



**Comune di Riccione**  
Provincia di Rimini

PIANI PARTICOLAREGGIATI  
DI INIZIATIVA PUBBLICA  
COMPARTO Scheda 13  
COMPARTO Scheda 15  
**PROGETTO OPERE DI URBANIZZAZIONE**

COMMITTENTE: **KYRON S.r.l.**  
P. IVA / C. Fiscale 01951671203

**PROGETTO ARCHITETTONICO**

OGGETTO : **RELAZIONE TECNICO ILLUSTRATIVA  
QUADRO ECONOMICO  
ELENCO ELABORATI**

TAV. **A 01**

Scala:

APRILE 2009

PROGETTISTA:  
PROGETTAZIONE E  
COORDINAMENTO GENERALE



CONSULENTI:

VIABILITÀ

Ing. DANIELE GERBONI

IMPIANTI MECCANICI

Ing. MAURO MONTANARI  
Ing. MARCO SANCHINI

IMPIANTI ELETTRICI

Ing. ENRICO ORTALLI

PROGETTO DEL VERDE

Dott. Agr. FILIPPO MARSIGLI

**MOSAICO  
ENGINEERING s.r.l.**



STUDIO TECNICO  
Dott. Ing. Enrico Ortalli

**Frassinago LAB**  
LANDSCAPE ARCHITECTURE BOLOGNA

## **COMUNE DI RICCIONE**

### **PIANI PARTICOLAREGGIATI DI INIZIATIVA PUBBLICA COMPARTO Scheda 13 COMPARTO Scheda 15**

## **PROGETTO OPERE DI URBANIZZAZIONE PROGETTO ARCHITETTONICO**

### **RELAZIONE TECNICO ILLUSTRATIVA**

Comparti scheda 13 – scheda 15

#### **1. INTRODUZIONE**

La presente illustra i criteri generali che hanno guidato la progettazione delle opere di urbanizzazione all'interno di due dei tre Piani Particolareggiati (approvati nell'Agosto 2007) attraverso i quali sarà realizzata la pianificazione unitaria, già oggetto di Accordo di Programma in variante al PRG del Comune di Riccione ed al PTCP della provincia di Rimini, dell'area denominata "area Marano", comprendente superfici situate a nord della foce del torrente Marano, a monte e a valle del lungomare, attualmente in parte edificate ed in parte a verde e strade, in maggioranza di proprietà privata.

La pianificazione unitaria è mirata a definire un utilizzo efficace delle aree a contorno del Marano unitamente ad una razionalizzazione del sistema delle infrastrutture e delle strutture del luogo.

Allo stato attuale le aree si presentano in una condizione di abbandono che caratterizza non solo le aree private, ma si estende inevitabilmente a tutto il contorno.

Le aree pubbliche a strade e piazzali risultano malamente utilizzate e ottenute come spazi di risulta di un costruito non particolarmente ordinato.

Il progetto unitario è orientato ad effettuare una riorganizzazione semplice e funzionale della viabilità, ad unificare nella forma e nell'uso gli spazi pubblici a disposizione tenendo presenti sia le esigenze di parcheggio che saranno necessarie al buon funzionamento dell'intervento, sia quelle della sosta e della circolazione pedonale e ciclabile che con il rifacimento del lungomare, attualmente in corso, troveranno una sistemazione funzionale e coordinata.

#### **2. LA RIORGANIZZAZIONE URBANISTICA DELL'AREA**

A seguito dell'approvazione definitiva dell'accordo di pianificazione che ha interessato tutto l'ambito, il progetto di coordinamento dei tre comparti attuativi è stato sviluppato ulteriormente verso una sistemazione generale dell'area ancor più orientata ad una riqualificazione generale.

I tre piani (approvati nell'Agosto 2007) sono il frutto di una progettazione coordinata dall'ufficio tecnico del Comune in accordo con i tecnici rappresentanti le proprietà dei comparti interessati.

Nella loro elaborazione, è stata posta maggiore attenzione alla sistemazione viaria generale, ai parcheggi, alle percorrenze pedonali relative non solo agli interventi interni ai comparti ma a quelle di tutto il quartiere.

L'obiettivo raggiunto è duplice:

1) Sul lungomare il punto di incontro delle percorrenze principali è sottolineato e risolto dalla realizzazione di una piazza con sottopasso integrato per i veicoli privati che percorrono la litoranea.

La piazza sarà l'ingresso alla città da nord.

2) All'interno del quartiere, al centro dell'ambito unitario, un piccolo centro urbano con servizi commerciali è organizzato intorno ad una seconda piazza di quartiere.

Si è quindi creato un primo luogo significativo per chi percorre il lungomare ed entra ed esce da Riccione ed un secondo per chi vive e lavora nel quartiere.

La progettazione in oggetto non riguarda, se non per una piccola porzione di piazza, quanto descritto al punto 2) in quanto il relativo intervento è compreso all'interno del Comparto Scheda 14.

La relazione tra questi luoghi è organizzata da grandi spazi verdi pubblici e privati ed il costruito ne costituisce un "contorno" ordinato.

In una "sezione" ideale del territorio realizzata da mare all'entroterra il mare stesso, la spiaggia, le dune, la piazza con le macchine in sottopasso, le aree verdi, la piazza di quartiere ed il costruito rappresentano una lettura della morfologia dell'ambiente che ne ripercorre la sua evoluzione geografica e storica.

### **3. LA VIABILITA' E LE INFRASTRUTTURE**

#### **3.1) Rifacimento di un tratto di Viale D'Annunzio e creazione di isola ambientale**

In questo tratto, il lungomare sarà caratterizzato da un sistema di percorrenze, di illuminazione e di arredi particolare, tale che sia identificabile come "la porta Nord della città".

Il progetto prevede la realizzazione di una vera e propria piazza sul lungomare:

In corrispondenza dell'originario ingresso della colonia Reggiana è sempre esistito un allargamento del marciapiede del lungomare oggi delimitato da una recinzione.

Questo allargamento diviene nel progetto l'elemento generatore della piazza su cui si affaccerà l'ingresso del nuovo grande albergo.

La piazza si forma con l'interramento della percorrenza veicolare principale del lungomare mediante sottopasso carrabile:

al piano piazza circoleranno solo gli autobus e gli utenti dei parcheggi e del quartiere che veniva servito da via Rucellai; tutti questi si muoveranno nell'ambito di una zona definita come "isola ambientale", una sorta di zona a traffico limitato definita da un regolamento recepito recentemente dal nuovo codice della strada, in cui l'utilizzo degli spazi di percorrenza è prevalentemente pedonale e ciclabile.

Nelle "isole ambientali" si applica un modello di circolazione fondato non più sulla separazione netta dei flussi, ma sulla integrazione piena del traffico automobilistico con tutte le altre attività di quartiere (sosta, passeggio, gioco bimbi, ecc.).

All'interno delle "isole ambientali" viene perseguito l'obiettivo di integrare le differenti tipologie di flusso (veicolare, pedonale e ciclistico); si preferisce mantenere la promiscuità dei flussi (auto e biciclette, ma anche biciclette e pedoni), garantendo comunque a ciascuno di essi una continuità di percorso in sicurezza.

#### **3.2) Eliminazione di Viale Rucellai**

Viale Rucellai viene eliminato (mantenendo inalterati i sottoservizi presenti sotto l'attuale piano strada) e sostituito da spazi verdi e da spazi pavimentati a piazza.

Il percorso veicolare viene sostituito con una nuova viabilità munita di parcheggi che attraversa il comparto scheda 15.

### **3.3) Deviazione di Via Gozzano**

All'interno dell'area in oggetto, via Gozzano viene deviata al fine di ottimizzare l'uso delle aree per l'edificazione e per i parcheggi del comparto 13 e del 14.

### **3.4) Parcheggio pubblico nel comparto "scheda 13"**

Nell'area compresa tra via Gozzano, via Sciascia, via Panzini e la grande piazza nel comparto scheda 14, viene realizzato un ampio parcheggio pubblico in grado di soddisfare quanto normativamente richiesto per il comparto scheda 13 e in parte, per il comparto scheda 14.

### **3.5) Parcheggio area verde**

L'area verde sulla sinistra idraulica del torrente Marano, sarà recuperata come parco urbano alberato e con altri ampi spazi a verde pubblico attrezzato convenzionato.

Al fine di razionalizzare il sistema della sosta dei numerosissimi utilizzatori della spiaggia, anche nelle ore notturne, è prevista la realizzazione di parcheggi pubblici su una fascia centrale all'area e su parte dei fronti lungo Viale D'Annunzio e Via Gozzano.

Al fine di un migliore inserimento nell'area verde, le aree a parcheggio localizzate ai suoi margini, , saranno pavimentate con elementi permeabili autobloccanti..

## **4. COMPARTO SCHEDA 13**

Il Piano Particolareggiato in oggetto interessa un comparto contraddistinto nel PRG come "Comparto scheda 13 – Area Resort: nuovo complesso turistico ricettivo di alta qualità".

Il comparto è delimitato a Nord Est da Viale D'Annunzio; a Sud Est da Viale Rucellai e da un edificio, con relativa area di pertinenza, localizzato ai margini del Comparto Scheda 14; a Sud Ovest da Via Panzini; a Nord Ovest da Via Sciascia e da un'area già urbanizzata ed edificata.

In un contesto più ampio il comparto è inserito all'interno della zona turistica speciale T6 "Area Marano", così come definita e delimitata dall'Accordo di Programma in variante al P.R.G. del Comune di Rimini ed al P.T.C.P. della Provincia di Rimini.

Le opere di urbanizzazione sono le seguenti:

- 1) Realizzazione di parte del sottopasso veicolare a Viale D'Annunzio
- 2) Realizzazione di porzioni di spazi pavimentati pubblici in corrispondenza del lungomare su Viale D'Annunzio e lungo il lato a confine con il Comparto scheda 15 e scheda 14
- 3) Modifica alla viabilità pubblica di Viale Gozzano realizzando il sopra citato spostamento.
- 4) Lievi modifiche alla viabilità di Via Sciascia e Via Panzini con l'inserimento di marciapiedi pedonali.
- 5) Realizzazione del parcheggio pubblico compreso tra Via Sciascia, Via Gozzano e Via Panzini
- 6) Parcheggi privati a fianco del "Resort"
- 7) Sistemazione delle aree di risulta dell'edificazione
- 8) Realizzazione di tutti gli impianti a rete

Per la verifica della conformità degli standard urbanistici previsti nel progetto in oggetto, nei confronti degli standard urbanistici previsti dai piani particolareggiati approvati, si fa riferimento alla specifica Tavola A05.

## 5. COMPARTO SCHEDA 15

Il Piano Particolareggiato in oggetto interessa un comparto contraddistinto nel PRG come "Comparto scheda 15 – Area di dotazione ecologico-ambientale".

Il comparto è delimitato a Nord Est da Viale D'Annunzio; a Sud Est dall'argine del torrente Marano;

a Sud Ovest da Via Gozzano; a Nord Ovest da Viale Rucellai.

In un contesto più ampio il comparto è inserito all'interno della zona turistica speciale T6 "Area Marano", così come definita e delimitata dall'Accordo di Programma in variante al P.R.G. del Comune di Rimini ed al P.T.C.P. della Provincia di Rimini.

Le opere di urbanizzazione sono le seguenti:

- Realizzazione di parte del sottopasso veicolare a Viale D'Annunzio
- Realizzazione di porzioni di spazi pavimentati pubblici in corrispondenza del lungomare su  
Viale D'Annunzio e lungo il lato a confine con il Comparto scheda 13 e scheda 14
- Realizzazione dei percorsi pedonali, viabilistici e dei parcheggi pubblici
- Sistemazione delle aree a parco
- Realizzazione di tutti gli impianti a rete

## 6. IL PROGETTO ARCHITETTONICO

Il progetto architettonico in oggetto descrive le opere di urbanizzazione in oggetto nella planimetria generale di progetto (Tavola A 03) nella quale sono peraltro individuati i limiti dei comparti scheda 13 e scheda 15 ed i limiti generali dell'area di intervento.

Lo studio della viabilità a servizio della nuova zona da urbanizzare è stato affrontato con lo scopo di rispettare il transito dei pedoni e dei ciclisti i quali si muoveranno all'interno della cosiddetta isola ambientale, zona nella quale è imposto il limite di 30km/h per i veicoli in transito. Al fine di ridurre l'interferenza tra gli stessi pedoni/ciclisti e i veicoli presenti sul lungomare, Viale D'Annunzio è stato previsto un sottopasso carrabile parallelo alla strada stessa. Il lungomare in questione è una strada locale in ambito urbano che in certi periodi dell'anno (soprattutto periodo estivo) è a traffico intenso riconducibile ad una strada di tipo F2.

Il dimensionamento della carreggiata a due sensi di marcia del lungomare rispetta le seguenti dimensioni minime:

- corsie pari a 325cm per ogni senso di marcia
- banchine laterali di 50cm

In corrispondenza del sottopasso si adottano i seguenti parametri geometrici:

- corsie pari a 325cm per ogni senso di marcia
- banchine laterali da 50cm fino a 100cm sulle rampe. Pari a 100cm nel sottopasso
- pendenza massima delle rampe pari al 11%.
- raggio minimo per raccordo verticale con le rampe:  $R_v = 120\text{mt}$
- raggio minimo per raccordo orizzontale pari:  $R_h = 45\text{mt}$

L'accesso al sottopasso è obbligatorio per tutti i veicoli di altezza inferiore a 410cm (10cm di tolleranza rispetto all'altezza massima del sottopasso pari a 420cm); non è obbligatorio per il filobus e per quei veicoli che devono accedere ai parcheggi ubicati all'interno del comparto.

Lungo il viale e lungo il sottopasso carrabile, è previsto, in entrambe le direzioni, il transito del filobus che prevede due fermate sulla piazza. Sempre lungo Viale D'Annunzio, lato mare, si prevede in parte la ristrutturazione e in parte la realizzazione di un marciapiede di larghezza pari a 2,50 m e di una pista ciclabile, a doppio senso di marcia, di larghezza pari a 2,50 m. Quest'ultimi verranno interrotti, in prossimità della colonia Reggiana, dall'esecuzione di una piazza pedonale (come citato in precedenza) tutta pavimentata a servizio dei cittadini. La piazza, che sarà il punto principale di tutta la nuova viabilità, avrà priorità sulla circolazione; i veicoli provenienti da Viale D'Annunzio, in entrambe le direzioni, prima dell'innesto con la piazza dovranno l'obbligo di rispettare i 30 km orari e dare precedenza ad eventuali pedoni o ciclisti che l'attraversano.

All'altezza della colonia Reggiana si prevede un sottopasso pedonale di collegamento tra la stessa colonia e gli edificati del Comparto scheda 13.

L'accesso ai parcheggi avviene tramite strade secondarie a doppio senso di marcia con corsie di larghezza pari a 300cm. Per gli stalli perpendicolari si adottano dimensioni pari a 500 cm di lunghezza e 250cm di larghezza. Per gli stalli a raso si adottano dimensioni pari a 550 cm di lunghezza e 220cm minimo di larghezza. Per i parcheggi riservati ai portatori di handicap la larghezza del singolo stallo sarà pari ad almeno 320cm.

Il nuovo tracciato di via Gozzano sarà realizzato adottando le seguenti dimensioni:

- corsie pari a 300cm per ogni senso di marcia
- banchine laterali di 50cm

Il nuovo parcheggio tra via Gozzano, via Panzini e via Sciascia sarà realizzato con stalli dalle dimensioni minime sopra riportate.

Dalla Tavola dei particolari costruttivi (Tavola A 04) si individuano i materiali di finitura, con relativi pacchetti di sottofondo, utilizzati nelle diverse situazioni di progetto: sovrastrutture, strade, marciapiedi, piazze, spazi pedonali, parcheggi pubblici.

### ***Sovrastrutture***

Gli strati superficiali delle sedi stradali sono in conglomerato bituminoso.

Lo strato di fondazione è in materiale arido, stabilizzato granulometricamente.

La finitura della piazza e dei marciapiedi è in cemento con finitura superficiale antisdrucchiolo e ricorsi in pietra Trani bianca martellinata. La finitura superficiale della pista ciclabile è in asfalto verniciato.

I cordoli sono in pietra trani bianca martellinata. Gli stalli sono previsti con piastrelle grigliate in cemento e separati da cordoli in cemento.

### ***Scolo delle acque***

Le pendenze trasversali delle sezioni stradali sono pari al 2,5%. Le acque superficiali verranno smaltite lateralmente alla sede stradale e saranno opportunamente convogliate nella specifica rete fognaria.

Lo smaltimento delle acque raccolte dall'area impermeabile del sottopasso verranno convogliate al sistema fognario attraverso un sistema di pompaggio.

### ***Strade e marciapiedi***

Dopo aver effettuato lo scavo di splateamento del terreno interessato fino alla quota stabilita si provvederà a formare il rilevato stradale con materiale arido per lo spessore

di cm 30 e strato superiore di stabilizzato spessore medio cm 20 opportunamente sagomato con le necessarie pendenze e rullato.

L'asfaltatura sarà composta da uno strato di base (binder) di spessore medio cm.7 e un tappeto di usura di 3 cm di spessore. Alcuni tratti di viabilità saranno finiti superficialmente come gli spazi pedonali circostanti, ferme restando le caratteristiche della fondazione. La separazione dalle aree circostanti, ove necessaria, sarà realizzata con cordolature perimetrali in c.l.s. vibrato o pietra montate in orizzontale o in verticale a seconda delle necessità su idonea fondazione.

I marciapiedi lungo la strada saranno in getto di c.l.s. additivato con ossidi coloranti nel tono a scelta della D.L.

### ***Piazze e spazi pedonali***

Per la pavimentazione degli spazi pedonali pubblici si è individuata una tipologia costruttiva consolidata e collaudata costituita da uno strato di misto granulometrico frantumato tipo 0-70 dello spessore medio di 50 cm con sovrastante massicciata in materiale arido di 20 cm di spessore, strato di livellamento in stabilizzato rullato e soprastante soletta in calcestruzzo armata con rete elettrosaldata; la pavimentazione sarà realizzata impiegando materiali lapidei con finitura superficiale antisdrucchiolo.

Le separazioni con altre zone o materiali sono realizzate con cordolature in pietra montate a raso o in rilievo a seconda delle posizioni.

### ***Parcheggi pubblici***

I parcheggi pubblici hanno la sottostruttura stradale composta da materiale arido per lo spessore di 30 cm e stabilizzato per uno spessore medio di 20 cm per garantirne la stabilità in ogni condizione di utilizzo.

Le sue corsie saranno percorse occasionalmente anche da mezzi consistenti (camioncini, furgoni, mezzi per raccolta rifiuti ecc.) pertanto per la pavimentazione degli spazi di percorrenza e manovra viene impiegato il conglomerato bituminoso (binder e tappetino) mentre gli stalli sono pavimentati con masselli in calcestruzzo con alveoli seminati a prato. Per alcuni dei parcheggi realizzati nel verde è previsto l'utilizzo dei masselli in calcestruzzo inseriti anche nelle corsie di manovra. Con questo accorgimento si ottiene la riduzione delle superfici impermeabili di parcheggio a vantaggio di quelle verdi, diminuendo l'apporto di acque meteoriche in fognatura; l'aspetto del parcheggio risulta inoltre più gradevole aggiungendo pregio e originalità alla realizzazione. Alberature poste nei limiti degli stalli consentiranno nel tempo l'ombreggiamento dei posti auto.

### ***Segnaletica stradale***

Lungo la viabilità pubblica e nei parcheggi sarà posizionata la segnaletica verticale ed orizzontale in conformità alle prescrizioni del Codice della Strada. Si rimanda alle tavole grafiche per lo schema della segnaletica prevista.

Per la verifica della conformità degli standard urbanistici previsti nel progetto in oggetto, nei confronti degli standard urbanistici previsti dai piani particolareggiati approvati, si fa riferimento alla specifica Tavola A 05.

Per una descrizione dettagliata delle opere relative a:

- viabilità, piazze e parcheggi,
- rete fognatura bianca e nera,
- rete acquedotto,

- rete gas metano,
  - rete Enel,
  - rete Telecom,
  - pubblica illuminazione,
  - linea filoviaria,
- si fa riferimento agli elaborati specialistici allegati al progetto in oggetto.

## ELENCO ELABORATI

### **Elenco Elaborati Architettonici**

TAVOLA		OGGETTO	SCALA
Tav.	A01	Relazione tecnico illustrativa Quadro Economico Elenco elaborati	
Tav.	A02A	Stato di fatto Planimetria generale	1:200
Tav.	A02B	Stato di fatto Planimetria generale	1:200
Tav.	A03	Progetto Planimetria generale	1:500
Tav.	A04	Progetto Particolari costruttivi	1:100
Tav.	A05	Progetto Planimetria generale Verifica urbanistica	1:500

### **Elenco Elaborati Progetto Viabilità**

TAVOLA		OGGETTO	SCALA
Tav.	VI 01A	Viabilità Stato di fatto	1:200
Tav.	VI 01B	Viabilità Stato di fatto	1:200
Tav.	VI 02A	Viabilità Progetto	1:200
Tav.	VI 02B	Viabilità Progetto	1:200
Tav.	VI 03A	Viabilità Sezioni	1:200
Tav.	VI 03A	Viabilità Sezioni	1:200
Tav.	VI 04	Viabilità Sezioni tipo	1:100
Tav.	VI 05	Viabilità Particolari costruttivi	1:20
Tav.	VI 06A	Viabilità Segnaletica orizzontale e verticale	1:200



Tav.	VI 06B	Viabilità Segnaletica orizzontale e verticale	1:200
Tav.	VI 07	Viabilità Progetto viabilità provvisoria	1:500
Tav.	VI 08	Viabilità Relazione tecnico illustrativa	
Tav.	VI 09	Viabilità Computo metrico estimativo	

### **Elenco Elaborati Progetto Opere Idrauliche**

TAVOLA		OGGETTO	SCALA
Tav.	REL 01	Relazione tecnico illustrativa	
		<b>Fognatura bianca</b>	
Tav.	FB 01	Planimetria fognatura bianca esistente	1:500
Tav.	FB 02	Profilo longitudinale fognatura bianca esistente	1:250 - 1:100
Tav.	FB 03	Planimetria fognatura bianca di progetto	1:500
Tav.	FB 04	Profilo longitudinale fognatura bianca di progetto Picchetti 1-12	1:250 - 1:100
Tav.	FB 05	Profilo longitudinale fognatura bianca di progetto Picchetti 13-27	1:250 - 1:100
Tav.	FB 06	Pianta fognatura bianca sottopassaggio di progetto	
Tav.	FB 07	Piante e sezioni stazione di sollevamento acque bianche sottopassaggio	1:50 - 1:500
Tav.	FB 08	Piante e sezioni vasca di laminazione acque bianche	1:50
Tav.	FB 09	Manufatti normali e speciali fognatura bianca	Varie
		<b>Fognatura nera</b>	
Tav.	FN 01	Planimetria fognatura nera esistente	1:500
Tav.	FN 02	Profilo longitudinale fognatura nera esistente	1:250 - 1:100
Tav.	FN 03	Planimetria fognatura nera di progetto	1:500
Tav.	FN 04	Profilo longitudinale fognatura nera di progetto	1:250 - 1:100
Tav.	FN 05	Manufatti normali e speciali fognatura nera	varie
		<b>Acquedotto</b>	
Tav.	ACQ 01	Planimetria rete acquedotto esistente	1:500
Tav.	ACQ 02	Planimetria rete acquedotto di progetto	1:500
		<b>Gasdotto</b>	
Tav.	GAS 01	Planimetria rete gasdotto esistente	1:500
Tav.	GAS 02	Planimetria rete gasdotto di progetto	1:500
Tav.	CME OI	Computo metrico estimativo Opere Idrauliche	

**Elenco Elaborati Progetto Distribuzione Enel, Telecom, Pubblica Illuminazione, Linea Filoviaria**

TAVOLA		OGGETTO	SCALA
Tav.	E01A	Distribuzione Enel Cavidotti alimentazione Enel – Pompe sollevamento – Pompe vasca laminazione	
Tav.	E01B	Distribuzione Enel Cavidotti alimentazione Enel	
Tav.	E02	Distribuzione Enel Relazione e Computo metrico	
Tav.	E03A	Distribuzione Telecom Cavidotti alimentazione	
Tav.	E03B	Distribuzione Telecom Cavidotti Alimentazione	
Tav.	E04	Distribuzione Telecom Relazione e Computo Metrico	
Tav.	E05	Enel, Telecom, Illuminazione Particolari	
Tav.	E05A	Pubblica Illuminazione Distribuzione	
Tav.	E05B	Pubblica illuminazione Distribuzione	
Tav.	E06	Pubblica Illuminazione Relazione e calcoli illuminotecnici	
Tav.	E07	Pubblica Illuminazione Computo Metrico	
Tav.	E08	Linea Filoviaria Nuovo tracciato	
Tav.	E09	Linea Filoviaria Relazione e Computo Metrico	

**Elenco Elaborati Progetto del Verde**

Tav.	VE01	Planimetria delle aree di verde attrezzato Parco pubblico e Piazza	1:200
Tav.	VE02	Planimetria delle aree di verde attrezzato Parcheggio pubblico	1:200
Tav.	VE03	Irrigazione delle aree di verde attrezzato Parco pubblico, Piazza e Parcheggio	1:200
Tav.	VE04	Computo Metrico Estimativo	
Tav.	VE05	Relazione tecnico illustrativa	

Dai computi metrici allegati al progetto in oggetto, è ricavato il seguente quadro economico di sintesi:

#### QUADRO ECONOMICO

Viabilità	€	2.266.530,13
Opere Idrauliche	€	557.165,00
Pubblica Illuminazione	€	381.866,00
Distribuzione Enel	€	149.495,00
Telecom	€	108.680,00
Filobus	€	254.974,90
Verde	€	460.730,99
		-----
<b>TOTALE</b>	<b>€</b>	<b>4.179.442,02</b>