

REGIONE DEL VENETO 	VI.ABILITA' S.p.A. 	PROVINCIA DI VICENZA 
<b>S.P. 136 della Vena:</b> <b>messa in sicurezza della strada provinciale e</b> <b>realizzazione di parcheggi in località Coston</b> <b>nei Comuni di Tonezza del Cimone e Lastebasse</b>		
<b>PROGETTO PRELIMINARE</b>		
oggetto	<b>Relazione Tecnica</b>	
Il Direttore dell'Area Tecnica Dott. Ing. Sandro Morandotti	Amministratore Unico di Vi.abilità S.p.A. Geom. Mariano Vantin	Il Dirigente del Settore Tecnico Operativo Dott. Ing. Fabio Zeni
progettazione <b>Dott. Ing. Stefano Mottin</b>	responsabile dei lavori (D.Lgs. 81/08) <b>Dott. Ing. Fabio Zeni</b>	elaborato <b>1.2</b>
collaborazione geom. Luigi Cera <b>Dott. Ing. Marco Salvatore</b>	coordinatore per la progettazione (D.Lgs. 81/08) <b>Dott. Ing. Stefano Mottin</b>	data
direzione lavori	coordinatore per l'esecuzione dei lavori (D.Lgs. 81/08) <b>Dott. Ing. Stefano Mottin</b>	aggiornamento/i data e numero
		scala/e
		commessa/e <b>02/2014</b>
		codice elaborato <b>STO022014PPRL1.2</b>
eseguito	controllato	
Vi. abilità S.p.A. Via L.L. Zamenhof, 829 36100 – Vicenza - Italy	Tel. +39 0444 385711 Fax +39 0444 385799 E – mail <a href="mailto:info@vi-abilita.it">info@vi-abilita.it</a> Web site <a href="http://www.vi-abilita.it">www.vi-abilita.it</a>	Capitale sociale: 5.050.000,00 euro Partita IVA: 02928200241 Registro Imprese di Vicenza: 02928200241 R:E:A: di Vicenza: n. 285329
<small>QUESTO DOCUMENTO NON POTRA' ESSERE COPIATO, RIPRODOTTO O ALTRIMENTI PUBBLICATO IN TUTTO O IN PARTE SENZA IL CONSENSO SCRITTO DI VI.ABILITA' S.p.A. (Legge 22.04.1941, n. 633 – art. 2575 E SEGG. C.C.)</small>		

## ***INDICE***

1. Premesse.....	3
2. La base dati a la sua implementazione.....	3
3. Caratteristiche Tecniche di Progetto .....	3
3.1 Il tracciato della S.P. 136 della Vena .....	4
3.2 I Parcheggi in località Coston .....	5
4. Geologia e Ambiente .....	6
4.1 Geologia.....	7
4.2 Idrologia.....	7
4.3 Geomeccanica .....	7
4.4 Geosismica .....	8
4.5 Consigli e prescrizioni tecniche .....	8
4.6 La programmazione di una campagna di indagine .....	10
5. Prime prescrizioni in materia di sicurezza .....	10
6. Espropri.....	11

S.P. 136 della Vena: messa in sicurezza della strada provinciale e realizzazione di parcheggi in località Coston nei comuni di Tonezza del Cimone e Lastebasse

## 1. Premesse

La presente relazione, parte integrante del Progetto Preliminare, vuole di seguito sintetizzare i requisiti e le prestazioni che si dovranno rispettare nell'intervento, nonché riportare le caratteristiche tecniche del progetto redatto.

In questo senso, per la natura del progetto, ossia l'adeguamento dell'attuale strada provinciale e la realizzazione dei parcheggi in località Coston si è ritenuto essenziale, basare questa prima fase progettuale su un rilievo puntuale dei luoghi eseguito da questa Società nel Giugno – Ottobre 2006 e successivamente implementato tra la fine 2013 e l'inizio 2014 e viceversa demandare alle fasi progettuali successive le specifiche indagini geologiche e geotecniche. In questo senso comunque il riferimento adottato sono le indagini svolte dal Dott. Geologo Rech di Vicenza incaricato dall'Amministrazione Provinciale di Vicenza prot. 54625 del 16.10.2001 condotte per il progetto denominato: "Intervento 02/2002: S.P. 64 Fiorentini / S.C. Passo della vena – viabilità alternativa 2° stralcio – Opere di difesa per la caduta di valanghe" appaltato da questa Società.

## 2. La base dati a la sua implementazione

Come premesso la base dati impiegata è il rilievo puntuale dei luoghi eseguito da questa Società nel Giugno – Ottobre 2006 e successivamente implementato tra la fine 2013 e l'inizio 2014. Le caratteristiche principali del rilievo:

Strumentazione impiegata: Stazione Totale Leica TCRM 1203

*Rilievo della S.P. 136 della Vena:* poligonale principale chiusa e n. 5 poligonali di grado inferiore, punti 3900 osservati.

*Rilievo parcheggi Coston:* rilievo celerimetrico su 9 stazioni e 529 punti osservati.

Ai fini dell'implementazione della base dati raccolta i software impiegati sono:

- Sierra Soft Prost 15 + modulo Topko per elaborazione rilievo.
- Autocad 2009.
- Autotrack vers, 9.0 e successive.

Numero complessivo di sezioni elaborate:

*S.P. 136 della Vena:* n° 531 ogni 10 m

*Parcheggi Coston:* n° 62 ogni 10 m

Ai fini progettuali nelle tavole grafiche di sezione 3.3.1/2 si sono riportate un numero limitato di sezioni in linea con il livello di dettaglio richiesto da una progettazione preliminare.

## 3. Caratteristiche Tecniche di Progetto

La relazione descrittiva 1.1 di Progetto Preliminare al paragrafo 3 descrive in termini generali il progetto. Le principali caratteristiche tecniche del tracciato della S.P. e dei parcheggi in località Coston sono qui di seguito riportate nel dettaglio.

### **3.1 Il tracciato della S.P. 136 della Vena**

- **Lo Stato Attuale:**

Lunghezza complessiva della S.P. 136: 4,364 Km

Inizio: dalla S.P.64 Fiorentini località Chiosco Alpino quota 1210 m s.l.m. comune di Tonezza del Cimone

Fine: innesto con le SS.PP. 64 Fiorentini e 92 Francolini località Restele-Melegnon a quota 1511 m. s.l.m comune di Lastebasse

Larghezza media carreggiata: variabile 4,50 m

Altitudine max: Passo della Vena di Sopra quota 1540 m s.l.m.

1° Tornante: Rint. 1,20 m - Rest. 7,50 m

2° Tornante: Rint. 0,80 m - Rest. 7,00 m

3° Tornante: Rint. 1,50 m - Rest. 7,15 m

4° Tornante: Rint. 8,70 m - Rest. 8,60 m

- **Il Progetto:**

Le caratteristiche generali del tracciato di progetto sono le seguenti:

- Lunghezza complessiva intervento: 4,024 Km
- Inizio: dalla S.P.64 Fiorentini località Chiosco Alpino quota 1210 m s.l.m. in comune di Tonezza del Cimone
- Fine: in corrispondenza del confine comunale di Tonezza del Cimone
- Larghezza carreggiata: 5,50 m - 2 corsie da 2,75 m
- Larghezza banchine: 0,75 m
- Larghezza complessiva piano bitumato: 7,00 m
- Pendenza long.: viene mantenuta l'attuale pendenza variabile dal 7% al 15%
- Pendenza trasversale: var. dal 1% al 5% verso valle
- Altitudine max: Passo della Vena di Sopra quota 1540 m s.l.m
- Volumi movimentati: Sterro: 66.870 m<sup>3</sup> - Riporto: 290 m<sup>3</sup>
- Adeguamento intersezione a T strada Provinciale della Vana in località Chiosco Alpino:
  - Spezzata interna: da 10,00 m a 18,00 m
  - Spezzata esterna: da 58,00 m a 27,00 m
  - Allargamento: verso monte
  - Regolamentazione dell'intersezione: Stop lungo la S.P. 136 e precedenza al senso di marcia direzione Tonezza del Cimone – Provincia di Trento lungo la S.P. 64 Fiorentini.

- Adeguamento dei tornanti presenti: gli interventi previsti riguardano tutti e 4 i tornanti allo scopo di permetterne il transito in sicurezza a mezzi turistici. Le caratteristiche del mezzo impiegato per la verifica dei raggi di curvatura sono le seguenti:

*Tipologia mezzo impiegato:* pullman turistico;

*Lunghezza mezzo:* 14,80m;

*Larghezza mezzo:* 2,55m

Sono inoltre previsti i seguenti interventi:

- Realizzazione di interventi di messa in sicurezza dei versanti a monte: rete metallica a doppia torsione, idrosemina. Le tavole 3.4 e 3.6 di progetto riportano alcuni particolari delle scelte proposte, ossia sistemi di rinforzo corticale antierosivo con funzione di rinforzo strutturale e rinverdimento e i sistemi di rivestimento semplice in parete.
- Consolidamento delle attuali masiere che non presentino importanti dissesti mediante asportazione del materiale di deposito sulla testa, pulitura del fronte con eventuale riposa in opera di elementi lapidei instabili. La dove, viceversa, alcuni elementi lapidei si fossero staccati e franati a valle oltre a quanto sopra, si provvederà al loro recupero e riposizionamento in opera.
- Ricostruzione delle masiere anche parzialmente crollate, con le stesse caratteristiche e lavorazioni delle esistenti nonché con l'uso dei materiali crollati e recuperati sul posto;
- Chiodatura della parete sottoscarpa la dove si sono rilevati cedimenti della sezione stradale verso valle. La tecnologia qui impiegata è volta alla conservazione dello stato attuale e alla riduzione dell'impatto visivo. Si farà in tal senso uso di piastre in acciaio a stella come da tavola di Progetto Preliminare 3.4.

### **3.2 I Parcheggi in località Coston**

L'intervento è previsto in un'area già destinata allo stato attuale a parcheggi di progetto. Per l'andamento del terreno naturale, così come dettagliato nella valutazione delle ipotesi progettuali in relazione descrittiva si è scelto di realizzare un parcheggio su un unico livello più basso di circa 3 m rispetto il piano stradale della S.P. 64 Fiorentini. Il rilevato che andrà a formare il piano viabile del parcheggio avrà quota pari a quella di soglia della cabina Enel e vasca Acquedotto di cui non si prevede né lo spostamento né l'adeguamento (Coni fotografici 5 -6 -7 Tav. 2.3.2). Verso valle il contenimento del rilevato e la sua mitigazione ambientale verrà realizzato mediante l'impiego di terre armate. Con il progetto definitivo verrà studiata la possibilità di spezzare il fronte delle terre armate, mediante l'arretramento del fronte da 2 a 3 metri a circa metà altezza, comprese tra la sez. 11 e la 20 (Tav. 3.2.2) per 2 considerazioni tecniche: la presenza di una roggia che in prossimità delle sez. 15 - 16 - 17 lambisce il rilevato e per l'altezza massima raggiunta in questa zona dal rilevato. Tali valutazioni sono quindi demandate al progetto definitivo stante anche l'impossibilità nel periodo invernale di valutare lo stato di fatto a piede rilevato per la coltre nevosa che lo ricopriva. Le caratteristiche di progetto del parcheggio sono le seguenti:

- Ingresso / uscita: unico sulla S.P. 64 Fiorentini;
- Viabilità interna: a doppio senso di marcia. Larghezza corsie 3m
- Parcheggi: il numero definitivo sarà confermato solo con il progetto definitivo / esecutivo quando sarà possibile definire la geometria definitiva del parcheggio sulla scorta dei dati risultanti dalle indagini geologiche, dalle eventuali prescrizioni rilasciate dagli enti competenti, dalla verifica puntuale di alcune zone critiche dello stato attuale come sopra descritto.

*N° stalli:* 123 stalli destinati a posti auto + 4 per pullman;

*Parcheggi per disabili:* in applicazione del DPR 503/96 e D.M. 236/89 sui 123 stalli previsti dovranno essere realizzati almeno 3 posti dedicati ai disabili. In questa sede (Tav. 3.1.2) è previsto di ricavare tali stalli di larghezza 3,20 m (in sostituzione quindi di n° 4 stalli ordinari) in corrispondenza dei primi stalli posti a sinistra dell'ingresso per limitare inoltre il percorso necessario a raggiungerli. La pendenza dell'ingresso è < del 8%;

*Dimensione stalli:* 2,50 m x 5,00 m per auto -: 3,00 m x 15,00 m per pullman

- Pendenza: rampa ingresso max 6/7 %
- Pendenza: trasversale area parcheggio: 2% da monte verso valle
- Pavimentazione: in stabilizzato
- Acque meteoriche: il parcheggio di fatto è costituito da due piani inclinati paralleli alla S.P. 64 che confluiscono tra le sez. 10/28 e 11/27 Tav. 3.2.2. Lo smaltimento acque avverrà così per assorbimento in condizioni di bassa intensità delle precipitazioni. In corrispondenza delle sez. 10/28 e 11/27 (linea di compluvio) è prevista la raccolta e lo scolo delle acque a valle in caso di forti precipitazioni.
- Volumi: Sterro: 2.990 m<sup>3</sup> - Riporto: 8.440 m<sup>3</sup>

#### **4. Geologia e Ambiente**

Il presente paragrafo come premesso al paragrafo 1, trae spunto dalla relazione agli atti di questa Società del Dott. Rech per la quale la zona oggetto dell'indagine si collocava sul versante meridionale della catena montuosa dello Spitz di Tonezza la cui vetta più elevata raggiunge i 1694 m S.L.d.M. Il margine superiore dell'area indagata in quella circostanza è costituito dalla linea di cresta della catena montuosa, mentre quello inferiore è rappresentato dalla "Strada Comunale del Passo della Vena" compresa tra il Passo della Vena di Sopra (q. 1535 m S.L.d.M.) e il tornante a sud di località "Tarbisa", a quota 1343 m S.L.d.M.. La campagna d'indagine fu così svolta:

- Un rilievo geologico e geomorfologico di dettaglio;
- N. 4 stendimenti geomeccanici;
- N. 2 basi sismiche a rifrazione.

Di tale relazione di seguito si riportano le conclusioni utili come punto di partenza per una campagna d'indagine specifica dell'intervento. Le indagini svolte nell'area di pertinenza hanno permesso di definire la situazione geologica locale con sufficiente chiarezza per poter ipotizzare un modello geologico dettagliato.

#### **4.1 Geologia**

Il versante rilevato dal punto di vista litologico rientra interamente nella Formazione dei Calcari Grigi (Giurassico inf.) divisa in tre membri: superiore medio ed inferiore. La formazione presenta alcune disomogeneità litologiche derivanti dalle caratteristiche genetiche della roccia stessa; generalmente il membro inferiore è caratterizzato da migliori qualità di resistenza a compressione ed affiora nella zona più prossima alla Strada della Vena; la zona sommitale risulta predisposta maggiormente al dissesto per fenomeni di crollo. L'area oggetto di indagine è inserita in una situazione tettonica compresa tra un'anticlinale e una sinclinale a sviluppo regionale, mentre la situazione al dettaglio presenta una fase compressiva antiforale con asse circa E/W che si chiude bruscamente sulla famiglia di faglie di Passo della Vena, situata nella zona più occidentale della zona di indagine. La situazione tettonica e strutturale influenza in modo determinante lo sviluppo dei fenomeni geomorfologici dell'area, quali frane per crollo e l'impostazione di canali da valanga, come anche le caratteristiche geomeccaniche del substrato roccioso. Anche se le rocce appaiono sufficientemente massive, si osservano fenomeni di detensionamento causati principalmente dall'azione crioclastica e meteorica disagregante, predisposti, inoltre, dalla tettonica, in particolare sulle creste delle pieghe antiformali. L'elevata pendenza degli strati, superiore ai 60°, favorisce il distacco delle porzioni alterate e detensionate, inducendo fenomeni di crollo in tutto il versante meridionale compreso tra la catena dello Spitz di Tonezza e la Strada della Vena.

#### **4.2 Idrologia**

Dal punto di vista idrogeologico non si sono riscontrate evidenze di scorrimenti sotterranei che possano influire negativamente con la realizzazione delle opere previste. Si ritiene che la circolazione idrica dopo un breve tratto a scorrimento subsuperficiale si infiltri nelle porzioni profonde di origine carsica. Nel periodo dello scioglimento delle masse nevose si possono verificare fenomeni di ruscellamento superficiale a carattere effimero; la concentrazione di questi rivoli d'acqua in linee di scorrimento preferenziale possono asportare la coltre superficiale di terreno vegetale ma senza intaccare la porzione alterata del substrato roccioso.

#### **4.3 Geomeccanica**

La raccolta dei dati, l'elaborazione e la conseguente attribuzione della classe di Bieniawski, dell'indice RMR e dei parametri geomeccanici, è stata condotta effettuando quattro linee di scansione in corrispondenza del piede e della sommità del versante; nella parte intermedia non è stato possibile eseguirne in quanto la scarsità di affioramenti impediva a priori una corretta esecuzione.



Considerando i valori aggiustati dell'indice RMR e in accordo con la classificazione di Bieniawski, risulta che tutte le aree indagate ricadono nella classe III (40-60), come ammasso roccioso di "discreta qualità":

#### 4.4 Geosismica

La elaborazione dei dati di campagna ottenuti mediante l'esecuzione delle due basi sismiche a rifrazione ha permesso di ottenere due profili tomografici sismici da cui nell'area in esame, è possibile ipotizzare le seguenti correlazioni tra velocità sismiche e litotipi presenti:

Terreni di copertura	< 600	m/s
Terreni di copertura e/o substrato roccioso molto allentato e degradato	600 - 800	m/s
Substrato roccioso allentato e degradato	800 - 1200	m/s
Substrato roccioso parzialmente degradato	1200 - 2000	m/s
Substrato roccioso poco degradato	2000 - 3000	m/s
Substrato roccioso "sano"	> 3000	m/s

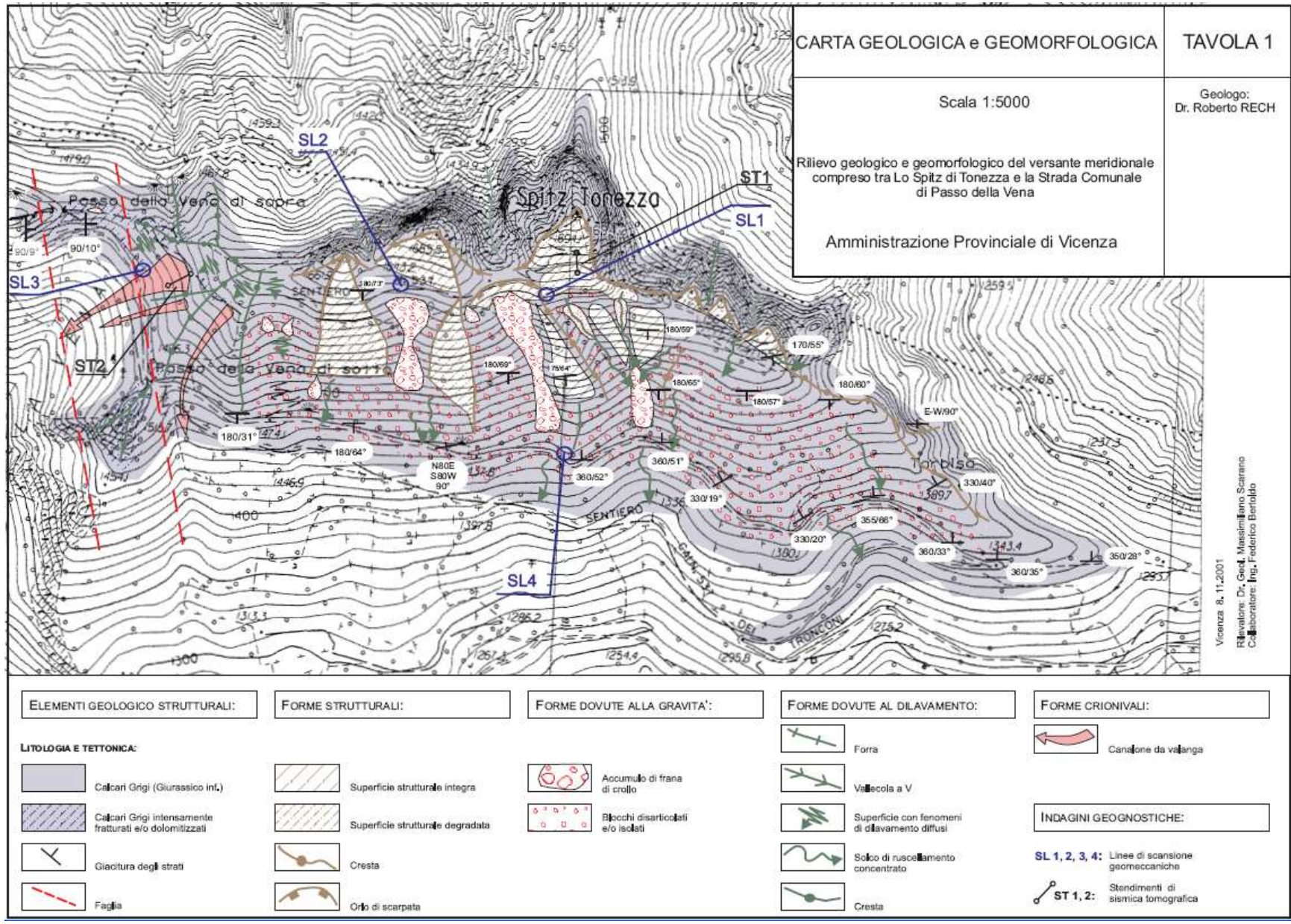
#### 4.5 Consigli e prescrizioni tecniche

Al termine della relazione, sulla scorta dei risultati acquisiti e sintetizzati nei paragrafi precedenti il geologo fa alcune brevi considerazioni. In particolare puntualizza che il versante compreso tra la Strada della Vena e la cresta montuosa dello Spitz di Tonezza limitato ad ovest dal Passo della Vena di Sotto è soggetto in tutta la sua estensione a fenomeni isolati di massi di crollo, anche di grosse dimensioni. Si consiglia quindi un preventivo disaggancio ed un controllo periodico di quest'area. Si sintetizza inoltre quanto segue:

- versanti costituiti da Calcari Grigi con fratturazioni formanti discontinuità all'interno ed affioramenti lungo la strada,
- formazione di accumuli di materiale instabile nelle concavità del versante
- dilavamento dell'acqua con formazione di solchi - vallecole - forre
- assenza di corsi d'acqua superficiali
- Analizzando i risultati del profilo sismico tomografico si nota che lo strato consistente roccioso (> di 1200 m/s) si trova ad una profondità di circa 4 - 6 ml.
- Per l'ancoraggio di eventuali micropali - tirante sarà quindi opportuno arrivare almeno alla lunghezza di ml 4 considerando una coesione della roccia di 250 Kpa ed un angolo d'attrito di 30 - 35.
- La carta Geologica e Geomorfologica mette in evidenza che le zone oggetto degli interventi sono caratterizzate da accumulo di frana di crollo, solchi di ruscellamento concentrati.
- La carta indica anche canali di valanga soprattutto nella zona versante nord- passo della Vena di sopra nonché l'angolazione della giacitura degli strati rocciosi.

Si riporta di seguito la Tavola 1 estratta dalla relazione del geologo Rech che sintetizza graficamente i rilievi geologici e geomorfologici del versante meridionale compreso tra lo Spitz di Tonezza e la Strada della Vena.

S.P. 136 della Vena: messa in sicurezza della strada provinciale e realizzazione di parcheggi in località Coston nei comuni di Tonezza del Cimone e Lastebasse



Vicenza 8. 11. 2001  
 Rilievatore: Dr. Geol. Massimiliano Scaramino  
 Collaboratore: Ing. Federico Barnoldo

#### **4.6 La programmazione di una campagna di indagine**

Come già ampiamente detto in relazione descrittiva nonché nelle premesse della presente relazione, per il proseguo dell'attività di progettazione e per poter calibrare l'estensione definitiva degli interventi previsti sulla S.P. 136 della Vena è indispensabile attivare una campagna di indagine geologica e geotecnica che interessi il tracciato della S.P. 136 della Vena e l'area destinata a parcheggi in località Coston. Tale indagine si ritiene dovrà in linea generale essere così articolata:

- Rilievo Geomorfologico delle aree;
- Rilievo geofisico;
- Approfondimenti puntuali sulla scorta dei risultati della geofisica;
- Caratterizzazione e suddivisione merceologica delle rocce;
- Caratterizzazione ambientale dei terreni;
- Redazione degli elaborati specialistici: relazione geologica, geotecnica.

Lo scopo di questa campagna di indagine è multiplo: si vuole innanzi tutto definire la consistenza del materiale che compone la parte d'altopiano interessata dai lavori allo scopo di verificare l'entità degli interventi di protezione di monte da prevedere in progetto. La disponibilità economica attuale ha ridotto la previsione di progetto di interventi di protezione di monte con rete metallica a doppia torsione ai soli tratti di S.P. in corrispondenza dei 4 tornanti dove cioè l'altezza del fronte di scavo arriva fino a 12 m. Dall'indagine geologica è essenziale inoltre quantificare il valore del materiale escavato: da qui nasce l'esigenza di una caratterizzazione merceologica del terreno escavato. Tale materiale infatti, che certamente presenta caratteristiche tali da consentirne il reimpiego nel campo delle costruzioni stradali, verrà lasciato in proprietà della ditta appaltatrice. Si necessita quindi di caratterizzare il terreno escavato con metodi analitici, chimici e fisici per meglio definirne il valore monetario necessario a giustificare analiticamente i prezzi adottati per la stima dei lavori.

### **5. Prime prescrizioni in materia di sicurezza**

Precisato che in questa sede non si possono dare indicazioni puntuali sul coordinamento della sicurezza in fase esecutiva quali quelle che devono essere contenute nel Piano di Sicurezza del progetto esecutivo, si vuole però sottolineare alcune considerazioni che vanno inoltre ad incidere sul quadro economico di progetto e nella più specifica quantificazione degli oneri di sicurezza.

L'ipotesi fondamentale fatta in questa sede, è l'esecuzione dei lavori a viabilità interdetta al traffico lungo l'attuale strada della Vena. Le motivazioni sono legate alla geometria dell'attuale strada che presenta una ridotta larghezza della sezione stradale che impedisce l'incrocio tra veicoli e la messa in sicurezza della carreggiata per consentirne un eventuale transito a pedoni e veicoli. Per quanto riguarda invece il parcheggio in località Coston si deve considerare che i lavori avverranno esclusivamente fuori sede stradale in area verde fuori dal centro abitato. In questo senso trova giustificazione anche la stima dei costi della sicurezza, €15.000,00 motivata dal fatto che si imputano a questa voce esclusivamente gli oneri sinteticamente di seguito elencati:

- chiusura a monte e valle della provinciale con idoneo cancello;

- creazione di percorsi pedonali protetti in corrispondenza dell'attraversamento della comunale di sentieri e percorsi turistici;
- posa in opera in corrispondenza dei punti di scavo di New Jersey in cls per limitare ed impedire che il materiale escavato cada a valle della comunale;
- segnaletica idonea di cantiere.

## 6. Espropri

In questa fase progettuale si sono prodotti i seguenti elaborati costituenti il Piano Particellare Preliminare di esproprio:

- 5.1.1. Piano Particellare di Esproprio strada della Vena
- 5.1.2 Piano Particellare di Esproprio parcheggi
- 5.2.1 Planimetria piano particellare di esproprio strada della Vena
- 5.2.2 Planimetria piano particellare di esproprio parcheggi

Dagli elaborati di cui sopra emergono i seguenti dati relativi alle superfici interessata da esproprio:

<i>Comune</i>	<i>Foglio</i>	<i>N° particelle derivate soggette ad esproprio</i>	<i>Area soggetta ad esproprio m<sup>2</sup></i>
Tonezza del Cimone	1	4	1.903
Tonezza del Cimone	2	27	10.879
Tonezza del Cimone	5	35	10.474
Tonezza del Cimone	6	15	3.533
<b>TOTALE</b>			<b>26.789</b>
Lastebasse	4	3	3.332
Lastebasse	7	10	1.800
<b>TOTALE</b>			<b>5.132</b>

Agli atti e non allegate al progetto, Vi.abilità S.p.A. dispone già di tutte le visure catastali dei mappali interessati dai lavori. Dalla preliminare ricerca catastale effettuata emerge quanto segue:

### **Comune di Tonezza del Cimone:**

Al foglio 1, alla particella che nell'elaborato grafico ha identificativo 1 è in mappa catastale attribuito il n. 4. Necessita ricorso in Catasto.

Al foglio 2, alla particella che nell'elaborato grafico ha identificativo 128 è in mappa catastale attribuito il n. 129. Necessita ricorso in Catasto.

Al foglio 5, le particelle 12, 26, 25 sono inserite in via prudenziale in quanto sfiorate dalla linea di occupazione prevista.

Al foglio 6, l'identificativo della particella 1116 è errato. Tale particella, ora soppressa, era comunque in diversa posizione. Necessita ricerca in vecchi atti catastali per verifica dell'identificativo corretto e della Ditta proprietaria. Forse conveniente effettuare indagine sul posto. Tale particella è comunque inserita in via prudenziale in quanto sfiorata dalla linea di occupazione prevista.

**Comune di Lastebasse:**

Le particelle interessate risultano tutte intestate al Comune di Lastebasse ad esclusione di alcune ad oggi intestate ad Enel dove però da verifica visiva non sono presenti manufatti Enel. Tali mappali non sono stati considerati nella stima degli espropri.

La S.P. 64 Fiorentini risulta inserita in mappa non correttamente; in tal senso nel computo aree ed individuazione particelle non si sono considerate quelle aeree che dalla sovrapposizione del rilievo al catastale sono già ad oggi destinate a strada.

Per la stima dei costi, l'indennità dovuta è riferita alla Regione Agraria n° 2: "**ALTO ASTICO OCCIDENTALE E ALTO AGNO**" individuando come cultura prevalente ed impiegata nella stima "**Bosco Ceduo**". In questa stima si sono inoltre considerati gli oneri per imposta di registro del 9% con un'imposta minima di € 1.000,00 e ad un'imposta ipotecaria e catastale di € 50,00 ciascuna (L. 08/11/2013 n. 128 di conversione del D.L. n. 104/2013) oltre alle spese di trascrizione per ogni atto e una somma variabile per la pubblicazione dei decreti di esproprio sul BURV. In questo senso quindi la stima reale potrà avvenire solo con il progetto definitivo e l'individuazione del n° esatto di ditte interessate dal procedimento espropriativo. Nelle somme a disposizione dell'Amministrazione nella parte B del Quadro Economico alla voce "Acquisizione aree ed immobili" è stata stanziata una cifra pari ad € 130.000,00.

Da un punto di vista urbanistico valgono le considerazioni già fatte nella relazione di prefattibilità ambientale dove si specifica quale primo passo amministrativo per l'avvio della procedura espropriativa sia la variante urbanistica al Piano Regolatore attualmente vigente in Comune di Tonezza del Cimone.

Vi.abilità S.p.A.  
IL PROGETTISTA