



Comune di Pordenone

SETTORE IV - GESTIONE
TERRITORIO, INFRASTRUTTURE,
AMBIENTE

LAVORI PUBBLICI, MOBILITA'
DIFESA DEL SUOLO E PROTEZIONE CIVILE

Piazza Rorai - Sistemazione Lotto 1
CODICE COMUNALE: 64.19
N. INTERVENTO CUI: L80002150938202100024

STUDIO DI FATTIBILITA'

GRUPPO DI PROGETTAZIONE

Progettista
ing. Andrea Brusadin

R.U.P.
ing. Andrea Brusadin

COLLABORATORI
-

ELABORATO

Relazione tecnica ed
illustrativa

NOME FILE
R01_Relazione_tec_ill.pdf

DATA
novembre 2020



REGIONE AUTONOMA
FRIULI VENEZIA GIULIA

Elaborato n°

R01

REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA

COMUNE DI PORDENONE

OPERA 64-19 – PIAZZA RORAI – SISTEMAZIONE LOTTO 1
CUP B55I19000060004

1. REL AR RELAZIONE TECNICA GENERALE
ASSEVERAZIONI
QUADRO ECONOMICO RIASSUNTIVO

PROGETTO DEFINITIVO

SETTEMBRE 2020

DE MATTIO/RAFFIN ARCHITETTI

Arch. Michele De Mattio
Arch. Giuliana Raffin
Arch. Roberto Moret

33170 PORDENONE Viale Marconi, 4

t.+39 0434 27426 f. +39 0434

info@demattioraffinarchitetti.it

INDICE

1.	Premessa	pag. 3
	1.1 Assunzione dei criteri generali	pag. 3
2.	Situazione attuale	pag. 4
	2.1 Localizzazione	pag. 4
	2.2 Inquadramento catastale	pag. 5
	2.3 Inquadramento urbanistico	pag. 6
	2.4 Vincoli e Perfettibilità ambientale	pag. 7
	2.5 Verifica preventiva dell'interesse archeologico	pag. 7
	2.6 Verifica dell'invarianza idraulica	pag. 8
3.	Preesistenze e caratteristiche dell'area	
	3.1 Cenni storici	pag. 9
	3.2 Caratteristiche dell'area	pag. 10
	3.3 Rilievo fotografico	pag. 12
4.	Descrizione intervento	pag. 16
	4.1 Il progetto di fattibilità approvato	pag. 16
	4.2 Il progetto definitivo	pag. 18
	4.2.1 Obiettivi di progetto	pag. 19
	4.2.2 Descrizione del progetto	pag. 20
5.	Caratteristiche tecniche del progetto	pag. 22
6.	Gestione delle materie	pag. 23
7.	Superamento barriere architettoniche	pag. 23
8.	CAM – Criteri minimi ambientali	pag. 26
9.	Asseverazioni	pag. 29
	9.1 Conformità superamento barriere architettoniche	pag. 29
	9.2 Categoria prevalente	pag. 30
	9.3 Conformità alle norme	pag. 31
	9.4 Asseverazione invarianza idraulica	pag. 32
10.	Quadro economico riassuntivo	pag. 33

1. PREMESSA

1.1 Assunzione dei criteri generali.

La presente relazione illustra il progetto definitivo dei lavori relativi a “Opera 64-19 – Piazza Rorai – Sistemazione Lotto 1” previsti nel progetto di fattibilità tecnica ed economica per la riqualificazione dello spazio urbano della piazza del “borgo” di Rorai, dal punto di vista architettonico, relazionale e percettivo.

L'intervento denominato “Piazza Rorai – Sistemazione lotto 1” è inserito nel Documento Unico di Programmazione (DUP) relativo al periodo 2019/2021, approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n° 55/2018 del 20 dicembre 2018.

Inoltre lo stesso intervento è inserito nel programma triennale delle opere pubbliche 2019/2021, approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n° 63/2018; al n° 64.19 viene definito per il suddetto intervento un importo complessivo di € 500.000,00.

L'ipotesi progettuale prevede la riqualificazione degli spazi pubblici e ad uso pubblico nel tratto compreso tra l'incrocio di via Canova/ piazzale San Lorenzo/ via Pedron/ via Chiesa di Rorai e l'incrocio via Maggiore/ via Superiore/ via Gaspardo/ piazzale San Lorenzo, al fine di garantire la salvaguardia, la valorizzazione del contesto ed il miglioramento della mobilità complessiva e della fruibilità degli spazi per le categorie deboli.

Il progetto fa propri gli obiettivi e quanto definito dal progetto di fattibilità tecnica ed economica e da tutte le indicazioni derivate da una serie di incontri intercorsi con l'Amministrazione comunale e i responsabili dell'Ufficio LLPP del Comune di Pordenone.

Il progetto è composto oltre che dalla presente relazione, dagli allegati e grafici previsti dal DLgs 50/2016 e dal DPR 207/10.

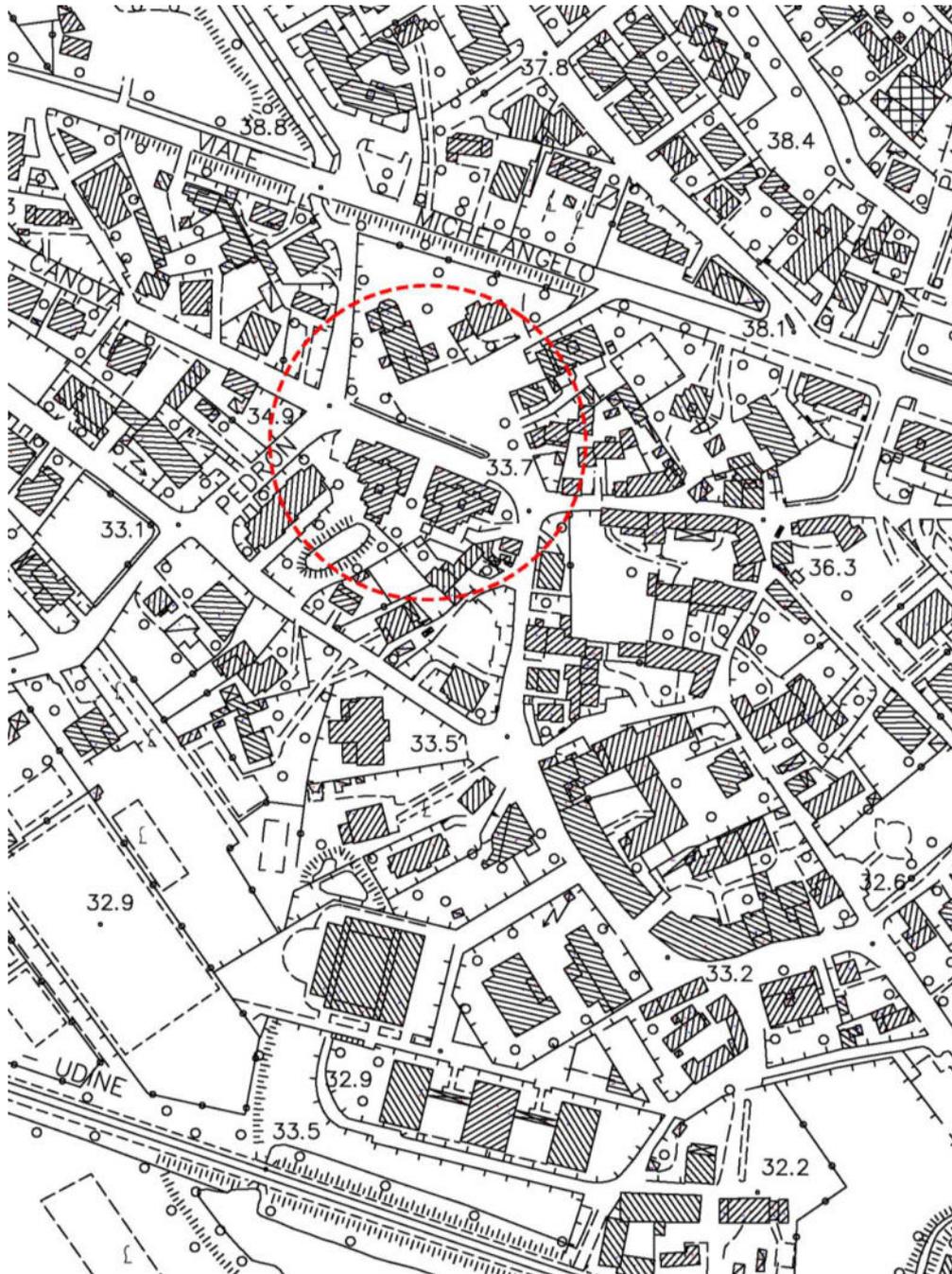


Ortofoto con individuato l'area oggetto di intervento

2. SITUAZIONE ATTUALE

2.1 Localizzazione

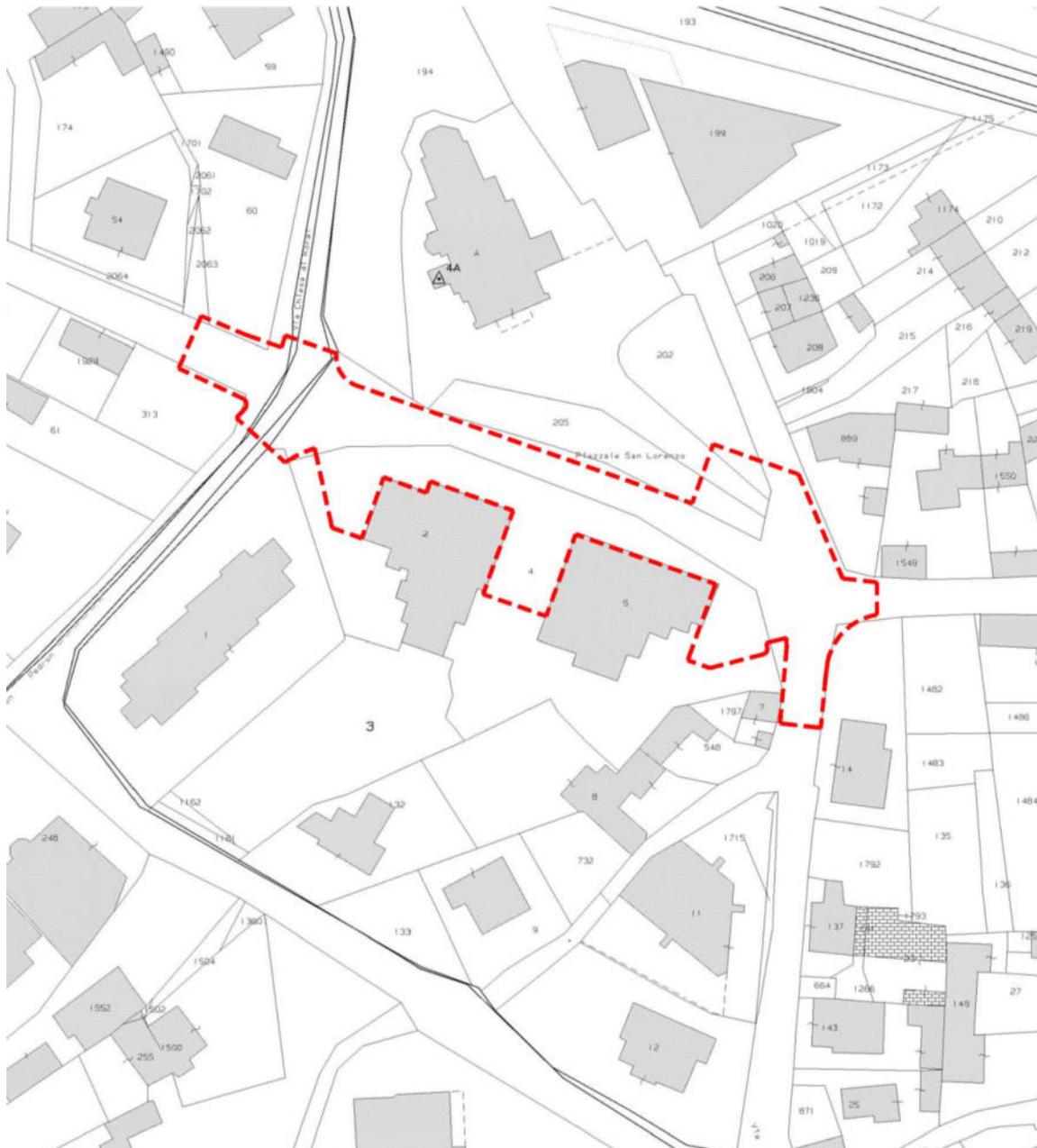
La zona oggetto dell'intervento si trova in Comune di Pordenone all'interno del nucleo di Rorai Grande, in posizione centrale, all'interno dell'agglomerato urbano residenziale sviluppato tra viale Michelangelo Grigoletti e la linea ferroviaria.



Estratto Carta Tecnica Regionale

2.2 Inquadramento catastale

L'area dell'intervento è di proprietà pubblica del Comune di Pordenone, relativamente agli ambiti di viabilità, e di uso pubblico per le porzioni distinte catastalmente al FG 16 mappale 4, 202, 205 ambito A.



Estratto catastale – Comune di Pordenone F° 16 Mapp.le 4.

2.3 Inquadramento urbanistico

Il P.R.G.C. vigente identifica l'area oggetto dell'intervento come zona pubblica "Viabilità e trasporti". Nello specifico viene perimetrata la zona a Parcheggi pubblici attestata sul lato sud di piazzale San Lorenzo.

Inoltre il P.R.G.C. rileva gli ambiti di tutela dei corridoi ecologici sia pubblici che privati. Le aree assoggettate a tutela all'interno dei lotti di edifici pubblici devono essere mantenute libere da strutture ed evitare l'impermeabilizzazione del suolo, nel caso di realizzazione di interventi di pubblica utilità deve essere garantita la presenza di varchi per la funzionalità del corridoio e opere di miglioramento ecosistemico.

L'area di intervento è interessata da tali ambiti in due ambiti:

- in coincidenza dell'incrocio di via Canova/ piazzale San Lorenzo/ via Pedron, lambendo la porzione estrema del primo lotto funzionale;
- lungo il lato nord di piazzale San Lorenzo.

Il lato nord di piazzale San Lorenzo ricade all'interno di una zona per "Attrezzature e servizi pubblici o di interesse pubblico" – VA/CL Attrezzature per il culto.



P.R.G.C. 1:2000
COMUNE DI PORDENONE - TAV. CO 01.4

-  Ambiti pubblici di tutela dei corridoi ecologici comunali
-  Attrezzature e servizi pubblici o di interesse pubblico
- VA/CL Attrezzature per il culto
-  Viabilità e trasporti
- P Parcheggi di relazione

2.4 Vincoli e perfettibilità ambientale

L'area di intervento rientra tra le aree vincolate ai sensi della Parte Seconda del DLgs 42/2004, in quanto il tratto di viabilità compresa all'interno del nucleo storico di Rorai risulta essere un bene di proprietà di Enti pubblici da più di 70 anni.

Sarà quindi predisposta specifica "relazione monumentale" per ottenere autorizzazione alle opere da parte della Sovrintendenza.

Da un punto di vista di fattibilità ambientale si osserva che l'intervento non crea impatti sul sistema ambientale esistente in quanto si tratta di opere per la sistemazione e ripristino di aree esterne ed interviene prevalentemente sulle pavimentazioni esistenti.

Viste le caratteristiche dell'intervento, che si inserisce in aree già densamente edificate, l'opera non presenta incompatibilità con la tutela del paesaggio, in quanto non produce modifiche sostanziali rispetto alle condizioni attuali.

L'intervento previsto non produce alcun tipo di impatto diretto o indiretto che possa perturbare il sistema ambientale esistente del territorio comunale.

Il risultato complessivo delle interazioni è da considerarsi nullo.

2.5 Verifica preventiva dell'interesse archeologico.

Secondo la normativa vigente la verifica preventiva dell'interesse archeologico si articola in fasi costituenti livelli progressivi di approfondimento prima di rendere necessaria l'indagine archeologica. La prima fase consiste nello spoglio sistematico della bibliografia specialistica al fine di acquisire notizie relative al territorio attraversato dall'opera in progetto. Alla luce degli elementi raccolti le emergenze archeologiche sono poi classificate, in fasce di rischio archeologico da alto, medio e basso/nullo.

Sulla base dei dati disponibili e dalla ricerca bibliografica compiuta, per verificare l'eventuale presenza di testimonianze archeologiche nel territorio interessato dal progetto, nell'area non ci sono stati rinvenimenti, per cui l'area è da considerarsi a rischio basso/nullo.

Gli interventi previsti dal progetto non richiedono scavi a quote più profonde di quelle interessate dai manufatti esistenti in quanto nell'area sono previsti solamente la scarifica del piano stradale e le opere di scavo limitate alla implementazione della pubblica illuminazione.

Quindi sulla base dei dati disponibili, non vi sono emergenze archeologiche conosciute nell'area direttamente interessata dai lavori e le opere di scavo sono limitate alla parte del piano di campagna al solo strato superficiale per uno spessore massimo di 30 cm.

2.6 Verifica dell'invarianza idraulica. .

Il progetto definitivo interessa opere per la sistemazione e ripristino di aree esterne urbanizzate ed interviene esclusivamente su superfici già pavimentate impermeabili, pavimentazioni in conglomerato bituminoso e in pietra.

In sostituzione di alcune pavimentazioni esistenti le nuove pavimentazioni per percorsi pedonali saranno realizzate in materiali drenanti (conglomerato in cls drenante) migliorando l'attuale assetto.

La rete di raccolta delle acque meteoriche esistente presente lungo Piazzale San Lorenzo e su via Canova riceverà e smaltirà le acque meteoriche provenienti dalle pavimentazioni che caratterizza gli spazi adibiti alla viabilità.

Da quanto descritto risulta la compatibilità idraulica delle scelte progettuali dell'intervento per cui la relazione della verifica dell'invarianza idraulica, ai sensi del Regolamento recante disposizioni di cui all'art. 14. Comma 1, lettera k) della L.R. 11/2015 e s.m.i, per la determinazione dei volumi e delle modalità di compensazione dell'aggravio idraulico viene sostituita con l'asseverazione allegata alla presente relazione.

3. PREESISTENZE E CARATTERISTICHE DELL'AREA

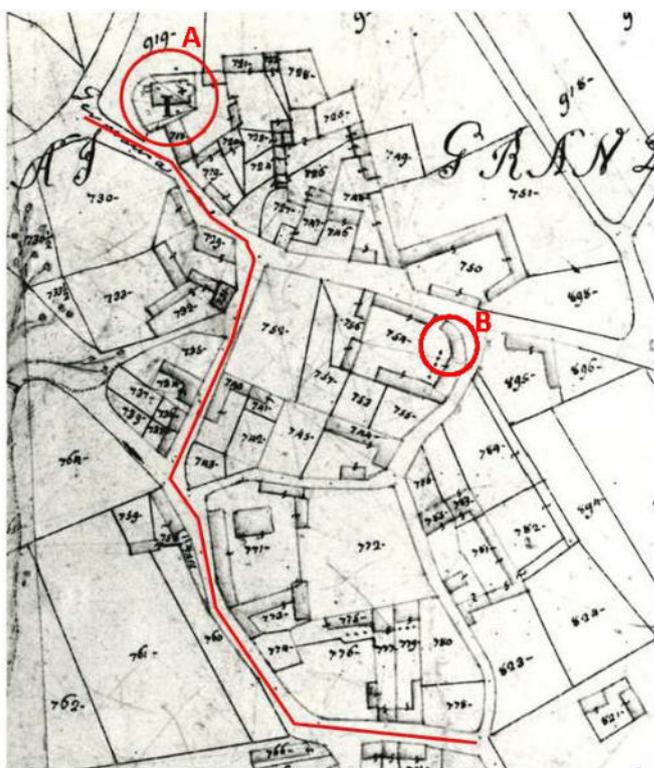
3.1 Cenni storici

Le prime notizie riguardanti Rorai Grande risalgono al 1254. Si tratta di un atto di compravendita in cui Rorai Grande viene definita una delle sette ville del territorio pordenonese assoggetta alla Casa d'Austria e, dal punto di vista ecclesiastico, alla pieve di Torre. La villa di Rorai Grande rimase autonoma sino al periodo napoleonico, quando venne annessa, come frazione, alla città di Pordenone.

La chiesa di San Lorenzo (A) viene menzionata in un documento del 1558 ma non si hanno notizie certe circa l'epoca di costruzione della chiesa primitiva, di cui si conosce solo il possesso di quattro altari. Nella facciata principale campeggiava la grande figura di San Cristoforo, forse opera di Giovanni Antonio de' Sacchis detto il Pordenone, mentre certamente lo sono gli affreschi del coro, portati a termine dal Fogolino di Vicenza nel 1521. Del 1553 sono il portale in marmo ed il battistero opere di Donato Casella. Genero del Pilacorte.

Gli antichi catasti, del 1811 e del 1877, dimostrano l'esistenza nel "borgo" originario di alcuni edifici tutt'oggi ancora rappresentati. Principalmente la chiesa, alcuni edifici contermini e gran parte degli edifici racchiusi tra le attuali via Maggiore e via Superiore. In quest'ultima sorge la casa natale (B) di Michelangelo Grigoletti (1801-1870) eccellente ritrattista e pittore di quadri storici e religiosi (la pala di Santa Lucia del 1865 è conservata nella parrocchiale di San Lorenzo).

Rimane immutata la presenza del sedime stradale di via Maggiore.



Anno 1811 circa



Anno 1877 circa

3.2 Caratteristiche dell'area

L'area di progetto del primo lotto costituisce, assieme a via Maggiore, il cuore centrale del "borgo" di Rorai, in cui sono presenti attività commerciali e alcuni importanti servizi per la collettività (chiesa, scuole).

Come il resto del borgo, l'area di intervento, costituita dal tratto denominato Piazzale San Lorenzo, è disordinata e con evidenti segni di degrado. A dispetto del nome, si configura più come una strada trafficata che come un luogo di aggregazione, delimitata a nord dal muro di contenimento del sagrato della chiesa di San Lorenzo, a sud dal fronte commerciale dei due edifici multipiano e dalla zona verde ad essi interposta.

Una pendenza del piano stradale, variabile lungo il suo sviluppo, caratterizza il tratto, collegando l'incrocio di via Pedron/ via Canova/ via Chiesa di Rorai con l'incrocio di via Gaspardo/ via Superiore/ via Maggiore; quest'ultimo snodo presenta un evidente avvallamento, retaggio morfologico dell'antico borgo.

Le criticità che derivano dalla configurazione dell'area possono essere così sintetizzate.

Viabilità

La consistente variazione di quota tra i percorsi pedonali e il sedime della carreggiata crea numerosi punti di conflitto. In particolare, l'incrocio di via Gaspardo/ via Superiore/ via Maggiore, configurato in curva, presenta un attraversamento pedonale (sopraelevato a cunetta) che taglia diagonalmente lo spazio, risultato del necessario superamento della quota sfavorevole e della pericolosità dello snodo stradale; inoltre, l'intersezione dell'accesso al sagrato (in entrata e in uscita), a servizio dei parcheggi riservati della chiesa, aggiunge ulteriore scarsa sicurezza alla viabilità complessiva.

Parcheggi

A differenza delle altre zone del "borgo" di Rorai, piazzale San Lorenzo è caratterizzato da sufficienti luoghi adibiti alla sosta a servizio delle attività commerciali presenti, anche se con evidenti segni di degrado.

Sono costituiti dalla sequenza dei parcheggi in linea lungo il lato sud della carreggiata, e dalla piccola area adibita a parcheggio in prossimità dell'incrocio con via Pedron; quest'ultima presenta alcuni stalli per la sosta a servizio della banca che necessitano di essere ridefiniti per la delicata accessibilità dovuta alla prossimità dell'incrocio.

Complessivamente i parcheggi esistenti non devono essere implementati ma meglio distribuiti.

Mobilità pedonale e ciclabile

La qualità della mobilità "lenta" nell'area d'intervento è del tutto insufficiente per la presenza di numerosi elementi, architettonici e non, che ostacolano la fruibilità e l'accessibilità pedonale ai servizi comuni. In particolare: i dislivelli e gli ostacoli lungo il percorso pedonale dei fronti commerciali, i cassonetti e bidoni per la raccolta differenziata lungo il percorso a ridosso del muro di contenimento del sagrato.

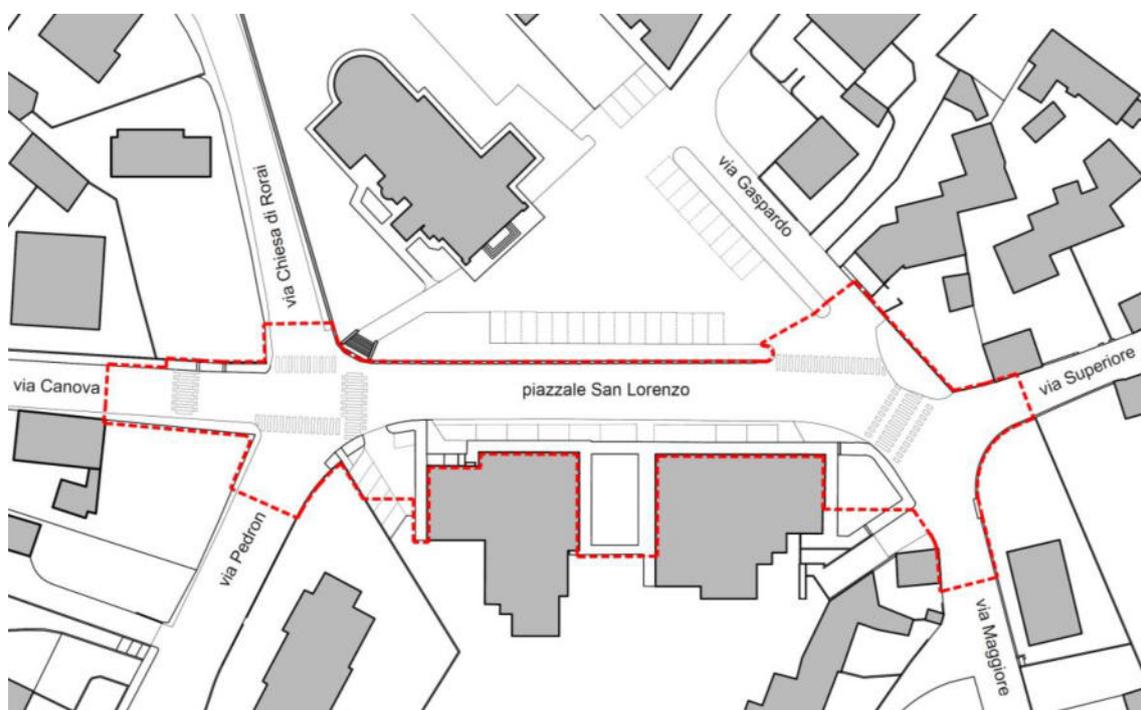
La scarsa fruibilità dei percorsi esistenti si riflette anche agli attraversamenti che necessitano un adeguato riposizionamento in funzione di una mobilità pedonale continua e sicura.

La mobilità ciclabile è attualmente relegata in sede stradale, in una situazione di pericolo per i ciclisti. In previsione dell'entrata a regime della "Zona 30", non è comunque necessario definire sedimi esclusivi e protetti.

Illuminazione

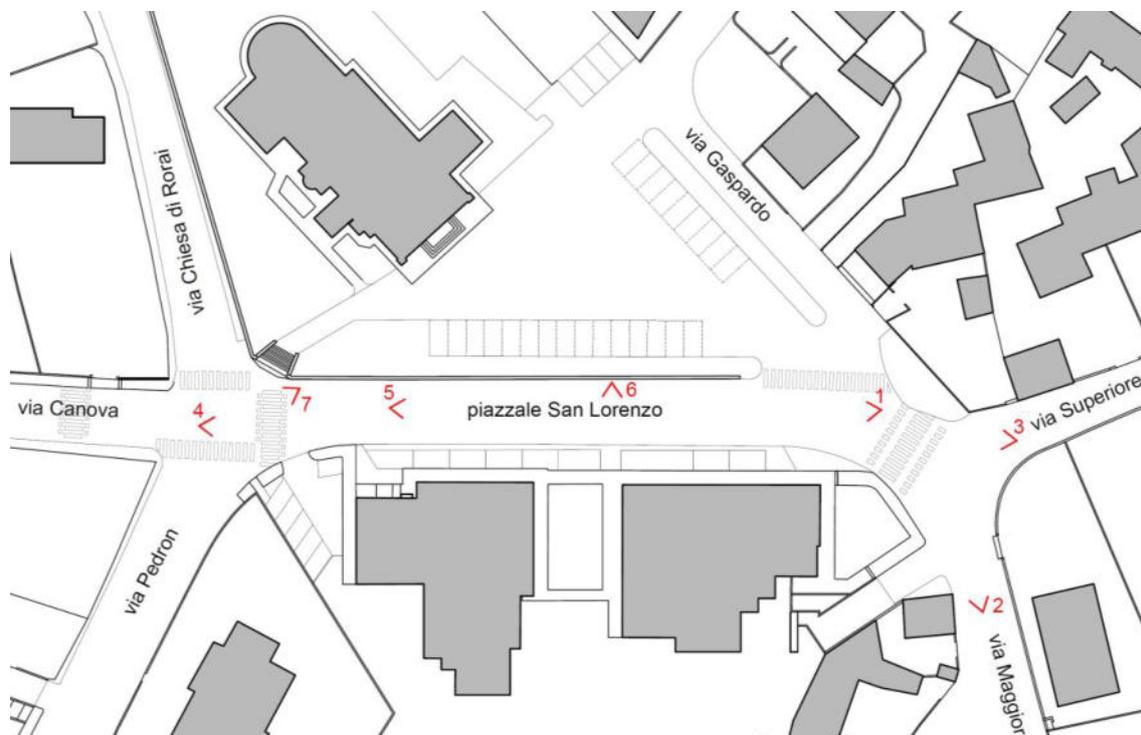
L'esistente impianto di pubblica illuminazione risulta obsoleto e per nulla adatto ad una conformazione urbana dell'area proposta nel progetto definitivo.

In questo primo lotto, l'impianto esistente del tratto compreso tra l'incrocio di via Pedron/ via Canova/ via Chiesa di Rorai/ piazzale San Lorenzo e l'incrocio di via Gaspardo/ via Superiore/ via Maggiore/ piazzale San Lorenzo necessita di essere sostituito con lo spostamento di alcuni pali e il nuovo posizionamento che permetta una efficace resa luminosa e una migliore percezione di sicurezza.



Stato di fatto – Planimetria area di intervento Lotto 1

3.3 Rilievo fotografico



Vista 1 – Piazzale San Lorenzo dall'incrocio di via Superiore e via Maggiore



Vista 2 – Incrocio via Maggiore/ via Superiore/ via Gaspardo



Vista 3 – Attraversamenti dell'incrocio via Maggiore/ piazzale San Lorenzo/ via Gaspardo e accesso sagrato



Vista 4 – Piazzale San Lorenzo dall'incrocio via Chiesa di Rorai/ via Canova/ via Pedron



Vista 5 – Piazzale San Lorenzo



Vista 6 – Area verde tra i due edifici di Piazzale san Lorenzo



Vista 7 – Incrocio piazzale San Lorenzo/ via Pedron/ via Canova

4. DESCRIZIONE INTERVENTO

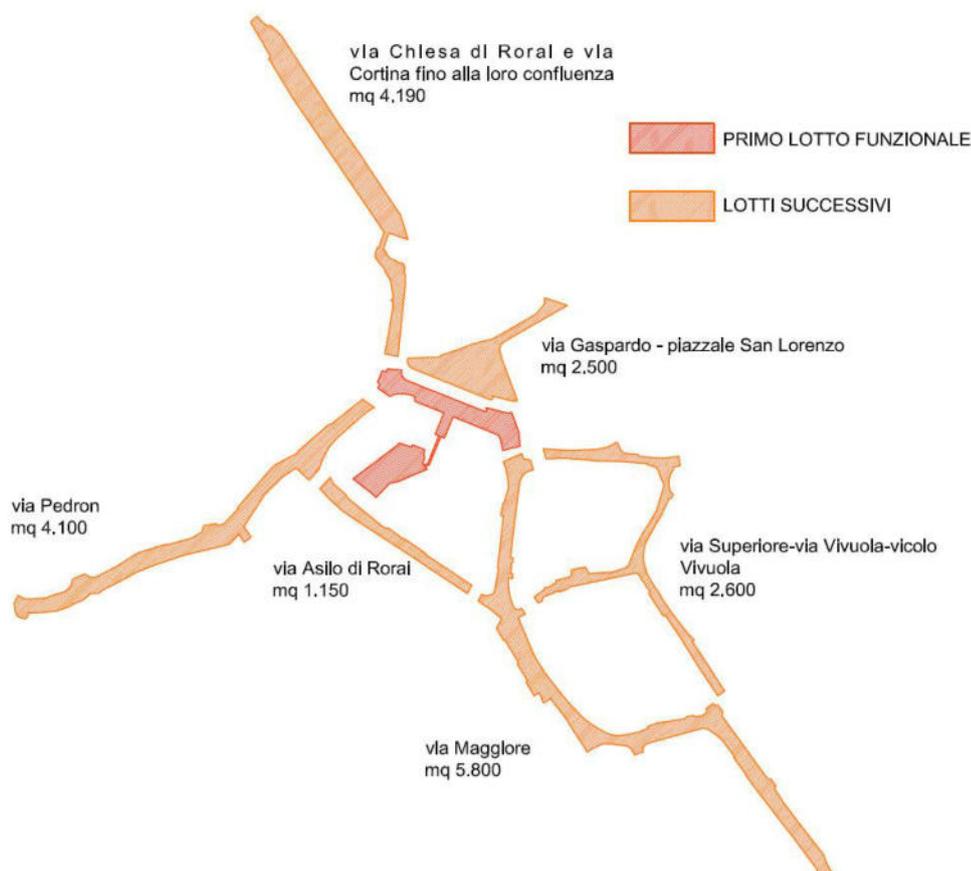
4.1 Il Progetto di fattibilità approvato

Il progetto di Fattibilità tecnica ed economica di Opera 64-19 – Piazza Rorai – Sistemazione lotto 1 approvato partiva dallo studio preliminare del territorio del “borgo” di Rorai e aveva per oggetto il suo tessuto urbano allo scopo di definire un insieme di azioni volte a contrastare il degrado urbano, quello ambientale e paesaggistico e a donare qualità e sicurezza dell’abitare.

Obiettivo principale è quello di trasformare un luogo oggi adibito a parcheggio, disordinato e mal utilizzato, in un luogo di aggregazione ed incontro, in prospettiva di una viabilità dolce (Zona 30) a vantaggio della mobilità pedonale e ciclabile e dell’incremento delle attività commerciali, con parcheggi ridefiniti e regolamentati.

Un progetto di riqualificazione a lungo termine per il “borgo” di Rorai, così definito per aumentare il senso di appartenenza dei residenti e per stimolare la rivalutazione del patrimonio edilizio esistente e del tessuto economico.

A tale scopo il territorio interessato veniva suddiviso in vari lotti di intervento, di cui il lotto 1 costituiva il cuore centrale (vedi schema lotti intervento).



Progetto di Fattibilità approvato – Schema lotti di intervento

Il primo lotto funzionale comprendeva un'area di intervento più vasta rispetto a quella definita successivamente nel progetto definitivo.

Oltre al Piazzale San Lorenzo e agli incroci che lo definiscono (via Pedron/ via Canova/ via Chiesa di Rorai da un lato e via Gaspardo/ via Superiore/ via Maggiore dall'altro) il progetto di Fattibilità comprendeva un'area verde attualmente in abbandono, attestata lungo via Asilo di Rorai, che opportunamente bonificata avrebbe apportato qualità ambientale al "borgo", oltre a costituire il collegamento di via Asilo di Rorai con Piazzale San Lorenzo con un percorso pedonale di grande utilità, in quanto sicura alternativa di avvicinamento al sagrato della chiesa. L'area verde, definita catastalmente al F° 16 mappale 3, sarebbe stata oggetto di esproprio.

Inoltre, il progetto prevedeva il posizionamento di alcuni parcheggi attestati in via Asilo di Rorai, fronte area verde riqualificata.



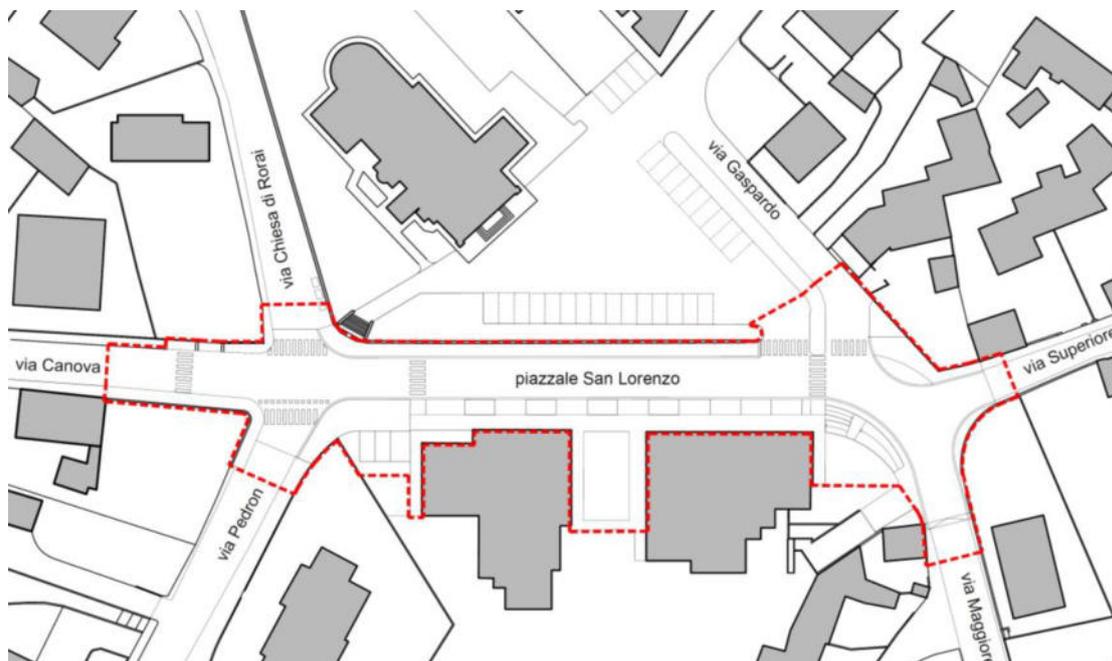
Progetto di Fattibilità approvato – Limite area di intervento Lotto 1

4.2 Il Progetto definitivo

Il progetto definitivo di Opera 64-19 – Piazza Rorai – Sistemazione lotto 1, di cui la presente relazione costituisce parte integrante, conferma e fa propri i contenuti del progetto di Fattibilità tecnica ed economica definendo un insieme di azioni volte a contrastare il degrado urbano, della zona centrale del “borgo” di Rorai, primo passo di riqualificazione complessiva del tessuto urbano posto al margine occidentale del territorio comunale.

L'insieme di interventi proposti, mirati ad individuare maggiori luoghi di aggregazione e di incontro, spazi sicuri per la mobilità pedonale e ciclabile e adeguati spazi adibiti alla sosta, rivaluteranno il cuore centrale del “borgo” nella prospettiva di una completa e funzionale “Zona 30”, che potrà entrare a regime solo a compimento dei lotti successivi.

Il progetto definitivo si adegua ai dettati del Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA) redatto per il capoluogo. Tutte le scelte architettoniche saranno conformi al principio della “progettazione per tutti” e ai disposti normativi della Legge Regionale n° 10.



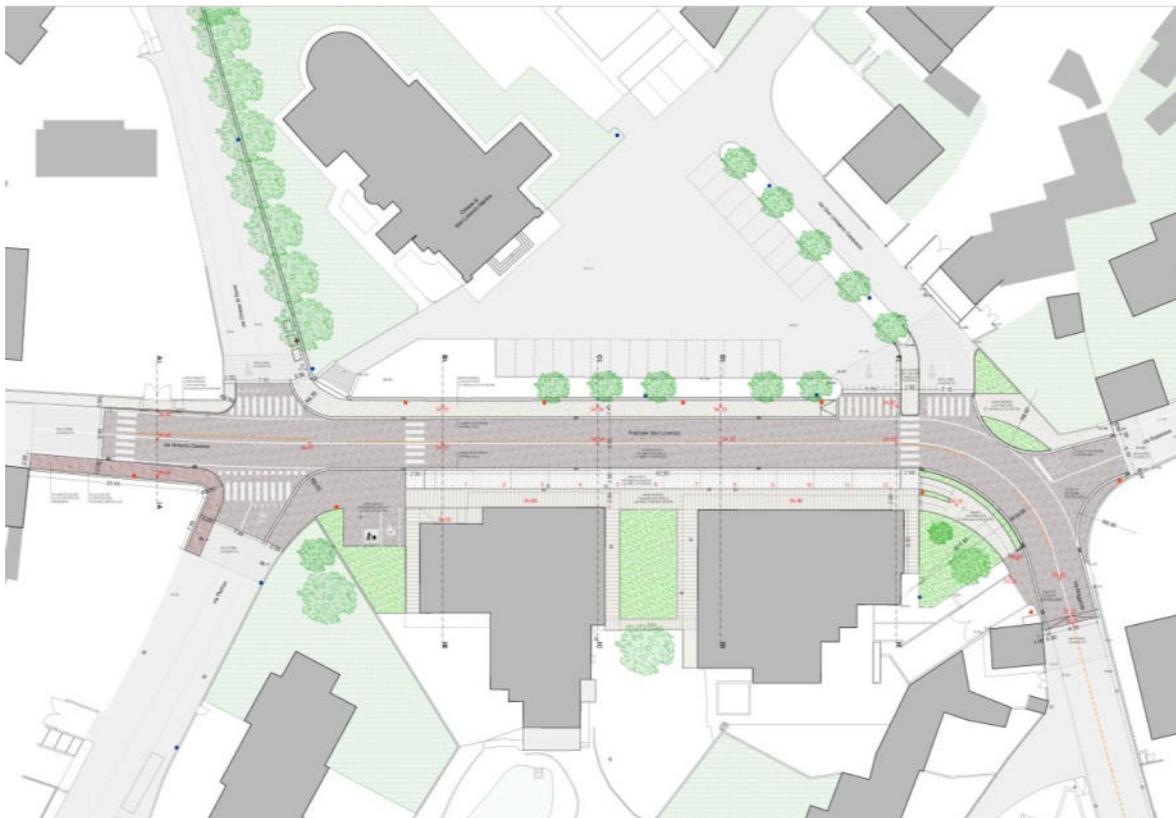
Progetto definitivo – Planimetria area di intervento Lotto 1

4.2.1 Obiettivi di progetto

Tenuto conto delle finalità principali sopra descritte e delle criticità individuate nell'area di intervento, gli obiettivi del progetto definitivo possono essere così definiti.

- Riqualficazione della viabilità in termini di sicurezza e di percezione della "Zona 30", attraverso il rifacimento della pavimentazione con utilizzo di materiali diversi dalle aree contermini e con adeguata segnaletica verticale ed orizzontale;
- Superamento delle criticità individuate per favorire una mobilità "lenta" quale presupposto di una vita sociale sicura e dinamica, attraverso l'eliminazione degli elementi che ostacolano la fruibilità e l'accessibilità ai servizi comuni, a tutto vantaggio della pedonabilità e dell'incremento delle attività;
- Valorizzazione della qualità architettonica complessiva dell'area attraverso l'utilizzo di materiali riconducibili ad un centro storico, la cui durata nel tempo possa garantire identità al luogo;
- Rivalutazione paesaggistica attraverso mirati interventi di arredo verde;
- Individuazione di interventi di arredo per riqualificare i luoghi deputati alla sosta e alla raccolta dei rifiuti solidi urbani;
- Rinnovamento funzionale ed estetico dell'impianto di pubblica illuminazione, attraverso la sostituzione ed eventuale implementazione dei corpi illuminanti esistenti con punti luce a tecnologia led ampiamente utilizzata lungo le arterie del capoluogo recentemente rinnovate.

4.2.2 Descrizione del progetto



Progetto definitivo - Planimetria

Il progetto definitivo dà risposta alle criticità evidenziate nell'area di intervento prevedendo innanzitutto una sostanziale modifica dell'attuale assetto: il rimodellamento del piano stradale esistente, caratterizzato da diverse pendenze e dalla persistenza di avvallamenti.

La scelta è quella di creare una pendenza costante (circa dell' 1 %) lungo il tratto costituito da Piazzale San Lorenzo, a scendere partendo dall'incrocio di via Pedron/ via Canova/ via Chiesa di Rorai e confermandone la quota attuale, fino a raggiungere l'incrocio di via Gaspardo/ via Superiore/ via Maggiore; quest'ultimo snodo, particolarmente delicato per la viabilità data la sua conformazione, subirà una modifica della quota del piano stradale esistente (+40 cm), premessa per migliorare i numerosi dislivelli che caratterizzano i percorsi pedonali dell'area.

La nuova sezione stradale trasversale si configura come una riqualificazione dell'assetto esistente, confermando in successione: percorso pedonale adiacente il muro del sagrato della chiesa, carreggiata, parcheggi in linea, percorso pedonale porticato lungo il fronte commerciale. Ciò che connota i suddetti spazi specializzati è una nuova e migliore relazione dimensionale e una qualificata consistenza dei materiali.

Riproponendo i temi sviluppati nell'analisi dell'attuale consistenza dell'area di intervento, gli elementi principali di progetto possono essere così descritti.

Viabilità

Viene definita la sezione della carreggiata di m 6,50, costante lungo tutto lo sviluppo dell'area di intervento; sarà contenuta su entrambi i lati da cunette di larghezza cm 30.

Grande attenzione è stata rivolta ai due incroci, in particolare quello di via Gaspardo/ via Superiore/ via Maggiore, dove viene introdotto un elemento spartitraffico in continuità dell'aiuola che separa via Gaspardo dalla zona del sagrato, allo scopo di rendere meno dispersiva e più sicura la percorrenza pedonale degli attraversamenti; in questo nuovo assetto il progetto propone un accesso veicolare in uscita dalla zona di pertinenza esterna della chiesa.

Parcheggi

Complessivamente i parcheggi non sono stati implementati ma hanno subito una migliore distribuzione di quelli esistenti.

Il progetto infatti conferma la sequenza dei parcheggi in linea lungo il lato sud della carreggiata, vengono riposizionati 12 stalli per la sosta (di cui 1 per disabili).

In prossimità dell'incrocio via Pedron/ via Canova/ via Chiesa di Rorai, la piccola area adibita a parcheggio viene ridisegnata con particolare cura per l'accessibilità veicolare e per la continuità e sicurezza dei percorsi pedonali limitrofi.

Mobilità pedonale e ciclabile

Il progetto pone la qualità della mobilità "lenta" quale presupposto di una vita sociale sicura e dinamica. A tal fine sono state definite precise scelte architettoniche:

- il percorso pedonale lungo il muro di contenimento del sagrato, impostato a soli due centimetri dal nuovo piano stradale, è stato allargato (m 2,50) e ripulito da tutti gli ostacoli (cassonetti, archetti, ecc.); un'area pavimentata posta all'angolo di via Gaspardo e via Superiore consente una sicura continuità di percorso;

- il percorso pedonale porticato che caratterizza i fronti commerciali è stato ampliato (varia da m 2,50 a m 2,90 dovuto al mancato allineamento dei due edifici) e completamente riqualificato: all'incrocio di Piazzale San Lorenzo e via Maggiore una rampa a lieve pendenza collega il percorso alle quote stradali delle suddette vie.

Gli attraversamenti sono stati adeguatamente riposizionati in funzione di una razionale e migliore fruibilità e sicurezza.

La mobilità ciclabile dell'area di intervento rientra all'interno della "Zona 30", pertanto la stessa risulta privilegiata e non necessita di sedimi esclusivi e protetti.

Arredo verde

Alcuni interventi di arredo verde completano la riqualificazione del primo lotto, costituendo una particolare connotazione del verde urbano.

Saranno spostati i cassonetti della raccolta dei rifiuti solidi urbani presenti lungo piazzale San Lorenzo e adeguatamente ricollocati in via Chiesa di Rorai.

Illuminazione

La qualità dell'illuminazione dell'intervento è stata oggetto di particolare attenzione progettuale, riconoscendole un ruolo importante non solo per l'immagine di spazio pubblico, ma per la visibilità e la percezione di sicurezza per tutti gli utenti.

Il progetto individua una illuminazione di tipo stradale con pali alti da 6/8 metri, tipologia del tutto simile a quella utilizzata in viale Grigoletti, creando un impianto luminoso adeguato sia al traffico veicolare che alla mobilità pedonale e ciclabile.

Si prevede la sostituzione dell'impianto esistente con lo spostamento di alcuni pali e nuovo posizionamento, graficamente descritti nella Tavola I.E.01.

5. CARATTERISTICHE TECNICHE DEL PROGETTO

La scelta dei materiali e delle tecniche per la loro posa sarà ricondotta alla tradizione dei centri storici, al restauro e al ripristino architettonico più che alla comune viabilità, proprio per soddisfare i requisiti espressi nei paragrafi precedenti.

Nella riqualificazione del “borgo” saranno privilegiati l’uso del porfido, in tutte le sue tipologie di taglio e posa, ed altre pietre cromaticamente chiare che risulteranno fondamentali per il riconoscimento degli spazi e della loro destinazione.

Di seguito la descrizione delle scelte tecniche degli spazi definiti dal progetto.

Pavimentazione piano stradale e parcheggi

Il nuovo piano stradale nel tratto che comprende i due incroci suddetti avrà pavimentazione in cubetti di porfido adatta alla percorrenza carrabile. Per la sua realizzazione è prevista la scarifica quasi completa della superficie asfaltata esistente.

Le cunette con caditoie che delimitano la carreggiata saranno realizzate in lastre di pietra d’Istria, la cui colorazione bianca renderà ben percepita la sede stradale in cubetti di porfido.

La pavimentazione dei parcheggi in linea, lungo il lato sud della carreggiata, sarà realizzata in lastre di porfido.

Gli accessi alla “Zona 30” saranno opportunamente evidenziati con segnaletica orizzontale, realizzata in pietra d’Istria, oltre ad eventuali rialzi della nuova pavimentazione rispetto al piano viabile contermine in asfalto.

Pavimentazione percorsi

I percorsi pedonali previsti dal progetto, compresa la rampa, saranno realizzati in calcestruzzo drenante color chiaro.

Unica eccezione è costituita dalla pavimentazione in lastre di pietra d’Istria opportunamente trattata antisdrucciolo in superficie del percorso pedonale antistante i fronti commerciali e che delimita la zona verde compresa tra i due edifici. Questa scelta sottolinea la volontà di rivalutare gli spazi di aggregazione ed incontro.

Arredo urbano

A cura dell’Amministrazione con le somme a disposizione saranno previste la fornitura e posa degli elementi di arredo urbano principali quali panchine, cestini, portabiciclette ecc..

Sottoservizi

Saranno sostituiti i cavidotti per la realizzazione dell’impianto di pubblica illuminazione, così come definito dal progetto.

Le caditoie predisposte lungo le cunette laterali della carreggiata saranno collegate alla linea fognaria di acque miste esistente al centro della strada.

6. GESTIONE DELLE MATERIE

Gli interventi previsti dal progetto non richiedono scavi a quote più profonde di quelle interessate dai manufatti esistenti in quanto nell'area sono previsti solamente la scarifica del piano stradale e le opere di scavo limitate alla implementazione della pubblica illuminazione.

Quindi le opere di scavo sono limitate alla parte del piano di campagna al solo strato superficiale per uno spessore massimo di 30 cm.

Sulla base di questi presupposti il materiale trasferito e in fase d'opera dovranno essere prelevati campioni di terreno secondo la metodologia indicata dal D.Lgs 152/06 ed eseguite le opportune analisi di caratterizzazione.

In relazione ai successivi risultati, si ricorda che il materiale scavato nell'ambito dei lavori di costruzione o di produzione è soggetto alle disposizioni del DPR n.120 del 13.06.2017 in vigore dal 22.08.2017.

7. SUPERAMENTO BARRIERE ARCHITETTONICHE

Il progetto definitivo si adegua ai dettati del Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA) redatto per il capoluogo. Tutte le scelte architettoniche saranno conformi al principio della "progettazione per tutti" e ai disposti normativi della Legge Regionale n° 10.

L'intervento è stato progettato tenendo presente la fruibilità degli spazi esterni e delle parti comuni da parte di persone con ridotta o impedita capacità motoria.

Poiché con le opere in progetto sono previste la sistemazione esterna degli spazi di piazzale San Lorenzo con la realizzazione di percorsi pedonali, sono state adottate, ai sensi delle norme di cui al D.P.R. 24.07.96, N.503, tutte le soluzioni possibili per eliminare o superare eventuali barriere architettoniche esistenti e sono stati adottati i previsti sistemi che consentano l'autonoma mobilità delle persone videolese ai sensi del art. 71 della LR 31.05.2002 n.14 così come modificato dall'art. 112 della LR 29/2005.

Segnali tattili per disabili visivi

La terminologia utilizzata per indicare "accorgimenti e segnalazioni" per la deambulazione autonoma dei disabili visivi è piuttosto varia: si parla di "percorsi a terra", "percorsi tattili", "guide tattili", "piste tattili", "indicazioni tattili a terra", "segnalazioni sul piano del calpestio", ecc.

Tutte queste denominazioni sono dei sinonimi. E' invece importante tenere nettamente distinti due concetti fondamentali: quello di "Percorso tattile" e quello di "segnale tattile". Infatti non è assolutamente necessario che i marciapiedi siano ricoperti per tutta la loro lunghezza dalle speciali piastrelle, dato che i disabili visivi sono in grado di seguire le cosiddette "guide naturali", come un muro continuo su un marciapiede, che non presenti pericoli od ostacoli particolari.

In questo caso, quello di cui il minorato della vista ha bisogno è soltanto di essere avvisato quando egli venga a trovarsi in prossimità di un punto specifico, ad esempio se è giunto all'altezza di una

fermata di autobus o della metropolitana o quando si trovi davanti all'ingresso di un ufficio comunale o di un ambulatorio della A.S.L..

Vi sono poi segnali che indicano il cambio di destinazione di una zona, ad esempio da marciapiede a strada carrabile, per cui è necessario informare il disabile visivo con l'apposito segnale di "pericolo valicabile", quando egli stia per attraversare una strada e il marciapiede termini con uno scivolo, utilissimo per chi ha problemi fisici, ma che costituisce un serio pericolo per chi non vede.

Nell'intervento quindi si prevederanno i 'segnali tattili' e i segnali di 'pericolo variabile':

- segnalare mediante "segnali tattili" per indirizzare alla zona dell'accesso alla scuola;
- segnalare mediante "pericolo valicabile" gli accessi/uscite del parco dei percorsi pedonali.

I segnali sono formati da piastrelle in cls, con il rilievo tattilmente percettibile da 4 e 6 mm, recanti i due segnali necessari a fornire al disabile visivo le informazioni necessarie di direzione mediante delle scanalature parallele e di attenzione/pericolo mediante delle semisfere.

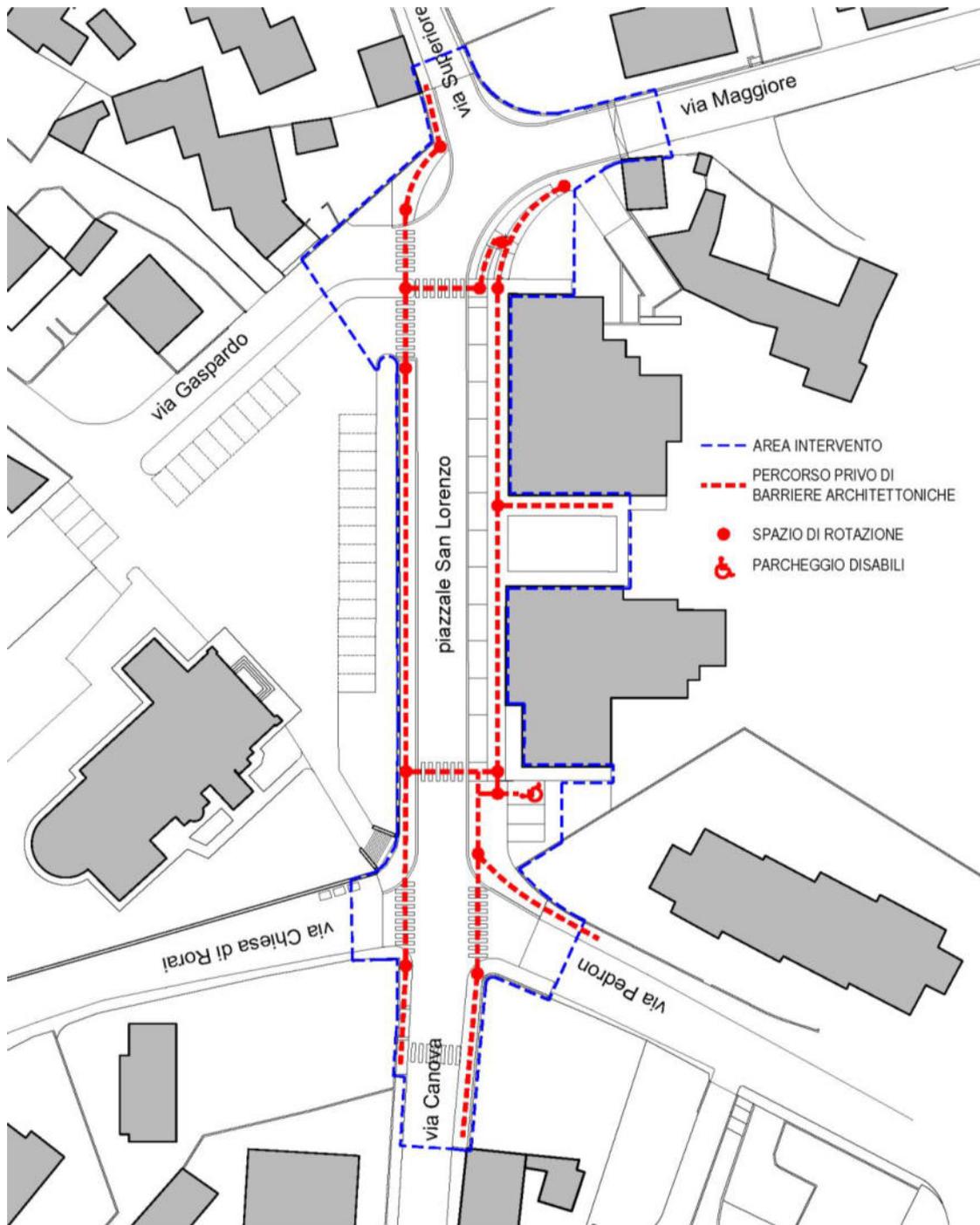
Vengono di seguito descritte le soluzioni progettuali e le opere previste per l'eliminazione delle barriere architettoniche. La descrizione che segue si propone di verificare le specifiche progettuali contenute nel D.M. 236/1989 .

4.2.1 Percorsi La norma prevede che i percorsi esterni, preferibilmente piani, consentano la mobilità dei disabili, assicurando l'utilizzazione delle attrezzature e dei parcheggi. I percorsi devono risultare semplici, regolari e privi di ostacoli, con una larghezza utile al passaggio, idonea anche all'inversione di marcia. Le variazioni di livello devono essere raccordate con lievi pendenze o superate con rampe.

In conformità al punto 8.2.1, i percorsi pedonali avranno una larghezza minima di 150 cm e allargamenti del percorso in piano per consentire l'inversione di marcia da parte di persona su sedia a ruote, con dimensioni conformi agli spazi di manovra previsti al punto 8.0.2. Qualsiasi cambio di direzione rispetto al percorso rettilineo avverrà in piano; ove sia indispensabile effettuare svolte ortogonali al verso di marcia, la zona interessata alla svolta, per almeno 1,70 m su ciascun lato a partire dal vertice più esterno, risulta in piano e priva di qualsiasi interruzione. La pendenza longitudinale non supera il 2%. Fino ad un'altezza minima di 2,10 m dal calpestio, non saranno presenti ostacoli di nessun genere, quali tabelle segnaletiche o elementi sporgenti dai fabbricati, che possono essere causa di infortunio ad una persona in movimento.

4.2.2. Pavimentazione. La norma richiede una pavimentazione pedonale antisdrucciolevole con coefficienti di attrito stabiliti al punto 8.2.2. Nel progetto sono previste pavimentazioni in pietra e pavimentazioni in conglomerati drenanti (calcestruzzo) che rispettano la norma.

4.2.3. Parcheggi. Sono state individuate aree di sosta dedicate conformi alle specifiche del punto 8.2.3., aventi larghezza non inferiore a m 3,20.



Schema grafico con indicazione dei percorsi e segnali tattilo-plantari per disabili

8. CAM – Verifica criteri ambientali minimi

I Criteri Ambientali Minimi (CAM) sono i requisiti ambientali definiti per le varie fasi del processo di acquisto, volti a individuare la soluzione progettuale, il prodotto o il servizio migliore sotto il profilo ambientale lungo il ciclo di vita, tenuto conto della disponibilità di mercato.

In questo momento non sono ancora in vigore ma solamente in fase di definizione o adozione i CAM relativi a:

- *Servizio di progettazione di nuova area verde o riqualificazione di un'area già esistente, servizio di gestione e manutenzione del verde pubblico, fornitura di prodotti per la gestione del verde pubblico;*
- *Servizi di progettazione e lavori per la nuova costruzione e manutenzione di strade.*

Quindi per la verifica del progetto si farà riferimento a quanto previsto dal Decreto Ministeriale 11 ottobre 2017 (CAM EDILIZIA - Affidamento di servizi di progettazione e lavori per la nuova costruzione, ristrutturazione e manutenzione di edifici pubblici) nello specifico a ciò che riguarda la parte relativa alle opere per aree esterne ed illuminazione pubblica.

Elenco criteri:

Descrizione	Esito
<i>2.2.2 Alberature e sistemazione aree a verde</i>	Positiva
<i>2.2.3 Mantenimento della permeabilità dei suoli</i>	Positiva
<i>2.2.8.1 Viabilità</i>	Positiva
<i>2.2.8.4 Aree di raccolta e stoccaggio materiali e rifiuti</i>	Positiva
<i>2.2.8.5 Impianto illuminazione pubblica</i>	Positiva
<i>2.4.1 Criteri comuni a tutti i componenti edilizi</i>	Positiva
<i>2.4.2.1 Calcestruzzi in cantiere, preconfezionati e prefabbricati</i>	Positiva
<i>2.5.1 Demolizioni e rimozione dei materiali</i>	Positiva

*Alberature e sistemazione aree a verde (2.2.2)*_La scelta delle specie ottimizzerà gestione e manutenzione; sarà volta a: massimizzare il patrimonio vegetale; assicurare chiome resistenti ad eventi meteorici intensi; introdurre alberi, siepi, tappezzanti autoctoni o acquisiti, ad elevata ornamentalità, di dimensioni medio-piccole per non interferire con sottoservizi ed edifici, privi di frutti/fiori sporchevoli, scelti per dare continuità ecologica a spazi urbani e grandi spazi aperti, efficacia di ombreggiamento e controllo bio-climatico; specie né tossiche né urticanti, con pollini non allergenici, a bassa dispersione.

*Mantenimento della permeabilità dei suoli. (2.2.3)*_ Si conserverà la permeabilità del suolo degli spazi a verde e delle aree pavimentate con l'utilizzo di materiali come il cls per i percorsi pedonali.

*Viabilità (2.2.8.1)*_ Si farà un complessivo ridisegno delle aree per ogni funzione (carreggiate carrabili, percorsi ciclo/pedonali) e garantiranno i requisiti di comfort ambientale e sicurezza del DM.

*Aree di raccolta e stoccaggio materiali e rifiuti (2.2.8.4)*_ In attesa della destinazione finale, i rifiuti si depositeranno in apposita area in cantiere, nel rispetto dell'art. 183 del Cod. Amb., al riparo da agenti atmosferici e coperti se polverulenti; saranno separati per tipo, secondo la normativa vigente, escludendo la promiscuità o mescolanza di rifiuti pericolosi e non.

*Impianto illuminazione pubblica (2.2.8.5)*_ Si valuterà lo stato di fatto e il nuovo impianto sarà il meno invasivo e la migliore soluzione per preservare il contesto, garantendo rispetto delle norme, caratteristiche tecnologicamente avanzate, (alta efficienza) ed un effettivo risparmio energetico. Gli apparecchi illuminanti conformi alle direttive CEE, avranno sorgente LED e performance eccellente considerando: efficienza luminosa moduli LED; grado protezione IP, grado resistenza urto IK; categoria intensità luminosa G in conformità alla tabella della UNI 13201-2:2016; Indice prestazionale IPEA*; Indice resa cromatica; tenuta ad impulso di tensione eseguita in modo comune e differenziale; valori di mantenimento flusso luminoso in relazione alle ore di funzionamento; resa dell'alimentatore.

*Specifiche tecniche dei componenti edilizi criteri comuni a tutti i componenti (2.4.1)*_ Al fine di garantire l'utilizzo di materiali recuperati o riciclati nella costruzione, i capitolati speciali edile, strutturale ed impiantistico, contenteranno le seguenti prescrizioni:

- Divieto di utilizzo di materiali contenenti sostanze ritenute dannose per lo strato di ozono (cloro- fluoro-carburi CFC, perfluorocarburi PFC, idro-bromo-fluoro-carburi HBFC, idro-cloro-fluoro-carburi HCFC, idro-fluoro-carburi HFC, esafloruro di zolfo SF6, Halon).
- Divieto di utilizzo di materiali contenenti sostanze elencate nella "Candidate List" o per le quali è prevista una "autorizzazione per usi specifici" ai sensi del regolamento REACH.
- Obbligo di utilizzo per almeno il 50% di componenti edilizi e degli elementi prefabbricati (valutato in rapporto sia al peso che al volume dell'intero edificio) che garantisca la possibilità alla fine del ciclo di vita di essere sottoposto a demolizione selettiva con successivo riciclo o riutilizzo. Almeno il 15% di tali materiali deve essere del tipo non strutturale.
- Obbligo di utilizzo per la realizzazione di almeno in il 15% in peso valutato sul totale di tutti i materiali, di prodotti provenienti da riciclo o recupero; di tale percentuale, almeno il 5% deve essere costituita da materiali non strutturali.
- Nei componenti, parti o materiali usati non devono essere aggiunti intenzionalmente:
 1. additivi a base di cadmio, piombo, cromo VI, mercurio, arsenico e selenio in concentrazione superiore allo 0.010% in peso.
 2. ftalati, che rispondano ai criteri dell'articolo 57 lettera f) del regolamento (CE) n.1907/2006 (REACH).
 3. sostanze identificate come "estremamente preoccupanti" (SVHCs) ai sensi dell'art.59 del Regolamento (CE) n. 1907/2006 ad una concentrazione maggiore dello 0,10% peso/peso.
 4. sostanze e miscele classificate ai sensi del Regolamento (CE) n.1272/2008 (CLP):
 - come cancerogene, mutagene o tossiche per la riproduzione di categoria 1A, 1B o 2 (H340, H350, H350i, H360, H360F, H360D, H360FD, H360Fd, H360Df, H341, H351, H361f, H361d, H361fd, H362);
 - per la tossicità acuta per via orale, dermica, per inalazione, in categoria 1, 2 o 3 (H300, H310, H317, H330, H334)
 - come pericolose per l'ambiente acquatico di categoria 1,2, 3 e 4 (H400, H410, H411, H412, H413)
 - come aventi tossicità specifica per organi bersaglio di categoria 1 e 2 (H370, H372).

*Calcestruzzi confezionati in cantiere, preconfezionati e prefabbricati (2.4.2.1)*_Nel Capitolato delle opere edili e finiture sarà richiamato l'obbligo che i calcestruzzi utilizzati siano prodotti con un contenuto minimo di materia riciclata; requisito da dimostrare con Dichiarazione Ambientale dell'Appaltatore di Tipo III, conforme norme UNI EN 15804 e ISO 14025 o Asserzione del produttore conforme alla ISO 14021 verificata da un organismo terzo.

*Demolizioni e rimozione dei materiali (2.5.1)*_Prima di demolire, l'impresa determinerà ciò che può essere riutilizzato, riciclato o recuperato effettuando: individuazione e valutazione rischi di rifiuti pericolosi; stima quantità da demolire suddivisa per materiale; c) stima percentuale di riutilizzo e potenziale riciclaggio; modalità di selezione durante il processo di demolizione; stima percentuale raggiungibile con altre forme di recupero.

9. ASSEVERAZIONI

9.1 Dichiarazione Barriere Architettoniche

REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA

COMUNE DI PORDENONE

OGGETTO: OPERA 64-19 – PIAZZA RORAI – SITEMAZIONE LOTTO 1
CUP B55I19000060004
Asseverazione sull'eliminazione delle barriere architettoniche ai sensi del DPR n.503 del 24.07.1996.

Il sottoscritto **arch. Michele De Mattio**, nato ad Aviano PN il 25.10.1963, con studio in Viale Marconi, 4 Pordenone, cf DMT MHL 63R25 A516N, iscritto all'Ordine degli Architetti PPC di Pordenone al n. 301, in qualità di progettista del progetto DEFINITIVO in oggetto

ASSEVERA

che, il progetto è conforme alla normativa per il superamento delle barriere architettoniche, nel rispetto della L.13/1989 e del D.P.R. n° 503 del 24/07/1996 .

Pordenone, 09.09.2020

Arch. Michele De Mattio

9.2 Dichiarazione Categoria prevalente

REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA

COMUNE DI PORDENONE

OGGETTO: OPERA 64-19 – PIAZZA RORAI – SITEMAZIONE LOTTO 1
CUP B55I19000060004

Asseverazione del progettista sulla categoria prevalente determinata dal DPR n.34/2000.

Il sottoscritto **arch. Michele De Mattio**, nato ad Aviano PN il 25.10.1963, con studio in Viale Marconi, 4b Pordenone, cf DMT MHL 63R25 A516N, iscritto all'Ordine degli Architetti PPC di Pordenone al n. 301, in qualità di progettista del progetto DEFINITIVO in oggetto

ASSEVERA

che, per i lavori in oggetto la categoria prevalente determinata dal DPR n. 34/2000 è l'**OG 03** (LAVORI STRADALI).

Pordenone, 09.09.2020

Arch. Michele De Mattio

9.3 Dichiarazione Conformità alle norme

REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA

COMUNE DI PORDENONE

OGGETTO: OPERA 64-19 – PIAZZA RORAI – SISTEMAZIONE LOTTO 1
CUP B55119000060004

Dichiarazione di conformità alle norme.

Il sottoscritto **arch. Michele De Mattio**, nato ad Aviano PN il 25.10.1963, con studio in Viale Marconi, 4b Pordenone, cf DMT MHL 63R25 A516N, iscritto all'Ordine degli Architetti PPC di Pordenone al n. 301, in qualità di progettista del DEFINITIVO in oggetto

DICHIARA

che il progetto in oggetto è conforme alle norme paesaggistiche, ambientali, di sicurezza e sanitarie.

Pordenone, 09.09.2020

Arch. Michele De Mattio

9.4 Asseverazione Invarianza idraulica

REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA

COMUNE DI PORDENONE

OGGETTO: OPERA 64-19 – PIAZZA RORAI – SITEMAZIONE LOTTO 1
CUP B55I19000060004
Asseverazione invarianza idraulica (LR 29 aprile 2015, n. 11)

Il sottoscritto **arch. Michele De Mattio**, nato ad Aviano PN il 25.10.1963, con studio in Viale Marconi, 4b Pordenone, cf DMT MHL 63R25 A516N, iscritto all'Ordine degli Architetti PPC di Pordenone al n. 301, in qualità di progettista del DEFINITIVO in oggetto

ASSEVERA

che il progetto in esame possiede una superficie di riferimento $S > S_{min}$, e prevede una riduzione del coefficiente medio di afflusso e pertanto rientra nei casi previsti dall'art 5 paragrafo 3b, in cui la trasformazione si può ritenere come NON SIGNIFICATIVA o TRASCURABILE ai fini del principio d'invarianza idraulica.

NON SIGNIFICATIVO oppure TRASCURABILE art. 5, c. 3	$S \leq 500 \text{ mq}$	<ul style="list-style-type: none">E' raccomandato l'utilizzo delle buone pratiche costruttiveLo studio di compatibilità idraulica è sostituito da asseverazione
	oppure $S > 500 \text{ mq}$ e Ψ_{medio} rimane costante o diminuisce	
	oppure scarico diretto a mare, laguna, ...	

Non sarà pertanto necessaria l'adozione di volumi compensativi.

Pordenone, 09.09.2020

Arch. Michele De Mattio

10. QUADRO ECONOMICO RIASSUNTIVO

A SOMME PER I LAVORI A BASE DI GARA			
A1	Importo lavori a base d'asta	€ 382.257,45	
A2	Oneri per la sicurezza non soggetti al ribasso	€ 8.000,00	
A3	Totale somme A	€ 390.257,45	€ 390.257,45
B SOMME A DISPOSIZIONE DELLA AMMINISTRAZIONE			
B1	I.V.A. su lavori Totale somme A (10%)	€ 39.025,75	
B2	Spese tecniche (PD_PE_DL_CSP_CSE) +Inarcassa +IVA	€ 25.644,47	
B3	Spese tecniche (Rilievi stradali) +Inarcassa +IVA	€ 8.183,76	
B4	Spese tecniche (rilievi superfici da asservire, analisi, catasto) +Inarcassa +IVA	€ 4.390,05	
B5	Spese individuazione sottoservizi interferenti	€ 1.000,00	
B6	Indennizzo per interruzione di pubblici servizi	€ 5.000,00	
B7	Spostamento pubblici servizi	€ 7.000,00	
B8	Fondo accordi bonari	€ 5.000,00	
B9	Spese per incentivo prestazioni tecnico-amministrative interne art. 113 D.Lgs 50/16 (2,00% dell'importo dei lavori)	€ 7.805,15	
B10	Imprevisti ed arrotondamenti	€ 36.932,75	
B11	Interventi segnaletica (compreso IVA)	€ 6.000,00	
B12	Contributo ANAC	€ 225,00	
	Totale somme B	€ 146.206,92	€ 146.206,92
TOTALE SOMME A+B			€ 536.464,37

Elenco firmatari

ATTO SOTTOSCRITTO DIGITALMENTE AI SENSI DEL D.P.R. 445/2000 E DEL D.LGS. 82/2005 E SUCCESSIVE MODIFICHE E INTEGRAZIONI

Questo documento è stato firmato da:

NOME: GOBBATO MAURIZIO

CODICE FISCALE: GBBMRZ58P22I040C

DATA FIRMA: 12/11/2020 13:14:30

IMPRONTA: 128544105DF87447960D16827765BC34C9CEEFFE4832C7B5478D08CEAAB41C13
C9CEEFFE4832C7B5478D08CEAAB41C135B636FB7EE24FF59B29944785D268F0E
5B636FB7EE24FF59B29944785D268F0EA2AD68648EF32C4051F94634A3861CBD
A2AD68648EF32C4051F94634A3861CBD491EF4970E86F49B8E84081D0CE77B30

NOME: MIORI MARIA TERESA

CODICE FISCALE: MRIMTR56E61I7540

DATA FIRMA: 16/11/2020 13:03:31

IMPRONTA: 657B671B49AAB8735D3FFB99D0DF680F627F8CCFB4F77D18B0291EF875AAF246
627F8CCFB4F77D18B0291EF875AAF246ACBC21049782D788863275C55388BAEA
ACBC21049782D788863275C55388BAEA4ABD102FCEA4DD008C3ECCD41CC34ADD
4ABD102FCEA4DD008C3ECCD41CC34ADD8FB7C4CCBC4F3EA825A27DB8D2DFA999

NOME: CIRIANI ALESSANDRO

CODICE FISCALE: CRNLSN70M02G8880

DATA FIRMA: 16/11/2020 13:15:46

IMPRONTA: AC58EAACE713F3FDA9F111DFDB66227E930DC66CD95A1D9581431404F58FA3E6
930DC66CD95A1D9581431404F58FA3E6F5093F17203FAC5B62E57FE74BF84FFF
F5093F17203FAC5B62E57FE74BF84FFF03E7D7D7CE9694032D874F9CAC405C4C
03E7D7D7CE9694032D874F9CAC405C4C389284332A658B49EC2A103788404ADB