



REGIONE
LOMBARDIA



PROGETTO ESECUTIVO

**RIQUALIFICAZIONE LUNGO LA S.P. 42 E MESSA IN SICUREZZA
DALLA PROG.VA Km 99+440 ALLA PROG.VA Km 105+035,
SOTTESA DALLA NUOVA VARIANTE, NEI COMUNI DI SELLERO,
CEDEGOLO E BERZO DEMO, E LUNGO LA S.P. 6 NEI COMUNI DI
CEVO E SAVIORE DELL'ADAMELLO**

LOTTO 1

Atto anche al superamento delle barriere architettoniche

<i>Elaborato n. T1</i>	RELAZIONE GENERALE	
<i>Aggiornamenti</i>	DATA	OGGETTO
	<i>Febbraio 2019</i>	<i>Aggiornamento a seguito del rapporto Tecnico di Verifica di Progetto del 23/01/2019</i>
	<i>Maggio 2020</i>	<i>Adeguamento alle osservazioni di verifica</i>
IL PROGETTISTA Ing. Landrini Girolamo		IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

Elaborazione dati e stesura progetto: STUDIO LANDRINI
Via Carlo Tassara n°4 Breno (BS) Tel. e fax 0364/21076
e-mail: landrini@LANDRINIGEROLAMO.191.it

RELAZIONE GENERALE

Premessa

Questo progetto rappresenta il Lotto n°1 dei lavori: "Interventi di riqualificazione lungo la S.P. 42 e messa in sicurezza dalla Progr.va Km 99+440 alla Progr.va Km 105+035, sottesa dalla nuova variante nei comuni di Sellero, Cedegolo e Berzo Demo, e lungo la S.P. 6 nei comuni di Cevo e Savio dell'Adamello".

Il Lotto n°2 sarà relativo all'adeguamento della viabilità di alcuni tratti della Strada Provinciale n°6 da Cevo ad Andrista.

Questo primo lotto presenta un importo per la realizzazione di marciapiedi superiore al 50% del costo a base d'asta dei lavori.

In merito il progetto è redatto nel rispetto del D.P.R. 24 luglio 1996 n°53 sul superamento delle barriere architettoniche.

Questa iniziativa nasce nell'ambito dell'Unione dei Comuni della Val Savio, che è formata da: Sellero; Cedegolo; Berzo Demo; Savio e Cevo.

Sono da tempo in atto, nel territorio dell'Unione, interventi che affrontano l'esigenza di garantire maggiore sicurezza della circolazione, con automezzi e pedonale.

Con questa iniziativa si considerano gli abitati che si sviluppano nel fondo valle lungo la ex strada statale SS 42 ora Provinciale n°42: Sellero; Cedegolo e Berzo Demo.

Lungo la ex SS 42 la circolazione ciclopeditone avviene con difficoltà ed in condizioni frammentariamente pericolose per alcune caratteristiche del tracciato stradale:

- _ mancanza di marciapiedi e/o percorsi protetti;
- _ lunghi rettilinei che invogliano ad essere percorsi dagli automezzi con velocità sostenuta (nel territorio di Sellero e Berzo Demo);
- _ tratti di strada a larghezza limitata (nell'abitato di Cedegolo) che non consentono di costruire percorsi sicuri per i pedoni neanche di limitata larghezza;
- _ snodi pericolosi, come quelli che da Cedegolo e Berzo Demo portano in Valsavio.

La lunghezza del percorso preso in considerazione nel fondo valle è di circa 5.6 km, partendo dal confine tra Sellero e Capo di Ponte alla progressiva provinciale Km 99+440 fino alla progressiva Km 105+035.

Le amministrazioni interessate intendono offrire con questo intervento percorsi sicuri integrati con le realtà locali, che soddisfino l'esigenza di sicurezza all'interno e fra i centri abitati da parte di persone che si muovono per qualsiasi interesse.

Una seconda finalità dell'intervento è di tipo fruitivo turistico. Nel fondo valle si cerca di integrare il sistema di piste ciclopedonali presenti: dalla stazione di Sellero alla stazione di Cedegolo; sul fiume Oglio a cavallo dell'abitato di Cedegolo e quelle previste dalla Comunità Montana.

Gli Amministratori, consapevoli delle potenzialità turistiche dei luoghi, hanno, da tempo, dato vita ad alcune iniziative comprensoriali tese a cogliere le opportunità locali attraverso il turismo che si presenta fra le primarie risorse locali.

Queste iniziative tendono ad intercettare, con servizi ed organizzazione di percorsi sicuri, le istanze insite nel tipo di turismo che stanno prendendo piede: riduzione al minimo del tempo di presenza in luogo per una maggiore mobilità; vacanze più frequenti; diversificazione delle motivazioni di viaggio; ricerca di soluzioni facilmente accessibili; costi contenuti; facile raggiungibilità dei luoghi; maggiore ricerca di valori tradizionali e autentici; turismo a misura d'uomo che esalti l'individualità della persona ed il desiderio di ritagliarsi le proprie vacanze secondo la concezione turistica del viaggiatore.

L'obiettivo degli amministratori, oltre, ovviamente, a quello di rendere più sicuro lo spostamento locale di comunità, è anche quello di intercettare il flusso turistico che si muove lungo la Valle Camonica offrendo ad esso la possibilità di visitare, in sicurezza, le diverse infrastrutture storiche presenti.

Tanto per ricordarne alcune:

- _ il museo dell'energia posto a Cedegolo (fig.1);
- _ la riqualificazione del sito archeologico industriale "Tre torri" con l'insediamento di un centro di informazione ed aggregazione turistica (in Sellero) (fig.2);
- _ l'immenso parco delle incisioni rupestri a Capo di Ponte (fig.3);
- _ il parco archeologico delle incisioni rupestri di Sellero (fig.4);
- _ la riqualificazione delle miniere del sito minerario di Carona a Sellero (fig.5);
- _ la centrale idroelettrica San Fiorano della Scianica collocata nel ventre della montagna (fig.6);
- _ la cappella della Madonna dell'Androla a Cevo (fig.7);
- _ la chiesa ed il cimitero di San Sisto a Cevo (fig.8).



Fig. 1 Centrale idroelettrica. Cedegolo



Fig. 2 Centro 3Torri. Sello



Fig. 3 Parco di Nacquane. Capodiponte



Fig. 4 Parco delle incisioni. Sello



Fig. 5 Sito minerario di Carona. Novelle di Sello



Fig. 6 Centrale idroelettrica San Fiorano. Sello



Fig. 7 Cappella della Madonna dell'Androla. Cevo



Fig. 8 Chiesa e cimitero di San Sisto. Cevo

Attraverso percorsi "sicuri" si ritengono maggiormente fruibili le emergenze storico – ambientali locali.

Si descrivono gli interventi.

Comune di Sellero

La località Scianica di Sellero si sviluppa sui due lati di via Nazionale (ex SS42), attraverso via S. Maria e via Pezze.

L'abitato del comune sbocca, quindi, sulla ex statale 42 attraverso due innesti a raso, uno dei quali, quello più pericoloso, controllato da semafori a tempo.

Per quanto concerne la località Scianica il traffico che percorre via Nazionale è sempre stato un pericolo, sia per l'intensità che per la velocità. Nonostante l'entrata in funzione della superstrada la percezione del rischio sulla stessa non è diminuita.

L'amministrazione di Sellero intende affrontare questo problema coinvolgendo anche la Provincia di Brescia che si è sempre dimostrata sensibile nel risolvere situazioni pericolose del sistema viabilistico.

Queste iniziative si sono dimostrate determinanti per la diminuzione degli incidenti sulla rete stradale provinciale ed anche per il miglioramento della qualità della vita di chi vive nelle aree circostanti agli interventi eseguiti.

Descrizione dell'opera prevista a Sellero con questo progetto

L'intervento consiste:

- _ nella realizzazione di fermate per i mezzi pubblici, sia in direzione di Edolo che di Brescia, completate da pensiline atte a ricoverare e proteggere dalle intemperie i passeggeri in attesa;
- _ nella esecuzione di una chicane (una curva di contrapposta direzionalità e raggio contenuto) che induca a ridurre la velocità;
- _ nel completamento dei marciapiedi esistenti a sinistra della carreggiata fino al confine con il comune di Capo di Ponte.

Tipologia delle opere e materiali previsti

Le fermate dei mezzi pubblici sono disposte al di fuori della carreggiata stradale, diversamente da quanto avviene attualmente che, per la mancanza di spazio, le fermate dei pullman provocano il blocco del traffico, creando delle situazioni estremamente pericolose per la viabilità, in quanto si riscontrano diverse occasioni di automezzi che passano anche col pullman fermo.

Lo spazio necessario per dislocare in modo opportuno gli spazi per le fermate, sarà ricavato su un terreno agricolo, a fianco della strada. La carreggiata attuale, in questo punto, subirà una traslazione con opportuni raccordi a quella che non viene spostata.

Queste piazzuole saranno dotate con una pensilina.

Sono previste, da realizzare con un intervento futuro o come eventuali migliorie offerte dalle Imprese partecipanti alla gara, delle pensiline atte a ricoverare e proteggere dalle intemperie i passeggeri in attesa dei mezzi pubblici.

Esse dovranno essere della tipologia già presente nel comune di Cedegolo.



Figura 1: Pensilina collocata in corrispondenza di piazza Roma in comune di Cedegolo



Figura 2: Pensilina collocata in corrispondenza di piazza Roma in comune di Cedegolo

Il tronco di viabilità da Capo di Ponte al bivio per Sellero capoluogo, è costituito da un lungo rettilineo, che invoglia ad essere percorso a velocità pericolose. Un lato della strada è sede di uscite dalle case di abitazione e di alcuni bivi stradali.

Si progetta di rendere questo settore meno pericoloso spostando la strada.

Il nuovo tracciato stradale sarà dislocato lungo dei terreni agricoli.

Per l'appoggio della nuova piattaforma stradale si procederà allo scotico dello strato agrario ed alla formazione della nuova piattaforma su riporto di materiale idoneo e massiccato.

La terra recuperata dallo scotico sarà accumulata in posto per essere riutilizzata per la formazione delle scarpate.

Il sistema idrogeologico dei luoghi

Il sito in cui si sviluppa il tracciato stradale sul quale intervenire è tipologicamente di fondo valle.

E' attraversato da piccoli corsi d'acqua provenienti dalla montagna che, però, non hanno alcuna influenza sulla infrastruttura viabilistica in esame. Essi attraversano la strada e la linea ferroviaria che corre ad essa parallela, generalmente con tubazioni interrato. Queste, però, sono dislocate in modo che le acque di scolo che interessano la strada non vi possano essere recapitate.

Parallele alla via soggetta a questo intervento, è presente un'altra strada nella quale è insediata una fognatura, alla quale potranno essere scaricate parte delle acque scalanti, che interessano il

lavoro in progetto, per il quale si è previsto un sistema di drenaggio e di dispersione nel sottosuolo delle stesse.

Saranno predisposte caditoie, generalmente a marciapiede, che drenano l'acqua della piattaforma stradale, disperdendolo con tubi e fosse drenanti nel sottosuolo.

Il sottosuolo presente è formato da materiale arido ghiaioso - sabbioso, con buone capacità drenanti.

Servizi tecnologici

La strada oggetto d'intervento è quasi totalmente dotata di impianto di illuminazione. Esso sarà da completare ed adeguare nei tratti che verranno spostati.

L'impianto è previsto di pali predisposti su un lato della strada, alimentati da una linea interrata.

In progetto è previsto il rifacimento di alcune parti dell'impianto di illuminazione.

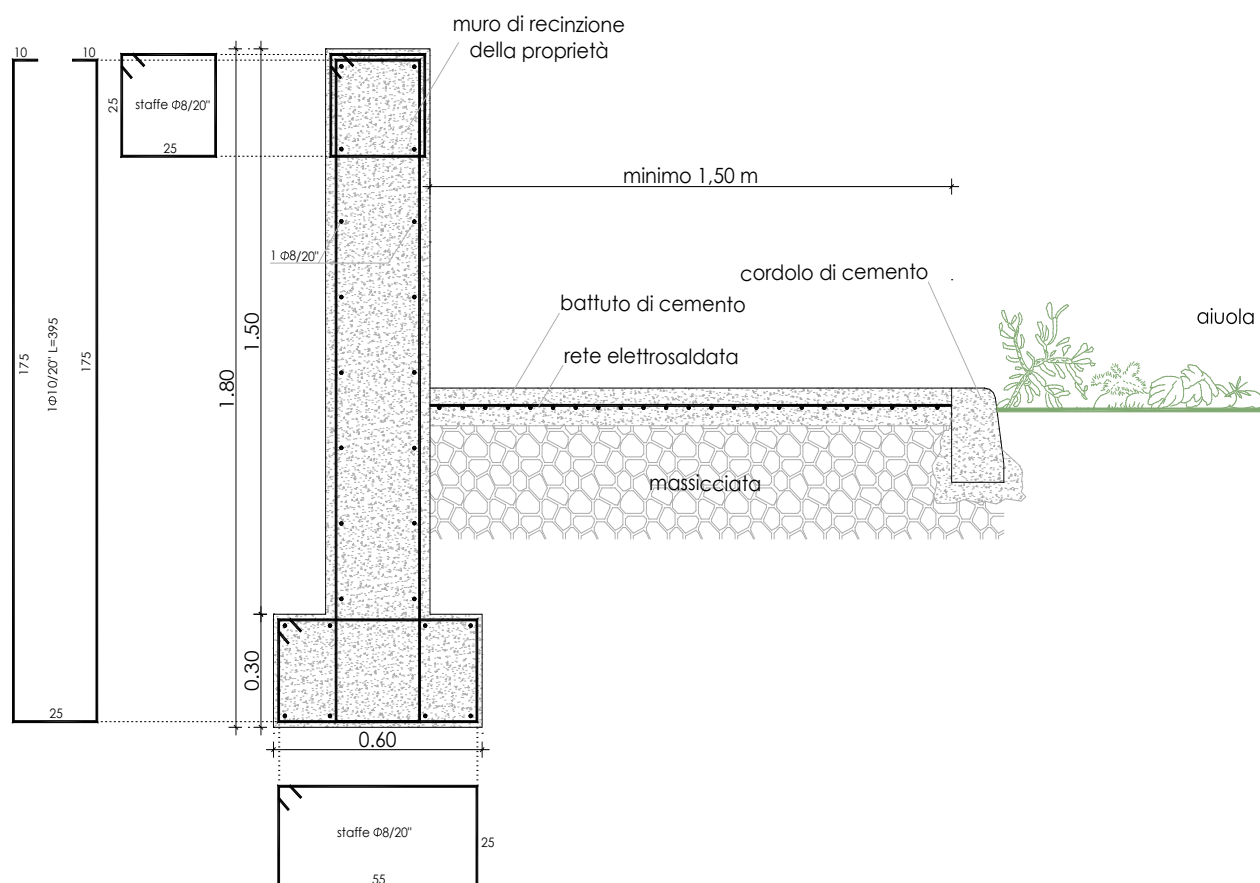
I nuovi pali dovranno essere della stessa tipologia di quelli esistenti, con lampade a LED.

L'intervento si sviluppa in località Scianica e la tipologia dei pali è la seguente:



Figura 3: Pali dell'illuminazione pubblica presenti in località Scianica, in comune di Sello

Il marciapiede sarà da realizzare con cordolo di cemento e pavimentazione in battuto di cemento:



Esse saranno raccolte da opportune caditoie in ghisa, collegate fra loro e scaricanti nelle canalizzazioni.

Le aree oggetto d'intervento non sono soggette a vincoli di tipo ambientale, storico, monumentale o idrogeologico.

9/22

La segnaletica

Il progetto prevede una circolazione che governerà in modo diverso la situazione attuale di traffico, per tale ragione anche la segnaletica esistente dovrà essere rinnovata.

La nuova segnaletica verticale ed orizzontale è prevista nelle misure minime in ottemperanza alle prescrizioni del codice della strada.

Pubblici servizi

Nel sito interessato dalle opere sono presenti pali per impianti d'illuminazione ed altri servizi tecnologici interrati non interessati dalle opere che avvengono in superficie.

In progetto è previsto il rifacimento di alcune parti dell'impianto di illuminazione.

Nel sottosuolo sono presenti alcune canalizzazioni fognarie. Con le nuove caditoie saranno utilizzate quelle più libere e, se possibile, quelle inerenti alle sole acque bianche.

Aspetto idrogeologico - geotecnico

Le aree oggetto di intervento, in relazione alla tipologia delle opere da eseguire, non presentano particolari problematiche di tipo idrogeologico per le quali sono necessarie relazioni e/o indagini in tal senso. Anche l'aspetto geotecnico del sottosuolo non necessita di un'indagine diretta dato che le opere previste non impegnano in modo particolare il terreno.

Comune di Cedegolo

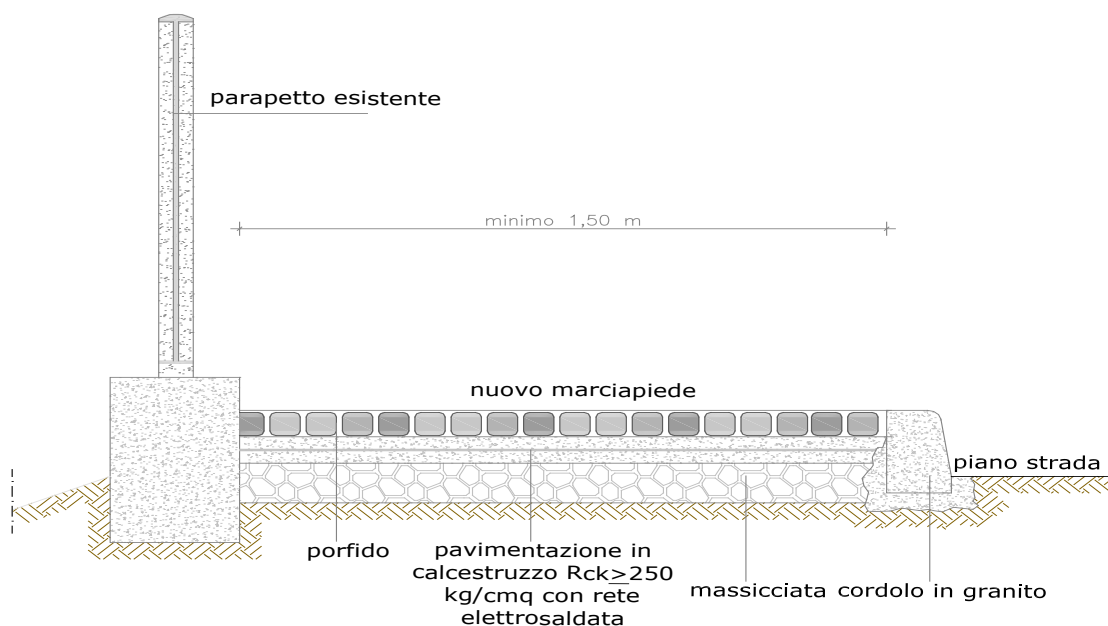
Il tratto interessato nel comune di Cedegolo parte dalla progressiva Km 103+040 presso il ponte sul fiume Oglio in prossimità alla stazione ferroviaria.

Appena dopo l'attraversamento del fiume si trova il bivio per la frazione di Grevo che presenta un nodo difficoltoso per il traffico e pericoloso per i pedoni.

Per risolvere questa criticità sono state elaborate varie ipotesi. La prima prevedeva una minirotonda, poi scartata, perché avvicinava troppo il traffico alle abitazioni che avrebbero presentato le uscite dei loro box proprio direttamente sulla rotonda. È stata invece assunta la soluzione dell'innesto a raso, peraltro già presente.

Più a monte di questo punto, in destra a salire, è stata prevista la costruzione di un nuovo tratto di marciapiede per collegarlo a quello esistente.

Il marciapiede sarà da realizzare con cordolo in granito e pavimentazione in porfido:



Oltre la piazza del municipio, fino al bivio per la Valsaviere, l'insuperabile difficoltà, per questo tratto di abitato attraversato dalla ex statale, è rappresentata dall'insufficiente distanza fra i fabbricati che fronteggiano la strada che ne determinano spazi utili troppo limitati.

Questa realtà non permette di ricavare percorsi sicuri per tutto il tracciato, dovendo lasciare tratti di abitato sprovvisti di marciapiedi.

Gli itinerari pedonali attualmente presenti nel centro abitato, a parte quello rappresentato dal percorso lungo la sponda sinistra del fiume Oglio, sono rappresentati da marciapiedi, che si presentano costruiti in tempi molto diversi, le cui forme e dimensioni rappresentano la difficoltà a reperire gli spazi necessari per la ristrettezza dei luoghi, la continuità degli edifici che prospettano da ambedue i lati della strada.

Il progetto prevede, pertanto, una impegnata attività di rifacimento – adeguamento - ricucitura dei percorsi già definiti, oltre ad alcuni tratti di marciapiede da realizzare ex novo.

L'ostacolo principale è rappresentato dalla scarsa distanza reciproca fra i fabbricati che si prospettano a cavallo della strada per la quale ricavare anche un marciapiede (di 50 cm) di ridotte dimensioni da un solo lato, richiede di ridurre il calibro stradale anche inferiore ai sei metri.

I materiali previsti nel centro abitato di Cedegolo sono: granito e porfido.

La raccolta e lo smaltimento delle acque è già ben organizzato, trovandoci nel pieno centro abitato di Cedegolo.

In comune di Cedegolo non è prevista la realizzazione di nuovi punti luce, ma l'adeguamento dell'impianto di illuminazione esistente con la sostituzione delle lampade presenti con dispositivi a LED potrà essere realizzata tramite eventuali migliorie in fase di appalto.

La tipologia di corpi illuminanti eventualmente da fornire è la seguente:

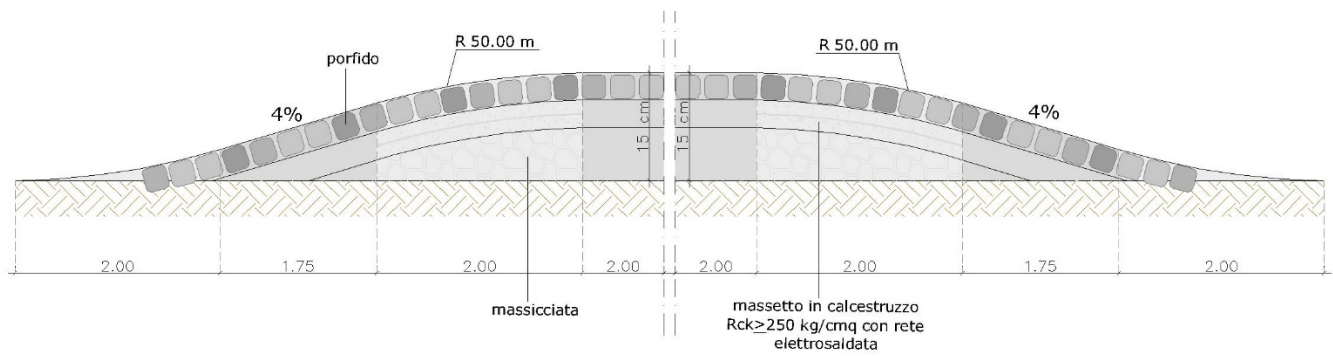
Soluzione tipo Stylage



Nel tratto di Ex Strada Statale n° 42 inclusa nell'abitato di Cedegolo, è prevista la realizzazione di attraversamenti rialzati.

Tali dossi hanno la duplice funzione di passaggi pedonali rialzati e di indurre un rallentamento del traffico veicolare.

La tipologia degli attraversamenti rialzati è la seguente:



Comune di Berzo Demo

La presente relazione riguarda il progetto di costruzione di marciapiedi sulla ex Statale 42 del Tonale e della Mendola in capo alla provincia di Brescia.

I nuovi marciapiedi saranno collocati verso il fiume, ossia a salire sul lato sinistro della strada.

Le esigenze da soddisfare sono principalmente dettate dalla necessità di mettere in sicurezza i pedoni in questo tratto di viabilità. Attualmente la percorrenza avviene in fregio alla strada senza alcuna protezione.

Un punto particolarmente critico è rappresentato dalla presenza di un fabbricato che confina con la strada costringendo il pedone ad occupare una corsia di marcia, oltretutto in curva.

È previsto l'allargamento della strada dalla parte opposta del fabbricato in modo da riuscire a collocare il marciapiede tra la casa e la strada.

Inoltre, a ridosso del fabbricato si realizza un passaggio pedonale con larghezza limitrofa a 70 cm recuperando la larghezza della carreggiata sul lato esterno.

L'attuale carreggiata stradale ha una larghezza che varia da 6,50 ml a 8,00 ml (da riga bianca a riga bianca).

Le aree da impegnare sono: inerenti alla banchina stradale esistente e parzialmente private.

Per i tratti di marciapiede che interessano aree private si prevede la demolizione delle attuali recinzioni ed il loro rifacimento.

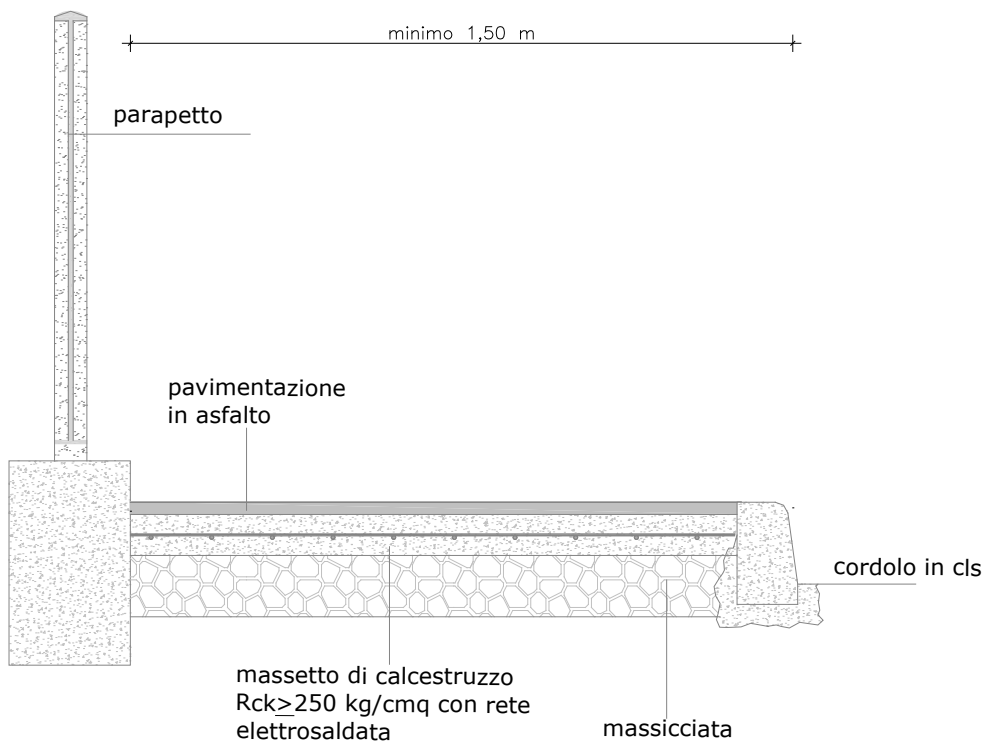
La larghezza corrente del marciapiede è di 1,50 ml, rialzato sopra il piano carrabile di almeno 20 cm.

In corrispondenza degli accessi sarà preferibile tenere il livello del marciapiede rialzato rispetto al piano carrabile ottenibile con piastre inclinate.

I materiali che sono previsti sono in linea a quelli utilizzati per il marciapiede esistente: cordoli in calcestruzzo e pavimentazione in asfalto.

La raccolta e lo smaltimento delle acque scolanti saranno eseguiti con caditoie e tubazioni che le smaltiranno nei ruscelli che attraversano la strada.

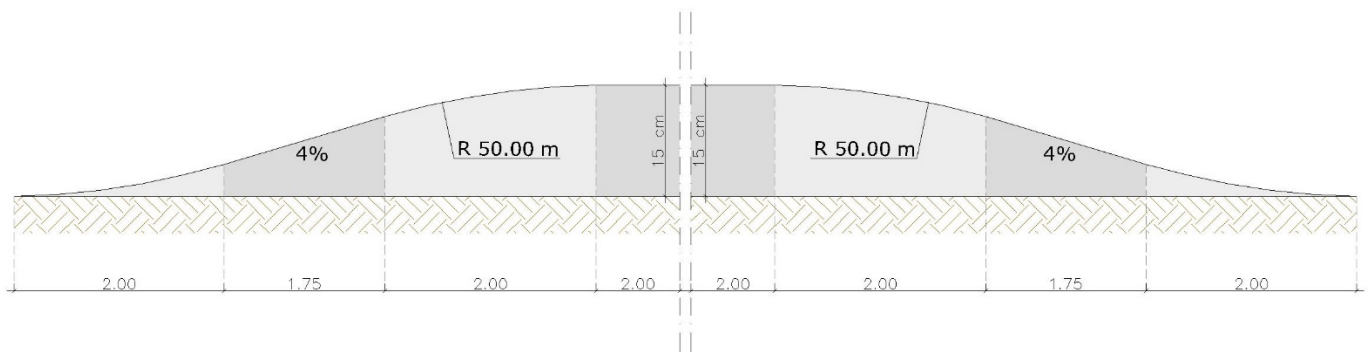
Il marciapiede sarà da realizzare con cordolo in calcestruzzo e pavimentazione in asfalto:



Nel tratto di Ex Strada Statale n° 42 inclusa nell'abitato di Berzo Demo, è prevista la realizzazione di attraversamenti rialzati.

Tali dossi hanno la duplice funzione di passaggi pedonali rialzati e di indurre un rallentamento del traffico veicolare.

La tipologia degli attraversamenti rialzati è la seguente:



In comune di Berzo Demo, mediante migliorie in fase di appalto, è prevista la possibilità realizzazione di nuovi punti luce in due tratti distinti:

- Dal confine con il comune di Cedegolo alla progr. 104+300;
- Verso la località Saletto dalla progr. 104+880 alla progr. 105+000.

Nel primo tratto, vista la contiguità con il comune di Cedegolo, si propone la seguente tipologia di lampade a Led:



Figura 4: Pali dell'illuminazione pubblica da posizionare nel tratto di marciapiede fra Cedegolo e Berzo Demo

Nel secondo tratto, in località Saletto, si prevede l'installazione di corpi illuminanti a LED posati su pali simili a quelli esistenti:



Figura 5: Pali dell'illuminazione pubblica presenti in località Saletto, in comune di Berzo Demo

In progetto è previsto lo spostamento di una cabina ENEL collocata all'interno di una proprietà privata.

L'Amministrazione ha individuato un'area, già di proprietà comunale, nella quale sarà localizzata la nuova struttura.

È prevista la collocazione di un Box in calcestruzzo armato prefabbricato per apparecchiature elettriche - Modello DG2061 Ed.08.

In Comune di Berzo Demo è previsto un ulteriore intervento sullo svincolo di via Valle sulla Strada Provinciale N° 84.

Il sito di costruzione è formato da una scarpata rocciosa che delimita verso monte la strada provinciale.

Per ricavare lo svincolo, l'ammasso roccioso verrà parzialmente scavato fino al livello della provinciale.

Dal punto di vista idrogeologico il sito ospita un ruscello denominato Valle della Mainarda che per l'ingombro della carreggiata in progetto deve essere, per un tratto, coperto da un tombotto.

Tutta l'area interessata al progetto è sede di una formazione rocciosa che, opportunamente scavata, riceverà anche le fondazioni della struttura in progetto.

Il tombotto in progetto è formato da: fondazioni continue; muratura in elevazione di sostegno del solettone.

Tutte le opere strutturali sono previste in cemento armato gettato in opera.

Anche il solettone è previsto gettato in opera e non di tipo parzialmente prefabbricato (con travetti) vista la sua forma irregolare.

La nuova viabilità sarà adeguata a quella esistente; in prossimità dello svincolo è prevista la realizzazione di un attraversamento pedonale rialzato.



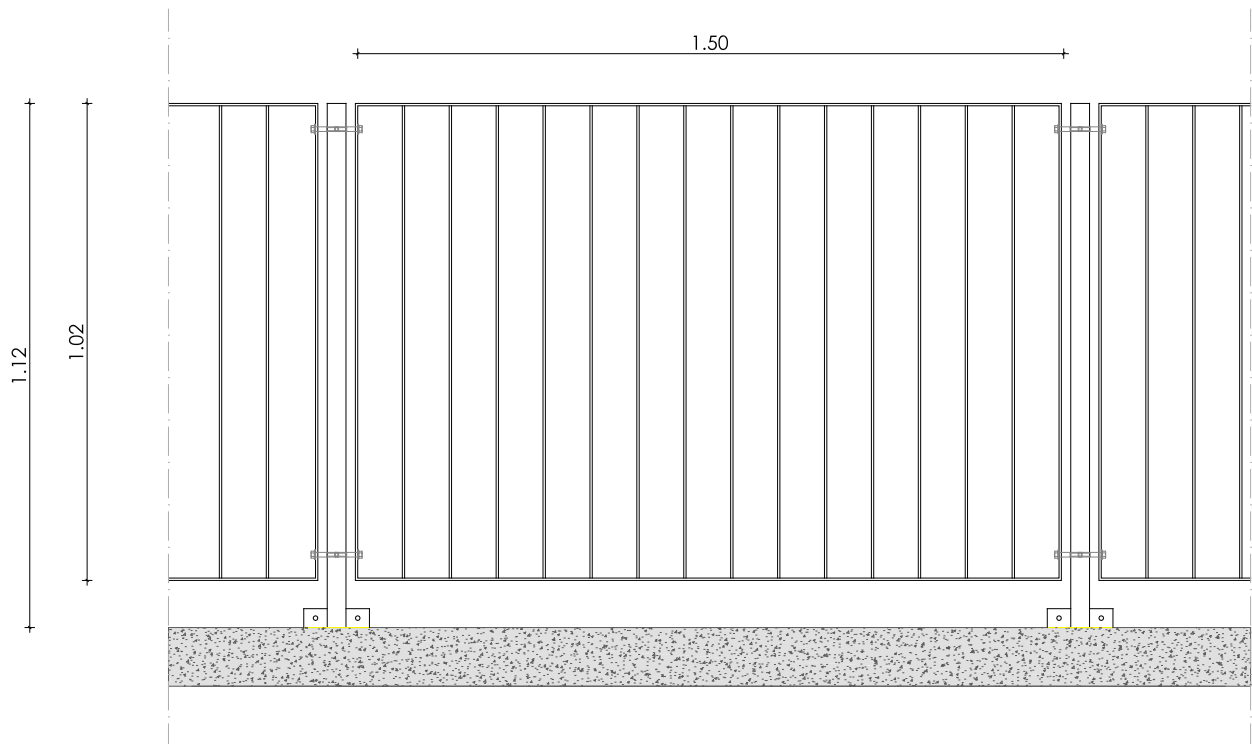
Figura 6: Area nella quale verrà realizzato lo svincolo

Ringhiere e/o parapetti

Nel tratto di marciapiede da realizzare tra i comuni di Cedegolo e di Berzo Demo è necessario il posizionamento di un parapetto nel lato verso il fiume, ossia a salire sul lato sinistro della strada.

A protezione degli utenti del marciapiede in progetto verrà riposizionato il guard-rail esistente a confine con la ex strada provinciale, mentre a valle, verso il fiume, verrà installato un parapetto in ferro zincato su tutta la lunghezza del percorso.

Tale parapetto dovrà essere in acciaio zincato a caldo: il disegno semplice con tondi verticali e corrimano orizzontale consentirà la massima permeabilità alla vista del paesaggio, mentre la zincatura garantirà eccellente durabilità del manufatto.



Concetti Generali

Le scelte progettuali relative a questo intervento sono anche maturate a seguito dell'esame di ipotesi alternative.

Nel comune di Sellero si è presa in considerazione l'opportunità di realizzare dei dossi rallentatori che è stata scartata per la loro pericolosità ed inefficacia.

Per il tratto di strada di collegamento tra Sellero e Cedegolo, costituito da un rettilineo, si è esaminata la possibilità di realizzare un percorso ciclopeditonale a sbalzo sull'argine del fiume Oglio. Questo intervento è stato per ora accantonato perché avrebbe assorbito un costo rilevante rispetto alle disponibilità economica.

Un altro problema per questo tratto è rappresentato dal fatto che la strada si presenta con un lungo rettilineo che invoglia a percorrerlo a velocità sostenuta.

Non si sono trovate soluzioni per ora perseguibili anche perché ci si trova al di fuori del centro abitato.

Per Cedegolo è già stato accennato al bivio per Grevo per il quale è stata prevista l'ipotesi della rotonda ritenuta più penalizzante rispetto all'attuale innesto a raso.

Per Berzo Demo l'alternativa iniziale consisteva nel realizzare il nuovo marciapiede in destra a salire, ma per ragioni ambientali per il primo tratto e per il fatto che le abitazioni sono in sinistra per il secondo tratto si è scelto il percorso in sinistra.

Per i materiali da utilizzare si è valutata l'alternativa dei cordoli in cemento e dell'asfalto sui marciapiedi ma è stato scelto granito e porfido per ragioni ambientali e di uniformità di soluzione con gli altri marciapiedi del luogo.

Dal punto di vista geologico - idrologico ed idrogeologico non si presentano particolarità da prendere in considerazione. Le acque di scolo ed intercettate dalle nuove opere saranno raccolte da caditoie e smaltite dalla rete esistente. Le nuove opere non prevedono un maggior afflusso di acqua alle reti.

L'impianto di illuminazione presente sui vari siti del progetto è diversificato. Con l'intervento si prevede di recuperare l'impianto esistente con la sostituzione delle lampade presenti con lampade a led.

Per l'inserimento ambientale, meglio dettagliato nell'apposita relazione, come già detto sono stati scelti materiali di tipo locale e conformi a quelli tradizionali quali la pietra.

Dal punto di vista urbanistico la deviazione di Sellero determina la necessità di una variante agli strumenti urbanistici locali perché saranno interessate aree destinate a tipologie diverse da quelle stradali

A Sellero le aree sono di tipo agricolo e di rispetto stradale ferroviario.

Da una prima indagine le opere in progetto non interferiscono con realtà storico monumentali.

Sotto il profilo vincolistico: a Sellero lo spostamento della carreggiata interferirà con il vincolo di rispetto ferroviario; a Cedegolo tutte le opere sono previste in centro abitato e non sono presenti vincoli; a Berzo Demo per il primo tratto di marciapiede, fuori dal centro abitato, sarà da prendere in considerazione la legge Galasso n°431 1985 per la vicinanza del fiume Oglio.

Le interferenze meno importanti che si incontreranno con la realizzazione dell'intervento saranno relative soprattutto all'impianto di illuminazione. La loro soluzione è prevista con l'adeguamento dello stesso alle nuove esigenze.

La disponibilità delle aree necessarie all'opera a corredo del progetto sono inserite nei piani di particellari di esproprio delle aree che saranno destinate a ad occupazione permanente. Il costo delle aree è stato determinato sulla base di bonari accordi coi proprietari.

Vista l'estensione alle aree da occupare in modo permanente non si ritiene necessaria un'occupazione temporanea.

Le interferenze

L'interferenza più importante è rappresentata dalla linea interrata del metano.

Che, in base al progetto sullo svincolo di Demo, dovrebbe essere leggermente abbassata.

È stata interpellata la società Valle Camonica servizi che gestisce il servizio di distribuzione del gas.

Con essa sono stati presi accordi sulla modalità di adeguamento della rete funzione dal progetto da realizzare.

Tutte le altre interferenze delle opere progettate si verificano con sottoservizi e/o infrastrutture di proprietà dei comuni interessati alle opere e della provincia di Brescia che compartecipa all'intervento: strada provinciale, marciapiedi e sottoservizi (fognatura-acquedotto) comunali.

Un'interferenza da considerare è quella relativa alla linea del metano soprattutto nei Comuni di Cedegolo e Berzo Demo dove i nuovi marciapiedi corrono paralleli a tale sottoservizio.