



Comune di MIRA



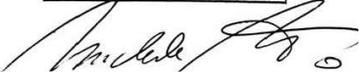
Città Metropolitana  
VENEZIA

# "Lavori di sistemazione viabilità Dogaletto" aggiornamento 2018

## Progetto ESECUTIVO

boatoprogetti

studio associato di ingegneria & architettura – 30031 dolo – venezia via Rizzo 67/A tel. 041.411207 email: info@boatoprogetti.it  
stefano boato, ingegnere – michele boato, architetto

Sito di progetto Via Bastie Identificazione catastale: MIRA fg. 41-42-48	Prot.:1809 File: 1809_Dogaletto_E001	data: Novembre 2018
Progetto: <b>Lavori di sistemazione viabilità Dogaletto aggiornamento 2018</b> Oggetto: <b>RELAZIONE TECNICA</b>		Elaborato: <b>E001</b>
Committente: <b>COMUNE DI MIRA</b> Settore 4 – Lavori pubblici e infrastrutture – Dirigente Arch. Cinzia PASIN		Scala nn
Progettista incaricato:  	 	Revisione: sostituisce tavola n° ... del .....

**Progetto Esecutivo**

**Relazione TECNICA E ILLUSTRATIVA**

**1.0 – PREMESSA:**

Il presente progetto aggiorna il precedente approvato nel 2012, Progetto Definitivo-Esecutivo lavori di "Completamento opere di riqualificazione urbana del centro di Dogaletto – 3° lotto" approvato con delibera di Giunta comunale n°18 del 07/02/2012, senza comunque apportare significative modifiche.

Il progetto aveva acquisito le seguenti autorizzazioni:

- l'Autorizzazione paesaggistica di posiz. n. E/2010/0340 rilasciata ai sensi e per gli effetti dell'art.146 del D.Lgs 42/2004 "Codice dei beni culturali e del paesaggio" dal Dirigente del Settore Urbanistica – Edilizia Privata del Comune di Mira in data 17.01.2011 – visto il parere della Soprintendenza ai sensi del c.5 art. 146 DLgs 42/04 prot. 17532 del 17.12.2010.
- l'Autorizzazione Idraulica rilasciata dal Consorzio di Bonifica Acque Risorgive in data 07.12.2011 prot. 6912/SMB Reg. n. 10815, ricevuta al protocollo di codesto Ente al n. 39324 in data 23.12.2011;

I lavori relativi al progetto approvato con delibera di GC n°18/2012 non sono poi stati appaltati per dare priorità ad altri interventi ritenuti prioritari. La sistemazione della viabilità di Dogaletto rientra negli obiettivi dell'attuale Amm.ne comunale che intende così realizzare oggi il progetto approvato nel 2012.

Il progetto necessita di una revisione generale per adeguare gli elaborati al nuovo Codice dei Contratti, aggiornare i relativi costi e quadro economico, nonché acquisire una serie di nuovi ed aggiornati pareri (Soprintendenza per paesaggistico- ambientale, Consorzio Acque Risorgive, Telecom, Enel, Rete Gas (2iretegas).

Il progetto prevede l'allargamento della sede viaria, la realizzazione di un percorso pedonale a raso separato dalla sede stradale da doppia cordonata con interposto elemento di pavimentazione, la realizzazione di una nuova pubblica illuminazione, che sostituisce quella obsoleta esistente, nel tratto di strada interessata.

Il I° e II° Lotto (ad est) già realizzati prevedevano la regolarizzazione della sede viaria con l'inserimento di percorso ciclabile e dell'illuminazione pubblica.

Essendo un progetto che andava ad inserirsi in un contesto esistente, e volendo l'Amministrazione non pesare con gli espropri sull'invasione delle proprietà private, le dimensioni geometriche sia della carreggiata (5,50 – 6,00 mt) che della ciclabile (2,00 mt) sono state così previste di conseguenza.

**PROGETTO DEFINITIVO:**

**È stato redatto e poi approvato dalla Giunta Comunale, a seguito della conferenza di Servizi in data 06.11.2018 con esito positivo e verbale prot. 50533 del 07.11.2018, un nuovo Progetto Definitivo cui il presente Progetto Esecutivo da seguito.**

Comune di Mira - Città Metropolitana di Venezia  
"Lavori di sistemazione della viabilità Dogaletto - aggiornamento 2018"  
**Progetto Esecutivo**  
**Relazione TECNICA E ILLUSTRATIVA**

**2.0 – LO STATO DEI LUOGHI:**



**LA STRADA:**

La Via Bastie, che proviene da ovest, ovvero dalla Strada Statale Romea, ha una larghezza pressoché costante della carreggiata (parte asfaltata) di circa 4.00-4.50 mt.

A partire dalla strada Romea, presenta due corsie di larghezza variabile tra 3.85 e 4.00 mt circa, con banchina asfaltata praticamente nulla, fino all'altezza dell'ex Asilo.

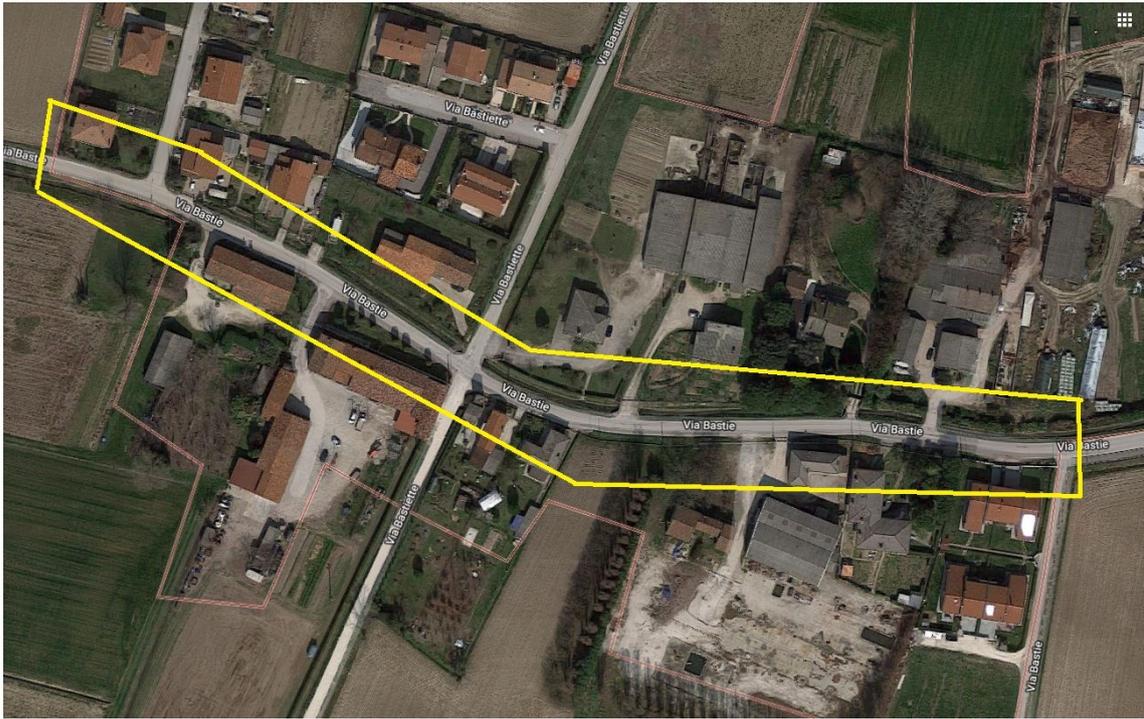
Da questo punto parte l'intervento di riqualificazione già realizzato con il 2° lotto e prosegue poi con il primo intervento realizzato con il 1° lotto.



Non ci sono percorsi ciclabili o pedonali a bordo strada che consentano una percorrenza sicura di ciclisti e pedoni verso il centro della frazione.

Il 3° lotto, oggetto del presente progetto prosegue verso ovest (verso la romea) l'intervento di riqualificazione urbana a partire dall'ex Asilo fino a via Trieste dove finisce l'agglomerato urbano completando così il collegamento ciclabile con il centro della frazione.

Comune di Mira - Città Metropolitana di Venezia  
"Lavori di sistemazione della viabilità Dogaletto - aggiornamento 2018"  
**Progetto Esecutivo**  
**Relazione TECNICA E ILLUSTRATIVA**



**L'ILLUMINAZIONE:**

La strada ha una illuminazione esistente variegata, obsoleta ed inadeguata al contesto ambientale in cui è inserita.



**LA SERIOLA:**

Lungo la via, alternativamente a sx o a dx corre lo scolo Seriola che in più punti passa da una parte all'altra della strada attraverso dei sottopassaggi.

Nel tratto del presente progetto la Seriola scorre a nord della strada e la sottopassa a sud solo in prossimità di via Trieste ad Est.

La Seriola ha una conformazione irregolare in seguito ad imprevisti allargamenti e necessità essere risagomata.

L'intervento di ridefinizione della sede stradale è motivo, anche con l'utilizzo di palificata alla base della scarpata, di risagomatura del canale e protezione della sponda in dx idraulica.



## Relazione TECNICA E ILLUSTRATIVA

### **3.0 - IL PROGETTO:**

#### **3.1 - Viabilità:**

Le dimensioni più contenute della sezione stradale, dovute sia alla presenza della Seriola che delle recinzioni delle proprietà private vicine alla sede stradale non hanno permesso la continuazione della pista ciclabile che in questo tratto diventa un percorso pedonale.

La volontà dell'Amministrazione di non invadere le proprietà private e di contenere i costi per espropri e nuove recinzioni hanno sostanzialmente definito questo tipo di scelta.

L'intervento si propone principalmente quindi di ordinare la viabilità sia veicolare che pedonale.

Con tale filosofia si è operato e così l'intero tracciato avrà caratteristiche di percorso pedonale con larghezze da 150cm minimo fino a max 200cm.

La sezione stradale verrà ridotta a 5,50 mt a partire dall'asilo dove attualmente è di 6,00mt; con questa larghezza proseguirà fino in prossimità di via Trieste, poi si porterà con una ulteriore riduzione fino a raccordarsi con quella esistente di 4.00-4,50 mt

Ai fini normativi si ritiene che l'intervento non possa e non debba essere considerato come una modifica della sede stradale allargamento e/o restringimento che dir si voglia, ma solamente una ridefinizione della sede viaria carraia su una situazione di degrado esistente.

L'intervento e la scelta del dimensionamento è quindi condizionato dalla situazione esistente e dalle necessità di rispetto, nel senso di non invasione, delle proprietà private dettate dall'Amministrazione Comunale.

#### **3.2 - Viabilità ciclo-pedonale e carraia:**

A partire dalla fine del 2°lotto, dopo l'ex asilo, percorrendo la strada verso via Trieste (verso la Romea) possiamo così definire il 3° Lotto:

iniziano sulla sx le murette delle abitazioni che rimangono a delimitare le proprietà private e il percorso pedonale ha una larghezza di 2,00 mt, separato dalla carreggiata con doppia cordonata in cls con interposta una betonella per una larghezza di 12,5+10+12,5=35cm; la carreggiata stradale sarà composta da due corsie da 2,25cm + banchina da 50cm per un totale di 2,75+2,75=5,50cm; l'allargamento dalla parte della Seriola è possibile grazie anche ad una risagomatura del fossato con l'utilizzo di palificazione di sostegno della riva.

Prima della case limitrofe alla cabina Enel il percorso pedonale prosegue sempre a raso con restringimento a 150cm sino alla stessa cabina Enel in prossimità di via Bastie.

Da questo punto si prosegue, sempre a sud, con un percorso pedonale a raso della larghezza costante di 150 cm e una carreggiata da 5,50 mt separata sempre dalla stessa doppia cordonata, con interposta betonella, della larghezza di 35cm.

Non si invade nessuna proprietà privata oltre le recinzioni esistenti.

In corrispondenza dell'ultima casa a sud si incontra la Seriola che da nord passa sotto la strada e prosegue il suo corso a sud.

Per realizzare la prosecuzione del camminamento a sud che permetta di arrivare sino a via Trieste, comprendendo la via nella definizione del nucleo abitato, occorrerà realizzare un manufatto che contenga e protegga la sponda nord del fossato. Si realizzerà così una struttura di contenimento in c.a. rivestito dalla parte dell'acqua da mattoni faccia a vista che consenta di realizzare e sostenere il camminamento necessario.

#### **3.3 – Fossati e rete di smaltimento acque meteoriche:**

Nel tratto di strada in questione non si prevede di tombare fossati per la realizzazione dell'intervento; si prevede invece lo smaltimento delle acque meteoriche provenienti dalla strada nella Seriola. L'intervento prevede quindi il rifacimento completo della rete di raccolta di acque bianche obsoleta tramite tubazione in PVC del diametro da 250mm con relativi pozzetti di ispezione e caditoie con coperchio in ghisa poste sul tratto pedonale. La doppia cordonata che separa il tratto pedonale dal

## Relazione TECNICA E ILLUSTRATIVA

tratto carrabile avrà in corrispondenza delle caditoie dei fori atti a consentire il passaggio dell'acqua piovana della strada.

### **3.4 – Rete di Illuminazione pubblica:**

Il progetto prevede una nuova illuminazione per l'intero tratto prevedendo di utilizzare armature stradali, analoghi a quelli già usati per il primo tratto però con lampade a led.

La nuova illuminazione stradale di altezza pari a 7,5mt. troverà posto sul lato sud della strada così da illuminare anche il percorso pedonale.

Si faccia riferimento alla relazione illuminotecnica di apposito elaborato.

### **3.5 – Rete Telecom**

Si prevede di rimuovere la rete aerea della Telecom posta su pali in vetroresina lato Seriola (a nord della strada) e di interrarla sullo stesso lato previa costituzione di adeguata rete. Si tratta di circa 200ml a est e 30mt ad ovest della centrale Telecom, con rimozione di circa 6 pali. Sono previsti tre attraversamenti per andare a servire oltre la nuova lottizzazione anche alcune case poste a sud della strada.

Per questo Telecom ha previsto e preventivato un proprio intervento che attualmente interessa una serie di allacci che dovrà essere verificato e quantificato in fase esecutiva.

Preliminare indicativa segnalazione è stata riportata nelle tavole dello stato di fatto.

**Preventivo in data 21.01.2018 acquisito al prot. del comune al n. 24497 del 05.06.2018**

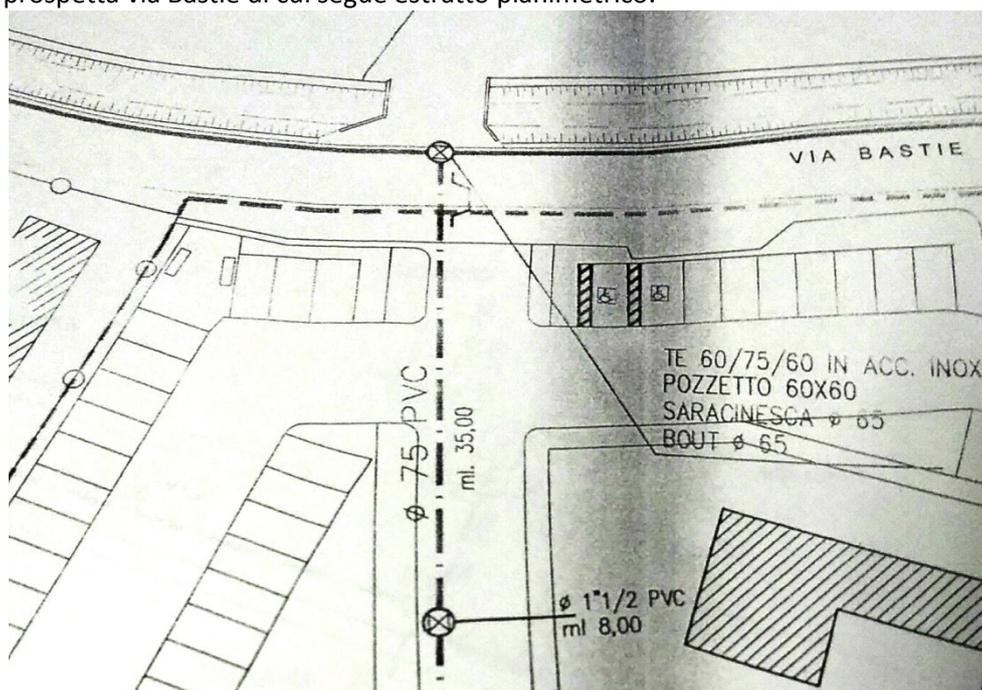
### **3.6 – Rete Idrica**

La rete idrica esistente la cui posizione è stata indicata da Veritas nella parte nord della strada non sarà interessata dall'intervento se non in corrispondenza degli allacci alle abitazioni.

Per questo Veritas ha previsto e preventivato un proprio intervento che attualmente interessa una serie di allacci che dovrà essere verificato e quantificato in fase esecutiva.

**Preventivo prot. 28218 in data 12.04.2018 e comunicazione prot. 70145 del 17.10.2018**

In fase di conferenza dei servizi è stato integrato dall'ufficio urbanistica parere favorevole Veritas del 05.03.2012 prot. 16197 rilasciato all'arch. Francesco Volpato progettista del PUA Comparto edificatorio C2-N5 che prospetta via Bastie di cui segue estratto planimetrico.



### **3.7 – Rete GAS**

"2i Rete Gas" ha indicato la posizione delle condotte (una di BP e una di MP) nella parte sud della strada nella parte interessata dall'intervento

"2i Rete Gas" ha effettuato proprio sopralluogo e preliminare indicativa segnalazione (vedi anche documentazione fotografica) che si è riportato nelle tavole dello stato di fatto.

**Ha espresso parere in data 02.11.2018 acquisito al prot. del comune al n. 49959 del 05.11.2018**

### **3.8 – Rete ENEL**

La rete ENEL esistente costituita da 3 linee (una di MT e due di BT) è stata indicata dall'ente e si sviluppa dalla cabina posta all'incrocio con via Bastiette verso Est, fino ed oltre la fine dell'intervento 3° lotto verso il centro della frazione.

Enel ha in previsione di ampliare la rete verso Ovest e per questo si è concordato, per non effettuare inutili doppi lavori o rotture sul nuovo costruito, di realizzare una nuova linea riservata all'ente erogatore che parte dalla cabina Enel e si sviluppa verso Ovest. Enel fornirà il materiale all'impresa esecutrice. Preliminare indicativa segnalazione è stata riportata nelle tavole dello stato di fatto.

### **AVVERTENZA**

**tutte le reti degli Enti erogatori sono state segnalate sommariamente ed indicativamente dagli stessi Enti solo planimetricamente. Nessuna indicazione puntuale e dettagliata è stata fornita per la posizione altimetrica e planimetrica per cui le rappresentazioni grafiche contenute nel progetto devono intendersi SOLO come SCHEMI utili per la segnalazione e per una prima indicazione rispetto alla segnalazione in loco che l'impresa dovrà effettuare prima dell'inizio dei lavori contattando a propria cura e spese gli Enti erogatori.**

### **3.9 – Intervento di risagomatura sulla Seriola Veneta:**

#### **Cenni storici:**

Nel '600 venne realizzato il Canale della Seriola Veneta, un vero e proprio acquedotto con presa sulla Brenta, terminava a Mestre dove l'acqua veniva caricata su appositi "burci" alla volta di Venezia. Un corso d'acqua che per alcuni secoli ha rappresentato la principale fonte di approvvigionamento d'acqua potabile per la Serenissima. Oggi, il canale Seriola è poco più che uno scolo e nessuno, percorrendo le sue rive, potrebbe immaginare l'importanza che esso ha avuto per la sopravvivenza della città di Venezia.

Il "Seriola" o "Ceriola" ( nell'antico dialetto veneziano, significa piccolo o stretto corso d'acqua), fu costruito tra il 1609 e il 1611 per approvvigionare d'acqua potabile Venezia ed era lungo 13,5 chilometri. Per la città lagunare l'approvvigionamento dell'acqua potabile ha sempre rappresentato uno dei problemi più grandi, come affermava Marin Sanudo (1466-1536): "Venixia è in aqua et non ha aqua". All'inizio del 1400 Venezia iniziò a cercare acqua potabile in terraferma individuando nel fiume Brenta il luogo di attingimento, sancito da decreto del Senato del 1425. La diretta conseguenza del decreto fu la nascita di una nuova professione: quella degli acquareoli o burchieri, che tramite particolari imbarcazioni (Burci) trasportavano l'acqua dalla località Moranzani sino a Venezia.

La qualità dell'acqua del Brenta non era comunque altissima e per ovviare a questo problema la Serenissima decise, nel 1609, di scavare il Canale Seriola che prelevava l'acqua del Brenta all'altezza di Dolo e la portava alla località dei Moranzani, dove erano sempre pronti i "burci" per il trasporto dell'acqua potabile a Venezia dove, secondo gli ordini del Senato, veniva venduta nei vari quartieri. A Dolo, nel punto in cui la Seriola deviava dal Brenta, c'era un'iscrizione marmorea ancora oggi visibile: HINC URBIS POTUS (di qui l'acqua potabile per la città).



#### **L'intervento previsto:**

La Seriola con il corso degli anni si è allargata in certi punti e verrà quindi risagomata; si troverà così lo spazio per la viabilità regolarizzandola a ml.5.50 mt.

Il fossato verrà ripulito nel fondo per circa 10cm.

A seguito dell'allargamento la nuova scarpata verrà realizzata mediante:

- preventivo scotico della sponda esistente
- infissione dei pali del diametro di 18-20cm e della lunghezza di 300/350 cm infissi in numero di 5pali/m; dovranno essere infissi fino a circa 10cm sotto il livello del pelo libero dell'acqua in modo da restare sempre completamente immersi.
- riempimento costipato con pietrisco materiale lapideo non gelivo di pezzatura 15-20cm nella quantità di 1mc/ml compattato a sagomare la scarpata con una pendenza che trovi rapporto di circa 2h/3b fino a 2/3 della stessa.

Si prevede la risagomatura anche della sponda nord del fossato, in alcune parti si prevede anche di utilizzare palificazione di contenimento, facendo così in modo che la sezione idraulica non abbia a modificarsi in modo significativo.

**Progetto Esecutivo**

**Relazione TECNICA E ILLUSTRATIVA**

Per realizzare la prosecuzione del camminamento a sud/ovest che permetta di arrivare sino a via Trieste, si realizzerà una struttura di contenimento in c.a. rivestito dalla parte dell'acqua da mattoni faccia a vista che consenta di realizzare e sostenere il camminamento necessario; in quel tratto la Seriola verrà scavata creato un fondo in c.a. dello spessore di cm 20 che proseguirà anche su parte della sponda sud almeno oltre il pelo libero dell'acqua.

L'attraversamento della strada da parte della Seriola, in corrispondenza di via Trieste, costituito da un tombinamento di sezione rettangolare dovrà essere preventivamente ripulito e nella parte di fuoriuscita a valle dell'attraversamento il fondo e parte delle sponde sarà rivestito con soletta in c.a. dello spessore di 20cm come per il tratto a monte.

**Opere Provvisorie propedeutiche alla costruzione del manufatto in c.a.:**

Previa chiusura del corso d'acqua da parte del Consorzio al fine di ridurre la portata idraulica addotta, l'impresa esecutrice provvederà a realizzare adeguate opere provvisorie atte a consentire la realizzazione del manufatto in c.a. di rivestimento del fondo e parte della scarpata, a monte e a valle dell'attraversamento della Seriola di via Bastie in corrispondenza di via Trieste. Detto intervento è comprensivo di ogni onere anche per l'utilizzo di palancole, tubazioni e pompe utili alla realizzazione del by pass che consenta la realizzazione del manufatto in c.a. in completa sicurezza.

**AVVERTENZA:**

**Ogni intervento dovrà essere realizzato di concerto con il personale tecnico specializzato del Consorzio di Bonifica Acque Risorgive che assisterà e/o verificherà le operazioni di tracciamento e di realizzazione dell'intervento; l'impresa appaltatrice farà in ogni caso riferimento all'autorizzazione idraulica del Consorzio di Bonifica Acque Risorgive emessa in data 02 Settembre 2010 prot. N° 6764 e del successivo parere tecnico in data 10.11.2011 registro 10815 (confermato dal Consorzio stesso con nota n°4857 del 19 marzo 2018)**

### **3.10 – Muretti protezione e delimitazione Seriola:**

in corrispondenza di alcuni punti si realizzeranno dei muretti in mattoni faccia a vista con soprastante copertina in marmo bianco per delimitare e valorizzare il canale Seriola che abbiamo visto rivestire importanza storica.

Viene poi realizzato, in corrispondenza dell'attraversamento di Via Trieste, un marciapiede sulla riva del canale, realizzato con struttura in cls armato e rivestimento di mattoni faccia a vista; saranno posti all'altezza dell'acqua alcuni faretti adatti per essere anche sommersi (IP68) che permettano una illuminazione dell'acqua in questo primo tratto di canale.

E' previsto anche un punto (sul muretto posto più ad ovest, all'inizio dell'intervento ed in corrispondenza del primo attraversamento pedonale) in cui verrà posta una targa che ricordi il significato storico del canale che potrebbe essere scambiato oggi per un semplice scolo ed invece è stato per anni l'acquedotto della Serenissima.

**L'iscrizione riporterà il seguente testo:**

### ***SERIOLA – L'ACQUEDOTTO DELLA SERENISSIMA***

*Il canale "SERIOLA" o "CERIOLA" ( nell'antico dialetto veneziano, significa piccolo o stretto corso d'acqua), fu costruito tra il 1609 e il 1611 per approvvigionare d'acqua potabile Venezia e ha rappresentato per alcuni secoli la principale fonte di approvvigionamento d'acqua potabile per la Serenissima.*

*Come affermava Marin Sanudo (1466-1536), per la città lagunare l'approvvigionamento dell'acqua potabile ha sempre rappresentato uno dei problemi più grandi,*

***"Venexia è in aqua et non ha aqua".***

*All'inizio del 1400 Venezia iniziò a cercare acqua potabile in terraferma individuando nel fiume BRENTA il luogo di attingimento, sancito da decreto del Senato del 1425.*

*La qualità dell'acqua del Benta non era comunque altissima e per ovviare a questo problema la Serenissima decise, nel 1609, di scavare un apposito canale che prelevasse l'acqua dalla Brenta all'altezza di DOLO e la portasse, percorrendo circa 13,5 chilometri, a FUSINA in località MORANZANI.*

*L'acqua veniva caricata su apposite barche dette "BURCI" per il trasporto a Venezia dove, secondo gli ordini del Senato, veniva venduta nei vari quartieri.*

*La diretta conseguenza del decreto fu la nascita di una nuova professione: quella degli acquareoli o burchieri.*

*La Seriola, in quanto fonte potabile, era sorvegliata da personale della Serenissima e l'accesso da parte di persone ed animali interdetto; chi contravveniva era punito con rigide e pesanti sanzioni.*

**Progetto Esecutivo**  
**Relazione TECNICA E ILLUSTRATIVA**

**3.11 – Piano di Lottizzazione comparto C2-N5:**

Il Piano di Lottizzazione denominato "Piano Urbanistico Attuativo relativo alla Scheda Normativa n.4 della Variante al PRG "Palav Sud" Territorio s.ilario in Località Dogaletto - Via Bastie. Comparto C2-N5" è stato approvato con Deliberazione di Giunta n°30 del 12 marzo 2015; delibera avente ad oggetto: PIANO URBANISTICO ATTUATIVO DELL'AREA POSTA IN LOC. DOGALETTO CLASSIFICATA A SCHEDA NORMA N. 4 DELLA VARIANTE AL PRG RELATIVA AL TERRITORIO DI S. ILARIO, A SUD DELLA SS 309 ROMEA.

CONTRODEDUZIONI ALLA OSSERVAZIONE E APPROVAZIONE DEL P.U.A.

La convenzione attuativa è stata firmata tra le parti in data 23/09/2016 rep. n. 78469



Il piano di lottizzazione approvato e convenzionato prevede la realizzazione di una viabilità indicata in planimetria come PV "percorsi carrai e pedonali, aree a servizi" (tratteggio giallo) con la previsione di un'area ecologica.

Tale previsione, non meglio definita in prossimità della pista ciclabile, potrebbe voler presupporre un marciapiede in luogo della prevista pista ciclabile e pertanto andrà chiarito da parte degli uffici competenti in occasione del rilascio del Permesso di costruire per le opere di urbanizzazione che è in fase istruttoria e non è stato quindi rilasciato.

Il progetto prevede di realizzare una pista ciclabile su sedime di bordo strada a ridosso delle recinzioni esistenti. La realizzazione della pista ciclabile non interessa la proprietà privata entro le recinzioni ma solo la parte ad di fuori delle stesse. Il comune di Mira per dette aree ha concordato con la ditta interessata (Mattiello Lino e Baldan Giovanni prot. 0021952 e 0021959 del 21.05.2018) l'accorpamento al demanio stradale e l'autorizzazione a predisporre frazionamento catastale e ad effettuare lavori di manutenzione straordinaria sull'area individuata e ad uso pubblico ininterrottamente da oltre 20 anni.

A detta lottizzazione vengono riservati sulla ciclabile due varchi di ingresso (come da loro progetto) interrompendo la doppia cordonata e posizionando dei dissuasori che verranno rimossi al momento della realizzazione della lottizzazione.

Prima dell'inizio dei lavori sarà cura dell'impresa e della DD.LL. verificare lo stato di avanzamento dei lavori e/o delle progettazioni di detta lottizzazione privata per mettere a punto eventuali modifiche al progetto.

### **3.12 – Accorpamento demaniale di aree private**

Il progetto prevede di realizzare la pista ciclabile su sedime di bordo strada a ridosso delle recinzioni esistenti. La realizzazione della pista ciclabile non interessa proprietà private entro le recinzioni che delimitano le proprietà esistenti ma solo la parte ad di fuori delle stesse.

Il comune di Mira per dette aree (individuate nel piano particellare d'esproprio facente parte del presente progetto e descritte nella tabella che segue) ha concordato con le ditte interessate l'accorpamento al demanio stradale e l'autorizzazione a predisporre frazionamento catastale e ad effettuare lavori di manutenzione straordinaria sull'area individuata e ad uso pubblico ininterrottamente da oltre 20 anni.

Il frazionamento catastale definirà compiutamente l'entità delle aree espropriate

### **3.13 – Lavori in Appalto**

Il progetto predisposto per il tratto di via in questione è completo di opere edili, idrauliche ed elettriche relative alla pubblica illuminazione.

Su indicazione dell'amministrazione comunale l'appalto di cui al progetto previsto nel quadro economico riguarderà tutti i lavori edili ad esclusione della pubblica illuminazione (armature stradali, pali e corpi illuminanti, cavi e quadri elettrici - opere da elettricista) che è previsto venga realizzata, prima della fine lavori e comunque prima del collaudo dell'opera, con altro e diverso appalto.

La predisposizione, per l'installazione della nuova linea della pubblica illuminazione, intesa come cavidotti, pozzetti, chiusini e plinti dei pali è invece compresa nell'appalto delle opere edili ed idrauliche. Gli elaborati di progetto contengono tutte le informazioni necessarie anche per la realizzazione della parte elettrica dell'illuminazione per la quale, a livello di computo metrico estimativo è stata predisposta apposita appendice oggetto, come detto, di altro e diverso appalto.