

LUOGO:

REGIONE VENETO

PROVINCIA DI TREVISO

COMUNI IN ELENCO SOTTOSTANTE

TITOLO:

REALIZZAZIONE PISTA CICLABILE LUNGO L'EX FERROVIA MONTEBELLUNA - NERVESA DELLA BATTAGLIA "LA TRADOTTA"



COMMITTENTE:

Consorzio del Bosco Montello

Corso Mazzini 118, Montebelluna (TV)



**CONSORZIO del
BOSCO MONTELLO**

Città di Montebelluna
Corso Giuseppe Mazzini, 118
Sindaco: prof. Marzio Favero



Comune di Volpago del Montello
P.zza Ercole Bottani, 4
Sindaco: ing. Paolo Guizzo



Comune di Giavera del Montello
P.zza Donatori Sanguè, 6
Sindaco: geom. Maurizio Cavallin



Comune di Nervesa della Battaglia
P.zza la Piave, 1
Sindaco: ing. Fabio Vettori



Comune di Crocetta del Montello
via S. Andrea, 1
Sindaco: dott. sa. Marianella Tormena



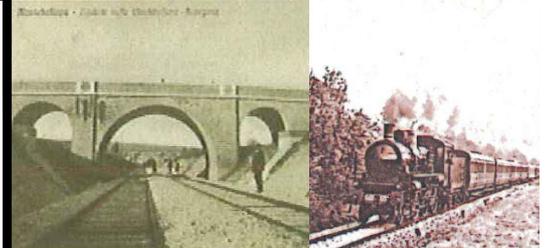
Sede operativa: Via Calvi, 122 - 31015 Conegliano (TV)
P. IVA e cod. fiscale: 03540810268
Tel.: +39 0438 32857, Fax: +39 0438 429323
e-mail: albertincompany@albertincompany.it
pec: albertincompany@pec.it
web: www.albertincompany.it



dott. ing. Roberto Dal Moro

GRUPPO DI LAVORO :

ing. Davide Lo Nigro
geom. Paolo Bozzoli



PROGETTO DEFINITIVO - ESECUTIVO

DESCRIZIONE DOCUMENTO:

Relazione tecnica

01 02	13.03.2019	prima emissione	DLN	RDM	RDM
ed. rev.	data	natura modifiche	eseg. verif. appr.		

DOCUMENTO n.:

1.1

commessa n°: 18041 file: 18041_DE 1.1_01.01 - Relazione tecnica.doc

A TERMINE DI LEGGE SI RISERVA LA PROPRIETA' DEL PRESENTE ELABORATO CON DIVIETO DI RIPRODURLO O DI RENDERLO NOTO A TERZI SENZA LA NOSTRA AUTORIZZAZIONE SCRITTA.

Oggetto: Realizzazione pista ciclabile lungo l'ex ferrovia
Montebelluna – Nervesa della Battaglia “La Tradotta”

Committente: Consorzio Bosco del Montello

Ubicazione intervento: comuni di Montebelluna, Volpago del Montello, Giavera del Montello,
Nervesa della Battaglia, Crocetta del Montello

Progetto definitivo-esecutivo

RELAZIONE TECNICA

Sommario

1.	Premessa	3
2.	Elenco elaborati di progetto	4
3.	Rilievo planoaltimetrico	5
4.	Percorso ciclo-pedonale	5
5.	Intersezioni	6
5.1.	N1 – Strada a basso traffico	6
5.2.	N2 - Strada a medio traffico	7
5.3.	N3 - Strada ad alto traffico	8
5.4.	N4 - Strada sterrata	9
5.5.	N5 – Ponte, N6 – Sottopasso, N7 - Corso d'acqua	9
6.	Estremità del percorso	11
6.1.	Montebelluna – Via Gazie	11
6.2.	Nervesa – Via Madonnetta	11
7.	Situazioni particolari	12
7.1.	Accesso campo addestramento cani (da nodo 10 fino a via Spineda – Volpago)	12
7.2.	Nuovo percorso realizzato nei pressi della “Latteria Montello” (da nodo 26 - Giavera).....	13
7.3.	Accesso privato (nodo 34 Via Perosin Sovilla - Nervesa)	14
8.	Quadro economico di spesa	16

1. Premessa

La società di ingegneria Albertin & Company, con studio in Conegliano, via Calvi n. 122, nella figura dell'ing. Roberto Dal Moro, è stata incaricata dal Consorzio Bosco Montello della redazione del progetto definitivo-esecutivo per la realizzazione di una “Pista ciclabile lungo l'ex ferrovia Montebelluna – Nervesa della Battaglia “La Tradotta””.

Il progetto riguarda la realizzazione del percorso (per una lunghezza di circa 15,5 km) e della messa in sicurezza delle intersezioni con le strade intersecanti con il percorso stesso.

Sono state valutate, allo scopo, tutte le caratteristiche le esigenze e le possibilità, di concerto con l'Amministrazione, in modo che funzioni tutto il sistema organizzativo di collegamenti, fruibilità ed efficacia del progetto, sia in riferimento all'utenza locale ed esterna, sia con la precisa intenzione di mettere in atto la rivalorizzazione storica del vecchio tracciato ferroviario costituente patrimonio degli eventi bellici afferenti al primo conflitto mondiale.

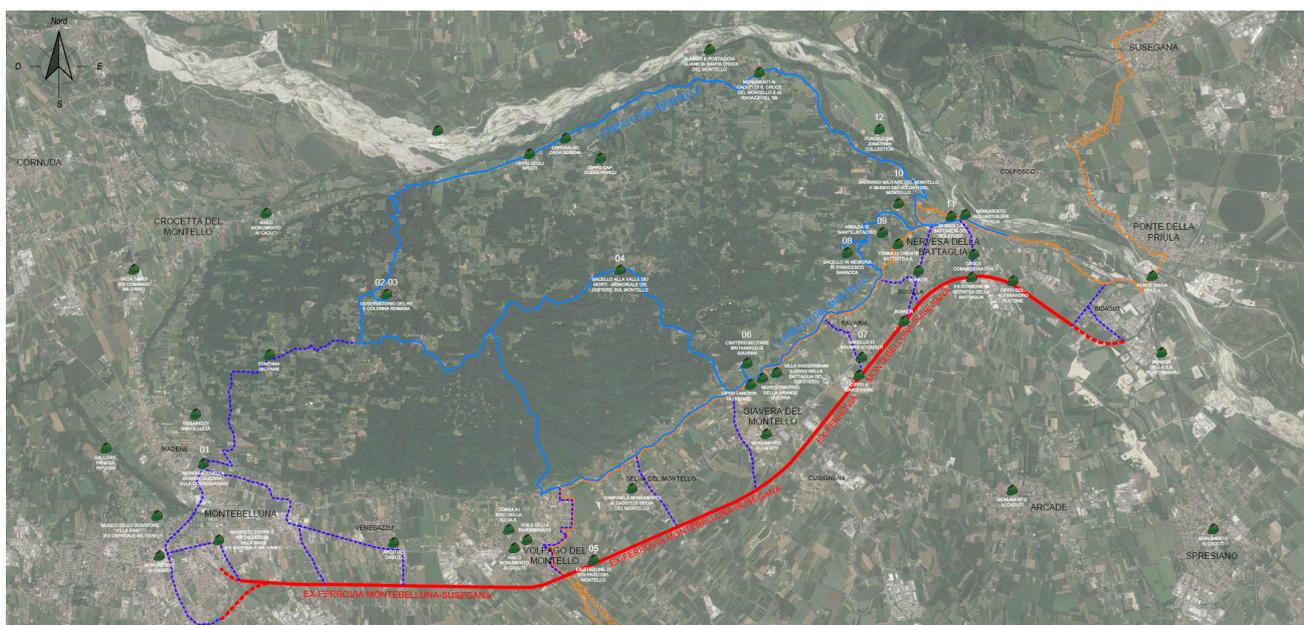


Figura 1: Localizzazione dell'area di intervento – ortofoto satellitare

2. Elenco elaborati di progetto

- 1.1 Relazione tecnica
- 1.2 Relazione di calcolo terre armate rampa via Gazie
- 1.3 Documentazione fotografica e coni visuali
- 2.1 Computo metrico estimativo e quadro economico di spesa
- 2.2 Computo metrico estimativo di dettaglio
- 2.3 Elenco prezzi unitari, quadro di incidenza della manodopera
- 2.4 Lista delle categorie e forniture
- 3.1 Capitolato speciale di appalto - parte A (amministrativa)
- 3.2 Capitolato speciale di appalto - parte B (tecnica)
- 4.1 Inquadramento: Masterplan ciclovie Veneto 1:250.000/1:100.000
- 4.2 Inquadramento: estratti masterplan vincoli amb., C.T.R., ortofoto
- 4.3 Inquadramento: estratti PRG e PAT Montebelluna - Volpago
- 4.4 Inquadramento: estratti PRG e PAT Giavera - Nervesa
- 4.5 Inquadramento: estratto satellitare con punti interesse Grande Guerra
- 5.1 Planimetria di progetto con rilievo (Montebelluna - Volpago)
- 5.2 Planimetria di progetto con rilievo (Giavera - Nervesa)
- 5.3 Libretto di rilievo delle intersezioni
- 5.4 Schema riepilogativo del progetto - parte 1
- 5.5 Schema riepilogativo del progetto - parte 2
- 6.1 Sezioni tipo stato di fatto/progetto
- 6.2 Intersezioni tipo N1, N2
- 6.3 Intersezioni tipo N3, N4
- 6.4 Intersezioni tipo N5, N6, N7 e particolare transenna
- 6.5 Particolari rampa via Gazie
- 7.1 Piano di sicurezza e coordinamento e cronoprogramma
- 7.2 Computo metrico estimativo degli oneri della sicurezza
- 7.3 Fascicolo con le caratteristiche dell'opera redatto ai sensi del D.Lgs. 81/08 (art. 91 ed Allegato XVI) e s.m.i.
- 7.4 Piano di manutenzione dell'opera e delle sue parti art. 38 D.P.R. 207/2010
- 7.5 Layout di cantiere

3. Rilievo planoaltimetrico

Preliminarmente alla redazione del progetto è stato eseguito un rilievo topografico planoaltimetrico di dettaglio con stazione totale e rilevatore satellitare dell'intera zona interessata dall'intervento previsto, al fine di una precisa computazione dei costi e un'esatta contestualizzazione del progetto. È stato rilevato il tracciato dell'ex ferrovia e, con maggior dettaglio, ogni intersezione del tracciato con la viabilità stradale esistente.

Il rilievo è riportato graficamente negli elaborati 5.1-3. Nell'elaborato 1.3 è invece riportata una raccolta fotografica utile ad una migliore comprensione dello stato dei luoghi.

4. Percorso ciclo-pedonale

Il percorso sarà realizzato nella ex sede ferroviaria, sviluppandosi per una lunghezza complessiva di circa 15.500 m, a partire da Montebelluna, all'altezza del sottopasso di Via Gazie, fino a Nervesa, in corrispondenza dell'intersezione con via Madonnetta.

La sede ferroviaria si differenzia lungo il percorso in termini di sezione: alcuni tratti sono in rilevato, altri in trincea ed altri ancora prossimi al piano campagna circostante. Independentemente dalla sezione della piattaforma ferroviaria, la pista sarà realizzata "in bianco" con stesa di misto granulometrico stabilizzato in natura scevro da impurità, spessore di 10 cm, per una larghezza di 250 cm.

Unica differenziazione viene fatta a seconda della presenza o meno di binario ferroviario.

Nei tratti ove non presente il binario (comuni di Montebelluna, Volpago e Giavera), la pista sarà localizzata in asse piattaforma, mentre ove presente (comune di Nervesa) sarà posizionata a sud dello stesso, parallelamente, ad una distanza di 80 cm dalla rotaia.

Preliminarmente all'inizio dei lavori saranno eseguite, su incarico diretto dell'amministrazione, le operazioni di pulizia e disboscamento della piattaforma ferroviaria al fine di rendere idoneo il sottofondo alla posa del materiale previsto.

Si rimanda alle planimetrie di progetto 5.1 e 5.2 e alle sezioni 6.1 per un maggior dettaglio. Negli elaborati 5.3 e 5.4 è invece riportato uno schema dell'intervento riportante le quantità in gioco e le caratteristiche tipologiche del percorso e dei nodi/intersezioni.

5. Intersezioni

È prevista la messa in sicurezza di tutte le intersezioni del percorso con la viabilità stradale esistente, comunale e provinciale, le strade sterrate, i corsi d'acqua.

Le intersezioni (o nodi) sono state classificate a seconda di caratteristiche omogenee, attribuendo un codice numerico identificativo variabile da 1 a 7:

- N1 STRADA A BASSO TRAFFICO
- N2 STRADA A MEDIO TRAFFICO
- N3 STRADA AD ALTO TRAFFICO
- N4 STRADA STERRATA
- N5 PONTE
- N6 SOTTOPASSO
- N7 CORSO D'ACQUA

Ogni nodo è inoltre identificato univocamente da un numero progressivo.

I nodi sono indicati nelle tavole di progetto mediante colori diversi e simboli specifici che li identificano con chiarezza e facile visibilità (si vedano le tavole di progetto 5.1, 5.2, 5.3, 5.4).

Ad ogni categoria di nodo corrisponde una specifica lavorazione e allestimento previsti in progetto. A seguire il dettaglio degli interventi previsti.

5.1.N1 – Strada a basso traffico

Questo tipo di nodo identifica le intersezioni con strade comunali caratterizzate da un traffico veicolare relativamente basso e da velocità di transito moderate. In questo caso l'attraversamento dovrà avvenire necessariamente a piedi, per cui i ciclisti dovranno smontare dal ciclo.

Si prevede:

- Realizzazione di attraversamento pedonale a raso composto da
 - Zebrature (larghezza di 4 m) con vernice ad alta visibilità;
 - Sottofondo in vernice ad alta visibilità color nero (larghezza 6,5 m);
 - Fila di quadrati gialli 50x50 cm in vernice gialla solo in presenza di attraversamento su piattaforma ferroviaria in rilevato a quota superiore dal p.c.;

- Formazione di piattaforma di “sbarco” in conglomerato bituminoso tipo bynder dello spessore di 5 cm, previa scarifica di 25 cm e formazione di strado di base in misto granulometrico stabilizzato in natura;
- Formazione di segnaletica verticale composta da cartello bifacciale su palo con segnale di indicazione “Attraversamento pedonale”, posto in corrispondenza dell’attraversamento a bordo strada, uno per lato;
- Formazione di segnaletica verticale composta da cartello su palo con segnale di “Pericolo attraversamento pedonale” posto a 150 m dall’attraversamento, uno per lato;
- Formazione di segnaletica verticale composta da cartello bifacciale su palo con segnale di indicazione “Fine pista ciclabile” e “Inizio percorso promiscuo pedonale e ciclabile”, posto ortogonalmente alla direzione della pista, prima dell’intersezione con la strada;
- Rifacimento strisce bianche di margine carreggiata per una lunghezza di almeno 50 m prima e dopo l’attraversamento;
- Installazione di transenne in ferro zincato e verniciato rimovibili, posizionate in numero di 2 per ogni lato, sfalsate, al fine di segnalare il termine del percorso ciclabile ed evitare l’ingresso di veicoli e altri mezzi;
- Cartello identificativo dell’intersezione (caratteristiche da concordare con la committenza) da installare su transenna, uno per lato, con indicazione “Attraversamento stradale con cicli a mano”;
- Installazione di delineatore cilindrico in gomma flessibile e rifrangente h=30 cm posizionato a bordo strada su entrambi i lati prima dell’attraversamento, fissato a terra;

La larghezza media del manto asfaltato nelle strade con la presente classificazione, si attese sui 5,00 m.

Si rimanda all’elaborato 6.2 per un maggior dettaglio.

5.2. N2 - Strada a medio traffico

Questo tipo di nodo identifica le intersezioni con strade caratterizzate da un traffico veicolare medio. Anche in questo caso l’attraversamento dovrà avvenire necessariamente a piedi, per cui i ciclisti dovranno smontare dal ciclo.

Si prevedono le medesime lavorazioni previste nei nodi di tipo N1, con l'aggiunta, sotto il cartello di "Pericolo attraversamento pedonale" di coppia di lanterne gialle (a led) a lampeggio alternato ad attivazione con sensore di presenza pedone.

I lampeggianti saranno alimentati collegandosi all'esistente linea di pubblica illuminazione.

Unica eccezione per l'intersezione n. 17, ove non è presente la pubblica illuminazione: in questo caso sarà installato per ogni lampeggiante pannello fotovoltaico dedicato e batteria.

La larghezza media del manto asfaltato nelle strade con la presente classificazione, si attesa sui 6,00 m.

Si rimanda all'elaborato 6.2 per un maggior dettaglio.

5.3.N3 - Strada ad alto traffico

Questo tipo di nodo identifica le intersezioni con strade caratterizzate da un traffico veicolare alto, a cui conseguentemente consegue un modesto grado di pericolosità. Anche in questo caso l'attraversamento dovrà avvenire necessariamente a piedi, per cui i ciclisti dovranno smontare dal ciclo.

Si prevedono le medesime lavorazioni previste nei nodi di tipo N2, (N1+ lampeggianti) con la differenza che l'attraversamento pedonale sarà realizzato su piattaforma rialzata di 7 cm, di 5 m di larghezza e rampe laterali di 2 m. Il rialzato sarà realizzato in conglomerato bituminoso tipo bynder e rifinito superficialmente con la medesima vernice nera ad alta visibilità. In corrispondenza delle rampe saranno realizzate strisce gialle di larghezza 50 cm disposte parallele al senso di marcia. A distanza di 50 m dall'intersezione, su entrambi i lati, saranno disposti segnali verticali di "pericolo dosso artificiale" con limite di velocità posto a 30 km/h.

La larghezza del manto asfaltato nelle strade con la presente classificazione, si attesa sui 6-7 m,

Si rimanda all'elaborato 6.3 per un maggior dettaglio.

5.4. N4 - Strada sterrata

Qualora il percorso vada ad intersecarsi con strade sterrate e capezzagne a servizio dei fondi rurali, diversamente dalle precedenti tipologie di nodo, la precedenza è garantita a pedoni e ciclisti, mentre i mezzi transitanti nelle sterrate dovranno fermarsi.

Si prevede quindi:

- Asfaltatura dell'intersezione per un'area di circa 77 m² tramite stesa di conglomerato bituminoso tipo bynder per uno spessore di 5 cm, previa scarifica di 25 cm e formazione di strado di base in misto granulometrico stabilizzato in natura;
- Formazione di segnaletica verticale composta da cartello su palo con segnale di indicazione "Dare precedenza", posto in prossimità dell'intersezione a bordo strada, uno per lato;
- Formazione di segnaletica verticale composta da cartello su palo con segnale di preavviso "Dare precedenza" posto a 150 m dall'intersezione, uno per lato;
- Realizzazione di segnaletica orizzontale comprendente strisce bianche tratteggiate sp. 12 cm e strisce gialle tratteggiate sp. 30 cm a perimetro del percorso ciclo-pedonale e triangoli bianchi di "precedenza" per ogni lato.

Si rimanda all'elaborato 6.3 per un maggior dettaglio.

5.5. N5 – Ponte, N6 – Sottopasso, N7 - Corso d'acqua

Per queste tipologie di nodo, essendo le intersezioni a quote sfalsate, non sono previsti particolari apprestamenti, se non l'identificazione dell'intersezione con apposito cartello identificativo e l'eventuale messa in sicurezza di manufatti come muretti e parapetti in c.a. o muratura non staticamente stabili (es. delimitazione per impedire l'accesso a mezzo di rete in plastica color arancio).

Si rimanda all'elaborato 6.4 per un maggior dettaglio.

A seguire in tabella un riepilogo degli interventi previsti.

NODO		DESCRIZIONE	OPERE	ID
N1	STRADA BASSO TRAFFICO	intersezione con strada asfaltata a basso traffico	attraversamento pedonale a raso, raccordo in congl. bituminoso, transenne, segnaletica verticale e orizzontale	n N1
N2	STRADA MEDIO TRAFFICO	intersezione con strada asfaltata a due corsie a medio traffico	attraversamento pedonale a raso, raccordo in congl. bituminoso, transenne, segnaletica verticale e orizzontale, segnaletica luminosa lampeggiante	n N2
N3	STRADA ALTO TRAFFICO	intersezione con strada asfaltata a due corsie ad alto traffico	attraversamento pedonale su piattaforma rialzata in congl. bituminoso, raccordo in congl. bituminoso, transenne, segnaletica verticale e orizzontale, segnaletica luminosa lampeggiante	n N3
N4	STRADA STERRATA	intersezione con strada sterrata	pavimentazione in congl. bituminoso, attraversamento ciclo-pedonale a raso, segnaletica verticale e orizzontale	n N4
N5	PONTE	incrocio con ponte (incrocio a quote differenti)	segnaletica verticale	n N5
N6	SOTTOPASSO	incrocio con sottopasso (incrocio a quote differenti)	segnaletica verticale	n N6
N7	CORSO D'ACQUA	intersezione con corso d'acqua (ponte)	segnaletica verticale	n N7

Tabella 1: Classificazione dei nodi

6. Estremità del percorso

6.1. Montebelluna – Via Gazie

A est, il percorso ha termine nel comune di Montebelluna in corrispondenza del sottopasso di via Gazie con l'ex rilevato ferroviario stesso.

Per raccordarsi altimetricamente è necessario realizzare una rampa che consenta al pedone/ciclista di raggiungere via Gazie dal rilevato e viceversa.

Tale rampa avrà una larghezza di 3 m e sarà costruita sulla sponda del rilevato, garantendo la stabilità delle sponde a mezzo di opere in sostegno in terra rinforzata. La pendenza della rampa sarà inferiore all'8% in conformità a L. 13/89, DM 236/89 e DPR 503/96.

Si rimanda alla relazione di calcolo specifica (elab. 1.2) per ogni dettaglio e verifica inerente la realizzazione delle terre armate.

Prima dell'inizio delle operazioni di scavo si procederà con la classificazione delle terre per poter valutare un successivo e corretto riutilizzo delle stesse o prevederne lo smaltimento nei centri autorizzati.

Al piede della rampa, alla connessione con via Gazie, sarà realizzato lo sbarco in conglomerato bituminoso come previsto nei nodi di tipo N1, comprensivo di doppia transenna e segnaletica verticale con indicazione di “Fine percorso promiscuo ciclabile e pedonale”.

Non saranno realizzati tutte gli ulteriori apprestamenti previsti, come attraversamento pedonale, segnaletica verticale lato strada e lo “sbarco” con transenne dall'altro lato del percorso.

Si rimanda all'elaborato 6.5 per un maggior dettaglio.

6.2. Nervesa – Via Madonnetta

A nord-est, il percorso ha termine nel comune di Nervesa in corrispondenza dell'intersezione con via Madonnetta.

Si prevede di interrompere la pista come previsto prima degli altri attraversamenti stradali, ovvero realizzando uno sbarco in conglomerato bituminoso e installando 2 transenne. La segnaletica verticale in questo caso apportare l'indicazione di “Fine percorso promiscuo ciclabile e pedonale” e non solo “Fine percorso ciclabile”.

Non saranno realizzati tutte gli ulteriori apprestamenti previsti, come attraversamento pedonale, segnaletica verticale lato strada e lo “sbarco” con transenne dall'altro lato del percorso.

7. Situazioni particolari

7.1. Accesso campo addestramento cani (da nodo 10 fino a via Spineda – Volpago)

Tra il i nodi 10 e 11 (Volpago) in corrispondenza dell'ex piattaforma ferroviaria ha preso sede una strada sterrata utilizzata per l'accesso ad un campo di addestramento cani e collegata a via Spineda tramite una piccola rampa.

Vista la possibile presenza di veicoli in questo tratto (di circa 350) si prevede di interrompere la pista ciclo-pedonale (è consentito l'uso promiscuo della strada a pedoni, ciclisti e veicoli), per cui alle estremità del tratto saranno installati cartelli bifacciali di inizio e fine percorso ciclo-pedonale.



Figura 2: Localizzazione dell'area – ortofoto satellitare



Figure 3 e 4: Fotografie della strada di accesso all'area

7.2. Nuovo percorso realizzato nei pressi della “Latteria Montello” (da nodo 26 - Giavera)

In corrispondenza della “Latteria Montello” (Giavera del Montello), a partire da via Fante d'Italia, è stato realizzato recentemente un percorso di circa 115 m delimitato entrambi i lati da nuova recinzione con cordolo, paletti e rete di larghezza di 3 m e rifinito con pavimentazione in ghiaio. Successivamente la sezione prosegue per altri 120 m, allargandosi a circa 6 m di cui 3 in piano e 3 in scarpata per raccordarsi (ad ovest) al muretto recinzione con la latteria, mentre ad est prosegue la precedente recinzione. A seguire (dopo una strettoia in corrispondenza di un piccolo ponte su canale) rimane solamente il muro lato ovest, mentre lato est vi è un bacino di laminazione e stoccaggio delle acque a servizio della latteria.

Sul tratto sopra descritto si prevede la pulizia di eventuale vegetazione cresciuta in tempi recenti e la ricarica, ove necessario, della pavimentazione in stabilizzato con materiale di nuova fornitura.

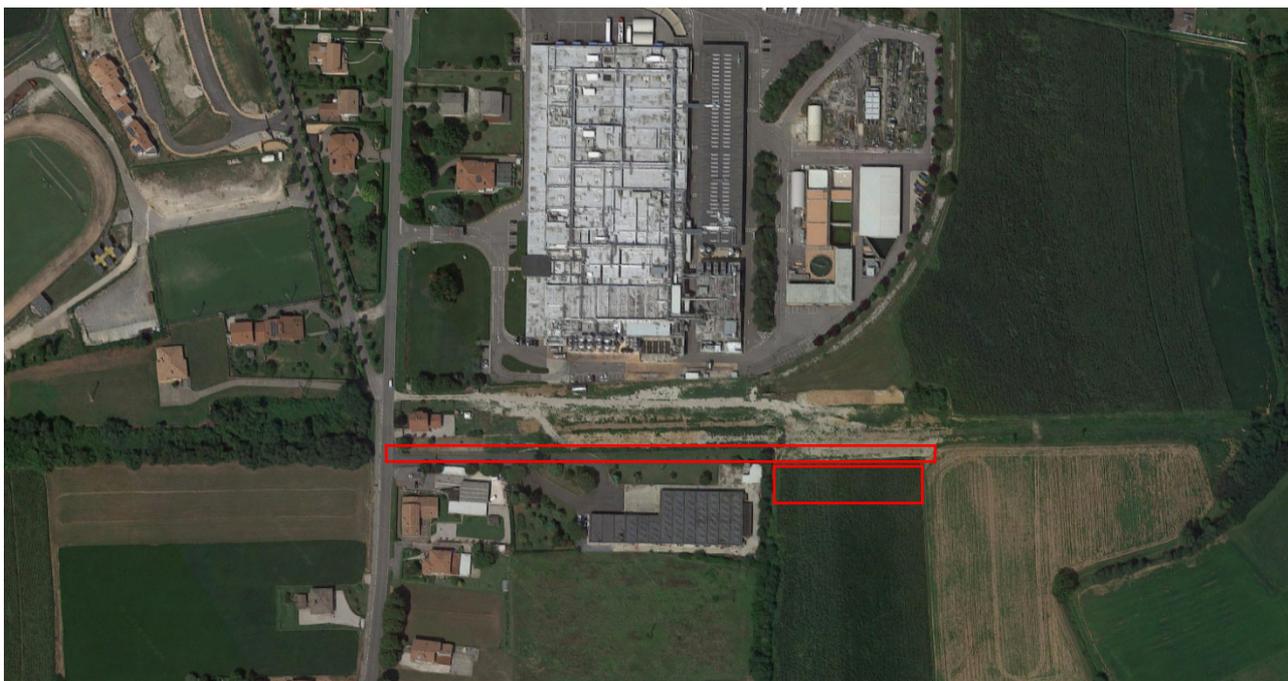


Figura 5: Localizzazione dell'area – ortofoto satellitare



Figura 6: Inizio del percorso su via Fante d'Italia S.P. 57

7.3. Accesso privato (nodo 34 Via Perosin Sovilla - Nervesa)

In prossimità del nodo 34 (via Perosin Sovilla a Nervesa) l'ex sede ferroviaria è interessata dall'accesso di un'abitazione ad essa limitrofa. Per tal motivo, nell'attesa in un futuro si riesca a spostare tale accesso su strada pubblica, sarà necessario interrompere il percorso non in corrispondenza dell'intersezione con via Perosin, bensì a debita distanza da essa, prima dell'accesso carraio sopra citato.



Figura 7: Localizzazione dell'area – ortofoto satellitare



Figura 8: Accesso all'abitazione

8. Quadro economico di spesa

Il prospetto di stima dei costi è riportato nella tabella sotto riportata. L'importo complessivo dei lavori ammonta a € 255.500,00, che sommati agli oneri per la sicurezza di € 9.500,00, portano ad un totale di lavori e sicurezza pari ad € 265.000,00. Il costo complessivo dell'intervento è pari ad € 400.000,00.

Codice	Descrizione	Importo
	Intersezioni	€123.580,10
	Percorso	€101.400,00
	Rampa via Gazie	€30.519,90
ImpC	Lavori soggetti a ribasso d'asta	€255.500,00
TOS	Oneri della sicurezza (Allegato XV § 4 D.Lgs. 81/08)	€9.500,00
IN	Importo netto dei lavori e sicurezza	€265.000,00
B	Somme B	
B1	Spese tecniche relative a studi di fattibilità, progettazione, sicurezza, consulenza tecnica, direzione lavori, collaudi, contributo 4% CNPAIA	€35.000,00
B2	Iva al 10% su lavori e sicurezza	€26.500,00
B3	Smaltimento rifiuti, compreso iva	€5.000,00
B4	Disboscamento, taglio vegetazione, lievo ceppaie e livellamento, compreso iva	€50.000,00
B5	Contributo per Rup, accantonamenti	€9000,00
B6	Esami di laboratorio, indagini, spese per spostamento sottoservizi ed imprevisti	€9.500,00
TB	Totale somme a disposizione dell'Amministrazione	€135.000,00
R	Riepilogo	
R1	Lavori soggetti a ribasso d'asta	€255.500,00
R4	Oneri della sicurezza (Allegato XV § 4 D.Lgs. 81/08) non soggetti a ribasso d'asta	€9.500,00
R5	Somme a disposizione dell'Amministrazione (Somme B)	€135.000,00
ICO	Prezzo complessivo dell'opera	€400.000,00

Tabella 8.1: Quadro economico di spesa

9. Elenco prezzi

Per la redazione dell'elenco prezzi si è stato fatto riferimento al prezzario Regione Veneto 2014.