



# COMUNE DI ANGRI

## Provincia di Salerno

UNITA' OPERATIVA COMPLESSA LL. PP.

LAVORI DI MESSA IN SICUREZZA ED ADEGUAMENTO FUNZIONALE DI  
VIA SALICE E STRADE LIMITROFE - OPERA CORRELATA ALLA  
SOSTITUZIONE P.L. AL KM 30+845 E AL KM 29+133 DELLA LINEA  
FERROVIARIA

☐ PROGETTO DEFINITIVO/ESECUTIVO



Tavola n°:

**E.E.01**

Elaborati:

RELAZIONE GENERALE CON QUADRO ECONOMICO

Scale util. :

- ☐ 1:2000
- ☐ 1:1000
- ☐ 1:500
- ☐ 1:250
- ☐ 1:200
- ☐ 1:100
- ☐ 1:50
- ☐ 1:20
- ☐ 1:10

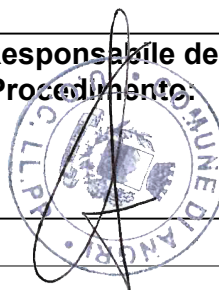
**Luogo e Data:**

ANGRI, MAGGIO 2018

**Il Progettista:**

**IL RESPONSABILE  
DELL'UNITÀ OPERATIVA COMPLESSA  
"PROGRAMMAZIONE, SVILUPPO  
E GESTIONE TERRITORIALE"  
Ing. Vincenzo Ferraloli**

**Il Responsabile del  
Procedimento:**



## **COMUNE DI ANGRI**

(Provincia di Salerno)



### **RELAZIONE TECNICA**

**Oggetto: Lavori di messa in sicurezza ed adeguamento funzionale di via Salice e strade limitrofe, opera correlata alla sostituzione dei P.L. al km 30+845 e al km 29+133 della linea ferroviaria.**

**Progetto Definitivo–Esecutivo**

#### **PREMESSA**

Il presente progetto ha come obiettivo quello del miglioramento della sicurezza di situazioni urbane a massimo rischio e quello della moderazione del traffico a favore della tutela di pedoni e ciclisti in via Salice e Via Crocifisso fino all'incrocio con Via papa Giovanni XXIII, nonché delle strade denominate Via Tora, Via Palmentello, Via San Sebastiano, Via Del Maio e Via Campia.

Gli interventi previsti rientrano tra gli obiettivi espressi nella delibera CIPE 54/2016 la quale ha approvato il "PIANO OPERATIVO INFRASTRUTTURE FSC 2014/2020". La Regione Campania, con la Delibera di Giunta Regionale n. 104 del 20-02-2018, ha preso atto dell'innanzi citata delibera e con successivo Decreto Dirigenziale n. 3 del 26-03-2018, pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione Campania n. 25 del 26-03-2018, ha approvato l'avviso pubblico "Manifestazione di interesse alla presentazione di progetti coerenti con i programmi di intervento sulla viabilità regionale finanziati con le risorse FSC 2014/2020 di cui alla delibera Cipe 54/2016 finalizzato alla redazione di una graduatoria di interventi ammissibili". L'allegato 3 – Elenco programmi di intervento –, costituente parte

integrante e sostanziale della Delibera di Giunta Regionale n. 104 del 20-02-2018, prevede la messa in sicurezza delle reti stradali provinciali e comunali.

L'intervento di che trattasi riguarda in particolare la **messa in sicurezza e l'adeguamento funzionale** di un tratto stradale ad alta mobilità cittadina fortemente usurato e privo in alcuni tratti di marciapiedi. Tale tratto, che comprende le strade cittadine denominate **Via Salice e Via Crocifisso** fino all'incrocio con Via Papa Giovanni XXIII, è reso pericoloso per la grandissima circolazione, sia pedonale che veicolare, e risulta essere indispensabile e vitale arteria di importante flusso, sia urbano che di attraversamento intercomunale, sia con mezzi privati e sia con mezzi di trasporto pubblico su gomme. Le opere da realizzare sono da ritenersi funzionalmente collegate agli interventi in corso di esecuzione sul territorio comunale quali:

- la realizzazione di un cavalcavia (al km 29+133 della linea ferroviaria) di collegamento tra via Salice e la ex strada statale n. 18 e di un asse viario di collegamento (tra il km 28+843 ed il km 29+407 della linea ferroviaria) tra via Palmentello e via Salice.

Predetta nuova viabilità consentirà un migliore e necessario collegamento tra la ex SS18 con la viabilità comunale della parte centrale del paese.

Tra gli obiettivi prefissati, si rappresenta che, gli interventi in progetto contribuiranno a migliorare la mobilità urbana con il principale obiettivo di ridurre il numero degli incidenti ed aumentare il grado di sicurezza dei pedoni.

L'esecuzione degli interventi in progetto, in considerazione dell'assenza di risorse Comunali opportunamente finalizzati, è subordinata all'ottenimento di fondi da richiedere mediante partecipazione all'avviso pubblico "Manifestazione di interesse alla presentazione di progetti coerenti con i programmi di intervento sulla viabilità regionale finanziati con le ri-

sorse FSC 2014/2020 di cui alla delibera Cipe 54/2016 finalizzato alla redazione di una graduatoria di interventi ammissibili”.

## **ANALISI DELLO STATO DI FATTO**

La redazione del progetto nasce da un'analisi approfondita della situazione esistente, attraverso rilevazioni in sito e documentazione fotografica. Tali indagini hanno evidenziato la necessità di prevedere importanti interventi di riqualificazione delle sedi stradali tra cui la riparazione e l'integrazione di marciapiedi nonché il rifacimento della pavimentazione stradale in alcuni punti fortemente deteriorata.

Gli interventi in progetto sono stati inquadrati in un programma di attuazione, voluto dall'Amministrazione, avente come scopo quello di garantire un adeguato standard di sicurezza per gli utenti della strada e quindi offrire un miglior servizio alla collettività, nonché un miglioramento della viabilità comunale e quella di collegamento intercomunale.

## **INTERVENTI DI PROGETTO**

Per la realizzazione dell'intervento in argomento, le principali categorie di opere previste comprendono la realizzazione di caditoie per la raccolta delle acque piovane, la realizzazione di marciapiedi, l'integrazione e miglioramento dei guard rail, fresatura e rifacimento di pavimentazione stradale, integrazione/sostituzione di segnaletica verticale e orizzontale, messa a dimora alberature, attraversamenti pedonali rialzati illuminati e posa in opera arredo urbano.

La categoria prevalente dell'intervento su descritto è identificata con OG3

Gli interventi previsti di Via Salice e Via Crocifisso riguardano in particolare:

- la realizzazione di caditoie per la raccolta delle acque piovane da collegare nel collettore fognario esistente di Via Salice;

- la realizzazione di attraversamenti rialzati ad alta visibilità e illuminati (i veicoli salgono sull'attraversamento e ne ridiscendono) con priorità al traffico pedonale;
- la realizzazione di nuovi marciapiede con ringhiere tipo orso-grill a protezione delle scarpate;
- l'integrazione e miglioramento dei guard rail su alcuni tratti;
- il rifacimento del tappetino di usura della pavimentazione stradale;
- l'integrazione e miglioramento della segnaletica stradale;
- la fornitura di arredo urbano;
- l'integrazione del verde lungo le strade per migliorare il paesaggio urbano.

Gli interventi previsti in Via Tora, Via Campia, Via Del Maio, Via San Sebastiano e Via Palmentello, riguardano in particolare:

- la realizzazione di attraversamenti rialzati ad alta visibilità e illuminati (i veicoli salgono sull'attraversamento e ne ridiscendono) con priorità al traffico pedonale;
- il rifacimento del tappetino di usura della pavimentazione stradale;
- l'integrazione e miglioramento della segnaletica stradale.

*Realizzazione di caditoie per la raccolta delle acque piovane da collegare nel collettore fognario esistente*

La raccolta delle acque meteoriche sarà effettuata con griglie asolate rialzabili in ghisa sferoidale, classe di appartenenza non inferiore a C250, secondo la Norma EN 124, forza di controllo > 250 kN e telaio di dimensioni interne almeno 400 x 400 mm. In conformità con quanto consigliato dai principali costruttori, dovrà essere prevista la posa di una caditoia ogni 150 mq max di superficie stradale.

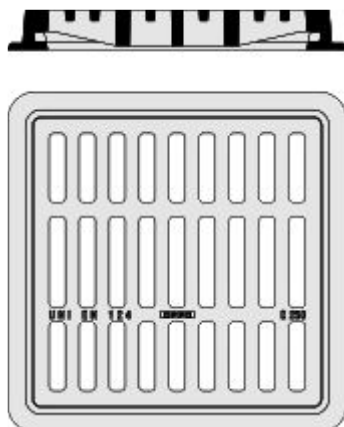


Figura 9 – Tipologie di griglie UNI EN 124 (waterway>700cmq).

Il pozzetto della caditoia si intende del tipo con sifone incorporato, privo di vaschetta di raccolta; l'immissione dell'acqua raccolta dalla caditoia nella dorsale portante verrà realizzata con fognoli di diametro non inferiore a 160 mm, posti in esercizio con pendenza almeno pari allo 0,1% (uno per mille), che si innesteranno direttamente ai pozzetti, mantenendo in tal modo l'integrità della dorsale stessa e le relative caratteristiche di tenuta idraulica. Qualora il fognolo proveniente dalla caditoia non recapiti in un pozzetto ispezionabile si procederà secondo una delle seguenti possibilità:

- predisposizione di opportuna braga di derivazione sulla condotta portante (vedi figura seguente);

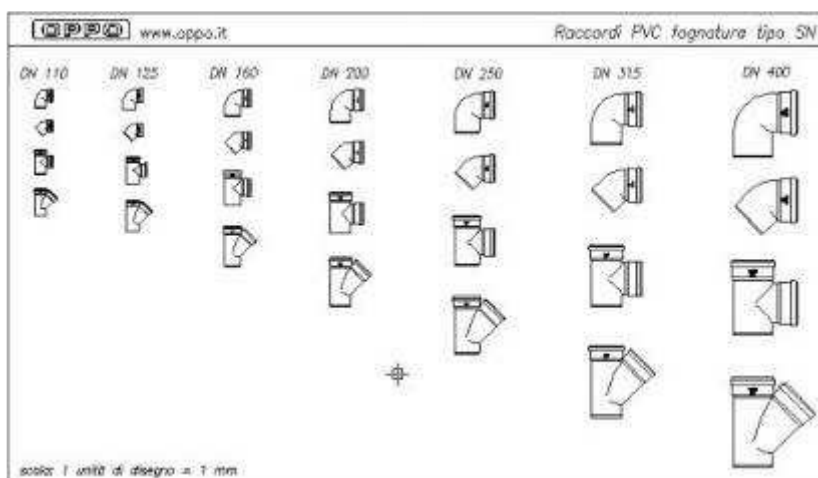


Figura 10 – Raccordi per fognature in PVC.

- carotaggio della condotta portante e predisposizione di opportuna guarnizione con innesti (vedi figure seguenti);

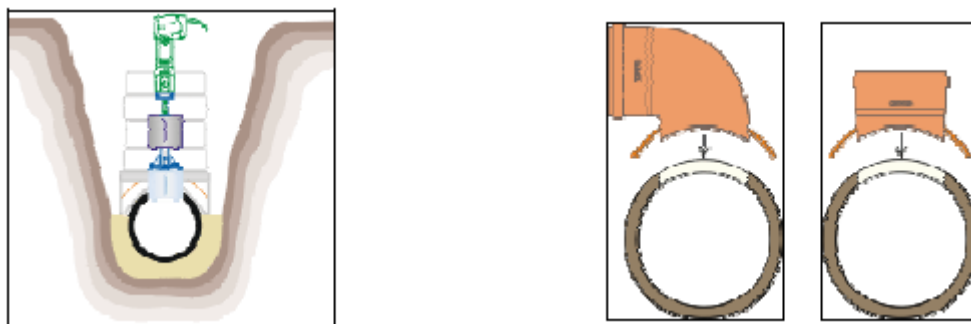


Figura 11 – Carotatrice verticale per tubazioni / Innesto curvo e dritto

- predisposizione di pozzetto cieco (non ispezionabile superficialmente) di congrue dimensioni in funzione del diametro della condotta portante. A ciascuna caditoia dovranno competere circa 5-6 l/s di portata massima da convogliare alle dorsali di drenaggio, perfettamente compatibile con il funzionamento a bocca piena del fognolo previsto in esercizio.

Attraversamenti pedonali rialzati luminosi previsti su Via Salice, Via Crocifisso, Via Palmentello, Via Tora e Via Campia.

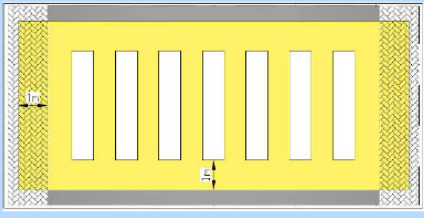
L'attraversamento pedonale rialzato consiste in una sopraelevazione della carreggiata, con rampe di raccordo nel senso longitudinale alla marcia dei veicoli, realizzata per dare continuità (di quota) al marciapiede ed al percorso pedonale in corrispondenza di un attraversamento pedonale.

La pendenza delle rampe di raccordo non deve superare il 15% nel caso di velocità minori o uguali a 50 km/h. Nelle “zone 30”, dove la velocità massima dei veicoli in transito è appunto di 30 km/h, la pendenza della rampa di raccordo può essere elevata al 17,5%.

Per rendere maggiormente visibile la rampa di raccordo, tra il livello della carreggiata ed il livello del marciapiede, è opportuno realizzare strisce di colore alternato, Bianco/Nero o Giallo/Nero.

L'ampiezza della zona rialzata deve essere proporzionale all'entità dei flussi pedonali e, comunque, non deve essere inferiore ai 3,50 m, ossia l'ampiezza minima dell'attraversamento più due franchi laterali di almeno 0,50 m ciascuno.

Nelle ore notturne e di scarsa visibilità, gli attraversamenti pedonali devono essere opportunamente illuminati, per rendere ben visibili i pedoni che si accingono ad attraversare la strada. Le caratteristiche che deve avere l'impianto di illuminazione artificiale, di un attraversamento pedonale, sono riportate nella sottostante tabella.

| ILLUMINAZIONE ARTIFICIALE ATTRAVERSAMENTI PEDONALI |                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                          |
|----------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| DESCRIZIONE                                        | STANDARD                                                                                                                            | INFORMAZIONI ADDIZIONALI                                                                                                                                                                                                                 |
| Area da illuminare                                 | L'intera sezione dell'attraversamento più una fascia di 1 m su tutti i lati, compreso il marciapiede (vedere anche schema allegato) |                                                                                                                                                       |
| Contrasto                                          | Da 2 a 3 volte                                                                                                                      | rapporto tra l'illuminamento orizzontale dell'area illuminata dell'attraversamento pedonale e quello orizzontale della strada                                                                                                            |
| $E_m$ =<br>Illuminamento<br>orizzontale            | 50 lux minimo                                                                                                                       | deve essere tale da garantire sempre il contrasto prescelto e/o prescritto                                                                                                                                                               |
| $E_v$ =<br>Illuminamento<br>verticale              | 50 lux minimo                                                                                                                       | misurato sull'asse dell'attraversamento ad un'altezza $\leq 1,50$ m<br>in ogni caso l'illuminamento verticale su tale asse deve essere superiore all'illuminamento orizzontale della strada, secondo il rapporto scelto per il contrasto |
| $U$ = Uniformità                                   | 0,75                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                          |

In particolare si evidenzia che la superficie da illuminare deve essere, oltre l'intera sezione di attraversamento identificata dalle zebre della segnaletica orizzontale, anche una ulteriore fascia di 1,00 m che si estende anche sul marciapiede.

Affinché l'attraversamento risulti ben visibile anche a distanza e sia percepito dai conducenti che sopraggiungono come un punto singolare cui prestare attenzione, è opportuno che l'area illuminata dell'attraversamento pedonale abbia un illuminamento superiore a



quello della strada; rispetto all'illuminamento della strada occorre che l'illuminamento orizzontale dell'attraversamento sia due o tre volte superiore.

*Realizzazione/Rifacimento marciapiedi con ringhiere tipo orsogrill a protezione delle scarpate su Via Salice*

Il progetto prevede la realizzazione di nuovi marciapiedi e il totale rifacimento di quelli esistenti con l'adeguamento per il superamento delle barriere architettoniche.

I marciapiedi da realizzare saranno costruiti di una larghezza tale da consentire che la larghezza delle corsie di marcia siano pari a minimo mt 3,25 ognuna, separati dal piano stradale da un cordolo di larghezza di cm. 15 e altezza minima cm. 15, posto a 30 cm dalla linea che delimita la carreggiata.

In corrispondenza dei passi carrabili e degli attraversamenti pedonali, i marciapiedi saranno abbassati fino a 2,5 cm sopra la quota della strada. La pendenza delle rampe per il superamento delle barriere architettoniche non deve superare l'8%.

La pavimentazione dei marciapiedi, sia per quanto riguarda il rifacimento di quelli esistenti e sia per quanto riguarda quelli da realizzare ex-novo, e dei passi carrai saranno eseguite previa rimozione delle pavimentazioni esistenti qualunque ne sia la tipologia, scavo in sezione obbligata per una profondità media di circa venti centimetri e formazione di cassonetto stradale, o banchina di sottofondo in misto naturale anidro ben costipato avente una profondità media di circa quindici centimetri. Su tale sottofondo sarà gettato un massetto di c.l.s. dosato a q.li 2,50 di cemento R 325 avente uno spessore medio di cm 8/10, armato con maglia elettrosaldata Ø 6 maglia 15x15, esteso al di sotto di tutta la superficie pavimentata.

La pavimentazione in masselli autobloccanti nelle varie tipologie sarà posata su sottofondo in sabbia o stabilizzato naturale arricchito con cemento R 325, avente uno spessore di cm

4/6. L'intasamento dei giunti, a posa ultimata, sarà realizzato con materiale inerte di ugual tipologia.

Sul lato perimetrale esterno ai marciapiedi sprovvisti di recinzione, saranno posate in opera opportune ringhiere in acciaio zincato (tipo orsogrill) di altezza pari a mt 1,20, per la protezione dei pedoni dal dislivello tra la quota della strada più alta e quella delle proprietà private in basso con una altezza di media pari a mt 2,00.



#### Integrazione e miglioramento dei guard rail su alcuni tratti di Via Salice

La maggior fonte di pericolosità è rappresentata pertanto dal rischio di fuoriuscite dalla piattaforma stradale in caso di sinistro. Sulla base di quanto riscontrato lungo Via Salice e tenuto conto dei criteri che la vigente normativa impone in merito alla individuazione delle zone da proteggere, sono emerse le seguenti necessità:

1. occorre procedere alla sostituzione dei dispositivi di protezione laterale in molti tratti del tracciato stradale, con particolare attenzione alle protezioni bordo opera.

Attualmente sono presenti dispositivi vetusti, non più rispondenti alle vigenti normative e soprattutto degradati in diversi tratti a causa dell'azione disgregante degli agenti atmosferici oltre agli urti di veicoli.

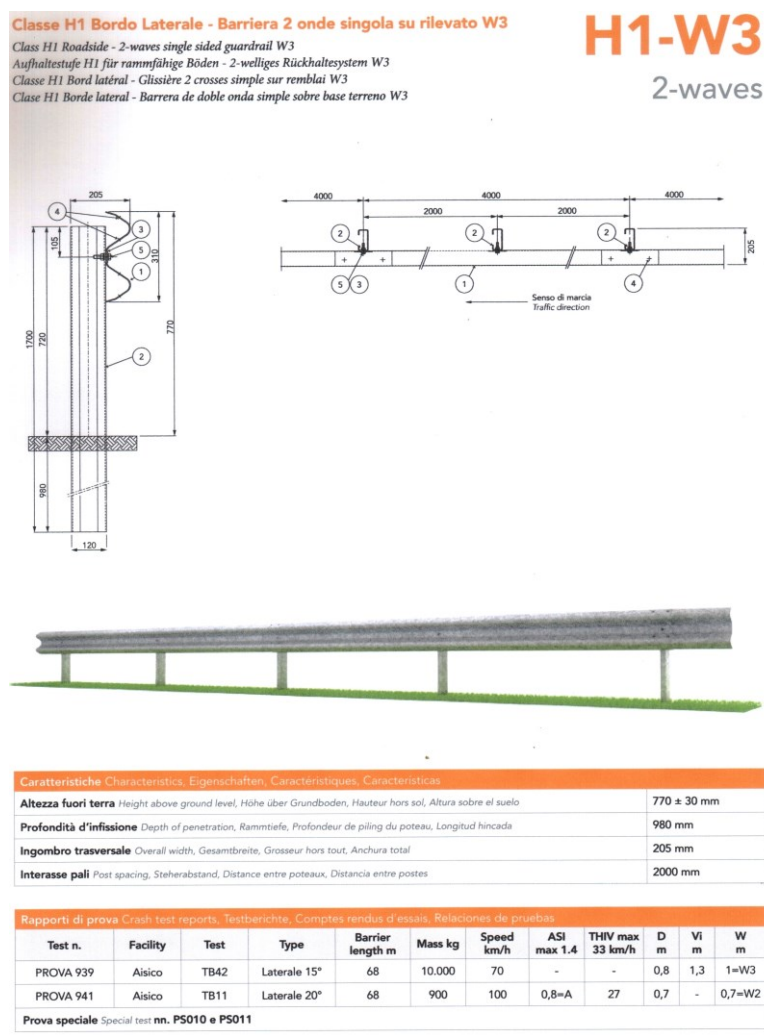
2. le strutture di supporto delle barriere attuali sono degradati a causa dell'azione dei cicli climatici.

La scelta della tipologia di barriera di protezione da adottare, implica il rispetto della normativa sulle barriere stradali di sicurezza. Come riferimento legislativo si assume il Decreto Ministeriale del 21 giugno 2004 n. 2367 (G.U. n. 182 del 05.08.04) aggiorna-

mento del decreto 18 febbraio 1992, n. 223 e successive modificazioni. In base a tale Decreto il tipo di barriera da utilizzarsi terrà conto dei requisiti di seguito elencati: - tipo di strada su cui viene impiegata; - tipo di traffico transitante su quella strada; - impiego in opera al quale è destinata. Nel caso specifico le caratteristiche di cui sopra sono:

- a) la strada in questione è di tipo extraurbano locale con larghezza media di mt. 7,00 c.a.;
- b) la strada è soggetta a volumi di traffico rientranti in Tipo I;
- c) il traffico pesante su di essa transitante ha un'incidenza compresa fra il 30 e il 50 %;
- d) l'impiego a cui è destinata la barriera sarà di "barriere per bordo laterale su rilevato".

Per cui, in base a quanto specificato dai punti a) – b) - c) e d), bisognerà adottare la seguente tipologia di barriera: - barriera metallica di classe H1 W3• 2 onde (vedi figura).



Rifacimento tappetino di usura su Via Salice, Via Crocifisso tratto fino all'incrocio con Via Papa Giovanni XXIII, Via Tora, Via Campia, Via Del Maio, Via San Sebastiano e Via Palmentello

I lavori di rifacimento del tappetino di usura, finalizzati alla messa in sicurezza delle strade sia per questioni legate alla fruibilità viaria e pedonale, nonché per garantire, oltre al decoro urbano, anche la tutela e la salvaguardia della pubblica e privata incolumità sia essa veicolare che pedonale, consistono:

- nella fresatura dello strato di usura;
- nella pulizia del piano d'appoggio mediante spazzatura della polvere depositata dalla fresa con appositi mezzi meccanici e/o a mano, al fine di ottenere un'ottima aderenza dell'emulsione bituminosa di ancoraggio dei successivi materiali. Qualora dette lavorazioni dovessero essere sospese prima della stesura dello strato di collegamento, le operazioni di pulizia dovranno essere ripetute;
- nella spruzzatura dell'emulsione bituminosa;
- nella fornitura e posa in opera del tappetino di usura con idonea macchina vibrofinitrice;
- nella rullatura dello strato eseguito con successivi passaggi di rullo compressore del peso non inferiore a 6/8 tonnellate, sino a pervenire alla perfetta chiusura dello strato e per lo spessore indicato in progetto, da ritenersi minimi assoluti a rullatura avvenuta.

Integrazione e miglioramento della segnaletica stradale su Via Salice, Via Crocifisso tratto fino all'incrocio con Via Papa Giovanni XXIII, Via Tora, Via Campia, Via Del Maio, Via San Sebastiano e Via Palmentello.

Il progetto prevede la realizzazione di segnaletica orizzontale, da realizzare a seguito dei lavori di rifacimento dell'attuale strato di usura che contribuirà a migliorare le condizioni di

sicurezza delle strade e quindi alla riduzione del numero di incidenti. Detta segnaletica, in vernice rifrangente premiscelata di colore bianca o gialla permanente, è costituita da:

- strisce longitudinali e/o trasversali per strisce di margine e centrale delle carreggiate stradali – larghezza 15 cm;
- scritte, frecce, zebraure, fasce d'arresto, figure e simboli vari, ecc.;
- attraversamenti pedonali.

Segnaletica verticale conforme al Nuovo Codice della Strada e al Regolamento di Attuazione, classe di rifrangenza I e II, forniti e posti in opera con staffe bullonate su appositi supporti in lamiera di alluminio da 25/10 (incluso palo), quale:

- dare precedenza;
- obbligo di fermarsi all'incrocio;
- attraversamento pedonale;
- limite massimo di velocità;
- divieto di sosta;
- divieto di fermata;
- divieto di sorpasso;
- specchio parabolico infrangibile;
- segnale di direzione;
- segnale di indicazione stradale;

Arredo urbano su Via Salice, Via Crocifisso tratto fino all'incrocio con Via Papa Giovanni XXIII.

Il progetto prevede la fornitura di arredo urbano non presente consistente in:

- Panchina con schienale e seduta costituita da doghe in legno Iroko impregnato a sezione rettangolare 5,5 x 3,5 cm con spigoli arrotondati, altezza 74 cm, compreso ogni onere per la fornitura ed il posizionamento;

- Cestino portarifiuti (incluso palo di sostegno) in lamiera zincata punzonata e calandrata, capacità 32 l, con estremità superiore ribordata e fondello provvisto di fori per l'aerazione ed eventuale scarico di acqua, diametro 300 mm, altezza 450 mm, con dispositivo meccanico di chiusura, compresi ogni onere e magistero per il fissaggio a palo, già montato, o a parete, in lamiera zincata con rivestimento esterno con doghe di legno sezione 8x2,5 cm, ingombro totale diametro 360 mm altezza 450 mm in legno di Iroko;

### Opere a verde

Il verde stradale permette l'arredo di vie, viali, piazze e parcheggi. Rappresenta una tipologia di verde estremamente importante, che condiziona in modo sostanziale il paesaggio e l'ambiente urbano e la grande viabilità, ed è composto in prevalenza da alberi e arbusti. L'intervento prevede la messa a dimora di alberi di circonferenza da 25 a 30 cm, compreso lo scavo e il reinterro, la formazione della conca di compluvio (formella), la fornitura ed il collocamento di pali tutori in legno trattato, la legatura con corde idonee, la fornitura e la distribuzione di ammendanti, di concimi e una bagnatura con 50/200 l di acqua, compresa la fornitura e posa di tubo dreno interrato per irrigazione.

## **DISPONIBILITÀ DELLE AREE**

Le aree oggetto di intervento per la realizzazione degli interventi proposti non necessitano occupazioni, asservimenti e/o espropri, poiché gli stessi saranno realizzati nei limiti delle sedi stradali comunali esistenti.

## **CRONOPROGRAMMA DELLE FASI ATTUATIVE**

L'opera prevede il suo inserimento nel programma annuale e triennale delle opere pubbliche in quanto opera conforme allo strumento urbanistico vigente, coerentemente con il dettato della normativa, art. 21 – D.L.gs 50/2016.

Fase dell'affidamento

per l'approvazione da parte dell'Amministrazione e per l'affidamento dei lavori: 5 mesi;

Fase della realizzazione

per l'esecuzione dei lavori: 10 mesi;

Fase della collaudazione

per la chiusura tecnico-amministrativa del lavoro: 2 mesi;

**COSTO DELL'OPERA**

Il costo complessivo dell'opera è stato quantificato in **€ 1.000.000,00**.

Per l'analisi/determinazione della spesa sono stati utilizzati sia costi derivanti da un'analisi dei prezzi e sia il Prezzario Regionale dei Lavori Pubblici attualmente vigente.

**QUADRO ECONOMICO**

|                 |              |
|-----------------|--------------|
| Lavori          | € 751 956,19 |
| Oneri sicurezza | € 11 835,51  |

Sommano € 763 791,70

**Somme a disposizione dell'Amministrazione**

|                                                                                           |              |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| Iva su lavori al 10%                                                                      | € 76 379,17  |
| Spese tecniche, generali                                                                  | € 50 000,00  |
| Iva su spese tecniche e generali 22%                                                      | € 11 000,00  |
| Imprevisti, lavori in economia, spese di gara, arrotondamenti, oneri discarica e allacci. | € 98 829,13  |
| In uno                                                                                    | € 236 208,30 |

**Totale Generale € 1 000 000,00**

## ELENCO ELABORATI

Il progetto è rappresentato e contenuto nei seguenti elaborati:

1. - E.E.00 - Elenco elaborati;
2. - E.E.01 - Relazione generale con quadro economico;
3. - E.E.02 - Libretto delle misure rilievo;
4. - E.E.03 - Elenco prezzi unitari;
5. - E.E.04 - Analisi prezzi;
6. - E.E.05 - Computo Metrico Estimativo;
7. - E.E.06 - Stima incidenza sicurezza;
8. - E.E.07 - Stima incidenza manodopera;
9. - E.E.08 - Quadro economico;
10. - E.E.09 - Schema di contratto;
11. - E.E.10 - Capitolato Speciale d'Appalto;
12. - E.E.11 - Piano di sicurezza e di coordinamento;
13. - E.E.11a- Stima dei costi della sicurezza;
14. - E.E.11b- Cronoprogramma dei lavori;
15. - E.E.12 - Piano di manutenzione;
16. - E.E.13 - Fascicolo dell'opera;
17. - E.E.14 - Calcolo delle strutture;
18. - E.G.01 - Planimetria generale Via Salice e Via Crocifisso;
19. - E.G.02 - Planimetria di progetto Via Salice e Via Crocifisso;
20. - E.G.03 - Rilievo topografico stato di fatto Via Salice;
21. - E.G.04 - Planimetria punti di rilievo topografico con foto;
22. - E.G.05 - Profilo Longitudinale stato di fatto e di progetto Via Salice;
23. - E.G.06 - Sezioni Trasversali stato di progetto Via Salice;



- 24. - E.G.07 - Planimetria di progetto integrazione caditoie rete fognaria Via Salice;
- 25. - E.G.08 - Planimetria di progetto segnaletica orizzontale e verticale, arredo urbano, attraversamenti pedonali rialzati;
- 26. - E.G.09 - Particolari costruttivi;
- 27. - E.G.10 - Planimetria di progetto con attraversamenti pedonali;
- 28. - E.G.11 - Planimetria generale interventi di ripavimentazione Via Palmentello, Via Del Maio, Via Campia, Via Tora e Via San Sebastiano;

Angri MAGGIO 2018

Tecnico

**IL RESPONSABILE  
DELL'UNITÀ OPERATIVA COMPLESSA  
"PROGRAMMAZIONE, SVILUPPO  
E GESTIONE TERRITORIALE"**  
Ing. Vincenzo Ferraloli

