



COMUNE DI ASCOLI PICENO

SETTORE PROGETTAZIONE E DIREZIONE OO.PP.
SETTORE PIANIFICAZIONE E PROGETTAZIONE URBANISTICA

**PROVINCIA DI ASCOLI PICENO
COMUNE DI ASCOLI PICENO**

**ACCORDO DI PROGRAMMA
PER L'ATTUAZIONE DI UN INTERVENTO URBANISTICO DI
RIQUALIFICAZIONE DI UN'AREA SITA IN LOCALITA' MONTICELLI**

**Proposta di intervento "n. 38 - area ex Rendina"
Programma di Riqualificazione Urbana e Sviluppo Sostenibile del Territorio - PRUSST
Decreto Ministeriale 8 ottobre 1998 - Accordo Quadro 18 luglio 2002**

*Adeguamento della proposta ai criteri di rimodulazione definiti dal Collegio di Vigilanza del
PRUSST nella riunione del 23 novembre 2010*

PROGETTO DEFINITIVO INTERVENTI PUBBLICI SU AREE PUBBLICHE

Data: Maggio 2012

**COSTRUZIONE DELLA VIABILITA' DI ATTRAVERSAMENTO DEL FIUME
TRONTO - PRIMO STRALCIO FUNZIONALE**

TAV. O.P. 4° - 01

RELAZIONE GENERALE

SOGGETTO PROPONENTE

*PROGETTO SVILUPPO S.r.l.
Via Sandro Totti n. 10 - 60131 Ancona*

PROGETTISTI

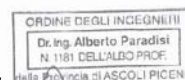
A.T.I.:

E.D.IN. Ingegneria S.r.l.

PEGASO Ingegneria S.r.l.

Ing. Danilo Filiaggi

Ing. Alberto Paradisi



IL DIRIGENTE DEL SETTORE URBANISTICA

Ing. Cristoforo Everard Weldon

RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

Arch. Ugo Galanti

IL SINDACO

Dott. Avv. Guido Castelli

L'ASSESSORE ALL'URBANISTICA

Geom. Luigi Lattanzi

INDICE

1.	PREMESSE	2
2.	SCELTA DELLE ALTERNATIVE	3
2.1.	SOLUZIONI PROGETTUALI ANALIZZATE	3
2.2.	SOLUZIONE PROGETTUALE SELEZIONATA.....	4
3.	DESCRIZIONE DEL PROGETTO	4
4.	ASPETTI ECONOMICI E FINANZIARI.....	6
5.	ASPETTI TECNICI.....	7

1. PREMESSE

La presente relazione fa riferimento al progetto di realizzazione del primo stralcio funzionale della viabilità di attraversamento del Fiume Tronto, sito in località di Tolignano. Vale al riguardo fare un rapido riepilogo degli step tecnico - amministrativi succedutisi negli anni circa l'intervento in esame:

- con prot. 68603 del 27 novembre 2006 il comune di Ascoli Piceno pubblica BANDO DI GARA D'APPALTO A PROCEDURA APERTA PER L'AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI INGEGNERIA E ARCHITETTURA - PROGETTAZIONE PRELIMINARE, DEFINITIVA ED ESECUTIVA, NONCHÉ RILIEVI PLANO-ALTIMETRICI, INDAGINI E RELAZIONI GEOLOGICHE E GEOTECNICHE E PRESTAZIONI DEI COORDINATORI IN MATERIA DI SICUREZZA DEI CANTIERI - PER LA COSTRUZIONE DELLA VIABILITÀ DI ATTRAVERSAMENTO DEL FIUME TRONTO;
- a seguito dell'esperimento delle procedure di gara risultava aggiudicataria dell'incarico l'ATI costituita da E.D.IN. Ingegneria S.r.l. (mandataria) - Pegaso Ingegneria S.r.l. (mandante) - Ing. Danilo Filiaggi (mandante) - Ing. Alberto Paradisi (mandante), con la quale veniva sottoscritto incarico di progettazione con contratto rep. n. 28666 del 19/10/2007;
- dopo la valutazione di svariati studi di fattibilità sul miglior tracciato possibile, con deliberazione di Giunta Comunale n. 66 del 07 maggio 2008 il comune di Ascoli Piceno approvava la prima fase dell'incarico di progettazione, consistente nella elaborazione di rilievi ed indagini preliminari e contestualmente dettava indirizzi per lo sviluppo della seconda fase dell'incarico, ovvero lo svolgimento della progettazione preliminare. Al proposito, basandosi sulle ipotesi progettuali di massima trasmesse con nota del 16/11/2007, prot. n. 64306, la committente stabiliva che:
 - la tipologia di ponte prescelta era ad arco parabolico strallato con carreggiata obliqua rispetto all'asse dell'arco;
 - per gli svincoli in zona Monticelli ed i relativi raccordi con la viabilità ordinaria (Circonvallazione est e viale dei Platani) nonché per il tracciato del ponte sul Tronto, la soluzione progettuale di riferimento era la n.7;
 - per gli svincoli in zona Castagneti ed i relativi raccordi con la viabilità ordinaria (via del Commercio ed ex S.S. Piceno Aprutina) la soluzione da sviluppare era la n. '1a', previa verifica delle pendenze di progetto e degli accessi alle attività esistenti;
- la consegna del progetto preliminare, sulla base di quanto sopra descritto, avveniva in data 04 giugno 2008;
- a seguito della consegna del preliminare si sono svolte, "diluite" nel tempo, tre successive conferenze dei servizi:
 - CdS dell'08 luglio 2008

- CdS del 10 febbraio 2009
- CdS del 25 novembre 2010

quest'ultima finalizzata alla verifica di assoggettabilità della viabilità di attraversamento del fiume Tronto alla Valutazione Ambientale Strategica di cui alla L.R. 06/2007, il cui esito risultava negativo, nel senso che il progetto in esame veniva considerato esente dalle procedure di cui alla L.R. 06/2007 suddetta;

- nell'anno 2011, a partire dal mese di aprile, in conseguenza delle mutate condizioni economico - finanziarie generali nonché della mancanza di fondi per la realizzazione dell'opera nel suo complesso, il comune di Ascoli Piceno dava incarico ai progettisti di valutare ulteriori ipotesi progettuali, anche difformi dal progetto preliminare presentato, con l'intento di ridurre i costi e se possibile ottimizzare ulteriormente il tracciato consentendone la realizzazione per stralci funzionali;
- con D.G.C. n.111 del 12 giugno 2012 l'amministrazione comunale ha definito i nuovi indirizzi nella progettazione in esame, individuando nella costruzione di due rotatorie in zona Tolignano, come meglio descritto negli elaborati componenti il presente progetto definitivo, il primo stralcio funzionale cui dare esecuzione per la realizzazione in più tempi della viabilità di attraversamento del fiume Tronto.

2. SCELTA DELLE ALTERNATIVE

Come già anticipato nelle premesse, nel corso degli anni successivi l'affidamento agli scriventi dei servizi di progettazione inerenti la viabilità di attraversamento del fiume Tronto, sono stati trasmessi all'amministrazione comunale di Ascoli Piceno, in data 16 novembre 2007 ed a partire dall'aprile 2011, diversi studi di fattibilità del tracciato e dei relativi svincoli in zona Castagneti (sponda destra) e Tolignano (sponda sinistra), con l'intento di avviare una riflessione critica sulle molteplici opzioni percorribili nello sviluppo dei successivi livelli di progettazione, ciò anche in virtù delle recenti condizioni economiche globali, che hanno reso alquanto problematico il finanziamento dell'opera. I principali risvolti tecnico – economici delle proposte presentate sono stati discussi nel corso di diversi incontri tecnici multidisciplinari alla presenza di tutte le parti interessate, incontri che si sono recentemente focalizzati sull'abbattimento dei costi e sulla fattibilità per stralci funzionali ed hanno condotto alle linee di indirizzo dettate con D.G.C. n.111 del 12 giugno 2012.

2.1. SOLUZIONI PROGETTUALI ANALIZZATE

Senza dilungarsi in discussioni e riflessioni affrontate in sede delle svariate riunioni occorse sull'argomento, in allegato si riportano elaborati grafici di tutte le proposte di viabilità di attraversamento analizzate dal 2007 al 2012.

2.2. SOLUZIONE PROGETTUALE SELEZIONATA

Le ragioni che hanno portato alla scelta della soluzione progettuale oggetto del presente definitivo, salvo quanto meglio dettagliato nel paragrafo successivo, sono riassunte a seguire sotto diversi profili:

- *funzionale*: le due rotatorie consentono di raccogliere tutti i flussi di traffico che convergono dagli assi stradali principali della zona favorendo la razionalizzazione e fluidità della circolazione;
- *economico*: data l'inesistenza di risorse economiche necessarie per la realizzazione dell'intera viabilità di attraversamento del fiume Tronto, si è optato per un primo stralcio funzionale avente comunque autonoma funzionalità ed organicamente ricompreso nel progetto della viabilità suddetta, il cui finanziamento è legato ad un accordo di programma pubblico - privato inerente PRUSST sull'area ex Rendina in località Monticelli;
- *inserimento ambientale e situazione complessiva della zona*: riguardo tali aspetti il progetto delle due rotatorie "media" le quote delle strade esistenti e delle aree circostanti con quelle delle livellette di progetto, in modo da minimizzare opere in trincea e rilevato nonché l'occupazione di aree attualmente non urbanizzate/edificate e suscettibili di futura utilizzazione.

3. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Si riassumono le principali caratteristiche del presente progetto preliminare:

- ✓ descrizione dettagliata della soluzione selezionata: il progetto definitivo in esame prevede la realizzazione di due rotatorie in località Tolignano, in corrispondenza dell'ingresso ad ovest del quartiere di Monticelli. Esso si configura come primo stralcio funzionale finalizzato alla realizzazione delle viabilità di attraversamento del fiume Tronto. Le due rotatorie in progetto conatterranno rispettivamente i flussi di traffico inerenti la Circonvallazione Est e via Tevere e quelli di via Platani con le due precedenti arterie. La prima rotatoria sarà a cinque braccia ed avrà forma ellittica con assi principali, misurati al filo esterno della corona giratoria, di 50mt e 60mt, quindi con rapporto maggiore a 0,75 ($r_{\min}/r_{\max} = 0,75$) come stabilito dalle norme di buona tecnica. Per il resto, larghezze delle corsie di ingresso ed uscita, larghezza della corona giratoria e gli altri parametri geometrici saranno conformi ai dettami del D.M. 19/04/2006, il quale peraltro all'art. 3, comma 2, stabilisce comunque che: "Nel caso di interventi di adeguamento di intersezioni esistenti le norme allegate costituiscono il riferimento cui la progettazione deve tendere". La rotatoria ellittica per meglio assecondare le quote dei bracci di ingresso/uscita avrà pendenza longitudinale della livelletta di circa il 3,00%. Essa sarà in parte in trincea ed in parte in rilevato comunque con dislivelli contenuti

rispetto alle quote attuali. I rami di accesso saranno opportunamente raccordati alla corona giratoria con raccordi verticali di adeguato raggio e muniti di tratti di stallo in piano per favorire l'ingresso in rotatoria. Le pendenze dei bracci stessi saranno nei limiti di quelli imposti dal D.M. 05 novembre 2001. Con la rotatoria appena descritta sarà possibile eliminare l'intersezione esistente in corrispondenza dell'ex Mc Donald, garantendo una migliore fluidità del traffico. La seconda rotatoria sarà invece circolare a tre bracci con diametro esterno di 32mt e conetterà via dei Platani con la precedente rotatoria ellittica e con il futuro ponte sul fiume Tronto. Essa sarà costruita in rilevato ma con quota di circa 1,20mt superiore all'attuale piano campagna, tale quindi da minimizzare l'inserimento nel contesto. Anche in questo caso sarà garantito il rispetto dei parametri dettati dal D.M. 19/04/2006. Tra le due intersezioni a raso vi sarà un tratto stradale di raccordo della lunghezza di circa 70mt.

✓ fattibilità dell'intervento: il progetto in esame non presenta elementi ostativi alla sua fattibilità. In particolare dal punto di vista ambientale e tecnico-amministrativo si evidenziano i seguenti aspetti:

- una porzione limitata dell'intervento ricade ai sensi dell'art. 142 comma 1c) del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio, all'interno di aree tutelate per legge, in particolare fiumi e relative sponde per una fascia di 150mt, e dunque è soggetto ad autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art. 146 dello stesso codice, secondo le prescrizioni contenute del DPCM 12 dicembre 2005 e ss.mm.ii;
- dal punto di vista urbanistico l'opera in progetto richiederà la definizione di una variante al PRG vigente, secondo quanto previsto dalla L. 1150/1942 e ss.mm.ii. e della L.R. Marche 34/1992 e ss.mm.ii. o in alternativa ai sensi dell'art.19 del Testo Unico sugli Espropri. Sarà quindi cura dell'amministrazione comunale, anche considerando le procedure inerenti l'accordo di programma di cui il presente intervento costituisce parte integrante, attivare le procedure previste;
- parte dell'intervento ricade all'interno di aree soggette a vincoli di PPAR. In tal senso comunque si richiama l'art. 60 delle relative NTA che sancisce l'esenzione alle prescrizioni dello stesso PPAR per l'opera in esame, essendo quest'ultima opera pubblica.

Per quanto concerne infine gli aspetti geologici, idrologici, idraulici, geologici e geotecnici, per quanto contenuto nelle indagini preliminari agli atti di codesta amministrazione, non si riscontrano parimenti motivi ostativi alla fattibilità dell'intervento. Indicazioni in merito saranno fornite in specifico paragrafo riportato a seguire ;

✓ disponibilità delle aree da utilizzare: ai fini della realizzazione della presente opera è stato predisposto l'elaborato O.P.4°-08 – PIANO PARTICELLARE PRELIMINARE – all'interno del quale sono indicate le aree da espropriare ed i relativi valori di riferimento;

- ✓ interferenze con i pubblici servizi presenti lungo il tracciato: "la fotografia" dei pubblici servizi nelle aree di intervento è sintetizzata nell'elaborato IC006 agli atti dell'amministrazione e consegnato contestualmente al progetto preliminare della viabilità di attraversamento del fiume Tronto trasmesso in data 04 giugno 2008 (si veda allegato alla presente contenente pervenuto di consegna). Si ricorda che i layout dei sottoservizi in esso riportati sono quelli indicati dai rispettivi enti gestori a seguito di specifiche richieste al tempo inoltrate dagli scriventi. Al riguardo, le criticità maggiori si concentrano su via Tevere dove si trovano le principali linee interrato. Da tale punto di vista comunque in questa zona non si prevedono scavi poichè il nastro stradale sarà in rilevato; ciò chiaramente favorirà il mantenimento dei sottoservizi esistenti. In generale comunque le scelte operative saranno in tal senso condivise con gli Enti gestori in fase di CdS e nel proseguo delle fasi progettuali. Peraltro i nuovi sottoservizi in progetto (fognature e illuminazione) saranno tali da integrarsi con gli esistenti, riconnettendosi ad essi;
- ✓ indirizzi per la redazione del progetto esecutivo: in generale gli obiettivi principali da perseguire nei successivi livelli di progettazione saranno:
 - ottimizzazione della geometria e dei dettagli costruttivi;
 - studio delle fasi costruttive con riferimento ai conflitti potenziali con gli elementi del contorno.
- ✓ cronoprogramma: relativamente al cronoprogramma delle fasi attuative, poichè il presente progetto costituisce come sopra evidenziato parte integrante di un accordo di programma pubblico - privato, deve necessariamente rimandarsi a quest'ultimo per lo scadenziario delle tempistiche di attuazione. L'unico elemento che si può fornire al riguardo è costituito dai *tempi di realizzazione delle rotatorie in esame, che sono stimabili in 180 giorni naturali consecutivi*;
- ✓ indicazioni necessarie per garantire l'accessibilità, l'utilizzo e la manutenzione delle opere, degli impianti e dei servizi esistenti: riguardo questo aspetto occorre distinguere specificatamente tra opere, impianti e servizi. Circa le opere esistenti, quelle interessate dal progetto saranno la Circonvallazione est, via Tevere e via dei Platani. Per queste arterie stradali occorrerà far sì che la realizzazione delle due rotatorie non influisca negativamente sulla loro fruibilità; ciò potrà essere ottenuto solo prevedendo idonee fasi costruttive che non pregiudichino la fluidità dei flussi veicolari. Per quanto concerne invece gli impianti, essi sono chiaramente costituiti dai sottoservizi esistenti, per i quali è stato già sopra argomentato;

4. ASPETTI ECONOMICI E FINANZIARI

Il calcolo della spesa ed il relativo quadro economico di progetto sono riportati negli elaborati O.P.4°-06 e O.P.4°-07. Circa le fonti di finanziamento per la copertura delle spese, queste deriveranno da

contributi privati inerenti l'accordo di programma di cui le presenti opere sono parte integrante. D'altra parte si ricorda che con delibera di G.C. n. 66 del 07 maggio 2008, l'amministrazione comunale aveva avviato l'attività di found rising finalizzata all'individuazione delle fonti finanziarie, agevolate e/o ordinarie, nell'ambito degli strumenti esistenti di carattere nazionale e regionale, per la realizzazione dell'intera viabilità di attraversamento del fiume Tronto.

5. ASPETTI TECNICI

Si riportano a seguire le principali considerazioni sugli aspetti tecnici del progetto:

- *geologia e geotecnica*: gli aspetti geologici e geotecnici complessivi dell'area di intervento della viabilità di attraversamento del fiume Tronto sono stati affrontati nell'ambito degli elaborati IC_003 e IC_004 inerenti la Fase I dell'incarico di progettazione della viabilità di attraversamento del fiume Tronto, elaborati trasmessi in data 03 novembre 2007 (si veda allegato alla presente contenente pervenuto di consegna);
- *sismica*: sulla base dei contenuti degli studi geotecnici sopra evidenziati e del D.M. 14 Gennaio 2008 - "Norme Tecniche per le Costruzioni" -si può affermare che l'area di intervento può essere classificata quel terreno tipo B come dettagliato nella tabella appena sotto riportata.

Tabella 3.2.II – Categorie di sottosuolo

Categoria	Descrizione
A	Ammassi rocciosi affioranti o terreni molto rigidi caratterizzati da valori di $V_{s,30}$ superiori a 800 m/s, eventualmente comprendenti in superficie uno strato di alterazione, con spessore massimo pari a 3 m.
B	Rocce tenere e depositi di terreni a grana grossa molto addensati o terreni a grana fina molto consistenti con spessori superiori a 30 m, caratterizzati da un graduale miglioramento delle proprietà meccaniche con la profondità e da valori di $V_{s,30}$ compresi tra 360 m/s e 800 m/s (ovvero $N_{SPT,30} > 50$ nei terreni a grana grossa e $c_{u,30} > 250$ kPa nei terreni a grana fina).
C	Depositi di terreni a grana grossa mediamente addensati o terreni a grana fina mediamente consistenti con spessori superiori a 30 m, caratterizzati da un graduale miglioramento delle proprietà meccaniche con la profondità e da valori di $V_{s,30}$ compresi tra 180 m/s e 360 m/s (ovvero $15 < N_{SPT,30} < 50$ nei terreni a grana grossa e $70 < c_{u,30} < 250$ kPa nei terreni a grana fina).
D	Depositi di terreni a grana grossa scarsamente addensati o di terreni a grana fina scarsamente consistenti, con spessori superiori a 30 m, caratterizzati da un graduale miglioramento delle proprietà meccaniche con la profondità e da valori di $V_{s,30}$ inferiori a 180 m/s (ovvero $N_{SPT,30} < 15$ nei terreni a grana grossa e $c_{u,30} < 70$ kPa nei terreni a grana fina).
E	Terreni dei sottosuoli di tipo C o D per spessore non superiore a 20 m, posti sul substrato di riferimento (con $V_s > 800$ m/s).

Peraltro l'intervento in esame, consistente in opere stradali in terra in trincea/rilevato di entità non rilevante (inferiori a 3,00mt) non è influenzato in maniera determinante dall'aspetto sismico, non sussistendo neppure potenziali problemi di liquefazione dei terreni di sedime;

- *studio preliminare di inserimento urbanistico e vincoli*: come riportato nell'elaborato O.P.4°-03 e sintetizzato nella figura seguente, l'opera oggetto di realizzazione interesserà aree di PRG a destinazione urbanistica di verde pubblico e sportivo.



Per la sua attuazione il comune di Ascoli Piceno dovrà dunque procedere alla definizione di una variante al PRG vigente, secondo quanto previsto dalla L. 1150/1942 e ss.mm.ii. e della L.R. Marche 34/1992 e ss.mm.ii. o in alternativa ai sensi dell'art.19 del Testo Unico sugli Espropri, il tutto comunque interconnesso all'accordo di programma pubblico - privato cui l'intervento in esame è legato. Circa l'aspetto dei vincoli si rimanda a quanto specificato nei paragrafi precedenti;

- *archeologia*: si specifica che le opere da realizzare non ricadono in aree di interesse archeologico come anche evincibile dall'elaborato O.P.4°-03. Ciò poteva verificarsi a rigore per la soluzione progettuale del preliminare della viabilità di attraversamento del fiume Tronto agli atti, dove i lavori toccavano una zona a nord-ovest potenzialmente oggetto di segnalazione di ritrovamenti archeologici. Con la presente soluzione progettuale invece, le rotatorie sono state "spostate" verso est al di fuori di tale area "a rischio". Rimane comunque in facoltà della Soprintendenza per i beni archeologici della Marche di prescrivere il controllo delle operazioni di scavo da parte di personale specializzato;
- *piano di gestione delle materie con ipotesi di soluzione delle esigenze di cave e discariche*: i lavori da eseguire non comporteranno movimenti terra di entità rilevante. I materiali di scavo, se non idonei secondo la D.L. per il reimpiego in cantiere, potranno essere temporaneamente stoccati nelle aree di occupazione temporanea per poi essere smaltiti in discarica. L'ipotesi plausibile per lo smaltimento delle terre è il loro conferimento alla pubblica discarica di Relluce, sita nel territorio comunale di Ascoli Piceno;
- *architettura e funzionalità dell'intervento*: in termini funzionali le due rotatorie consentiranno di raccogliere tutti i flussi di traffico che interessano gli assi stradali principali della zona (circonvallazione Est, via Tevere e via dei Platani) favorendo la razionalizzazione e fluidità della circolazione. Peraltro con l'attuazione dell'intervento sarà possibile eliminare l'intersezione a raso esistente in corrispondenza dell'ex Mc Donald;
- *strutture ed opere d'arte*: il progetto non prevede strutture ed opere d'arte aventi rilevanza tecnica se non porzioni limitate di muri di sostegno di altezza massima 2,00mt circa;

- *tracciato piano - altimetrico e sezioni tipo*: per tutte le delucidazioni in merito si vedano i contenuti della tavola O.P.4°-04 "Planimetria di progetto, sezioni e profili" e la descrizione fatta al paragrafo 3;
- *impianti e sicurezza*: a prescindere dagli aspetti idrologici legati alle linee fognarie acque bianche, di cui si dirà appena sotto, nella realizzazione delle due rotatorie è stato previsto un impianto di illuminazione a lampioni stradali, la cui alimentazione sfrutterà le linee esistenti. In allegato si riporta il relativo calcolo illuminotecnico;
- *idrologia*: "l'aspetto idrologico" del progetto è relativo alla raccolta e smaltimento delle acque meteoriche ricadenti sulla piattaforma stradale. In tal senso, considerando gli usuali valori di altezza media di pioggia riferiti ad elaborazioni statistiche, sono state dimensionate le tubazioni di raccolta, si veda elaborato O.P.4°-05, che andranno a recapitare le acque meteoriche nelle fognature esistenti su via Tevere e sulla Circonvallazione Est;
- *idraulica*: il progetto non prevede al riguardo aspetti sui quali argomentare;
- *traffico*: in sostanza con le due rotatorie in progetto i flussi di traffico della zona di intervento rimarranno inalterati e verranno semplicemente razionalizzati rispetto a quelli attuali. Praticamente infatti, analizzando lo stato di fatto e di progetto, si comprende che le opzioni direzionali a disposizione dei guidatori saranno "condensate" nelle due intersezioni a raso di progetto piuttosto che essere legate a deviazioni e percorsi disarticolati;
- *indicazioni sulle fasi esecutive necessarie per garantire l'esercizio durante la costruzione*: riguardo tale aspetto è immediato constatare che la costruzione della rotatoria su via dei Platani ed il collegamento con la rotatoria ellittica a nord non comporteranno interferenze di alcun genere. Più "delicata" invece sarà la realizzazione della rotatoria tra via Tevere e la Circonvallazione Est, che costituiscono due arterie di traffico di media importanza. Nelle fasi successive della progettazione verranno specificate le sequenze esecutive di cantiere che dovranno:
 - garantire i flussi di traffico;
 - essere concertate con i competenti uffici comunali, in particolare con gli organi di Polizia Municipale. Per questo si auspica che indicazioni emergano in sede di Conferenza dei Servizi.

