

INDICE	pag.
1. PREMESSA	2
2. ANALISI DEL CONTESTO DELL'OPERA.....	3
2.1 LOCALIZZAZIONE DEL CANTIERE.....	3
2.2 DESCRIZIONE DEL CONTESTO.....	3
2.3 DESCRIZIONE DELLE OPERE IN PROGETTO	4
2.4 FASI REALIZZATIVE	6
3. VALUTAZIONI PRELIMINARI SUI RISCHI POTENZIALI	8
3.1 ANALISI DEL CONTESTO	8
3.2 RISCHI LEGATI ALLE LAVORAZIONI	10
3.3 CONDIZIONI AL CONTORNO.....	10
3.4 AREA DI CANTIERE.....	11
4. PIANO DI SICUREZZA E COORDINAMENTO	12
5. FASCICOLO CON LE CARATTERISTICHE DELL'OPERA	12
6. STIMA SOMMARIA DEI COSTI DELLA SICUREZZA	12

1. PREMESSA

La presente relazione viene redatta nell'ambito della Progettazione Definitiva del *"Progetto 668/2021. SP 216 del Melezet. Intervento di sistemazione idraulica confluenza Torrenti Frejus-Melezet-Rochemolles con demolizione e costruzione del nuovo ponte in Comune di Bardonecchia"*.

Il presente elaborato, redatto in ottemperanza alle disposizioni dell'art. 24 del DPR n° 207/2010, comma 2, lettera n) e o) contiene le prime indicazioni e disposizioni per la stesura dei piani di sicurezza e desume conseguentemente un quadro economico relativo ai costi della stessa.

Scopo della presente relazione è un'analisi dell'opera da realizzare e del contesto, al fine di individuare le situazioni che possono generare rischio per la sicurezza degli addetti in cantiere.

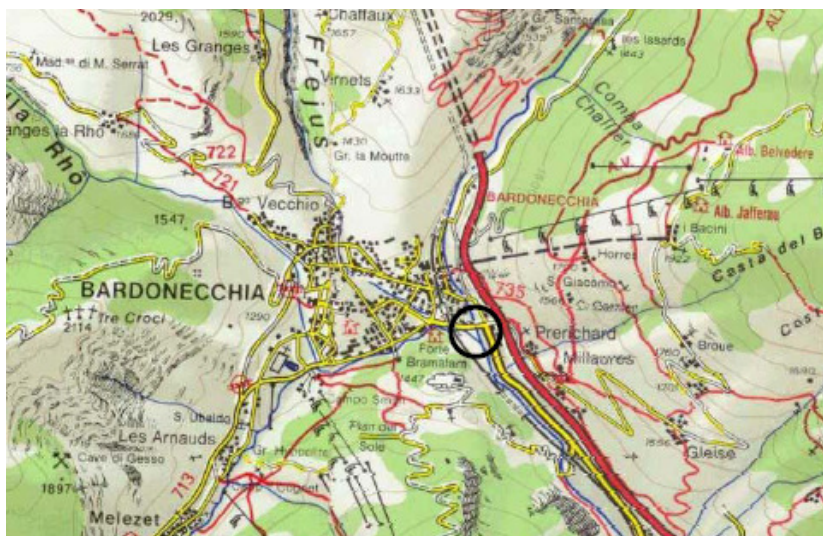
Le valutazioni di cui alla presente relazione saranno oggetto degli opportuni approfondimenti durante le successive fasi progettuali, in particolare all'interno del PSC, che dovrà sviluppare le valutazioni dei rischi derivanti dal contesto e dalle sovrapposizioni di lavorazioni.

- a) L'appalto rientra nel campo di applicazione del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.;
- b) dovranno essere designati i *Coordinatori della sicurezza per la progettazione e per l'esecuzione* ai sensi dell'art. 90 comma 3 e 4, art. 91 e 92;
- c) dovrà essere redatto il *Piano di Sicurezza e Coordinamento* ai sensi dell'art. 100 e allegato XV del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.;
- d) dovrà essere redatto il *Fascicolo con le caratteristiche dell'opera* ai sensi del D. Lgs. n. 163/2006 e successive modifiche e secondo le prescrizioni dell'allegato XVI del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.;
- e) dovranno essere redatti i *Piani Operativi di Sicurezza* di dettaglio da parte di ogni impresa esecutrice ai sensi del art. 96 comma 1 lett. g) e i contenuti ai sensi dell'Allegato XV D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.;
- f) dovrà essere inviata Notifica Preliminare all'ASL e all'Ufficio Provinciale del Lavoro ai sensi del art. 99 del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i..

2. ANALISI DEL CONTESTO DELL'OPERA

2.1 LOCALIZZAZIONE DEL CANTIERE

Il sito oggetto di intervento è ubicato a valle dell'abitato di Bardonecchia, e più precisamente, in corrispondenza della confluenza dei Torrenti Frejus-Melezet-Rochemolles.



Localizzazione intervento

2.2 DESCRIZIONE DEL CONTESTO

Attualmente in prossimità della confluenza dei Torrenti Frejus e Melezet sono presenti un attraversamento stradale (S.P. 216), costituito da un ponte in cemento armato poggiante su due pile in alveo, e argini in pietra-cemento armato; le pile limitano notevolmente il regolare deflusso del Torrente Frejus, causando rigurgiti a monte.

Inoltre, sempre in corrispondenza della suddetta confluenza dei due torrenti, è presente una soglia in cemento armato realizzata essenzialmente per permettere il passaggio del collettore fognario principale delle acque nere.

In caso di precipitazioni anche di breve durata e di elevata intensità, come quelle avvenute nell'agosto 2009, si possono verificare notevoli trasporti solidi che mobilitano elevati sedimenti presenti lungo l'alveo (prodotti della disgregazione dei versanti rocciosi nel medio alto bacino).

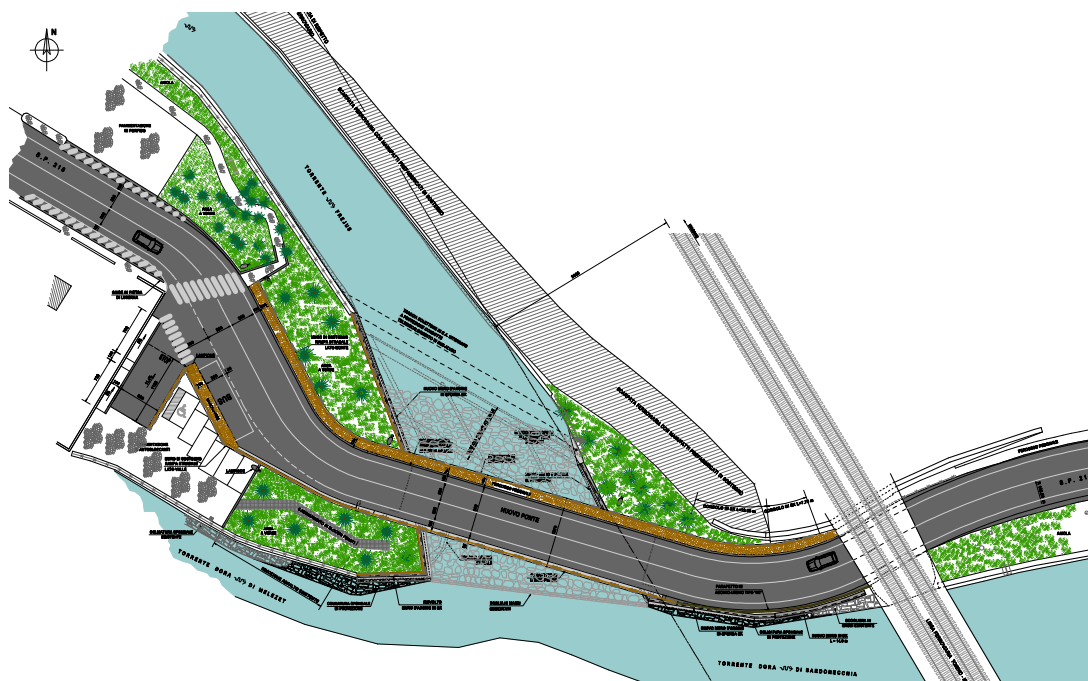
Inoltre per il Torrente Frejus, in prossimità dell'attuale ponte stradale, la presenza delle pile in alveo e la limitata altezza dell'intradosso dell'impalcato contribuiscono ad aggravare la condizione di rischio idraulico.

2.3 DESCRIZIONE DELLE OPERE IN PROGETTO

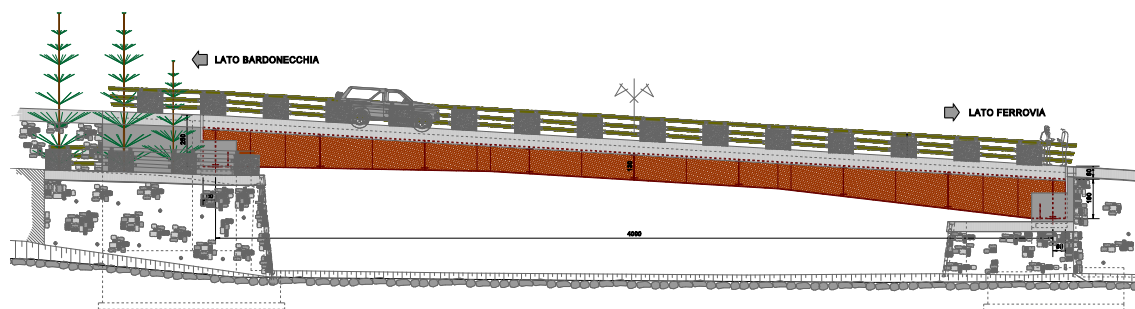
L'obiettivo principale dell'intervento è ampliare la sezione idraulica in prossimità del ponte esistente, garantendo al contempo sia la protezione delle difese spondali dall'erosione, sia il miglioramento delle condizioni di deflusso delle acque riducendo, per quanto possibile, le condizioni di rischio idraulico.

Tale obiettivo è stato perseguito individuando una soluzione progettuale in grado di rispettare quanto sopra, pur nella complessa situazione al contorno determinata dalle interferenze inamovibili come il ponte ferroviario (che viene sottopassato dalla sede stradale), la condizione geomorfologica, le viabilità preesistenti e la presenza di edifici.

Il miglioramento delle condizioni di deflusso delle acque, e la conseguente riduzione delle condizioni di rischio idraulico del sito, sono stati perseguiti prevedendo l'ampliamento della sezione idraulica in prossimità della confluenza del Torrente Frejus, la risagomatura e regolarizzazione del fondo alveo, la realizzazione di un tratto di alveo con massi cementati, la creazione di una soglia nella sezione di immissione nel Torrente Melezet e la *sostituzione* del ponte attuale con una nuova struttura di attraversamento ad una sola campata con intradosso posto a quota più elevata rispetto al ponte attuale.



Il nuovo ponte, planimetria



Prospetto generale lato valle

L'impalcato sarà realizzato con una sezione mista acciaio-calcestruzzo, costituito da due travi metalliche di altezza variabile da 190 cm a 130 cm. Tale struttura metallica è segmentata in 2 diverse tipologie di conci e la sezione trasversale è irrigidita da diaframmi trasversali. Sulla piattabanda inferiore sono collegati dei controventi a croce costituiti da profili a L in grado di costituire, insieme alle travi ed alla soletta, un cassoncino torsiorigido.

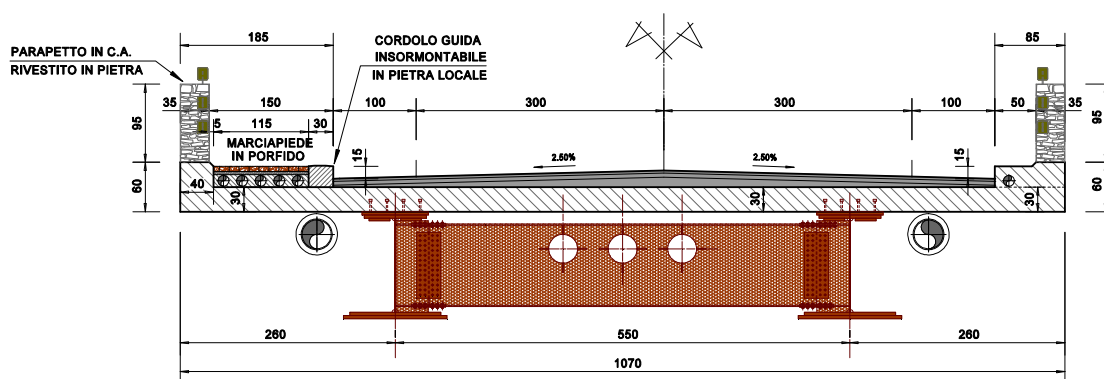
Avrà una larghezza complessiva di 10.70 m, di cui 8.00 m di carreggiata utile e due marciapiedi rispettivamente di 1.85 (pedonale) e 0.85 m; in senso longitudinale sarà costituito da una campata, ad asse rettilineo, in semplice appoggio di luce pari a 40.00 m, misurata in asse appoggi.

La struttura presenterà una pendenza longitudinale pari al 6.00%, in salita verso il centro abitato di Bardonecchia.

All'estradosso delle travi sarà solidarizzata la soletta in calcestruzzo, dello spessore complessivo di 30 cm, costituita da predalles tralicciate di 6 cm e da un getto integrativo di 24 cm.

Gli appoggi dell'impalcato saranno realizzati mediante opportuni apparecchi di appoggio disposti su "baggioli" ricavati sull'elevazione delle spalle.

Su entrambi i lati del ponte sarà mantenuta la tipologia di parapetto in pietra e legname adottata per le opere di attraversamento esistenti a valle.



Impalcato – Sezione trasversale tipo

2.4 FASI REALIZZATIVE

Vista la presenza di sottoservizi interferenti con le opere in progetto e la necessità di mantenere sempre in esercizio la sede stradale attuale durante i lavori è stata prevista, durante i lavori, una viabilità provvisoria sull'attuale ponte, che sarà demolito totalmente soltanto quando il nuovo ponte sarà in esercizio.

Si evidenzia che preliminarmente all'inizio dei lavori dovrà essere eseguita dagli Enti gestori la riubicazione delle reti di fognatura bianche e nere interferenti.

Nel seguito si riportano in sintesi le principali fasi realizzative previste.

Per maggiori dettagli in merito si rimanda alla visione dei relativi elaborati di progetto.

Fase n. 1 (DX orografica – 1° fase)

- realizzazione della scogliera di massi provvisoria di protezione in sponda orografica destra;
- scavo di fondazione per la spalla DX del nuovo ponte alla quota di progetto;
- esecuzione micropali di fondazione;
- realizzazione nuova spalla DX in c.a. e successivo suo parziale ritombamento fino a quota 1245.90.

Fase n. 2 (SX orografica – 1° fase)

- apertura guado provvisorio in direzione della spalla in sponda orografica sinistra;
- realizzazione scogliera provvisoria di protezione in sponda SX;
- modifica alla viabilità su S.P. 216: spostamento del traffico a ridosso del rilevato ferroviario a senso unico alternato, regolato mediante impianto semaforico;
- realizzazione paratie di micropali di 1^a fase; successiva solidarizzazione in testa ai pali stessi mediante getto di cordolo in c.a.;
- scavo alle quote previste da progetto con relative demolizioni parziali dei manufatti esistenti (muro d'argine e spalla);
- esecuzione micropali di fondazione
- realizzazione nuova spalla SX e muri d'argine di 1^a fase in c.a.;
- ritombamento spalla SX e a tergo dei nuovi muri di difesa spondale;
- realizzazione nuovo rilevato stradale addossato alla spalla SX.

Fase n. 3 (DX orografica – 2° fase)

- scavo di fondazione (a valle della nuova spalla DX) alla quota di progetto prevista e successiva posa in opera del nuovo muro d'argine DX prefabbricato; quindi, successivo riempimento a tergo;

Fase n. 4

- parziale “sistemazione idraulica” su fondo alveo a valle dell’impalcato esistente e rimozione parziale scogliera in sponda sx;
- demolizione parziale impalcato esistente (limitata alla parte interferente);
- assemblaggio impalcato metallico a piè d'opera e contemporanea posa degli appoggi sulle spalle;
- varo impalcato metallico;
- ulteriore modifica alla viabilità su SP 216.
- realizzazione muri a sostegno rampa stradale lato Bardonecchia;
- realizzazione rilevato stradale;
- completamento struttura nuovo ponte (posa lastre prefabbricate, armatura e getto soletta e marciapiedi, impermeabilizzazione, parapetti);
- sistemazioni stradali (fondazione e pavimentazione stradale, segnaletica)
- spostamento traffico veicolare su nuovo tracciato.

Fase n. 5

- completamento demolizione impalcato e pile ponte esistente;
- fase intermedia di “sistemazione idraulica” su fondo alveo.

Fase n. 6 (DX orografica – 3° fase)

- scavo di fondazione (a monte della nuova spalla DX) alla quota di progetto prevista e successiva posa in opera del nuovo muro d’argine DX prefabbricato; quindi, successivo riempimento a tergo;
- rimozione scogliera provvisoria di massi.

Fase n. 7 (SX orografica – 2° fase)

- realizzazione nuovi muri d’argine di 2ª fase in c.a.;
- rimozione scogliera provvisoria di massi.

Fase n. 8

- completamento “sistemazione idraulica” fondo alveo.

Fase n. 10

- sistemazione degli ambiti attigui al nuovo ponte;
- ritombamenti e ripristini vari.

3. VALUTAZIONI PRELIMINARI SUI RISCHI POTENZIALI

La presente relazione viene redatta in fase preliminare sulla base degli elementi conoscitivi a disposizione ed è pertanto suscettibile di integrazioni e variazioni, in seguito agli ulteriori elementi di valutazione che eventualmente emergeranno durante le fasi progettuali successive.

Con riferimento all'area ed all'organizzazione del cantiere, alle lavorazioni ed alle loro interferenze, si individuano i seguenti rischi concreti, considerabili per la loro natura generalmente presenti in cantiere.

3.1 ANALISI DEL CONTESTO

A seguito degli articolati ed approfonditi studi condotti è stato accertato che gli interventi in progetto consentono una non trascurabile e doverosa mitigazione del rischio idraulico, in particolare per la viabilità di accesso all'abitato di Bardonecchia mediante la S.P. 216, che rappresenta l'unica possibilità di accesso per i mezzi pesanti (autotreni, bus, veicoli di soccorso VV.FF., ecc.).

Tale obiettivo di mitigazione è stato perseguito pur nella complessa situazione al contorno determinata dall'esistenza di interferenze inamovibili come il ponte ferroviario (che viene sottopassato dalla sede stradale), le viabilità preesistenti ed accessi a edifici, oltre che la particolare condizione geomorfologica del sito che risulta "confinato" dal versante roccioso in sponda orografica destra del Torrente Melezet e dal rilevato ferroviario ubicato in posizione opposta, in sponda orografica sinistra del Torrente Melezet e del Torrente Frejus.

Quanto sopra obbliga a definire opere e modalità realizzative estremamente articolate e complesse per permettere la costruzione del nuovo ponte mantenendo, durante i lavori, la viabilità su quella esistente, se pur in alcune fasi in condizioni di senso unico alternato.

Attualmente la S.P. 216 presenta una carreggiata di larghezza media pari a 6.50 m circa, ma è caratterizzata da alcuni restringimenti e da una curva pericolosa verso destra in uscita dal sottopasso ferroviario in direzione del centro abitato.

Il nuovo ponte sarà ubicato in una posizione posta appena più a valle rispetto a quella attuale.

Su entrambe le sponde orografiche è prevista la realizzazione di opere di arginatura sia a monte che a valle delle spalle del nuovo ponte in progetto: tali opere si andranno a connettere agli attuali muri d'argine.

Per i muri in sponda orografica SX si dovrà prevedere la preventiva realizzazione di paratie di micropali a tergo delle opere di sostegno attualmente presenti al fine di consentire il sostegno dei fronti di scavo.

Il rifacimento del ponte stradale permetterà di apportare una parziale sistemazione della S.P. 216 (sia in termini di caratteristiche plano-altimetriche di tracciato che di larghezza della piattaforma stradale in sé), al fine di migliorarne le caratteristiche di percorribilità e producendo al tempo stesso anche un adeguato innalzamento del livello di sicurezza, sempre nel rispetto dei vincoli locali, ambientali e paesaggistici.

La realizzazione del nuovo ponte comporta lo spostamento dell'asse della viabilità esistente verso il torrente Melezet: questo causerà l'occupazione di parte dell'esistente parcheggio con la sede viabile. Sarà quindi necessario rivedere la disposizione dei parcheggi e dei camminamenti, realizzando una nuova area parcheggio con un nuovo impianto di illuminazione.

Sul lato prospiciente il torrente Frejus verrà realizzata una zona a verde attrezzata con panchine e tavoli.

Le principali interferenze con i lavori sono rappresentate dai numerosi sottoservizi a rete presenti nell'area tra i quali:

- Rete fognaria (SMAT S.p.A.);
- Acquedotto (SMAT S.p.A.);
- Teleriscaldamento (Lumina S.r.l.);
- Rete Gas (Energie des Alpes S.r.l.);
- Linee telefoniche (Telecom Italia S.p.A.);
- Linee elettriche (E-Distribuzione - Gruppo Enel S.p.A.)

Al fine di accertare in dettaglio le problematiche relative alle interferenze con i sottoservizi, erano state effettuate riunioni e sopralluoghi con gli allora rappresentanti delle Società di gestione dei sottoservizi interessati; le Società avevano fornito indicazioni di dettaglio ed espresso richieste per la risoluzione delle problematiche di interferenza di propria competenza, che sono state recepite nel presente progetto.

Le attività di ricollocazione dei sottoservizi, sia di carattere progettuale sia di esecuzione dei lavori, resteranno a carico e responsabilità delle rispettive Società proprietarie degli stessi. Il progetto prevede comunque le predisposizioni che si sono ritenute necessarie per agevolare tali interventi.

Le attività di ricollocazione dei sottoservizi potranno anche essere previste in più fasi a seconda delle fasi di realizzazione delle opere in progetto.

Quanto previsto nel presente progetto, in termini di risoluzione delle interferenze, dovrà essere comunque analizzato dalle Società proprietarie e potrà essere modificato in ragione di eventuali mutate esigenze.

3.2 RISCHI LEGATI ALLE LAVORAZIONI

Dall'analisi degli elaborati progettuali, si possono individuare alcune principali lavorazioni con generali condizioni di potenziale rischio, specificatamente:

- lavori connessi alla demolizione della struttura esistente che espongono i lavoratori ai rischi di proiezioni e caduta di materiale dall'alto;
- rischi legati alla movimentazione di carichi;
- lavorazioni in quota rispetto al fondo alveo che espongono i lavoratori a rischi di caduta dall'alto;
- lavorazioni in ambito alveo che espongono i lavoratori a rischi da alluvione/annegamento;
- lavorazioni con macchine operatrici;
- lavori che comportano l'utilizzo di macchine scavatrici e altre macchine con potenziale pericolo;
- lavori in prossimità di un sito ferroviario con relativi rischi specifici:
 - Circolazione dei treni;
 - Presenza di linee elettriche in tensione.

Per le lavorazioni suddette saranno effettuate analisi specifiche e saranno adottate le misure necessarie ed i dispositivi di protezione collettiva ed individuale relativi per ridurre al minimo i potenziali rischi a cui saranno soggetti i lavoratori.

3.3 CONDIZIONI AL CONTORNO

Per la realizzazione del nuovo ponte si dovranno risolvere preliminarmente implicazioni ed interferenze con l'ambiente circostante.

Prevedere:

- realizzazione di idonee separazioni tra il traffico veicolare ed il cantiere, consentendo comunque sempre il transito;
- installazione su entrambe le banchine di segnali di pericolo e di indicazioni ben visibili anche nelle ore notturne del cantiere;
- adeguata segnalazione degli accessi di cantiere;
- installazione di segnaletica stradale con indicazioni di restringimento della carreggiata del vecchio ponte ed il senso unico alternato, regolato da un impianto semaforico dedicato.

Per i lavori interessanti l'alveo ed il consolidamento spondale ci si dovrà coordinare con le previsioni meteorologiche disponibili, per evitare l'avvio delle lavorazioni in periodo di previsione di precipitazioni.

Prevedere:

- aggiornamento giornaliero sulle previsioni meteo;
- adozione di specifiche procedure di evacuazione in caso di allerta meteo;
- adozione di procedure speciali per l'informazione ai pubblici servizi di soccorso dell'apertura del cantiere e per le eventuali emergenze.

Per le sistemazioni superficiali se ne dovrà organizzare lo svolgimento in maniera tale da non avere implicazioni, se non marginali, sulla viabilità ordinaria.

Per quanto riguarda il traffico pedonale, dovrà essere garantito solo se protetto o con supervisione di un preposto che interrompa il traffico nelle fasi maggiormente critiche. Un ulteriore pericolo è rappresentato dalle limitate dimensioni della carreggiata associate alla presenza del cantiere.

Prevedere:

- realizzazione di camminamenti pedonali protetti;
- nel caso in cui alcune fasi lavorative non consentissero il transito pedonale, utilizzo di opportuna segnaletica e barriere per impedire fisicamente l'accesso alle aree oggetto di lavorazione.

3.4 AREA DI CANTIERE

L'area interessata dai lavori è caratterizzata dall'esigua quantità di spazi idonei ad essere destinati a cantiere, in relazione alle previsioni di intervento. Dovrà essere delimitata da una recinzione sufficientemente robusta e visibile. Allo scopo dovrà avere, salvo diverso avviso del regolamento edilizio comunale, un'altezza di metri 2,00 da terra e potrà essere realizzata in rete plastica di colore rosso o arancio, conforme ai disposti del D.P.R. 495/1992, art. 32, stabilmente fissata al suolo.

Si dovranno realizzare un accesso pedonale ed uno carraio per i mezzi.

Sbarramenti, recinzioni, steccati, protezioni, segnalazioni ed avvisi dovranno essere mantenuti in buone condizioni e resi ben visibili per tutta la durata del cantiere.

Particolari misure dovranno essere adottate per evitare spargimenti sulla viabilità di acqua, fanghi o altri materiali che possano compromettere la sicurezza dei mezzi degli utenti in transito.

Gli addetti dovranno indossare indumenti ad alta visibilità, conformemente ai disposti di norma.

I lavoratori dovranno disporre, in prossimità dei loro posti di lavoro, dei locali di riposo, degli spogliatoi, delle docce o lavabi, di locali speciali dotati di un numero sufficiente di gabinetti e di lavabi, con acqua corrente calda, se necessario, e dotati di mezzi detergenti e per asciugarsi.

4. PIANO DI SICUREZZA E COORDINAMENTO

Dovrà essere redatto il Piano di Sicurezza e Coordinamento secondo le disposizioni generali riportate nell'ALLEGATO XV del D. Lgs. 81/08 e s.m.i.. *"Contenuti minimi dei piani di sicurezza nei cantieri temporanei o mobili"*.

5. FASCICOLO CON LE CARATTERISTICHE DELL'OPERA

Dovrà essere redatto il Fascicolo con le caratteristiche dell'opera secondo le disposizioni generali riportate nell'ALLEGATO XVI del D. Lgs 81/08 e s.m.i..

6. STIMA SOMMARIA DEI COSTI DELLA SICUREZZA

Di seguito si riporta la stima sommaria per l'attuazione delle misure di sicurezza effettuata tenendo in considerazione i seguenti elementi:

- la programmazione degli interventi;
- le specifiche tecniche degli interventi;
- lavorazioni similari precedentemente stimate.

I costi dei dispositivi di protezione individuale, i mezzi e servizi di protezione collettiva; gli apprestamenti, le infrastrutture ed i mezzi e servizi di protezione collettiva, gli impianti tecnici per la sicurezza del cantiere nonché la segnaletica sono stati estrapolati principalmente dai seguenti prezzi di riferimento:

- Prezzario Opere Edili ed Impiantistiche - Regione Piemonte 2023;
- Listino Prezzi - ANAS 2023 – Rev. 1 - Marzo 2023;
- I costi della sicurezza - CPT Roma Agg. 2012 (con aggiornamento ISTAT)
- Elenco prezzi lavori pubblici - Sicurezza cantieri - Città di Cuneo Agg. 2011 (con aggiornamento ISTAT)

In ogni caso, sarà compito dei Coordinatori in fase di progetto, redigere la valutazione specifica dei costi della sicurezza, attenendosi alle indicazioni di cui al D.Lgs 81/08 il quale prevede, per tutta la durata delle lavorazioni previste in fase preliminare, la stima dei seguenti costi:

- degli apprestamenti da prevedere nel PSC;
- delle misure preventive e protettive e dei dispositivi di protezione individuale eventualmente da prevedere nel PSC per lavorazioni interferenti;
- degli impianti di terra e di protezione contro le scariche atmosferiche, degli impianti antincendio, degli impianti di evacuazione fumi;
- dei mezzi e servizi di protezione collettiva;
- delle procedure contenute nel PSC e da prevedere per specifici motivi di sicurezza;

- degli eventuali interventi finalizzati alla sicurezza e richiesti per lo sfasamento spaziale o temporale delle lavorazioni interferenti;
- delle misure di coordinamento relative all'uso comune di apprestamenti, attrezzature, infrastrutture, mezzi e servizi di protezione collettiva.

La stima dovrà essere congrua, analitica per voci singole, basata su prezziari o listini ufficiali vigenti nell'area interessata, o sull'elenco prezzi delle misure di sicurezza del committente; nel caso in cui un elenco prezzi non sia applicabile o non disponibile, si farà riferimento ad analisi costi complete e desunte da indagini di mercato. I costi della sicurezza così individuati, saranno compresi nell'importo totale dei lavori, ed individuano la parte del costo dell'opera da non assoggettare a ribasso nelle offerte delle imprese esecutrici.

Il totale dei costi della sicurezza stimati per le attività oggetto del presente intervento ammonta ad **€ 100.000,00** come meglio dettagliato a seguire:

RIEPILOGO COSTI SICUREZZA	
APPRESTAMENTI PREVISTI NEL PIANO DI SICUREZZA E COORDINAMENTO	€ 60'000.00
MISURE PREVENTIVE E PROTETTIVE E DISPOSITIVI DI PROTEZIONE INDIVIDUALE PREVISTI NEL PSC	€ 5'000.00
IMPIANTI DI TERRA, DI PROTEZIONE CONTRO LE SCARICHE ATMOSFERICHE, ANTINCENDIO E DI SICUREZZA	€ 2'000.00
MEZZI E SERVIZI DI PROTEZIONE COLLETTIVA	€ 10'000.00
PROCEDURE CONTENUTE NEL PSC E PREVISTE PER SPECIFICI MOTIVI DI SICUREZZA	€ 17'000.00
INTERVENTI FINALIZZATI ALLA SICUREZZA E RICHIESTI PER LO SFASAMENTO SPAZIALE O TEMPORALE	€ 4'000.00
MISURE DI COORDINAMENTO RELATIVE ALL'USO COMUNE DI APPRESTAMENTI , ATTREZZATURE, INFRASTRUTTURE, MEZZI E SERVIZI DI PROTEZIONE COLLETTIVA	€ 2'000.00
TOTALE	€ 100'000.00