



COMUNE DI BORNO
PROVINCIA DI BRESCIA

Borno, Protocollo generato a sistema

Alla PROVINCIA DI BRESCIA

in persona del Presidente pro-tempore Moraschini
in solido con la Dirigente del Settore delle Strade
e dei Trasporti – D.ssa Pierpaola Archini
Piazza Tebaldo Brusato, 20 – 25121 Brescia

PEC: viabilita@pec.provincia.bs.it
protocollo@pec.provincia.bs.it

ORDINANZA SINDACALE CONTINGIBILE E URGENTE N. 1178 DEL 23.10.2026

(art. 54, commi 4, 4-bis e 7, del D.Lgs. 18 agosto 2000, n. 267)

OGGETTO: S.P. 5 «Malegno – Borno – Conf. Bergamasco». Ordine di messa in sicurezza definitiva del tratto al km 13+600 (via Cirese, direzione Val di Scalve) e del tratto al km 10+050 (via Giardini, in prossimità di Villa Guidetti, centro abitato), rivolto alla Provincia di Brescia quale ente proprietario e custode della strada, a tutela della pubblica incolumità.

IL SINDACO

nella qualità di Ufficiale del Governo

PREMESSO CHE:

1. la Strada Provinciale n. 5 «Malegno – Borno – Conf. Bergamasco» (di seguito: SP 5) attraversa il territorio del Comune di Borno e ne costituisce l'asse viario di collegamento con il fondovalle camuno e, in direzione del confine bergamasco, con la Val di Scalve;
2. la SP 5 appartiene alla Provincia di Brescia, che ne esercita la gestione e la manutenzione per il tramite del Settore delle Strade e dei Trasporti, come risulta, tra l'altro, dagli atti di gestione adottati da detto Settore su tratti della medesima strada ricadenti nel territorio comunale (ad esempio, l'atto dirigenziale n. 3711/2024);
3. il centro abitato di Borno è delimitato con deliberazione della Giunta Comunale n. 127 del 18.08.2020 e modificato con deliberazione della Giunta Comunale n. 178 del 30.11.2020, ai sensi dell'art. 4 del D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285; il km 10+050 ricade all'interno del centro abitato; il km 13+600 ricade all'esterno del centro abitato;

Quanto al tratto al km 13+600 (via Cirese)

4. in corrispondenza del km 13+600, procedendo in direzione Val di Scalve, la barriera laterale metallica di sicurezza, già divelta una prima volta in data 25 agosto 2024, ancora ad oggi non risulta ripristinata con interventi definitivi; il tratto presenta un rilevante dislivello verso valle e, immediatamente al di sotto della carreggiata, insistono un fabbricato e le relative aree pertinenziali, esposti al rischio di fuoriuscita di veicoli;



5. con nota prot. n. 7996 del 5 agosto 2026, sottoscritta digitalmente dalla scrivente autorità, trasmessa a mezzo PEC al Settore delle Strade e dei Trasporti e corredata da documentazione fotografica (n. 6 fotografie), il Comune ha formalmente richiesto alla Provincia di Brescia, quale ente proprietario e custode della SP 5:

- 1) l'esecuzione di un sopralluogo tecnico e l'adozione di misure provvisorie di messa in sicurezza effettivamente idonee al rischio concreto;
- 2) la comunicazione al Comune dell'esito del sopralluogo;
- 3) il definitivo ripristino o la sostituzione della barriera laterale di sicurezza con soluzione conforme alla disciplina tecnica applicabile e pienamente funzionale alla ritenuta dei veicoli; la nota si riservava espressamente, in difetto di tempestivo e concreto riscontro, ogni iniziativa consentita dall'ordinamento a tutela della pubblica incolumità;

6. successivamente alla richiesta la Provincia si è limitata a collocare sul margine della carreggiata, elementi prefabbricati in calcestruzzo del tipo «New Jersey», senza ripristinare né sostituire la barriera di sicurezza e senza fornire al Comune alcun riscontro scritto né l'esito del sopralluogo richiesto; non risulta, né è stato comunicato a questo Ente, che detti elementi siano stati collocati sulla base di un progetto del dispositivo di ritenuta recante l'individuazione della classe di contenimento e delle modalità di installazione, né che ne sia stata attestata la corretta installazione;

Quanto al tratto al km 10+050 (via Giardini – Villa Guidetti)

7. in corrispondenza del km 10+050, all'interno del centro abitato e in prossimità di Villa Guidetti, a seguito dell'evento meteorologico di fine agosto 2026 si è verificato il crollo del muro di sostegno e delimitazione della carreggiata stradale quale manufatto posto al servizio esclusivo della strada;

8. a distanza di circa 7 settimane dall'evento il tratto non è stato messo in sicurezza ed è delimitato soltanto da barriere mobili in plastica, di tipo e colore diversi e in sequenza discontinua, e da segnaletica temporanea, mentre l'area del crollo è coperta da un telo (Allegato B).

TENUTO CONTO CHE:

9. per il km 13+600, nonostante la collocazione degli elementi «New Jersey», persiste il difetto di ritenuta già rappresentato nella nota del 5 agosto 2026: le richieste n. 1, 2 e 3 della nota non hanno ricevuto adempimento, non essendo stata attestata l'idoneità dei presidi al rischio concreto, non essendo stato comunicato l'esito del sopralluogo e non essendo stata ripristinata la barriera;

10. per il tratto interno al centro abitato (km 10+050), le blande misure di segnalazione e delimitazione della carreggiata apposte a seguito dell'evento hanno attenuato il rischio ma non ne rimuovono la causa e risultano oltremodo improprie per una messa in sicurezza reale del sito;

CONSIDERATO, IN DIRITTO, CHE:

a) ai sensi dell'art. 2, comma 7, del D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 (Codice della strada), le strade urbane di cui al comma 2, lettere D, E e F, sono sempre comunali quando siano situate nell'interno dei centri abitati, eccettuati i tratti interni di strade statali, regionali o provinciali che attraversano centri abitati con popolazione non superiore a diecimila abitanti; il Comune di Borno conta 2392 abitanti residenti al 31/12/2025, dato largamente inferiore alla soglia legale; ne consegue che anche

il tratto della SP 5 interno al centro abitato, ivi compreso il km 10+050, permane nella titolarità della Provincia di Brescia;

b) ai sensi dell'art. 14, comma 1, del Codice della strada, gli enti proprietari delle strade, allo scopo di garantire la sicurezza e la fluidità della circolazione, provvedono alla manutenzione, gestione e pulizia delle strade, delle loro pertinenze e arredo, nonché delle attrezzature, impianti e servizi, al controllo tecnico dell'efficienza delle strade e relative pertinenze e all'apposizione e manutenzione della segnaletica prescritta; l'art. 1, comma 85, della legge 7 aprile 2014, n. 56 annovera tra le funzioni fondamentali delle Province la costruzione e gestione delle strade provinciali e la regolazione della circolazione stradale ad esse inerente;

c) le barriere laterali di sicurezza e i manufatti di delimitazione della carreggiata sono pertinenze di esercizio della strada, in quanto parti integranti di essa o permanentemente inerenti alla sede stradale (art. 24, commi 1 e 3, del Codice della strada); ove il manufatto svolga anche funzione di sostegno del corpo stradale, l'art. 30, comma 4, del Codice della strada pone a carico dell'ente proprietario della strada la costruzione e la riparazione delle opere di sostegno che hanno lo scopo di garantire la stabilità o la conservazione della strada;

d) il D.M. 18 febbraio 1992, n. 223 e le istruzioni tecniche aggiornate con D.M. 21 giugno 2004 rimettono a un progetto la definizione, tra l'altro, delle zone da proteggere, delle classi di contenimento e delle modalità di installazione dei dispositivi di ritenuta stradale, il cui uso e la cui installazione sono altresì disciplinati dal D.M. 28 giugno 2011; non è la tipologia degli elementi collocati al km 13+600 a qualificarli come presidio provvisorio, bensì le concrete modalità di posa e l'assenza di qualsiasi progetto o attestazione di corretta installazione; le barriere mobili in plastica presenti al km 10+050 assolvono, a loro volta, a una funzione di delimitazione e segnalazione temporanea, e non risulta che abbiano capacità di ritenuta dei veicoli;

e) l'ente proprietario risponde, quale custode, dei danni cagionati dalla strada e dalle sue pertinenze ai sensi dell'art. 2051 c.c.; la Corte di cassazione ha affermato, con specifico riguardo alle barriere laterali, che la pubblica amministrazione che, dopo aver collocato una barriera per ridurre la pericolosità di un tratto stradale, ometta di verificarne l'efficienza e di intervenire con adeguati interventi manutentivi viola sia le norme che fissano gli standard di sicurezza delle barriere, sia i principi generali in materia di responsabilità civile (Cass. civ., Sez. III, ord. 3 maggio 2024, n. 11950, Rv. 670904-01);

f) la competenza della Provincia sui due siti discende dunque direttamente dalla legge; in via ordinaria il Comune non ha titolo per eseguire opere sulla sede stradale provinciale e sulle sue pertinenze, che l'art. 21 del Codice della strada subordina a preventiva autorizzazione, rilasciata dall'ente proprietario ovvero, per i tratti interni ai centri abitati con popolazione inferiore a diecimila abitanti, dal Comune previo nulla osta dell'ente proprietario (art. 26, comma 3, del Codice), né dispone di strumenti tipici per imporre alla Provincia, entro un termine certo, l'adempimento degli obblighi di cui all'art. 14 del Codice;

g) le misure di regolazione della circolazione di cui agli artt. 6 e 7 del Codice della strada, anche localizzate (restringimento della carreggiata, senso unico alternato, limiti di velocità, divieti per categorie di veicoli), possono attenuare il rischio ma non ne rimuovono la causa, che risiede nel difetto strutturale delle pertinenze; l'interdizione del transito, unica misura in astratto risolutiva, risulterebbe sproporzionata, trattandosi dell'asse viario di collegamento del paese, e gravemente pregiudizievole



per la mobilità dei residenti, per i servizi di soccorso e per le attività economiche; il rimedio giurisdizionale avverso il silenzio, strutturalmente rivolto a ottenere un provvedimento espresso e non l'esecuzione di opere, è comunque incompatibile, per i suoi tempi, con l'esigenza di eliminare il pericolo;

h) l'art. 54, comma 4, del D.Lgs. 18 agosto 2000, n. 267 (TUEL) attribuisce al Sindaco, quale Ufficiale del Governo, il potere di adottare con atto motivato provvedimenti contingibili e urgenti, nel rispetto dei principi generali dell'ordinamento, al fine di prevenire e di eliminare gravi pericoli che minacciano l'incolumità pubblica, che il comma 4-bis riferisce alla tutela dell'integrità fisica della popolazione; a seguito della sentenza della Corte costituzionale 7 aprile 2011, n. 115, il potere è circoscritto ai provvedimenti contingibili e urgenti, i quali possono incidere sull'ordinamento vigente solo entro limiti temporali definiti e nei limiti della concreta situazione di fatto da fronteggiare;

i) secondo l'orientamento del Consiglio di Stato, presupposti del potere sono la contingibilità, intesa come necessità che implica l'insussistenza di rimedi tipici e nominati, e l'urgenza, consistente nella materiale impossibilità di differire l'intervento; lo strumento consente di intervenire anche per rimuovere situazioni risalenti nel tempo, essendo sufficiente la permanenza della situazione di pericolo al momento dell'adozione dell'atto (Cons. Stato, Sez. V, 30 maggio 2025, n. 4726); è irrilevante che la fonte del pericolo sia risalente nel tempo e l'ordine può essere rivolto al soggetto che ha la materiale disponibilità del bene ed è in grado di eliminare il pericolo, trattandosi di misura ripristinatoria e non sanzionatoria (Cons. Stato, Sez. V, 20 maggio 2025, n. 4335, resa in fattispecie di messa in sicurezza del muro perimetrale esterno di un complesso immobiliare);

l) nel caso in esame ricorrono tutti i presupposti di legge:

- **gravità e attualità del pericolo:** al km 13+600 manca un dispositivo di ritenuta efficiente su un tratto caratterizzato da rilevante dislivello e dalla presenza, a valle, di un fabbricato; al km 10+050, in centro abitato, il crollo del manufatto espone veicoli e pedoni al rischio di caduta e di ulteriori cedimenti; il pericolo è accertato con sopralluogo, misurazioni e documentazione fotografica (punto 9), non presunto;
- **urgenza:** l'imminente stagione invernale, con precipitazioni nevose, formazione di ghiaccio e operazioni di sgombero neve che riducono l'aderenza, accrescono la probabilità di fuoriuscita dei veicoli e possono spostare o occultare i presidi provvisori, rende non ulteriormente differibile un intervento che, per il km 10+050, consegue a un evento recente e, per il km 13+600, non è stato risolto dai presidi collocati dopo la nota del 5 agosto 2026; l'urgenza è fronteggiata dalle misure immediate di cui al punto 1 del dispositivo, mentre il termine per gli interventi definitivi corrisponde ai soli tempi tecnici di esecuzione (punto 11);
- **contingibilità:** per le ragioni esposte alle lettere f) e g), l'ordinamento non offre al Comune strumenti tipici idonei a conseguire, entro un termine certo, l'eliminazione del pericolo; per il km 13+600 la via ordinaria della leale collaborazione è stata percorsa con la nota del 5 agosto 2026 e ha prodotto, a distanza di oltre due mesi, unicamente presidi provvisori;
- **assenza di conflitto di competenze:** la presente ordinanza non mira a definire o a ripartire competenze tra enti, che discendono dalla legge, né a comporre divergenze tecniche, ma conferisce all'obbligo generale di cui all'art. 14 del Codice della strada un contenuto determinato, un termine certo e la garanzia dell'esecuzione d'ufficio di cui all'art. 54, comma 7, del TUEL, che l'ordinamento ordinario non offre al Comune a tutela della propria popolazione;



- **proporzionalità e temporaneità:** l'ordinanza non deroga ad alcuna norma di legge o di regolamento e impone alla Provincia unicamente prestazioni rientranti negli obblighi che già le incombono, secondo una scansione graduata (misure provvisorie immediate, cronoprogramma, interventi definitivi), lasciando alla Provincia la scelta delle soluzioni tecniche; gli effetti dell'ordinanza sono limitati nel tempo e si esauriscono con l'accertata esecuzione degli interventi;
- **partecipazione:** quanto al km 13+600, la Provincia è stata posta in condizione di interloquire con la nota dell' agosto 2026, che si riservava espressamente le iniziative a tutela della pubblica incolumità; quanto a entrambi i siti, è stata invitata al sopralluogo congiunto di cui al punto 9; le particolari esigenze di celerità di cui all'art. 7, comma 1, della legge 7 agosto 1990, n. 241 non consentono ulteriori differimenti; la Provincia potrà in ogni caso rappresentare le proprie valutazioni tecniche con la relazione e il cronoprogramma prescritti al punto 2 del dispositivo;

m) il presente provvedimento è stato preventivamente comunicato al Prefetto di Brescia con nota ai sensi dell'art. 54, comma 4, del TUEL, anche ai fini della predisposizione degli strumenti ritenuti necessari alla sua attuazione;

VISTI

- l'art. 54, commi 4, 4-bis, 7 e 9, del D.Lgs. 18 agosto 2000, n. 267;
- gli artt. 2, 4, 6, 7, 14, 21, 24, 26 e 30 del D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 e il relativo Regolamento di esecuzione e di attuazione approvato con D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495;
- l'art. 1, comma 85, della legge 7 aprile 2014, n. 56;
- il D.M. 18 febbraio 1992, n. 223, il D.M. 21 giugno 2004 e il D.M. 28 giugno 2011;
- l'art. 2051 del codice civile;
- la legge 7 agosto 1990, n. 241;
- l'art. 42 del D.Lgs. 14 marzo 2013, n. 33;

ORDINA

alla **PROVINCIA DI BRESCIA**, in persona del Presidente pro tempore e, per la competenza gestionale, del Dirigente del Settore delle Strade e dei Trasporti, quale ente proprietario e custode della SP 5, di provvedere come segue (tutti i termini sono espressi in giorni naturali e consecutivi decorrenti dalla data di consegna della PEC di notifica):

1. Misure provvisorie immediate – entro 5 (cinque) giorni: adottare e mantenere in efficienza, fino al completamento degli interventi definitivi, presidi provvisori che assicurino almeno:

- a) al km 13+600, la continuità della delimitazione per l'intera estesa priva di barriera efficiente, con elementi tra loro collegati e stabilmente posizionati, raccordati alla barriera superstita e dotati di elementi terminali;
- b) in entrambi i siti, segnaletica verticale di pericolo in approccio in entrambe le direzioni e dispositivi di segnalazione luminosa per le ore notturne, conformi all'art. 21 del Codice della strada e al relativo Regolamento di esecuzione;



c) al km 10+050, una delimitazione stabile del ciglio crollato e, in raccordo con il Comune, la protezione del transito pedonale;

d) per il tratto esterno al centro abitato, i provvedimenti di regolazione della circolazione di propria competenza ai sensi dell'art. 6 del Codice della strada che si rendano necessari;

2. Relazione tecnica e cronoprogramma – entro 15 (quindici) giorni: trasmettere al Comune, e per conoscenza alla Prefettura – Ufficio Territoriale del Governo di Brescia, una relazione tecnica sullo stato dei luoghi e sulle soluzioni individuate, corredata dal cronoprogramma degli interventi definitivi e dall'indicazione del responsabile del procedimento e del tecnico incaricato;

3. Messa in sicurezza definitiva – entro 60 (sessanta) giorni:

a) **km 13+600 (via Cirese):** ripristinare la funzione di ritenuta sull'intera estesa interessata mediante un dispositivo di ritenuta di classe adeguata, progettato e installato in conformità al D.M. 18 febbraio 1992, n. 223, al D.M. 21 giugno 2004 e al D.M. 28 giugno 2011, assicurando la protezione del fabbricato e delle aree sottostanti; la rimozione dei componenti divelti e dei presidi provvisori avviene contestualmente o successivamente all'installazione, sotto segnalamento di cantiere;

b) **km 10+050 (via Giardini):** ripristinare in modo stabile la funzione di delimitazione e di sostegno della carreggiata, mediante la ricostruzione del manufatto o altra soluzione tecnica equivalente individuata dalla Provincia, previa verifica della stabilità del corpo stradale e delle fondazioni e con idonea regimazione delle acque meteoriche, installando, ove richiesto dal progetto, un dispositivo di ritenuta o di protezione dei pedoni;

c) comunicare al Comune l'ultimazione degli interventi, trasmettendo la documentazione attestante la regolare esecuzione delle opere e la corretta installazione dei dispositivi;

4. Proroga – qualora il rispetto del termine di cui al punto 3 sia impedito dalla necessità, documentata, di acquisire autorizzazioni o atti di assenso obbligatori ovvero da condizioni meteorologiche che rendano tecnicamente impraticabili le lavorazioni, la Provincia ne dà conto, con adeguata motivazione, nel cronoprogramma di cui al punto 2 o, se la causa sopravviene, non appena la stessa si manifesti; il Sindaco può prorogare il termine con atto motivato per il tempo strettamente necessario, fermi restando l'immediata esecuzione e il mantenimento in efficienza delle misure di cui al punto 1;

AVVERTE

– che, in caso di inottemperanza alle prescrizioni di cui ai punti 1 e 3 entro i termini indicati, il Sindaco potrà provvedere d'ufficio ai sensi dell'art. 54, comma 7, del TUEL, previa stima dei costi e verifica della relativa copertura, con addebito delle spese alla Provincia di Brescia e senza pregiudizio dell'azione penale per i reati eventualmente configurabili a carico dei rappresentanti legali dell'ente;

– che la presente ordinanza non deroga ad alcuna disposizione di legge o di regolamento;

– che la presente ordinanza è efficace dalla notifica fino all'accertamento, dell'avvenuta esecuzione degli interventi di cui al punto 3, e comunque **non oltre il centottantesimo giorno** dalla notifica, salvo proroga motivata ai sensi del punto 4;

DISPONE

1. che la presente ordinanza sia notificata alla Provincia di Brescia a mezzo PEC agli indirizzi viabilita@pec.provincia.bs.it e protocollo@pec.provincia.bs.it, con conservazione delle ricevute di consegna e consegnata personalmente al Presidente pro-tempore ed alla Dirigente del settore di competenza;
2. che sia trasmessa al Prefetto di Brescia, anche ai fini dell'eventuale adozione delle misure di cui all'art. 54, comma 9, del TUEL, e, per conoscenza, al Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Brescia e al Comando della Stazione dei Carabinieri competente per territorio;
3. che la Polizia Locale e il Responsabile dell'Area Tecnica vigilino sull'esecuzione e riferiscano al Sindaco alla scadenza di ciascun termine;
4. che sia pubblicata all'Albo pretorio online per quindici giorni consecutivi e nella sezione «Amministrazione trasparente – Interventi straordinari e di emergenza» del sito istituzionale, ai sensi dell'art. 42 del D.Lgs. 14 marzo 2013, n. 33, con successivo aggiornamento delle informazioni sui costi e sugli atti sopravvenuti; gli allegati fotografici e il verbale sono pubblicati previa minimizzazione dei dati personali (oscuramento di persone, targhe ed elementi identificativi di proprietà private) e restano depositati in versione integrale presso l'Area Tecnica;
5. che responsabile del procedimento, ai sensi dell'art. 5 della legge 7 agosto 1990, n. 241, sia l'arch. Francesco Nicolini Responsabile dell'area tecnica comunale (mail: francesco.nicolini@comune.borno.bs.it) presso il quale è possibile prendere visione degli atti;

INFORMA

che avverso la presente ordinanza è ammesso ricorso giurisdizionale al Tribunale Amministrativo Regionale per la Lombardia – Sezione staccata di Brescia, entro sessanta giorni dalla notificazione, ai sensi degli artt. 29 e 41 del D.Lgs. 2 luglio 2010, n. 104, ovvero, in alternativa, ricorso straordinario al Presidente della Repubblica entro centoventi giorni dalla notificazione, ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 24 novembre 1971, n. 1199.

Allegati:

- A) documentazione fotografica – SP 5, km 13+600 (via Cirese);
- B) documentazione fotografica – SP 5, km 10+050 (via Giardini – Villa Guidetti);

Borno, 23 ottobre 2026

Matteo
Rivadossi
23.10.2026
10:11:42
GMT+02:00

IL SINDACO
Matteo Rivadossi

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs. 82/2005 s.m.i. e norme collegate, il quale sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa.

Piazza Giovanni Paolo II - 25042 BORNO (BS)

C.F. : 00701670176 – P.IVA 00575440987

Tel. 0364.41000 – Fax 0364.310615

e-mail: uff.segreteria@comune.borno.bs.it





COMUNE DI BORNO
PROVINCIA DI BRESCIA

ALLEGATO A DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA

S.P. 5 «Malegno – Borno – Conf. Bergamasco» – km 13+600 (via Cirese), direzione Val di Scalve

Foto A.1–A.2: stato attuale, rilievo eseguito in data 20/10/2026 Foto A.3–A.4: stato al 5 agosto 2026, tratte dall'allegato fotografico alla nota prot. n. 7996 (foto 1 e 3).

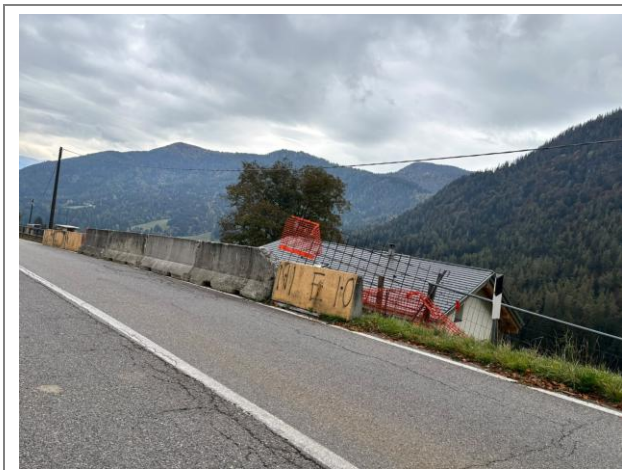


Foto A.1 – Stato attuale: elementi prefabbricati in calcestruzzo tipo «New Jersey» di diversa tipologia sul margine della carreggiata; elemento finale non in continuità con la fila, seguito da rete di cantiere in plastica e corrimano tubolare; a valle, la copertura del fabbricato sottostante.



Foto A.2 – Stato attuale: accostamento di elementi «New Jersey» di diversa tipologia, con discontinuità tra gli elementi; sullo sfondo, la copertura del fabbricato sottostante.



Foto A.3 – Stato al 5 agosto 2026: barriera metallica divelta e barriere plastiche mobili sul ciglio (nota prot. n. 7996, foto 1).



Foto A.4 – Stato al 5 agosto 2026: presidio provvisorio e componenti del guard-rail rovesciati lungo il versante (nota prot. n. 7996, foto 3).



COMUNE DI BORNO
PROVINCIA DI BRESCIA

ALLEGATO B DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA

S.P. 5 «Malegno – Borno – Conf. Bergamasco» – km 10+050 (via Giardini – Villa Guidetti), centro abitato

Stato attuale: rilievo fotografico eseguito in data 20/10/2026



Foto B.1 – Vista d'insieme del tratto: barriere mobili in plastica di tipo e colore diversi lungo il margine della carreggiata, cartello di lavori in corso e telo a copertura dell'area del crollo; sul lato opposto, marciapiede delimitato da dissuasori.



Foto B.2 – Dettaglio: telo a copertura dell'area del crollo, adiacente al tratto superstite del muretto in pietra; barriere mobili in plastica sul margine della carreggiata.



Foto B.3 – Vista dalla direzione opposta: sequenza discontinua di barriere mobili in plastica di diversa tipologia, segnale di passaggio obbligatorio e cartello di pericolo; telo e materiali a terra in corrispondenza del crollo.