



COMUNE DI SANT'EGIDIO DEL MONTE ALBINO
 PROVINCIA DI SALERNO

STRADA DI COLLEGAMENTO VIA COSCIONI - VIA BUONARROTI

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA



P F R T 0 3 0 0

RELAZIONE DI SOSTENIBILITA' DELL'OPERA



R.U.P.:

Arch. Vito D'Ambrosio

IL PROGETTISTA:

Ing. Giuseppe CERVAROLO

REV.	DATA	DESCRIZIONE REVISIONE	ESEGUITO	CONTROLLATO	APPROVATO
A	GIUGNO 2023	EMISSIONE PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA	ING. G. CERVAROLO	ING. G. CERVAROLO	ING. G. CERVAROLO
B	MAGGIO 2024	EMISSIONE PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA	ING. G. CERVAROLO	ING. G. CERVAROLO	ING. G. CERVAROLO
C	SETTEMBRE 2024	EMISSIONE PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA	ING. G. CERVAROLO	ING. G. CERVAROLO	ING. G. CERVAROLO



Sommario

PREMESSA	2
DATI DEL PROGETTO	3
OBBIETTIVI DEL PROGETTO	3
OBBIETTIVI PROGETTUALI DELL'INTERVENTO	5
IL PROGETTO	6
SEZIONE STRADALE	8
RISPETTO DEL DNSH.....	9
LIFE CYCLE ASSESSMENT - LCA.....	10
SOSTENIBILITÀ DI CANTIERE	12
INDIVIDUAZIONE DELLE MISURE DI TUTELA DEL LAVORO DIGNITOSO	13

PREMESSA

La presente relazione di sostenibilità ambientale, ha lo scopo di illustrare l'intervento di rigenerazione urbana del centro storico di San Lorenzo nel comune di Sant'Egidio del Monte Albino, provincia di Salerno.

Nello specifico tale intervento ha ad oggetto: il rifacimento della sede stradale di Via dei Santissimi Martiri, parte dell'attuale Strada Provinciale (SP 3b), la realizzazione della nuova strada di collegamento Via Coscioni – Via Buonarroti, la pavimentazione di Via Pasquale Grimaldi, strada che collegherà Via Santissimi Martiri con il tratto stradale di nuova realizzazione.

Gli interventi di manutenzione straordinaria degli spazi esterni esistenti e la realizzazione di nuovi percorsi pubblici, attraverso il presente progetto, permetteranno di raggiungere i seguenti obiettivi:

- *migliorare la fruibilità e l'accessibilità rafforzando le connessioni stradali e prevedendo interventi di abbattimento delle barriere architettoniche;*
- *riqualificazione del centro storico trasformando le aree dedicate alla sosta selvaggia o a attraversamenti, in aree più vivibili;*
- *maggior attenzione ai percorsi pedonali per garantire continuità tra le due strade opposte.*

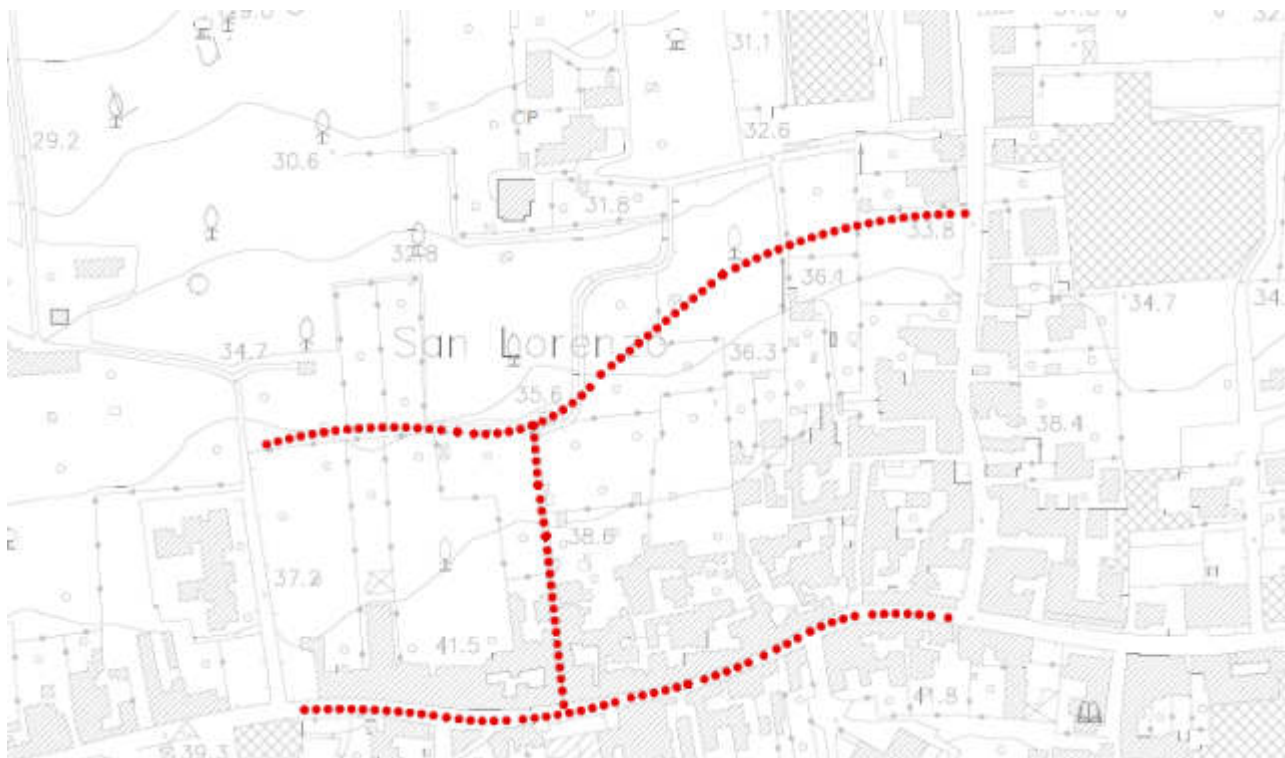


Figura 1- Individuazione degli interventi su CTR

DATI DEL PROGETTO

Presupposti tecnico-amministrativi: la suddetta relazione paesaggistica viene redatta ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42, del d.lgs. 24 marzo 2006, n. 156, dal d.lgs. 24 marzo 2006, n. 157, dal d. lgs. 26 marzo 2008, n. 62, e dal d.lgs. 26 marzo 2008, n. 63.

Tipologia dell'intervento:

- Progetto di fattibilità tecnico-economica della strada di collegamento Via Coscioni – Via Buonarroti.
- Rifacimento

Carattere d'intervento: permanente.

Uso attuale del suolo: infrastruttura

Contesto paesaggistico dell'intervento e/o dell'opera: area urbana.

Ubicazione dell'intervento: Sant'Egidio del Monte Albino, provincia di Salerno

La presente costituisce, per l'Autorità competente la base di riferimento essenziale per la verifica della compatibilità paesaggistica degli interventi ai sensi dell'art. 146 c.5 del D.Lgs. 22 gennaio 2004 n.42 "Codice dei beni culturali e del paesaggio".

La finalità della relazione è di motivare ed evidenziare la qualità dell'intervento anche per ciò che attiene al linguaggio architettonico e formale adottato riguardo al contesto d'intervento e contiene tutti gli elementi necessari alla verifica della compatibilità paesaggistica dell'intervento, con riferimento ai contenuti, direttive, prescrizioni e ogni altra indicazione vigente sul territorio interessato. Nella relazione paesaggistica, si descrivono mediante opportuna documentazione, sia lo stato dei luoghi prima dell'esecuzione delle opere previste, sia le caratteristiche progettuali dell'intervento, delineando nel modo più chiaro ed esaustivo possibile lo stato dei luoghi dopo l'intervento. A tal fine, ai sensi dell'art. 146 c. 4 e 5 del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio la documentazione contenuta nella domanda di autorizzazione paesaggistica indica:

- lo stato attuale del bene paesaggistico interessato;
- gli elementi di valore paesaggistico in esso presenti, nonché le eventuali presenze di beni culturali tutelati dalla parte II del Codice ivi compresi i siti di interesse geologico;
- gli impatti sul paesaggio delle trasformazioni proposte;
- gli elementi di mitigazione e compensazione necessari.

OBBIETTIVI DEL PROGETTO

L' intervento infrastrutturale del sistema della viabilità, per il riequilibrio della mobilità territoriale del centro storico del comune di Sant'Egidio del Monte Albino, punta al recupero dei valori identitari della città e a conseguire il maggior grado di vivibilità sulla base di scelte sostenibili.

Lo scopo generale del presente progetto è quello di realizzare interventi volti a fornire spazi pubblici sicuri, sostenibili e accessibili a tutte le tipologie di utenti, nonché favorire l'inclusione e l'integrazione sociale.

Al fine di raggiungere l'obiettivo prefissato, le fasi di elaborazione progettuale si sono susseguite come segue:

- valutazione complessiva dello stato di fatto;
- valutazione delle alternative progettuali;
- progettazione degli interventi di manutenzione straordinaria del manto stradale e dei marciapiedi con materiali sostenibili che avere come riferimento un quadro normativo e legislativo che faciliti ed incentivi la **progettazione green**;
- progettazione di nuove aree parcheggio;
- progettazione di percorsi pedonali con lo scopo di aumentarne la fruibilità e l'accessibilità;
- progettazione di una nuova strada di collegamento tra Via Coscioni e Via Buonarroti.

Questi interventi mirano alla realizzazione di una sorta di bybass del traffico, che consenta al tratto di SP 3b denominata Via SS. Martiri di essere liberata dalla funzione di collegamento tra i due centri Angri e Pagani e diventare una strada "a scala sociale" che sia a senso unico e consenta un'ampia sperimentazione di ztl e di isola pedonale, almeno in alcuni orari (es. uscita dalla scuola, la domenica mattina, il sabato pomeriggio), di collegare Via Coscioni con Via Buonarroti, classificandola come **strada urbana interquartiere** (intermedia fra le strade di scorrimento e quelle di quartiere - tipo E del Codice della Strada). La nuova strada di collegamento diventa elemento strategico per il miglioramento della mobilità delle persone e dei veicoli sulle strade comunali, attraverso una riorganizzazione delle attuali diverse funzioni stradali delle singole vie con conseguente regolarizzazione del transito dei mezzi pesanti individuando sicuri percorsi viari vietandone la circolazione sulle rimanenti strade.

Perseguendo questo obiettivo si avrà una più **funzionale riorganizzazione viaria** che prevede di:

- *separare il traffico dei veicoli leggeri da quelli pesanti;*
- *migliorare il transito e la sicurezza dei mezzi pesanti sulle strade urbane interquartiere e di quartiere; aumentare la sicurezza dei pedoni sulle strade interzonali locali urbane e a traffico limitato;*
- *ridurre la velocità dei veicoli leggeri;*
- *aumentare le distanze di reciproca visibilità fra pedoni e conducenti.*

OBIETTIVI PROGETTUALI DELL'INTERVENTO

La **nuova strada per il riequilibrio della mobilità territoriale** del comune di Sant'Egidio del Monte Albino, **collega Via Coscioni con Via Buonarroti**, classificandola come **strada urbana interquartiere** (intermedia fra le strade di scorrimento e quelle di quartiere - tipo E del Codice della Strada).

La **nuova strada** di collegamento diventa **elemento strategico** per il miglioramento della **mobilità delle persone e dei veicoli** sulle strade comunali, attraverso una riorganizzazione delle attuali diverse funzioni stradali delle singole vie con conseguente regolarizzazione del transito dei mezzi pesanti individuando sicuri percorsi viari vietandone la circolazione sulle rimanenti strade.

Perseguendo questo obiettivo si avrà una più **funzionale riorganizzazione viaria** che prevede di:

- *separare il traffico dei veicoli leggeri da quelli pesanti;*
- *migliorare il transito e la sicurezza dei mezzi pesanti sulle strade urbane interquartiere e di quartiere; aumentare la sicurezza dei pedoni sulle strade interzonali locali urbane e a traffico limitato;*
- *ridurre la velocità dei veicoli leggeri;*
- *aumentare le distanze di reciproca visibilità fra pedoni e conducenti.*

Gli interventi in progetto saranno finalizzati alla realizzazione di una strada di tipo E, ossia una Strada urbana interquartiere ad unica carreggiata con almeno due corsie per senso di marcia, banchine e marciapiede. Si prevede di poter intervenire per un tratto di circa 425,26 m.

Per l'intera area di Progetto sono definite nell'asset post operam le sezioni stradali caratterizzate da due corsie da 3,50 m, una per senso di marcia, con banchine da 50 cm e marciapiedi larghi 1,50 m.

L'inserimento di tale nuova rete infrastrutturale non riguarderà solo il sedime del nuovo tracciato stradale ma ingloba al suo interno anche i necessari interventi di messa in sicurezza della viabilità e la segnaletica per attuare uno dei principali scopi del progetto, ossia la **moderazione del traffico**, e la **rigenerazione dell'intera area di intervento**.

IL PROGETTO

L'intervento progettuale sarà finalizzato alla realizzazione di una strada urbana interquartiere (intermedia fra le strade di scorrimento e quelle di quartiere - tipo E del Codice della Strada), ossia una strada ad unica carreggiata a due corsie, banchine e marciapiedi. Le strade urbane interquartiere hanno la funzione di garantire il collegamento tra quartieri o frazioni dello stesso comune o di comuni attigui e sono interessati da spostamenti di media distanza. E' collegata con le strade principali del territorio regionale (autostrada Napoli-Salerno tramite lo svincolo Angri sud) e di quello provinciale con le strade intercomunali (come la nuova via G. Falcone) che garantiscono spostamenti rispettivamente a lunga e media distanza.

La classificazione delle strade deve avvenire in sintonia con quanto riportato in:

- “Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285 - Nuovo codice della strada.” Pubblicato sul supplemento ordinario n.74 alla “Gazzetta Ufficiale” n. 114 del 18 maggio 1992 – Serie generale quanto definito da: “Nuovo codice della strada”;
- Decreto Ministeriale LL. PP. del 12 aprile 1995 – “Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico” pubblicato sul supplemento ordinario n.77 alla” Gazzetta Ufficiale “n.146 del 24 giugno 1995 – Serie generale.
- Decreto Ministeriale LL. PP. del 2001

In questi documenti le strade sono classificate riguardo alle loro caratteristiche costruttive, tecniche e



Figura 1 - Area di intervento su ortofoto

funzionali nei seguenti tipi:

Nuovo codice della strada, Art. 2 – Definizione e classificazione delle strade, comma 2

- A - Autostrade;
- B - Strade extraurbane principali;
- C - Strade extraurbane secondarie;
- D – Strade urbane di scorrimento;
- E – Strade urbane di quartiere;
- F – Strade locali.

Gli interventi in progetto saranno finalizzati alla realizzazione di una strada di tipo E, ossia una Strada urbana interquartiere ad unica carreggiata con almeno due corsie per senso di marcia, banchine e marciapiede. Si prevede di poter intervenire per un tratto di circa 425,26 m.

Per l'intera area di Progetto sono definite nell'asset post operam le sezioni stradali caratterizzate da due corsie da 3,50 m, una per senso di marcia, con banchine da 50 cm e marciapiedi larghi 1,50 m.

La obbligatorietà della costruzione della pista ciclabile nelle strade di nuova costruzione di tipo E, per l'intero sviluppo della strada, prevista nel comma 4bis dell'art. 13 del Codice della Strada, viene superata perché la nuova strada consente di limitare la velocità sulle strade urbane esistenti a trenta chilometri all'ora e di trasferire la mobilità ciclistica di San Lorenzo sulle vie Giovanni XXIII, Alighieri, Coscioni, Santissimi Martiri, Buonarroti, Croce, Primo luglio 1946 e Califano (vedi gli interventi esemplificativi finanziabili dall'art.2 del Decreto del ministro delle infrastrutture dei trasporti n.481 del 29.12.2017).

Su tale strada la velocità massima dei veicoli è di 50 km/ora. E' ammessa la circolazione di autobus, autotreni, autoarticolati, autocarri, mezzi d'opera, furgoni, auto e motocicli. E' ammessa la fermata ma non la sosta parallela al marciapiede. La **nuova strada collega Via Coscioni con Via Buonarroti**, prevedendo nel tratto iniziale un allargamento della sezione stradale attraverso una terza corsia di invito di immissione alla rotatoria. Lungo il nuovo percorso il progetto prevede la realizzazione di due aree parcheggio dotati anche di posti auto per diversamente abili. Inoltre l'intervento progettuale prevede la nuova pavimentazione di via Pasquale Grimaldi.



Figura 2- Planimetria

SEZIONE STRADALE

Le sezioni stradali rappresentano l'andamento trasversale della strada e le dimensioni della piattaforma. Disegnandole, si comprende come il corpo stradale interseca il terreno, qual è la larghezza dell'opera tenendo conto anche degli elementi aggiunti quali cunette, muri di sostegno e fascia di rispetto ma soprattutto sono necessari per definire i volumi di terreno da movimentare – parametro fondamentale per stimare il costo dell'opera.

Il tracciato di progetto presenta sezioni stradali caratterizzate da due corsie da 3,50 m, una per senso di marcia, con banchine da 50 cm e marciapiedi larghi 1,50 m.

Il **pacchetto costruttivo** è composto da:

- Scavo a sezione obbligata avente una larghezza minima di 1,00 m e massima a 4,00 m e profondità pari a 0,50 m;
- Compattazione del terreno di fondazione;
- Realizzazione di Sottofondazione stradale in macerie inerti triturate, proveniente dagli impianti di trattamento dei rifiuti inerti, scevre da materiale organico, terreni argillosi ed ogni altra impurità, con elevato test di cessione conforme a quanto previsto dall'art. 3 del DL 5/2/97 n. 22 ed avente caratteristiche conformi alle norme CNR-UNI 10006 per uno spessore pari a 20 cm;
- Strato di base realizzato in impianto o in sito mediante l'impiego di fresato rigenerato con emulsione bituminosa modificata e cemento per uno spessore pari a 10 cm;

- Conglomerato bituminoso (binder chiuso), spessore 7 cm, per formazione di pendenze trasversali e livellette;
- Conglomerato bituminoso per tappeto d'usura con inerti derivanti da scorie di acciaieria, spessore 3 cm.

RISPETTO DEL DNSH

Il Dispositivo per la ripresa e la resilienza (**Regolamento UE 241/2021**) stabilisce che tutte le misure dei Piani nazionali per la ripresa e resilienza debbano soddisfare il principio di “non arrecare danno significativo agli obiettivi ambientali”. Tale vincolo si traduce in una valutazione di conformità degli interventi al principio del “**Do No Significant Harm**” (DNSH), con riferimento al sistema di tassonomia delle attività ecosostenibili indicato all’art. 17 del Regolamento (UE) 2020/852. Il principio DNSH, declinato sui sei obiettivi ambientali definiti nell’ambito del sistema di tassonomia delle attività ecosostenibili, ha lo scopo di valutare se una misura possa o meno arrecare un danno ai sei obiettivi ambientali individuati nell’accordo di Parigi (Green Deal europeo). Ambiti di valutazione:

1. MITIGAZIONE DEI CAMBIAMENTI CLIMATICI
2. ADATTAMENTO AI CAMBIAMENTI CLIMATICI
3. USO SOSTENIBILE O ALLA PROTEZIONE DELLE RISORSE IDRICHE E MARINE
4. ECONOMIA CIRCOLARE
5. PREVENZIONE E RIDUZIONE DELL'INQUINAMENTO
6. PROTEZIONE E AL RIPRISTINO DI BIODIVERSITÀ E DEGLI ECOSISTEMI

Il Regolamento e gli Atti delegati della Commissione del 4 giugno 2021 descrivono i criteri generali affinché ogni singola attività economica non determini un “danno significativo”, contribuendo quindi agli obiettivi di mitigazione, adattamento e riduzione degli impatti e dei rischi ambientali; ovvero per ogni attività economica sono state raccolti i criteri cosiddetti DNSH. In base a queste disposizioni gli investimenti e le riforme del PNRR non devono per esempio:

- produrre significative emissioni di gas ad effetto serra, tali da non permettere il contenimento dell’innalzamento delle temperature di 1,5 C° fino al 2030. Sono pertanto escluse iniziative connesse con l’utilizzo di fonti fossili;
- essere esposte agli eventuali rischi indotti dal cambiamento del Clima, quali ad esempio innalzamento dei mari, siccità, alluvioni, esondazioni dei fiumi, nevicate abnormi;
- compromettere lo stato qualitativo delle risorse idriche con una indebita pressione sulla risorsa;

- utilizzare in maniera inefficiente materiali e risorse naturali e produrre rifiuti pericolosi per i quali non è possibile il recupero;
- introdurre sostanze pericolose, quali ad esempio quelle elencate nell'Authorization List del Regolamento Reach2;
- compromettere i siti ricadenti nella rete Natura 2000.

I criteri tecnici riportati nelle valutazioni DNSH, opportunamente rafforzati da una puntuale ed approfondita applicazione dei criteri tassonomici di sostenibilità degli investimenti, costituiscono elementi guida lungo tutto il percorso di realizzazione degli investimenti. Le amministrazioni sono chiamate, infatti, a garantire concretamente che ogni misura non arrechi un danno significativo agli obiettivi ambientali, adottando specifici requisiti in tal senso nei principali atti programmatici e attuativi. L'obiettivo deve essere quello di indirizzare gli interventi finanziati e lo sviluppo delle riforme verso le ipotesi di conformità o sostenibilità ambientale previste, coerentemente con quanto riportato nelle valutazioni DNSH.

Alla luce di quanto descritto e sulla base dei sei obiettivi ambientali definiti nell'ambito del sistema di tassonomia delle attività ecosostenibili si ritiene che il progetto è stato redatto rispettando i principi enunciati e di conseguenza il principio risulta essere soddisfatto.

LIFE CYCLE ASSESSMENT - LCA

Il concetto **di ciclo di vita** è efficace per la gestione di patrimoni infrastrutturali. Ad esempio per opere come strade, ponti, reti idriche, etc, che hanno una vita utile molto lunga è inevitabile che queste abbiano impatti ambientali molto significativi ed estesi. Il **concetto di ciclo di vita utilizza** un approccio sistemico per valutare gli impatti ambientali attraverso: l'analisi quantitativa e dell'impiego di materiali ed energia utilizzati, delle emissioni e della produzione di rifiuti. La specificità delle infrastrutture rende inoltre l'applicazione di questi principi molto articolata ma, soprattutto, richiede una profonda conoscenza delle caratteristiche, della storia e del potenziale dell'asset specifico e, ogni rete infrastrutturale rappresenta un 'prototipo' a sé, e quindi, dal punto di vista del Life Cycle Assessment, un 'inventario' sempre diverso.

Alla luce della visione appena descritta, il progetto prevede:

- **Implementare pratiche sostenibili in tutte le fasi del ciclo di vita** che vanno dalla progettazione per la sostenibilità, all'impiego di materiali e metodologie di costruzione

sostenibili, alla manutenzione e le pratiche operative che riducono al minimo l'impatto ambientale.

- **Migliorare la gestione operativa** ricorrendo estesamente a monitoraggio e rivalutazione,
- **Considerare le esigenze e le aspettative delle parti interessate**, comprese le comunità, le autorità di regolamentazione e gli utenti, in tutti i processi decisionali.



- **Collaborare con le parti interessate per promuovere la sostenibilità e l'innovazione** nella gestione degli asset infrastrutturali.

Da quanto si può capire, gli aspetti **economici**, gli aspetti **ambientali** e quelli **sociali** contribuiscono alla logica del ciclo di vita e consentono un arricchimento a 360° della valutazione della performance di un asset di questo tipo.

SOSTENIBILITÀ DI CANTIERE

I cantieri sostenibili sono progettati per minimizzare l'impatto ambientale dell'intero processo edilizio. L'approccio green si basa sull'utilizzo di materiali e tecnologie eco-compatibili, sull'ottimizzazione delle risorse, sull'efficienza energetica e sulla **riduzione dei rifiuti**. Dall'inizio al termine del progetto, l'obiettivo principale sarà quello di **realizzare costruzioni eco-sostenibili** che rispettino l'ambiente circostante.

Nella fase esecutiva di progettazione sarà prevista una pianificazione dettagliata del processo costruttivo. Per far ciò è necessario tener presenti **tre fattori** fondamentali, e da qui scindere e organizzare le azioni che ne conseguono:

Ambiente:

- Riduzione del consumo di risorse naturali (acqua, energia, materie prime)
- Minimizzazione dei rifiuti e delle emissioni inquinanti
- Utilizzo di materiali ecosostenibili e riciclabili
- Protezione della biodiversità e del paesaggio

Economia:

- Ottimizzazione dei costi e dei tempi di realizzazione
- Migliore gestione delle risorse umane e finanziarie
- Aumento della competitività sul mercato

Sociale:

- Sicurezza e benessere dei lavoratori
- Riduzione dell'impatto acustico e del disturbo alla cittadinanza
- Creazione di nuovi posti di lavoro green

In conclusione, l'adozione dei cantieri sostenibili rappresenta non solo una necessità, ma anche un'opportunità per il settore edile di contribuire attivamente alla salvaguardia dell'ambiente e al benessere delle comunità. La gestione oculata delle risorse e la consapevolezza dell'impatto ambientale rendono il cantiere sostenibile un settore all'avanguardia, promuovendo una nuova era di costruzioni moderne e rispettose dell'ambiente.

INDIVIDUAZIONE DELLE MISURE DI TUTELA DEL LAVORO DIGNITOSO

Il lavoro dignitoso non è solo un obiettivo, ma anche un motore per lo sviluppo sostenibile. Infatti, più persone con un lavoro dignitoso portano ad una crescita economica più inclusiva, e maggiore crescita produce per maggiori risorse alla creazione di lavoro dignitoso, in un ciclo virtuoso che l'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile indica come obiettivo sostanziale per creare vantaggio non solo per i singoli lavoratori e per le loro famiglie ma per tutta l'economia locale. Il potere di acquisto alimenta la crescita e lo sviluppo di imprese sostenibili, in particolare delle piccole imprese, che a loro volta sono in grado di assumere più lavoratori, migliorandone la retribuzione e le condizioni. Il lavoro dignitoso inoltre aumenta il gettito fiscale, che sono quindi in grado di finanziare politiche sociali per proteggere coloro che non riescono a trovare un lavoro o sono inabili al lavoro. La promozione dell'occupazione e delle imprese, la garanzia dei diritti sul lavoro, l'ampliamento della protezione sociale e lo sviluppo del dialogo sociale costituiscono i quattro pilastri dell'Agenda del lavoro dignitoso, assumendo la questione di genere quale tema trasversale. Il lavoro dignitoso per tutti riduce le disuguaglianze e accresce le capacità di resistenza. Le politiche sviluppate attraverso il dialogo sociale sostengono le comunità nel far fronte all'impatto dei cambiamenti climatici, agevolando la transizione verso un'economia più sostenibile. Non da ultimo, la dignità, la speranza e il senso di giustizia sociale che scaturiscono dalla possibilità di avere un lavoro dignitoso promuovono la costruzione e il mantenimento della pace sociale. Per quanto all'intervento in esame, le tematiche specifiche comprendono, in ossequio del resto alla normativa cogente applicabile, almeno i seguenti aspetti:

- ✓ esclusione del lavoro sommerso;
- ✓ promozione della sicurezza sul lavoro;
- ✓ qualificazione tecnico-economica delle offerte;
- ✓ accessibilità "protetta" alla partecipazione anche delle piccole imprese, quali subappaltatori, con esclusione di filiere di subappalto e controlli sui contratti di subappalto.

Si ritiene che l'apparato normativo che governa gli appalti pubblici sia strutturato in modo più che adeguato per la tutela del lavoro dignitoso e per poter effettuare, da parte della Stazione Appaltante, tutti gli opportuni controlli sul punto.

CONCLUSIONI

A conclusione di questa relazione, preme sottolineare come il prosieguo dei processi progettuali ed esecutivi, compresa la manutenzione programmata, sono momenti cruciali per confermare le premesse che questo progetto di fattibilità tecnico economico ha posto in termini di sostenibilità. La costruzione dell'opera non avrà impatti significativi sulle risorse naturali ed ambientali, in quanto non interferirà con aree a verde o con spazi naturali di significativa importanza; gli eventuali impatti in fase di cantiere saranno valutati e concordati con gli Enti di controllo. Saranno messe in opera delle misure di mitigazione sia in fase di esercizio che di cantiere, le misure sono adeguate sia a diminuire gli impatti legati al presente progetto sia a riorganizzare gli spazi urbani che a distribuire e migliorare il traffico e la mobilità delle persone sulle strade comunali. Per la natura dell'opera i rischi da incidente rilevanti sono minimi, decisamente inferiori ai rischi di incidenti attribuibili al trasporto veicolare tradizionale su strada. Alla luce delle analisi condotte si può asseverare in estrema sintesi che l'intervento in sintesi rispetta il principio DNSH.