



CITTA' METROPOLITANA DI GENOVA
DIREZIONE TERRITORIO E MOBILITA'

Servizio Infrastrutture e Mobilita'
Ufficio Lavori Pubblici

CC 08/25 - MIT2

OGGETTO:

CC 08/25_MIT2 Realizzazione di cordoli ed opere di sostegno della sede stradale e di opere di protezione della sede viaria, interventi per migliorare il sistema di disciplinamento e smaltimento delle acque inadeguato alle nuove condizioni climatiche, interventi di sostituzione delle protezioni marginali vetuste e non più pienamente efficienti con nuove barriere adeguate alla normativa vigente

PROGETTO ESECUTIVO

RELAZIONE GENERALE

REDATTO DA: Geom. Andrea Napoli  Arch. Giorgia Guerra 	PROGETTISTI: Ing. Chiara Pitruzzelli 	ALLEGATO 1	
ASSISTENZA ALLA PROGETTAZIONE (in caso di professionista esterno)	IL RESPONSABILE D'UFFICIO: Ing. Francesca Villa 	SCALA 18 DIC. 2025	
	IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO: Ing. Francesca Villa 	DATA 18 DIC. 2025	
CONTROLLATO	DATA	AGGIORNATO	DATA
APPROVATO	DATA	AGGIORNATO	DATA

PREMESSE

Il presente Progetto Esecutivo, denominato *“CC 08/25_MIT2 Realizzazione di cordoli ed opere di sostegno della sede stradale e di opere di protezione della sede viaria, interventi per migliorare il sistema di disciplinamento e smaltimento delle acque inadeguato alle nuove condizioni climatiche, interventi di sostituzione delle protezioni marginali vetuste e non più pienamente efficienti con nuove barriere adeguate alla normativa vigente”*, è finanziato nell’ambito del Piano dei finanziamenti del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (finanziamento MIT2) ed è relativo ad uno degli interventi facenti parte della Programmazione Triennale dei Lavori Pubblici 2025/2027. Come meglio esposto in seguito il progetto prevede interventi di manutenzione straordinaria mediante consolidamento dei cigli di valle e rifacimento di barriere marginali della SP 62 di Franco Rolandi.

La SP 62 di Franco Rolandi è una arteria di penetrazione montana che si stacca dalla S.S. 45 in località Sottocolle, con uno sviluppo totale di km 24+465, raggiungendo l’abitato di Torriglia.

La larghezza media della strada è di circa 6,50 m, con una pendenza massima pari al 7,5% e la velocità di percorrenza è quantificabile in 40 km/h,

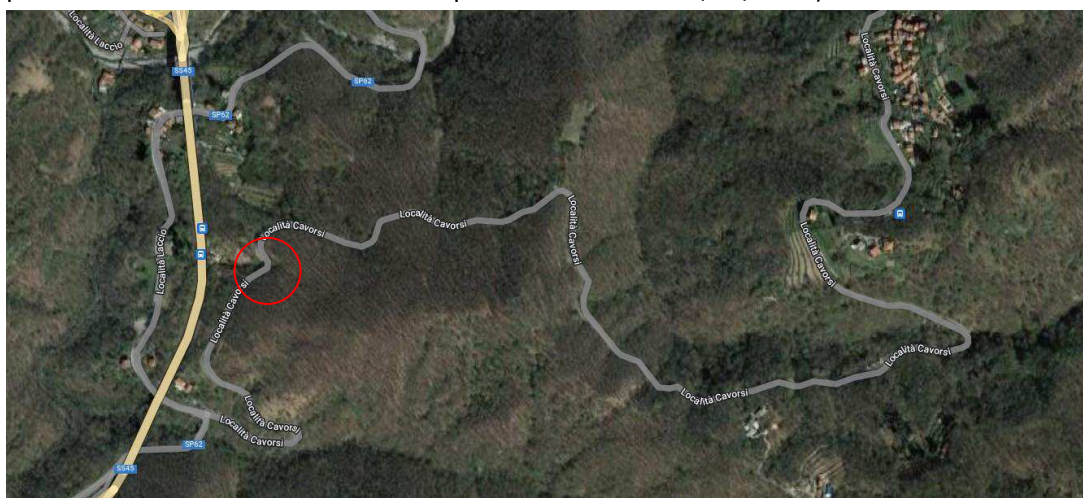
Il territorio servito dalla SP 62 ha una bassa residenzialità che si incrementa con una forte presenza pendolare nel periodo estivo, con un TGM ampiamente inferiore a 1000 veicoli/gg.

Le caratteristiche del traffico sono legate soprattutto alla villeggiatura nel periodo estivo ed inoltre è in vigore un’ordinanza di regolamentazione del traffico che impedisce la percorrenza nel tratto compreso tra l’innesto con la SS 45 al km 22+549 ai veicoli di massa superiore a 12 t (Ordinanza n.32395 del 3/10/1986).

Il percorso della SP 62 presenta un elevato grado di tortuosità (raggi di curvatura medio piccoli), caratterizzato da una forte pendenza e una limitata sezione stradale.

A seguito di procedimento amministrativo, concluso con Decreto del Sindaco Metropolitano n. 80 del 02/09/2025 “attribuzione della denominazione commemorativa di una viabilità metropolitana alla memoria del comm. Giuseppe Piero Fossati”, un’arteria della la SP 62 ha assunto la nuova denominazione “Strada Provinciale n. 59 di Giuseppe Piero Fossati”.

Il progetto prevede sinteticamente la realizzazione di un cordolo e il rifacimento di alcune barriere marginali al km 4+000 della SP 62 di Franco Rolandi (tratto al km 22+100 della SP 62 di Franco Rolandi prima del Decreto del Sindaco Metropolitano n. 80 del 02/09/2025).



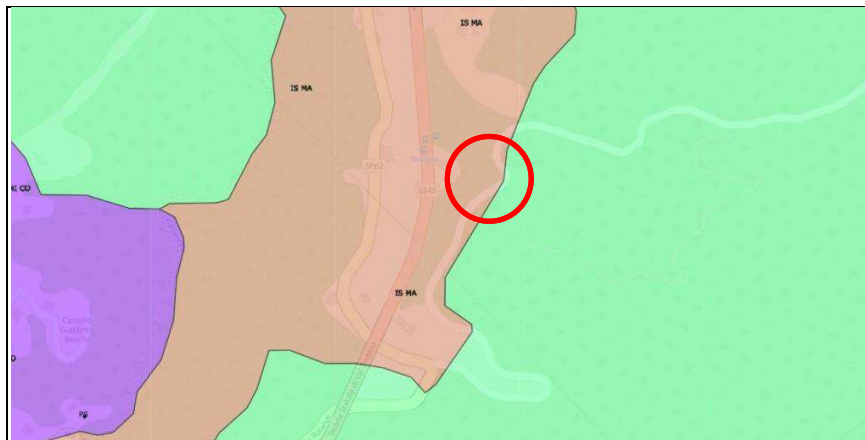
Inquadramento generale da ortofoto

INQUADRAMENTO NORMATIVO ED INDIVIDUAZIONE DEI VINCOLI INSISTENTI SULL'AREA DI INTERVENTO**➤ Piano territoriale di coordinamento paesistico (P.T.C.P.) – D.C.R. N. 6 del 26/02/1990**

L'area interessata dall'intervento ricade nell'**Ambito territoriale n. 57 – Alta Valle Scrivia**

La configurazione paesistica dell'ambito è caratterizzata da un primo tratto con morfologia meno acclive, corrispondente alla piana di fondovalle ed ai versanti direttamente connessi, che si restringe in prossimità della confluenza del torrente Laccio con il torrente Pentemina ed infine si apre con una morfologia più articolata nella parte apicale interessata all'abitato di Torriglia.

L'area d'intervento ricade all'interno della zona IS-MA ed è a cavallo con la zona ANI-MA, di seguito descritte:



P.T.C.P. – Assetto insediativo – Geoportale Regione Liguria

Art. 49**Insediamenti Sparsi - Regime normativo di MANTENIMENTO (IS-MA)**

1. Tale regime si applica nei casi in cui si riconosce l'esistenza di un equilibrato rapporto tra l'insediamento e l'ambiente naturale o agricolo e nei quali si ritiene peraltro compatibile con la tutela dei valori paesistico-ambientali, o addirittura funzionale ad essa, un incremento della consistenza insediativa o della dotazione di attrezzature ed impianti, sempreché questo non ecceda i limiti di un insediamento sparso.
2. L'obiettivo della disciplina è quello di mantenere le caratteristiche insediative della zona, con particolare riguardo ad eventuali ricorrenze significative nella tipologia e nella ubicazione degli edifici rispetto alla morfologia del terreno.
3. Sono pertanto consentiti quegli interventi di nuova edificazione e sugli edifici esistenti, nonché di adeguamento della dotazione di infrastrutture, attrezzature e impianti che il territorio consente nel rispetto delle forme insediative attuali e sempre che non implichino né richiedano la realizzazione di una rete infrastrutturale e tecnologica omogeneamente diffusa.

Art. 52**Aree Non Insediate - Regime normativo di MANTENIMENTO (ANI-MA)**

1. Tale regime si applica nei casi in cui, pur in presenza di valori naturalistici elevati o comunque significativi, si ritiene che modeste alterazioni dell'attuale assetto del territorio non ne compromettano la funzione paesistica e la peculiare qualità ambientale.
2. L'obiettivo della disciplina è quello di mantenere sostanzialmente inalterati quei caratteri che definiscono e qualificano la funzione della zona in rapporto al contesto paesistico e di assicurare nel contempo, in termini non pregiudizievoli della qualità dell'ambiente e con particolare riguardo alle esigenze dell'agricoltura, una più ampia fruizione collettiva del territorio, un più efficace sfruttamento delle risorse produttive e una più razionale utilizzazione degli impianti e delle attrezzature eventualmente esistenti.
3. Non è pertanto consentito aprire nuove strade di urbanizzazione, né costruire nuovi edifici, attrezzature ed impianti ad eccezione degli interventi specificamente volti al conseguimento degli obiettivi sopra indicati, purché non alterino in misura paesisticamente percepibile lo stato dei luoghi.
3. bis Le disposizioni di cui al comma precedente non si applicano nei confronti delle parti di territorio da includersi, mediante apposite leggi regionali, nei sistemi di aree di interesse naturalistico-ambientale, per le quali valgono le disposizioni di cui all'art. 2 delle NORME DI ATTUAZIONE APPLICABILI NELLE AREE PROTETTE costituenti l'allegato B alla l.r. 9 aprile 1985 n. 16.

Nell'area circoscritta sono consentiti interventi di nuova edificazione ed adeguamento della dotazione di infrastrutture nel rispetto delle forme insediative attuali. Tali prescrizioni sono rispettate dall'intervento in progetto, che non implica né richiede la realizzazione di una rete infrastrutturale diffusa.

➤ **Piano territoriale di coordinamento**

L'area interessata dall'intervento ricade nell'Area **1 Genovese - Ambito 1.6 Valichi**

È di seguito riportato uno stralcio della descrizione fondativa relativo a Infrastrutture e servizi (Cap. 5)

Sintesi interpretativa:

La connotazione più significativa di questo ambito è rappresentata dal fatto di costituire la testata di quattro bacini idrografici fra di loro estremamente diversificati; in particolare il Bisagno gravita immediatamente a monte di un contesto decisamente urbanizzato, mentre per gli altri le ripercussioni che si possono registrare all'interno dei vari bacini investono situazioni di relativamente minore antropizzazione (Lavagna, Scrivia e Trebbia).

L'ambiente naturale conserva una sostanziale integrità, che connota in maniera significativa l'ambito e rappresenta un elemento da consolidare e da valorizzare.

Rappresenta un elemento alquanto significativo il bacino artificiale del Brugnato, che connota fortemente l'assetto geomorfologico locale.

Gli aspetti di criticità sono determinati dalla naturale evoluzione dei versanti, che in queste porzioni di bacino si esplica su ampie superfici, soprattutto attraverso fenomeni erosivi e di trasporto solido, favoriti da una condizione di acclività generalmente elevata.

Significativa è anche la presenza di ingenti accumuli di materiale sciolto che deriva dalla detrizione della roccia in posto e da importanti fenomeni gravitativi profondi, che hanno caratterizzato la storia evolutiva di queste porzioni di bacino e le cui tracce sono ancora visibili nella parte sommitale dei versanti.

Non sono presenti profili di criticità connessi al rischio idraulico in considerazione del fatto che, trattandosi di un ambito di "valico", i quattro sistemi di valle risultano connotati da solchi vallivi particolarmente incisi ed al contempo le portate idriche delle aste fluviali sono relativamente meno consistenti, in ragione della contenuta estensione delle porzioni di bacino coinvolte.

*In conclusione rappresentano **fattori di criticità** le seguenti situazioni:*

Presenza delle seguenti aree connotate da condizioni di impermeabilità dei terreni:

- una stretta fascia collocata nel medio versante in sponda destra dell'alto corso fluviale nel tratto che a partire dalla sorgente (Scoffera) interessa gli abitati di Moranego, Davagna, Premanego; [...]

Presenza di numerose aree interessate da movimenti franosi

Presenza di una generalizzata condizione di alta suscettività al dissesto idrogeologico, specie nelle porzioni sommitali dei bacini.

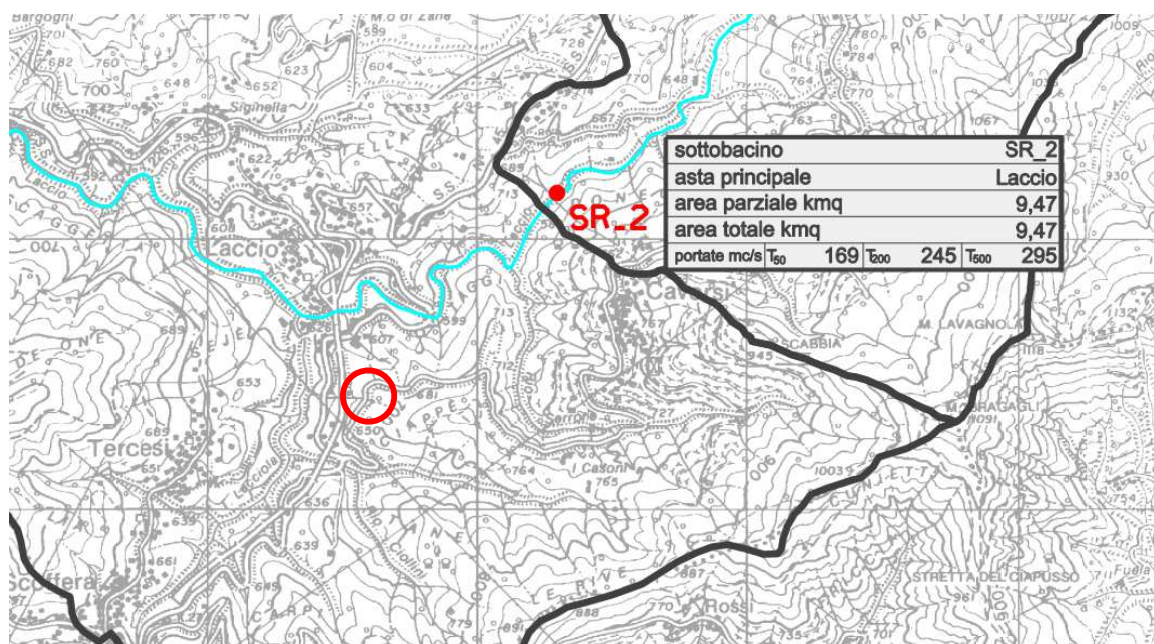
- assenza di rischi di tipo idraulico;

- prevalenza delle aree connotate da una condizione di buona permeabilità dei terreni

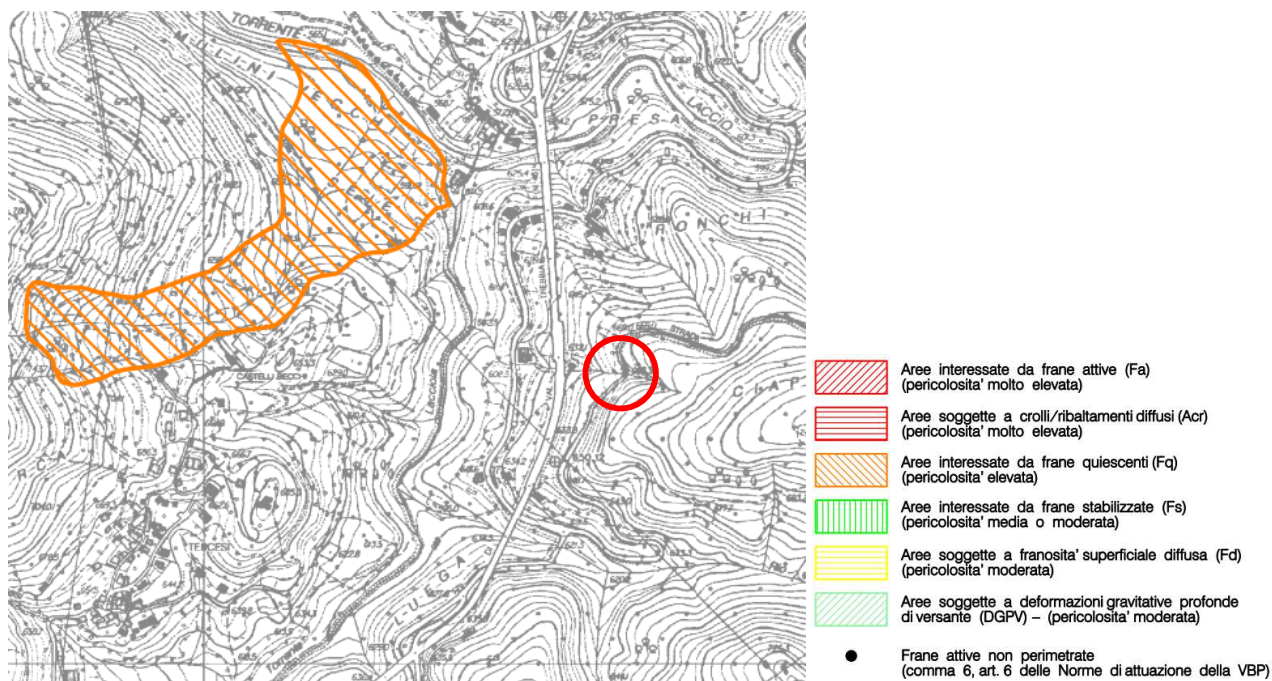
➤ **Piano di Bacino del Fiume Po**

Dal punto di vista normativo, il sito d'intervento, in territorio comunale di Torriglia, ricade nell'area del Piano di Bacino del Fiume Po, regolato dalla Variante Bacini Padani (VBP), frutto dell'accordo di pianificazione ai sensi dell'art. 57 della L.R. n. 36/1997 e s.m.i., fra Autorità di bacino del fiume Po, Regione Liguria e Provincia di Genova, per l'approvazione della variante al Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Genova, in attuazione del Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI) del fiume Po, ai sensi e per gli effetti dell'art. 1, comma 11, delle relative Norme di Attuazione.

L'area di interesse si colloca all'interno del sottobacino SR_2, con asta principale Laccio.

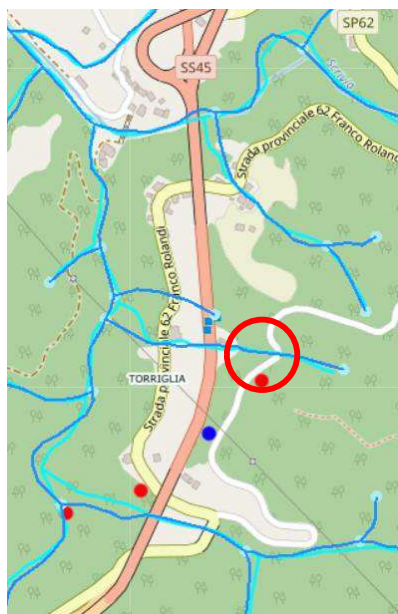


VBP - T3, Corografia con i sottobacini idrografici (T. Scrivia)



VBP – T2, Carta dei dissesti (tav. n. 13/22)

L'area interessata non rientra all'interno o nell'intorno di alcuna area di dissesto sia per movimenti franosi, che per esondazioni e dissesti morfologici.

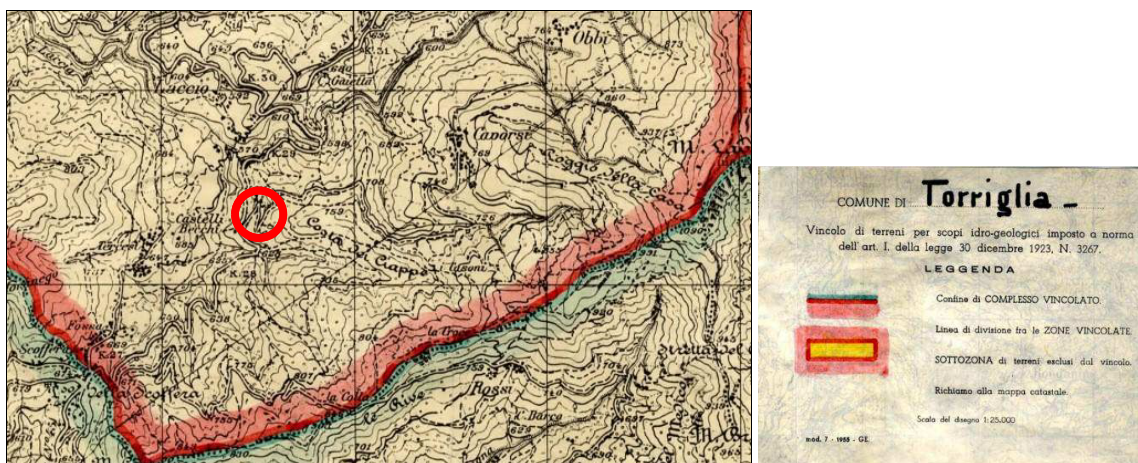


Reticolo idrografico, geoportale Liguria

L'intervento si colloca in prossimità di un affluente del Torrente Scrivia; si tratta di un rio naturale non classificato cod. 206105050002. Dal momento che i lavori avverranno ben oltre la fascia di inedificabilità assoluta pari a 10 m, non è necessario richiedere il rilascio dell'autorizzazione idraulica ai sensi dell'Art.4 del R.R. 3/2011.

➤ Vincolo idrogeologico

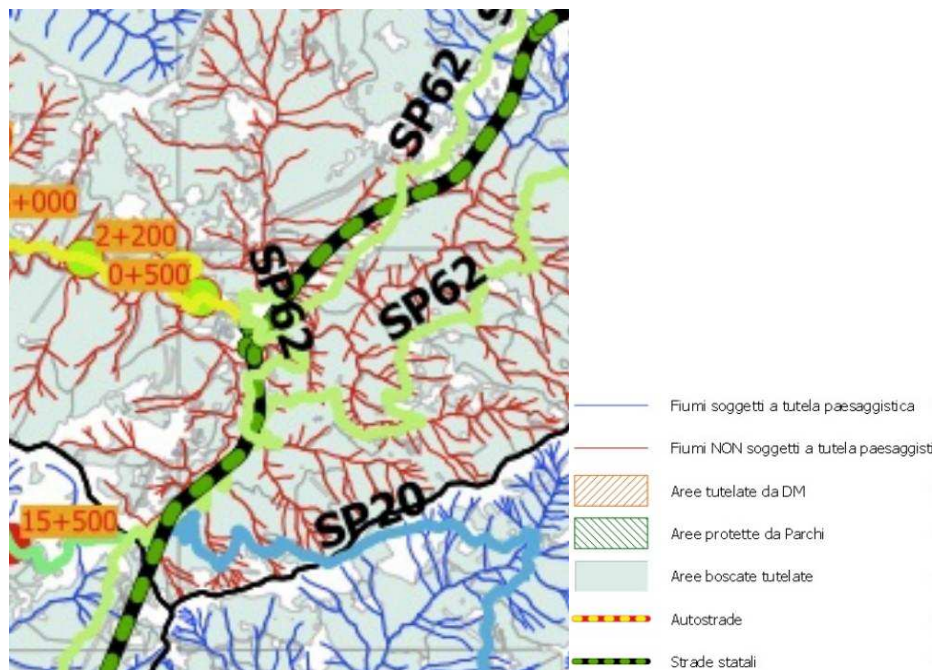
Dall'estratto della planimetria di seguito riportata, inoltre, si evince che l'area di intervento è **sottoposta a vincolo idrogeologico**.



Stralcio Carta Forestale del Vincolo idrogeologico (Torrighia)

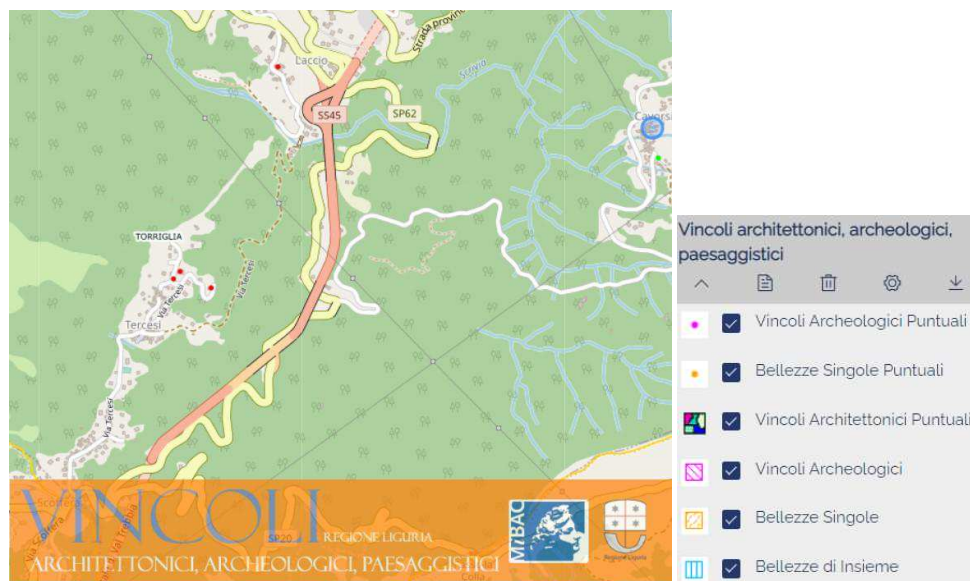
➤ Tutela ai sensi del D.Lgs. 42/2004 – Vincolo paesaggistico

L'area si trova in una zona in cui i fiumi non sono soggetti a tutela paesaggistica; tuttavia, essendo in area boschiva tutelata ai sensi dell'art. 142 del D. Lgs. 42/2004 c. 1 lettera g), è stata richiesta autorizzazione paesaggistica con prot. n. 15293/2023 seguendo la procedura semplificata a norma dell'Art. 146 c. 9 del D. Lgs. 42/2004 e del D.P.R. 31/2017. Qualora dovessero pervenire prescrizioni ed osservazioni che modifichino quanto previsto dal progetto, lo stesso verrà integrato conseguentemente.



Viabilità e tutela paesaggistica

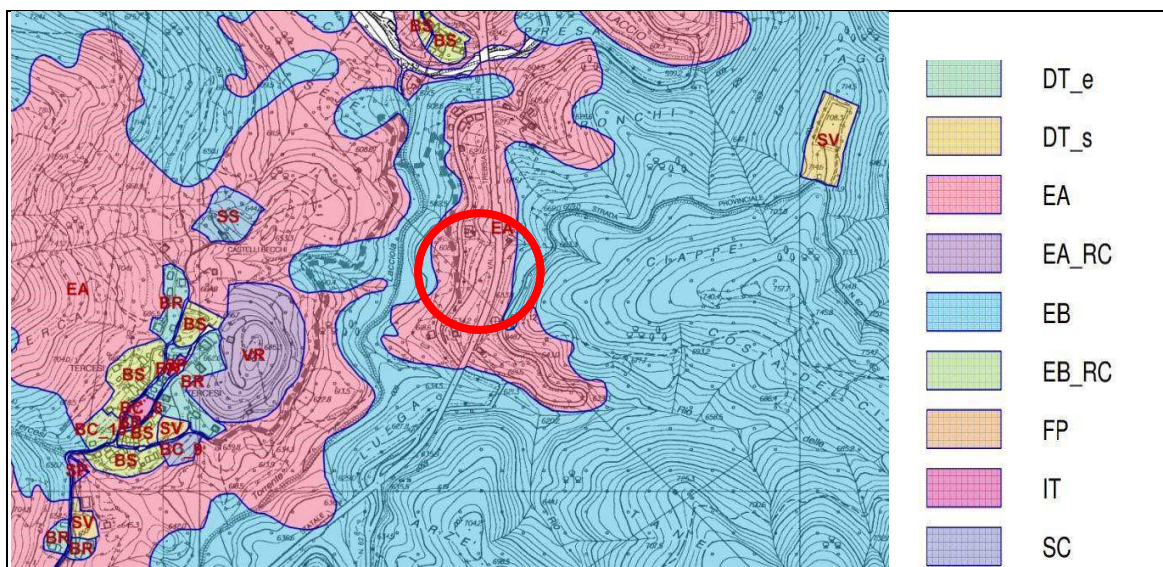
Non sussistono vincoli puntuali nell'area d'intervento per la presenza di immobili ed aree di notevole interesse pubblico di cui all'Art. 136 del D. Lgs. 42/2004.



Vincoli architettonici, archeologici e paesaggistici

➤ PIANIFICAZIONE DI LIVELLO COMUNALE

L'intervento a progetto ricade in "ZONA OMOGENEA AGRICOLA" tra la zona EB (zona boschiva e prativa) e la zona EA (zona agricola normale) ai sensi art.12.3.1 e 12.3.2 delle N.T.A. del P.R.G. vigente. In tali zone sono consentiti interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria sul patrimonio edilizio esistente nei limiti della volumetria esistente o degli adeguamenti volumetrici previsti in zona EA.



D.P.G.R. 251 del 06/10/1999 - VARIANTE APPROVATA CON PROVVEDIMENTO DIRIGENZIALE DELLA PROVINCIA DI GENOVA
N.° 6212/0120181 DEL 25/10/2004 D.C.C. N.° 47 DEL 22/12/2004

DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO PROGETTUALE

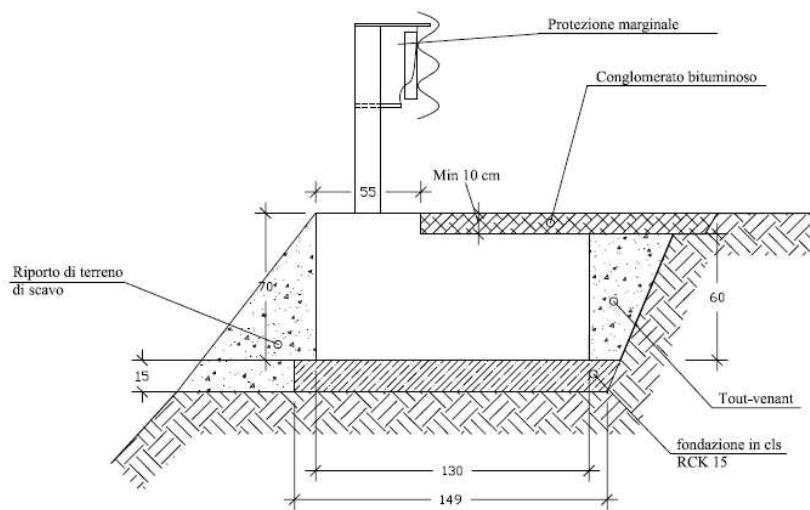
Il progetto prevede sinteticamente la realizzazione di un cordolo e il rifacimento di alcune barriere marginali al km 4+000 della SP 62 di Franco Rolandi (tratto al km 22+100 della SP 62 di Franco Rolandi prima del Decreto del Sindaco Metropolitano n. 80 del 02/09/2025).

L'intervento è sito in Comune di Torriglia e prevede la realizzazione di cordoli ed opere di sostegno della sede stradale, compresa la sostituzione delle protezioni marginali vetuste e non più pienamente efficienti con nuove barriere adeguate alla normativa vigente

Le opere da eseguire hanno l'obiettivo di migliorare l'attuale sicurezza stradale, mediante la realizzazione di manufatti in c.a. per il consolidamento della scarpata di valle, l'installazione di marginali di protezione (barriera di sicurezza flessibile della classe almeno pari ad H2), la riprofilazione del tracciato planimetrico comportando un leggero allargamento della carreggiata, il ripristino della pavimentazione stradale e la rettifica delle pendenze trasversali.

Si prevedono anche interventi per migliorare il sistema di disciplinamento e smaltimento delle acque, con la realizzazione di cunette, pozzetti,

Nella fattispecie, verranno realizzati tratti di cordolo che potranno avere altezza variabile a seconda dell'acclività della scarpata.



Cordolo TIPO

➤ Disponibilità delle aree

Gli interventi suesposti coinvolgeranno in piccola parte delle aree esterne al sedime stradale in proprietà privata. Pertanto, prima dell'inizio dei lavori, verranno stipulati degli accordi bonari con tutti i proprietari coinvolti e già identificati nella presente fase di progettazione. In considerazione dell'esiguità dell'estensione dell'occupazione, della localizzazione dell'intervento in area boschiva lontano da qualsiasi insediamento rurale e abitativo e della necessità dell'intervento ai fini dell'incremento della sicurezza stradale, si ritiene bastevole la procedura dell'accordo bonario e l'eventuale calcolo del relativo indennizzo. Allo stesso modo, nella fase di esecuzione potrebbe rendersi necessaria la temporanea occupazione di aree, limitatamente alla cantierizzazione e allo svolgimento delle attività operative. In tal caso, la procedura sarà la medesima.

➤ Utilizzo del ribasso

L'eventuale surplus economico dovuto al ribasso d'asta potrà essere impiegato per lo svolgimento di opere complementari, qualora l'Amministrazione ne possa disporre, in conformità con quanto previsto dallo specifico finanziamento. Tale eventualità verrà valutata caso per caso in corso d'opera, qualora si rendesse necessario lo svolgimento di ulteriori attività.

➤ Sottoservizi

A seguito di verifica circa la presenza di utenze e sottoservizi sottomessi alla sede stradale, dai quali potrebbero derivare interferenze con le attività previste in progetto, non se n'è rilevata traccia.

Ad ogni modo, le attività di scavo e demolizione dovranno essere condotte con cautela e, nel caso in cui l'impresa dovesse rilevare la presenza di sottoservizi, dovrà essere data pronta comunicazione alla Committenza.

MATERIALI

Tutti i materiali forniti in opera dovranno essere certificati come prevede la normativa vigente e secondo quanto indicato nel Fascicolo dei Materiali in uso presso la Direzione Lavori.

Per la realizzazione dell'opera in esame si impiegheranno calcestruzzo, acciaio da c.a. e acciaio da carpenteria in accordo con le NTC2018.

I conglomerati cementizi saranno approvvigionati preconfezionati da centrale di betonaggio. Per la realizzazione delle strutture in c.a. i calcestruzzi forniti dovranno avere le seguenti caratteristiche:

- resistenza caratteristica a compressione del conglomerato, (R28): C25/30
- classe di esposizione ambientale: XC2
- categoria di consistenza: S4

Non sarà consentito assolutamente il misto di fiume.

Circa le altre prescrizioni esecutive si richiamano le disposizioni di cui alle norme tecniche vigenti emanate dal Ministero dei Lavori Pubblici.

Per le armature delle strutture in c.a. si prevede l'impiego di un acciaio in barre del tipo B450C.

➤ **Procedura di accettazione e prove sui materiali:**

I calcestruzzi utilizzati dovranno essere qualificati con gli studi preliminari e gli estremi del produttore, inoltre saranno verificati in cantiere mediante prelievi.

Per quanto concerne l'acciaio dovranno, preventivamente, essere forniti i certificati del produttore e/o del centro di trasformazione e successivamente essere prelevati dei campioni per valutare la loro rispondenza alle qualità richieste.

Per tutti quei materiali che non hanno riscontro normativo nei controlli di qualità si potrà procedere al prelievo di campioni per verificarne la loro conformazione chimica o resistenza statica o dinamica in relazione alla funzione svolta nell'ambito del corpo stradale.

CARATTERISTICHE DELLE OPERE STRUTTURALI

Si definisce la vita nominale dell'opera strutturale pari a **50 anni**.

Tab. 2.4.I – Valori minimi della Vita nominale V_N di progetto per i diversi tipi di costruzioni

TIPI DI COSTRUZIONI		Valori minimi di V_N (anni)
1	Costruzioni temporanee e provvisorie	10
2	Costruzioni con livelli di prestazioni ordinari	50
3	Costruzioni con livelli di prestazioni elevati	100

Inoltre le strutture oggetto di intervento vengono classificate in classe d'uso II ai sensi del p.to 2.4.2. del DM gennaio 2018.

Classe I: Costruzioni con presenza solo occasionale di persone, edifici agricoli.

Classe II: Costruzioni il cui uso preveda normali affollamenti, senza contenuti pericolosi per l'ambiente e senza funzioni pubbliche e sociali essenziali. Industrie con attività non pericolose per l'ambiente. Ponti, opere infrastrutturali, reti viarie non ricadenti in Classe d'uso III o in Classe d'uso IV, reti ferroviarie la cui interruzione non provochi situazioni di emergenza. Dighe il cui collasso non provochi conseguenze rilevanti.

Classe III: Costruzioni il cui uso preveda affollamenti significativi. Industrie con attività pericolose per l'ambiente. Reti viarie extraurbane non ricadenti in Classe d'uso IV. Ponti e reti ferroviarie la cui interruzione provochi situazioni di emergenza. Dighe rilevanti per le conseguenze di un loro eventuale collasso.

Classe IV: Costruzioni con funzioni pubbliche o strategiche importanti, anche con riferimento alla gestione della protezione civile in caso di calamità. Industrie con attività particolarmente pericolose per l'ambiente. Reti viarie di tipo A o B, di cui al DM 5/11/2001, n. 6792, "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade", e di tipo C quando appartenenti ad itinerari di collegamento tra capoluoghi di provincia non altresì serviti da strade di tipo A o B. Ponti e reti ferroviarie di importanza critica per il mantenimento delle vie di comunicazione, particolarmente dopo un evento sismico. Dighe connesse al funzionamento di acquedotti e a impianti di produzione di energia elettrica.

TERRE E ROCCE DA SCAVO

Gli scavi necessari alla realizzazione delle opere a progetto saranno realizzati in modo da costituire il minor intralcio possibile alla funzionalità della strada.

Il materiale qualificato come rifiuto speciale non pericoloso (art. 184 c. 3 lett. b) del D.Lgs. 152/2006 verrà conferito a pubblica discarica. Non è stata individuata al momento alcuna area di stoccaggio provvisorio al di fuori dell'area di cantiere.

Lo smaltimento o il riutilizzo delle terre da scavo derivanti dall'esecuzione delle opere seguirà le indicazioni contenute in "Aggiornamento degli indirizzi operativi per la gestione delle terre e rocce di scavo ai sensi del D.M. n. 161/2012 e del D.L. 69/2013 convertito in L. n. 98/2013" di cui alla D.G.R. n. 1423/2013.

Il materiale di scavo verrà conferito a pubblica discarica e/o a area di riutilizzo fuori sito eventualmente proposto dall'Impresa esecutrice.

Non è stata individuata al momento alcuna area di stoccaggio provvisorio al di fuori dell'area di cantiere.

Lo scavo interesserà per la maggior parte il rilevato stradale e in parte minore coltre e substrato roccioso.

Alla luce delle conoscenze attuali, le aree di intervento, da cui il materiale proviene, non ricadono all'interno di un sito contaminato; né all'interno di sito sottoposto ad interventi di bonifica; né all'interno di siti di produzione con potenziale inquinamento del suolo superficiale e neanche all'interno di siti di produzione interessati da attività potenzialmente contaminanti.

L'area di produzione non è interessata da affioramenti di pietre verdi così come indicato nella "Carta delle "pietre verdi" di cui alla DGR n.9/2008.

QUADRO ECONOMICO

I prezzi utilizzati per la redazione del computo metrico estimativo sono quelli dell'Elenco Prezzi allegato al progetto esecutivo, desunti dal Prezzario della Regione Liguria anno 2025 ovvero dalla redazione di nuovi prezzi ricavati con apposita analisi.

Il costo della manodopera impiegata è quello desunto dal Prezzario della Regione Liguria in coerenza con i decreti pubblicati periodicamente dal Ministero del Lavoro, risultante dai CCNL per i settori produttivi in cui rientrano le lavorazioni e dagli accordi territoriali di riferimento spese generali (oneri assicurativi e previdenziali ed ogni altro onere connesso...) e utile d'impresa. Tale costo si riferisce a prestazioni lavorative svolte in orario ordinario, non sono pertanto comprese le percentuali di aumento previste per il lavoro straordinario, notturno e/o festivo.

Si riporta di seguito il quadro economico del progetto:

Importo lavori soggetto a ribasso d'asta	€ 225.000,00
Oneri di sicurezza	€ 6.750,00
Importo lavori	€ 231.750,00
Somme a disposizione dell'Amministrazione: per IVA (22%), collaudo e spese tecniche, interventi di sistemazione generale e completamento a verde, imprevisti ed accordi bonari, incentivi alle funzioni tecniche	€ 68.250,00
TOTALE	€ 300.000,00

Costituiscono parte integrante del progetto esecutivo:

1. Relazione Generale;
2. Relazione CAM;
3. Relazione geologica;
4. Relazione di calcolo;
5. Elaborati grafici;
6. Corografia;
7. Documentazione fotografica;
8. Computo metrico estimativo
9. Quadro incidenza della manodopera;
10. Quadro economico;
11. Capitolato Speciale d'Appalto;
12. Schema di Contratto;
13. Cronoprogramma;
14. Piano di Sicurezza e Coordinamento;
15. Fascicolo dell'opera;
16. Piano di manutenzione dell'opera;
17. Elenco Prezzi Unitari