione delle manovre finalizzate a queste operazioni. Ora, le caratteristiche di detti mezzi obbligano ad una disponibilità di spazio così come è stato rappresentato in Tavola 12 "Planimetria con verifica della transitabilità dei mezzi pesanti" dalla quale si evince appunto l'incompatibilità con due delle alberature presenti. A fronte della conformazione del lotto, delle sue caratteristiche plano altimetriche e dei suoi vincoli geometrici, non sarebbe stato possibile in nessun caso individuare una soluzione alternativa. Oltre alle necessità di spazio di cui disporre per poter fare dette manovre si aggiunge che, in termini di sicurezza e a fronte dei livelli raggiunti dai

flussi di traffico su via Salata, è anche importante determinare buone condizioni di visibilità per chi dovrà immettersi sul tronco stradale, sia si tratti dei mezzi pesanti, come delle vetture dei fruitori del punto vendita e quindi, anche sotto questo punto di vista, non si è potuto evitare di abbattere le due alberature in questione.

La compensazione con altri esemplari di piante, che il proponente si impegna ad effettuare è quindi l'unica possibilità per mitigare la perdita di quelle che verrebbero eliminate. Saranno pertanto messi a dimora 5 nuovi esemplari, indicativamente delle essenze arboree *Fraxinus ornus*, come suggerito dall'Unità Tecnica Alberature e Parchi del Servizio Strade e Verde Pubblico del Comune di Trieste, da piantumare in prossimità della nuova rotonda su via dell'Istria.

Inoltre l'intervento comprende la rimozione di un punto luce esistente in prossimità del futuro ingresso uscita dalla rampa che serve l'area di PAC per una sua ricollocazione in funzione della nuova viabilità;

Verrà peraltro demolito il pannello pubblicitario trifacciale presente sull'aiuola centrale di Via dell'Istria per la realizzazione della rotatoria. Sostanzialmente è prevista la eliminazione della struttura in carpenteria metallica e del relativo basamento in cemento su cui è fissato, con allontanamento dei materiali di demolizione in appositi impianti di recupero o smaltimento. La superficie espositiva pubblicitaria che verrà demolita (pari a circa $2.87 \times 3 = 8.61$ mq.), sarà recuperata attraverso la fornitura e posa di un pannello da "muro" avente le seguenti caratteristiche:

- dimensioni del pannello pari a m. 3,00 * m. 3,00 con conseguente superficie disponibile espositiva pubblicitaria di 9,00 mq.
- pannello rinforzato in lamiera zincata
- sottostruttura metallica di aggancio del pannello al tronchetto tubolare
- tronchetto tubolare metallico con piastre per fissaggio a parete

Il pannello sarà posizionato nel punto B indicato in TAV 17.

Sempre per quanto riguarda via Salata, il proponente si fa carico poi, come già accennato, della ristrutturazione del marciapiede antistante il lotto d'intervento, che verrà rifatto tramite la stesa di strato di allettamento di spessore 4 cm, massetto di cls di spessore 15 cm e finitura in tappeto bituminoso di spessore 3 cm. In corrispondenza del nuovo ingresso carraio verrà realizzato un abbassamento a raso del marciapiede, che manterrà le stesse caratteristiche. Per garantirne una maggiore durata nel tempo, verrà prevista l'armatura del massetto così da meglio resistere al transito dei mezzi in ingresso ed uscita dall'area del PAC. Il tratto ribassato avrà una lunghezza di una ventina di metri, ampiezza indispensabile alle manovre dei mezzi di approvvigionamento affinché essi non invadano la corsia stradale opposta e non interessino le cordone rialzate del marciapiede.

La ristrutturazione di questo marciapiede prevede in ogni caso il completo rifacimento, per il tratto antistante l'ambito d'intervento, degli alloggiamenti degli esistenti alberi, adeguando le dimensioni

delle aiuole alla misura 180 cm x 160 cm, con ciò comunque mantenendo sempre uno spazio retrostante minimo di 2.00 m ai fini del transito pedonale. I principali dettagli di questo intervento sono contenuti in Tav. 14 "Sezioni stradali e particolari costruttivi relativi alle opere extra-ambito", mentre ulteriori elementi riguardanti la realizzazione saranno contenuti nel progetto esecutivo, in conformità con le richieste dei competenti Uffici comunali.

Passando alle opere su via dell'Istria, si prevede la creazione di una nuova rotonda di 14,00 m di raggio esterno al lordo della banchina di 0,50 m, dotata di anello di 7,00 m al netto delle banchine e fascia sormontabile di 2,00 m complessivi, delimitata cioè con cordonata ribassata; l'isola centrale piantumata sarà di raggio 4,00 m. Si veda, a questo proposito anche la Tav. 14, con le sezioni e i particolari costruttivi.

Le pendenze trasversali della rotonda hanno tenuto conto dell'andamento altimetrico esistente, pur mantenendo valori atti a convogliare le acque meteoriche nelle nuove caditoie e pozzetti, posizionati sostanzialmente lungo l'arco "a valle" del perimetro dell'anello, a parte quelli agli innesti dei rami di via Slavich e di quello di immissione di via dell'Istria, dove si prevedono punti di raccolta che evitino il convogliamento di acque sull'anello. Il sistema di gestione delle acque meteoriche prevede anche la realizzazione di un canale grigliato prefabbricato di raccolta, nella zona fronte accesso all'ambito, in modo da escludere ristagno di acqua su quel tratto di marciapiede ed ovviamente ruscellamento all'interno del parcheggio.

In corrispondenza di questa rotonda, è infatti previsto il secondo accesso carraio all'ambito di PAC; la collocazione e l'ampiezza sono state dimensionate in modo che esso permetta un contemporaneo alloggiamento di un veicolo in attesa di immettersi in anello della rotonda provenendo dal parcheggio e di un altro veicolo in ingresso, di modo che non vi siano fasi di attesa in rotonda ovvero impedimenti al deflusso lungo via dell'Istria. Anche in corrispondenza di questo accesso si mantiene la continuità del percorso pedonale, ribassando il tratto di marciapiede interessato, con armatura del massetto.

Per questa zona di intersezione, sostanzialmente i lavori prevedono l'adeguamento di tutti i marciapiedi esistenti alla nuova geometria stradale, tramite demolizione con recupero della cordonata esistente in pietra, per la successiva collocazione nella posizione di progetto. I nuovi marciapiedi saranno realizzati tramite la stesa di strato di allettamento di spessore 4 cm, massetto di cls di spessore 15 cm e finitura in tappeto bituminoso di spessore 3 cm.

Sul ramo a nord della rotonda – via dell'Istria lato S. Giacomo - è prevista la creazione di un'isola pedonale con attraversamento sfalsato di larghezza 4,00 m, che induce maggiore attenzione, sia da parte di chi attraversa, che da parte dei conducenti (a questo proposito si veda, in particolare la Tav. 9 e i dettagli di Tav. 14). L'isola verrà realizzata con la medesima fattura del marciapiede e delimitata da cordonata prefabbricata in cls. Sarà effettuata la posa a raso della cordonata in corrispondenza degli attraversamenti pedonali in modo da garantire la perfetta planarità senza discontinuità o gradini. L'attraversamento sarà dotato di transenne parapedonali fornite

dall'Amministrazione per delimitare e indirizzare il flusso pedonale durante l'attraversamento. Gli elementi rialzati "salvapedone" saranno costruiti con cordonata alta e riempimento, lato nord, con la stratigrafia del marciapiede ma con la finitura stampata e resinata del tappeto bituminoso, e dall'altro lato realizzando un'aiuola con terreno vegetale atto al successivo arredo con verde urbano.

Tutti i raccordi tra attraversamento e marciapiedi saranno dotati di abbassamenti e dispositivi tattilo-plantari come da normativa.

Per quanto riguarda le opere a verde, è quindi prevista la creazione di due nuove aiuole ampie e dell'isola centrale della rotonda, che saranno riempite di terreno vegetale, mentre sarà allargata a 2,00 m la parte terminale di quella esistente tra via dell'Istria e via Fonte Oppia, allo scopo di mettere a dimora 2 piante di frassino; le altre 3 piante di alto fusto saranno messe a dimora nell'aiuola tra via dell'Istria e via Slavich. La scelta di queste collocazioni è stata operata tenendo conto della situazione complessiva delle aree circostanti l'ambito d'intervento, in particolare in modo che, sia le fronde che gli apparati radicali, non vadano ad interferire né con gli spazi di manovra relativi ai diversi passi carrai esistenti, né con l'uso e la funzionalità delle fermate del trasporto pubblico, né con i sottoservizi esistenti ed in modo che non vadano a limitare la visibilità.

Per quanto riguarda sempre il verde pubblico, nelle aiuole che si vengono a creare come innanzi precisato, verranno messe a dimora essenze idonee, concordando le specie con il competente Ufficio del Comune, all'atto della precisazione di tutti i dettagli esecutivi del progetto. Si prevede comunque la predisposizione per un impianto di irrigazione, come evidenziato anche nelle tavole di progetto.

Le due aiuole spartitraffico più piccole, in corrispondenza degli innesti dei rami della rotonda, saranno dotate di cordonata di tipo stradale alta e riempimento con massetto di cls e tappeto bituminoso stampato e resinato.

Si precisa che l'anello perimetrale semi-sormontabile sarà delimitato esternamente da una cordonata stradale di tipo ribassato posata in quota con il manto in asfalto così da non avere discontinuità o gradini tra le due parti. L'anello sarà caratterizzato da una stratigrafia di tipo stradale con un sottofondo e cassonetto finiti con binder e tappeto d'usura, in modo da garantirne la portanza e tenuta anche in caso di mezzi pesanti e bus. La finitura superficiale sarà poi ultimata con lo stampaggio e resinatura della superficie.

L'illuminazione della rotatoria sarà realizzata con la posa di 5 punti luce posti equidistanti attorno ad essa e realizzati in conformità con l'illuminazione prevista per via Salata ed il proseguo di via dell'Istria. Sono stati previsti pali tronco-conici in acciaio zincato e verniciato, colore grigio Philips con armature Philips modello Citysoul Gen2 a led, come meglio si evince dalla relazione illuminotecnica allegata. Anche i tre ulteriori pali e luci presenti su via dell'Istria verso l'incrocio di via Salata saranno oggetto di sostituzione.

Nel dimensionamento della rotonda su via dell'Istria, oltre ai parametri di traffico, si è considerata la transitabilità dei mezzi di grande dimensione (si vedano le Tavv. 12 e 13), precisando che dall'accesso all'ambito che insiste sulla rotonda stessa potranno entrare e uscire soltanto autovetture di pertinenza del nuovo punto vendita.

Nella Tavola 15 è indicata la segnaletica verticale e orizzontale su via dell'Istria e su via Salata da apporre sulla viabilità extra-ambito oggetto d'intervento. Anche in questo caso, eventuali lievi aggiustamenti seguiranno le prescrizioni dell'Ufficio Mobilità nella fase di progetto esecutivo.

In definitiva, si ritiene che le opere viarie extra-ambito rappresentino, nel loro complesso, un netto miglioramento, in termini funzionali e della sicurezza, della viabilità urbana esistente.

Le lavorazioni previste e i loro costi sono descritte negli ALLEGATI 18 e 19, nonché nella Tav.11 "Planimetria demolizioni e realizzazioni opere extra-ambito".

Non si prevedono impatti sulle reti tecnologiche determinati dalle opere extra-ambito, in quanto le modifiche all'impianto di illuminazione comporteranno semmai una riduzione degli attuali consumi, mentre quelli idrici determinati dalle necessità di irrigazione sono di modestissima entità. Nell'Allegato 1 è indicato il fabbisogno delle opere interne all'ambito, che si configura in 200 kw, in relazione alla cabina MT/BT, come ivi specificato; i consumi idrici interni sono assimilabili a quelli di un punto vendita dotato dei servizi essenziali minimi ad uso dei dipendenti e, saltuariamente, dei visitatori, nonché per le esigenze di pulizia dei locali.

Dalle quantificazioni condotte, deriva il Quadro Economico delle opere di urbanizzazione che nel seguito si riporta e nel quale sono precisate le quote relative a quelle extra ed entro - ambito.

L'ALLEGATO 16 contiene il Capitolato descrittivo e prestazionale degli elementi tecnici delle opere.

IMPORTO COMPLESSIVO DELL'OPERA

INDICAZIONE DEI LAVORI E DELLE PROVVISTE	IMPORTI PARZIALI	IMPORTI TOTALI
A) LAVORI		
<u>OPERE EXTRA AMBITO</u>	<u>306.495,86</u>	
<u>VIA DELL'ISTRIA (NUOVA ROTATORIA)</u>	<u>217.411,92</u>	
DEMOLIZIONI	33.382,76	
NUOVE COSTRUZIONI	115.970,63	
ILLUMINAZIONE PUBBLICA	42.882,02	
ACQUE METEORICHE	16.014,10	
OPERE A VERDE	9.162,41	
<u>VIA FRANCESCO SALATA (NUOVO INGRESSO SUPERMERCATO)</u>	<u>89.083,94</u>	
DEMOLIZIONI	20.675,15	
NUOVE COSTRUZIONI	65.944,29	
ACQUE METEORICHE	2.464,50	
<u>OPERE ENTRO AMBITO</u>	<u>52.655,75</u>	
<u>OPERE ENTRO AMBITO</u>	<u>52.655,75</u>	
PREPARAZIONE DEL CANTIERE	116,60	
DEMOLIZIONI E RIMOZIONI	7.499,20	
SCAVI E RIPORTI	9.933,31	
OPERE IN CALCESTRUZZO ARMATO	9.670,40	
OPERE DI FINITURA	1.346,36	
CABINA MT/BT	24.089,88	
IMPORTO LAVORI Euro		359.151,61
IMPORTO COMPLESSIVO DELL'OPERA Euro		359.151,61

Trieste, 9 dicembre 2022

ing. Fiorella Honsell