

COMUNE DI TREIA

Settore VII

"Settore Ricostruzione Post Sisma del Patrimonio e del Territorio"



PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA

UNITA' PROGETTAZIONE

Arch. Michela FRANCONI

Responsabile del Procedimento

PROGETTISTI INCARICATI

Arch. Michela Francioni

Arch. Alessandro Gigli

Ing. Mauro Braccini

Ing. Domenico Villano

**BIKE PARK UNIONE MONTANA
RETE CICLABILE LOCALE-TREIA**

REALIZZAZIONE DI PERCORSI E CIRCUITI
TURISTICO ESCURSIONISTICI (PISTE CICLABILI)

CUP:I31B21002770007

Firme dei professionisti

Scala disegno:

Data:

Giugno 2021

ELABORATO:

RELAZIONE TECNICA

TAVOLA N.

PF3.R.00

Revisione

Data revisione

Disegnatore

Controllato

Verifica RUP



CITTÀ DI TREIA

Settore VII "Ricostruzione Post Sisma del Patrimonio e del Territorio"

**PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA
BIKE PARK UNIONE MONTANA**

RETE CICLABILE LOCALE TREIA

3. PERCORSI BIKE



dati GIUGNO 2021	Serie ALLEGATI	Codice
	Relazione tecnica	PF3.R.00

COMUNE DI TREIA

Piazza della Repubblica 1,62010Treia MC

Responsabile Unico del Procedimento –RUP

Arch. MICHELA FRANCONI

Progettisti interni incaricati alla Progettazione

ARCH. MICHELA FRANCONI

ARCH. ALESSANDRO GIGLI

ING. MAURO BRACACCINI

ING. DOMENICO VILLANO



CITTÀ DI TREIA

Settore VII "Ricostruzione Post Sisma del Patrimonio e del Territorio"

1. PREMESSA

La presente relazione e gli elaborati grafici a corredo, riguardano il progetto di fattibilità tecnica ed economica per la realizzazione di una rete comunale cicloturistica con individuazione dei tracciati e delle strutture annesse, quali parcheggi scambiatori auto/bicicletta, con eventuale noleggio di bike e e-bike, info-point, stazioni di servizio con bar, punti di ristoro con servizi igienico-sanitari, officina e punti di ricarica e-bike, lavaggio bike, e spazi ludico-ricreativi, quali park fitness, pum track, spazi verdi attrezzati, parchi gioco e percorsi botanico-vegetazionali che la Città di Treia intende sviluppare all'interno del proprio territorio comunale al fine di permettere la scoperta, valorizzazione e fruizione profonda dell'ambiente naturale e culturale che contraddistingue il capoluogo treiese, in interconnessione con i limitrofi comuni di San Severino Marche, Cingoli, Castelraimondo, Gagliole, Apiro, Esanatoglia, Pioraco, Fiuminata e la sovracomunale Rete Ciclabile Regionale.

La Città di Treia si identifica nella bellezza del paesaggio naturale costellato di beni culturali diffusi su tutto il territorio, offrendo momenti di attrazione storica, artistica, enogastronomica, naturale e culturale di altissima qualità e varietà. Un paesaggio, pertanto, umanizzato, plasmato con segni e significati che permettono di leggere e codificare la storia di chi ha abitato queste terre nel tempo.

La rete cicloturistica, pertanto, è stata pensata come parte integrante di questa straordinaria opera d'arte, recuperando per quanto possibile i tracciati esistenti, mutandone le forme, laddove necessario nell'apertura di nuovi tracciati con materiali locali, naturali e facilmente reperibili, associando ai percorsi filari alberati che offrano il piacere dell'ombra, strutture integrate che garantiscono il riposo e il ristoro in spazi ameni.

Le ciclovie delle Marche sono parte del sistema della mobilità, ma sono al contempo parte del sistema della rete ecologica, Il loro tracciato percorre i corridoi ecologici fluviali, divenendo occasione di nuove connessioni verdi o di recupero di aree dismesse e degradate. La realizzazione di una ciclovia è riconosciuta come occasione di miglioramento delle condizioni naturali del territorio, di incremento della biodiversità, riconoscendola quale via di conoscenza del nostro ambiente naturale, portatrice di un nuovo e più forte legame tra le comunità locali e la loro Terra.

La definizione di un sistema regionale di ciclovie fa seguito all'entrata in vigore della legge nazionale 2/2018 recante *“Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di*



CITTÀ DI TREIA

Settore VII "Ricostruzione Post Sisma del Patrimonio e del Territorio"

percorribilità ciclistica che definisce le ciclovie italiane sulla base dell'intelaiatura messa a punto dalla F.I.A.B. con la mappa Bicitalia, ma introduce anche l'obbligo delle regioni di dotarsi di Piani Regionale di mobilità ciclistica.

La ciclovvia Adriatica è l'unica ciclovvia di livello nazionale che attraversa le Marche, completata dalle ciclovvie vallive di carattere regionale, nonostante alcune di esse vadano ad allacciarsi alle reti regionali umbra, toscana e laziale, così da costituire vere e proprie trasversali che legano l'Adriatico al Tirreno. Per distinguere la scala nazionale o regionale si assumono dei colori distintivi: l'azzurro per la ciclovvia adriatica (che rimanda al colore della bandiera europea) e il verde per le ciclovvie vallive regionali (che rimanda al colore di fondo del simbolo della Regione Marche).

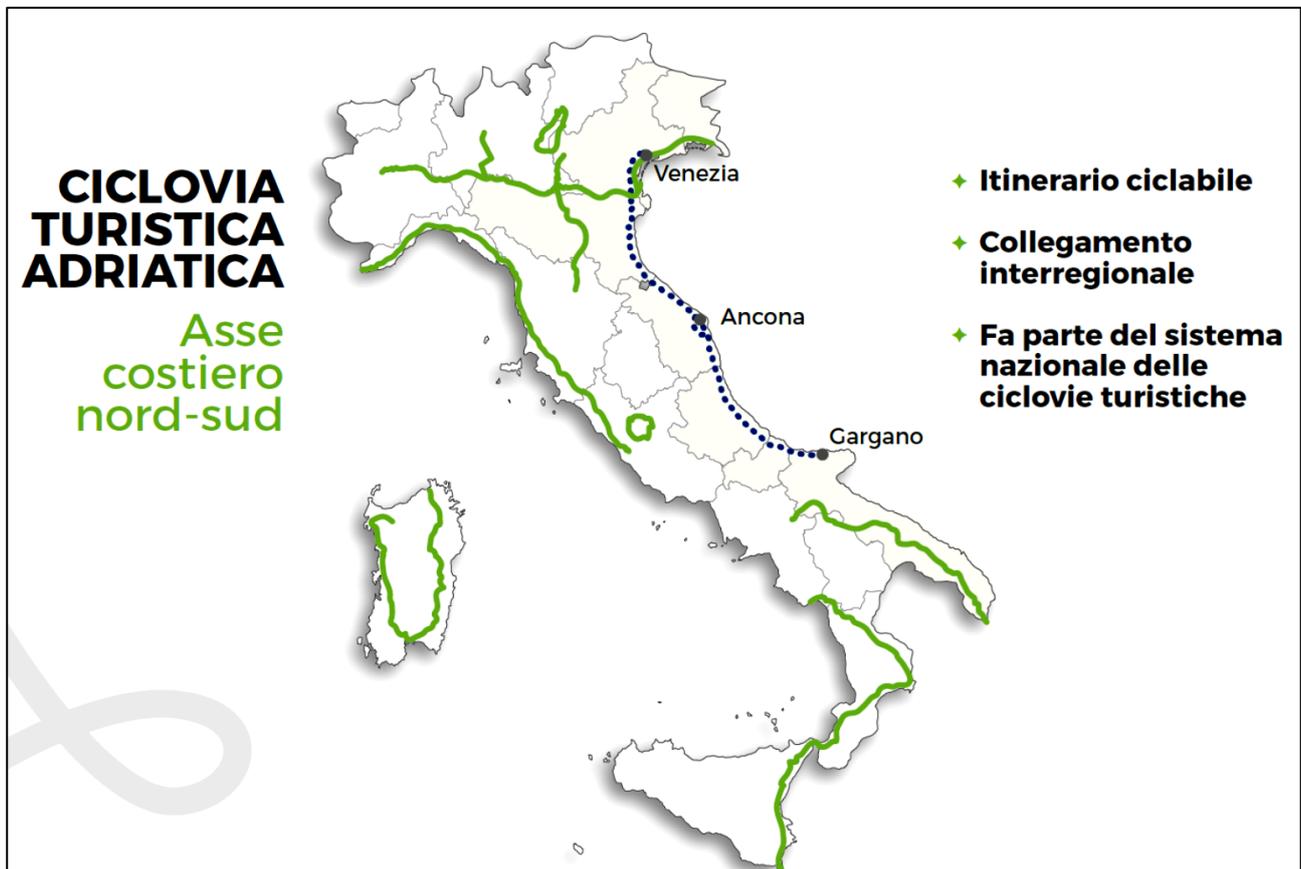


Figura 1: inserimento della ciclovvia turistica Adriatica all'interno del quadro cicloturistico nazionale

La regione Marche ha progettato e ottenuto parzialmente finanziamenti per una rete ciclabile regionale chiamata "Ciclovie delle Marche" che prevede un asse costiero (Nord-Sud) che percorre la fascia costiera Adriatica connettendosi con le direttrici trasversali (Est-Ovest) disposte lungo le principali vallate fluviali.



CITTÀ DI TREIA

Settore VII "Ricostruzione Post Sisma del Patrimonio e del Territorio"

La rete cicloturistica regionale è stata organizzata come elemento integrativo del paesaggio all'interno di uno sviluppo di un sistema di mobilità dolce, attraverso il concetto di infrastruttura quotidiana ecologica, turistica e sportiva, secondo un nuovo modo di vivere e di viaggiare.

Un impianto a "pettine" che consentirà attraverso un sistema di sviluppo della mobilità dolce, il collegamento delle aree interne con la costa e la Ciclovia Adriatica, permettendo la connessione con altri tracciati a livello locale, al fine di penetrare integralmente il territorio, alla scoperta dei molti e diffusi luoghi, borghi e belle naturali, culturali e paesaggistiche dell'intero territorio marchigiano.

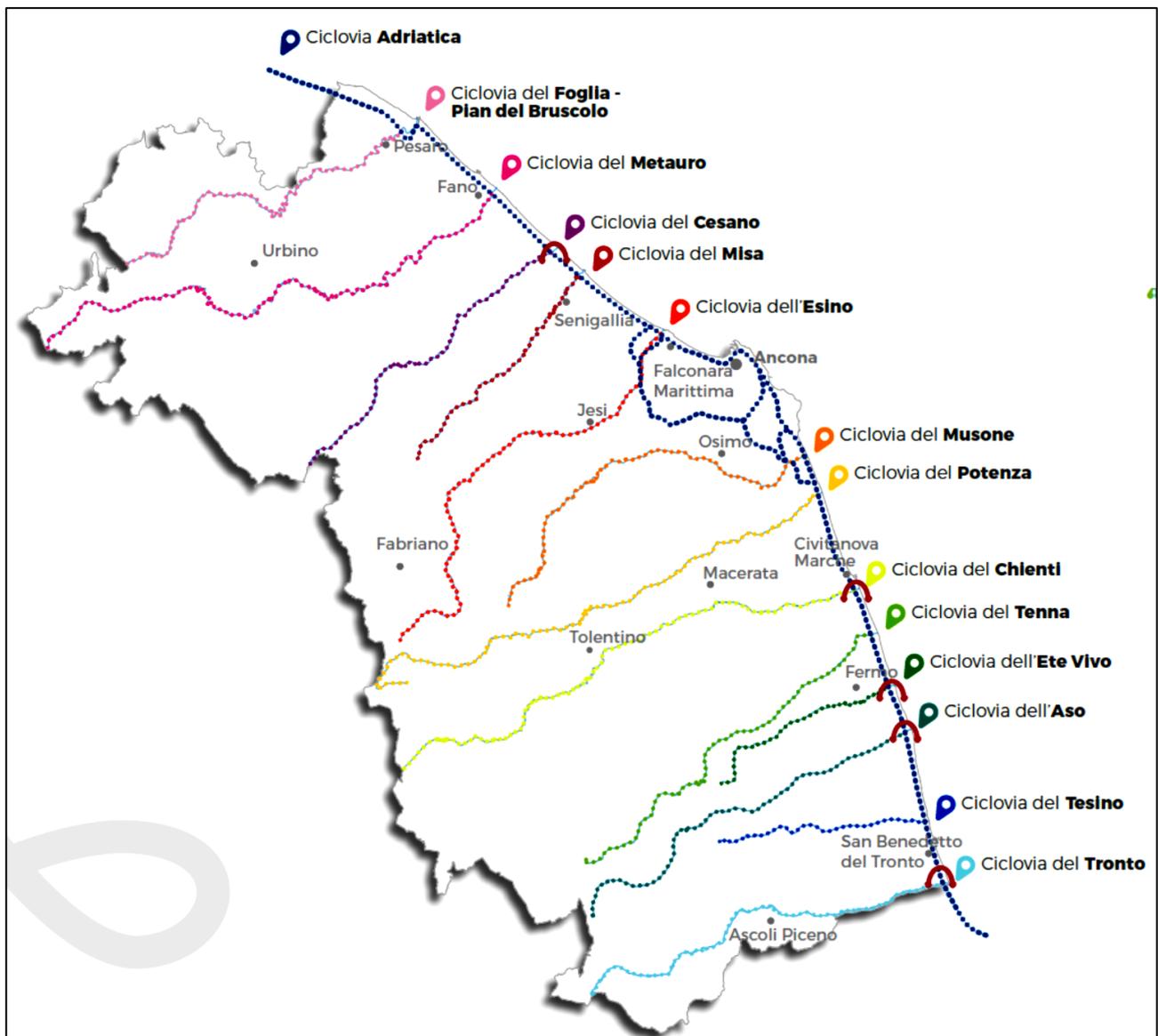


Figura 2: individuazione delle ciclovie interne e dei tratti costieri della ciclovia Regione Marche.



CITTÀ DI TREIA

Settore VII "Ricostruzione Post Sisma del Patrimonio e del Territorio"

2. QUADRO ESIGENZIALE

Il presente progetto prevede l'aggregazione di 12 Comuni tra i quali Apiro, Castelraimondo, Cingoli, Esanatoglia, Fiuminata, Gagliole, Pioraco, Sefro, Treia, San Severino Marche che aderiscono all'Unione Montana Esino-Potenza-Musone mirando a interconnettere il sistema ciclopedonale locale al Sistema ciclabile delle valli del Potenza, Esino e Musone.

Pertanto, il Comune di Treia a predisposto un progetto di fattibilità tecnica ed economica individuando:

- I percorsi ciclabili appartenenti alla rete ciclabile locale di competenza con le interconnessioni al Sistema ciclabile sovracomunale attraverso la CICLOVIA POTENZA e con la rete ciclabile di collegamento ai territori comunali limitrofi, quali Cingoli e San Severino Marche;
- Due BASI STRATEGICHE dislocate lungo i tracciati primari, agevolmente raggiungibili con qualsiasi mezzo all'interno del network bike locale quali principali punti di arrivo/partenza per la transizione alla mobilità dolce:
 1. STAZIONE HUB VILLA SPADA;
 2. CICLOSTAZIONE SAN LORENZO.

I progetti, pertanto si articolano, in tre stralci funzionali, indipendenti tra loro, e la presente relazione, intende sviluppare l'intervento di realizzazione della CICLOSTAZIONE SAN LORENZO.



CITTÀ DI TREIA

Settore VII "Ricostruzione Post Sisma del Patrimonio e del Territorio"

3. SCOPO E CONTENUTO DEL DOCUMENTO

L'intervento mira a realizzare itinerari per il turismo ciclabile all'interno di un'ampia rete cicloturistica quale quella di MARCHE OUTDOOR, realizzando:

- rete di percorsi turistici, escursionistici e sportivi
- mappa digitale interattiva
- sistema di comunicazione fissa (segnaletica verticale ed orizzontale)

Sono segnalati all'interno di questa rete sia i percorsi che hanno una valenza puramente escursionistica e turistica, con particolare prevalenza degli aspetti storico-artistici e paesaggistici sia quelli propriamente dedicati all'esercizio di diverse specialità e caratterizzati dalla suddivisione in diversi gradi di difficoltà.

Gli itinerari storico-artistici sono finalizzati alla promozione del turismo culturale orientato alla riscoperta di luoghi e di opere d'arte in territori collinari e montani con un nuovo modello di trasporto più sano e sostenibile.

L'uso della bicicletta permette di percorrere in modo diffuso i territori delle marche, dalla costa con la ciclovia adriatica attraverso i pettini perpendicolari delle ciclovie vallive per poi raggiungere i borghi storici e le aree naturalistiche delle zone collinari e montane con i percorsi della rete locale.

I percorsi sportivi invece sono dedicati a diverse discipline della mountain bike come "All mountain", "Enduro" e "Downhill", "Freeride", "Cross country, BMX etc. in parte già realizzati nel rispetto dei criteri previsti da enti omologanti e/o standard condivisi a livello europeo secondo la certificazione I.M.B.A. (International Mountain Bike Association) e nel rispetto di tutte le norme di sicurezza.

4. STATO DI FATTO E INQUADRAMENTO URBANISITCO

La presenza della rete ciclabile locale connessa con le piste ciclabili dei comuni limitrofi, Cingoli e San Severino Marche e con il livello sovracomunale del Sistema Ciclabile Regionale tramite la Ciclovia del Potenza, e l'esistenza, in aree adiacenti e facilmente raggiungibili, di percorsi trail e down hill, fanno di Treia, un luogo ideale per la transizione alla mobilità dolce.

I percorsi individuati attraversano un territorio di particolare pregio sia storico-culturale che paesistico-ambientale.



CITTÀ DI TREIA

Settore VII "Ricostruzione Post Sisma del Patrimonio e del Territorio"

Sono stati individuati itinerari specifici che possono essere percorsi a tappe o ad anello e congiungono luoghi di interesse storico (percorso delle fonti, percorso degli eremi e delle chiese rurali), architettonico (percorso delle ville), nonché di pellegrinaggio (cammino lauretano).

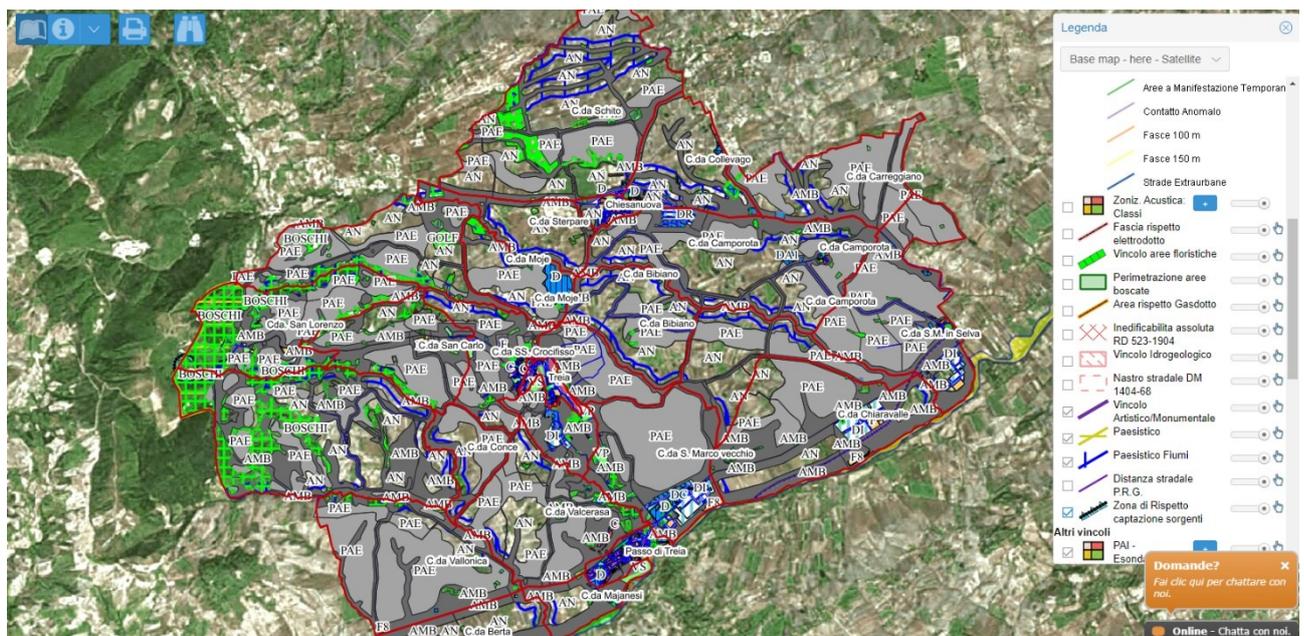
Nella zona di San Lorenzo invece sono presenti circuiti per l'attività sportiva di MTB all'interno di aree boscate che attraggono da anni un pubblico di appassionati ed esperti.

Figura 3: individuazione su base aereofotogrammetrica degli itinerari

Come desumibile dallo stralcio del Piano Regolatore Generale vigente adeguato al PPAR Marche, le aree interessate dagli interventi previsti in progetto sono compatibili con le destinazioni d'uso, la zonizzazione e con i vincoli paesistico-ambientali insistenti sull'area (si veda Figura 4) come appresso specificato:

Figura 4: individuazione su base Piano Regolatore Generale vigente adeguato al PPAR delle aree di intervento

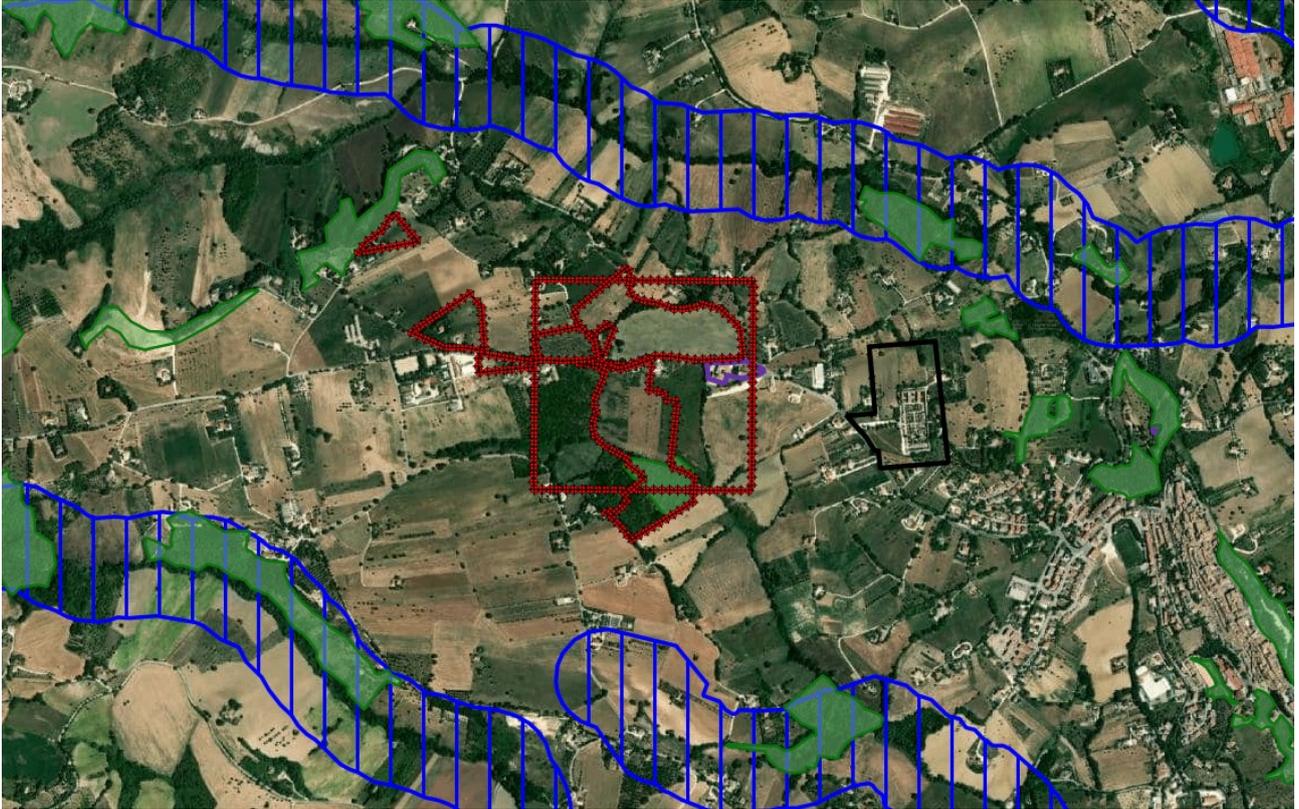
- Zona agricola di interesse paesistico art. 30 NTA PRG;
- Zona agricola a macchia e bosco art. 32 NTA PRG;
- Vincolo paesaggistico e interesse archeologico art.2 Comma 78 L.N.662 del 1996





CITTÀ DI TREIA

Settore VII "Ricostruzione Post Sisma del Patrimonio e del Territorio"



Vincoli

-  Vincolo Archeologico
-  Perimetrazione centri abitati
-  Area rispetto cimiteriale



CITTÀ DI TREIA

Settore VII "Ricostruzione Post Sisma del Patrimonio e del Territorio"

5. PROGETTO

Il progetto individuato come intervento n. 3 del BIKE PARK TREIA è relativo alla creazione di un sistema di percorsi ciclabili utilizzando quanto più possibile le infrastrutture viarie esistenti.

Tali percorsi sono tragitti basati su la mappatura e la georeferenziazione di strade

I percorsi saranno del tipo:

- ad anello
- a tappe
- sportivo

I percorsi ad anello sono costituiti da itinerari turistici che collegano vari punti di attrattività di interesse principalmente culturale, storico ed artistico e precisamente

- Percorso delle fonti
- Percorso degli eremi e delle chiese rurali
- Percorso delle ville

I percorsi a tappe sono quelli che collegano vari punti del territorio comunale ed intercomunale. Tra questi il percorso del cammino lauretano, una via che collega due importanti mete di pellegrinaggio in Italia, Assisi e Loreto, e che fa parte di un antico percorso che portava fino a Roma. Un viaggio in territori ricchi di arte, archeologia e manifestazioni devozionali, consigliato soprattutto a chi ama l'aspetto culturale dei cammini. Questo percorso lungo 137 km attraversa anche il territorio di Treia nel tratto Macerata-Tolentino.

Altri percorsi a tappe sono quelli di collegamento tra i due HUB del Comune, la ciclostazione di Villa Spada e la ciclostazione di San Lorenzo e la pista ciclabile che collega Villa Spada con il Centro Storico di Treia.

I percorsi cosiddetti sportivi sono invece quelli realizzati in prossimità dell'area montana di San Lorenzo per la pratica di attività di Downhill, free ride e lope style, il cross country.



CITTÀ DI TREIA

Settore VII "Ricostruzione Post Sisma del Patrimonio e del Territorio"

Il progetto prevede oltre all'individuazione e alla mappatura, l'installazione di segnaletica di primo livello ovvero segnali di indicazione da collocare lungo gli itinerari ciclabili a viabilità ordinaria (colore marrone art. 78 del DPR 495/92) con un qr-code che rimanda a contenuti informativi sulla meta indicata qualora questa rivesta interesse culturale o funzionale. È prevista ove possibile anche una segnaletica orizzontale al fine di favorire la riconoscibilità del percorso con i colori identificativi della ciclovia (es. verde ciclovia regionale e verde chiaro ciclovia del Potenza) che diventano guide ottiche per direzionare visivamente il ciclista.

Nei luoghi di partenza ed arrivo è altresì prevista la segnaletica di secondo livello costituita da totem di tipo A (direzionale) B (intera ciclovia) e C (focus Area) nonché una cartellonistica nei luoghi di visita con le informazioni storico-artistiche.

A completamento del progetto verrà realizzata una guida interattiva attraverso la creazione di un'APP in cui saranno inserite le indicazioni sui tracciati: elenco percorsi, luoghi attraversati, punto di partenza e di arrivo, dislivello, altimetria, tipo di percorso (MTB, gravel, strada, trekking, percorsi a tappe, percorsi ad anello, cammino lauretano etc), difficoltà (TC, MC, BC, OC, EC), punti di sosta, ciclostazioni, strutture ricettive aderenti al cluster bike.

Il progetto "PERCORSI" infine prevede la pulizia e la sistemazione (manutenzione ordinaria e straordinaria) dei tracciati trial nel BIKEPARK San Lorenzo e la realizzazione e posa in opera di segnaletica e cartellonistica, oltre all'inserimento degli stessi nella APP con tutte le informazioni sia di natura tecnica (difficoltà, lunghezza, pendenza etc).

Il progetto integra i progetti relativi alle realizzazioni della ciclostazione SAN LORENZO a margine della S.P. omonima in connessione con il capoluogo del Comune di Treia, e della ciclostazione VILLA SPADA a margine della S.C. San Marco Vecchio, presso cui saranno messe a disposizione ai cicloturisti, professionisti e appassionati, servizi relativi a:

- Parcheggio scambiatore, di transizione alla mobilità dolce, con n°50 posti auto;
- Officina e lavaggio bike;
- Info point digitale con reperimento di tutte le informazioni necessarie alla fruizione di piste ciclabili, punti di interessi sportivi e culturali del territorio, collegamenti con i livelli comunali e sovracomunali del Sistema Ciclabile Regionale MARCHE OUTDOOR;
- Punto di Ricarica e-bike con gazebo dotato di n° 10 colonnine elettriche di ricarica;



CITTÀ DI TREIA

Settore VII "Ricostruzione Post Sisma del Patrimonio e del Territorio"

- Servizi igienici completi di doccia e bagno;
- Punto di Ristorazione e bar.

Da una prima analisi, l'intervento proposto risulta compatibile sotto il profilo urbanistico.

Le aree risultano a disposizione dell'Ente, in quanto principalmente risultano ricadente all'interno del patrimonio comunale, e in parte disponibili attraverso contratti di comodato d'uso e/o concessione gratuita delle aree.



PERCORSO DEGLI EREMI E DELLE CHIESE RURALI



CITTÀ DI TREIA

Settore VII "Ricostruzione Post Sisma del Patrimonio e del Territorio"

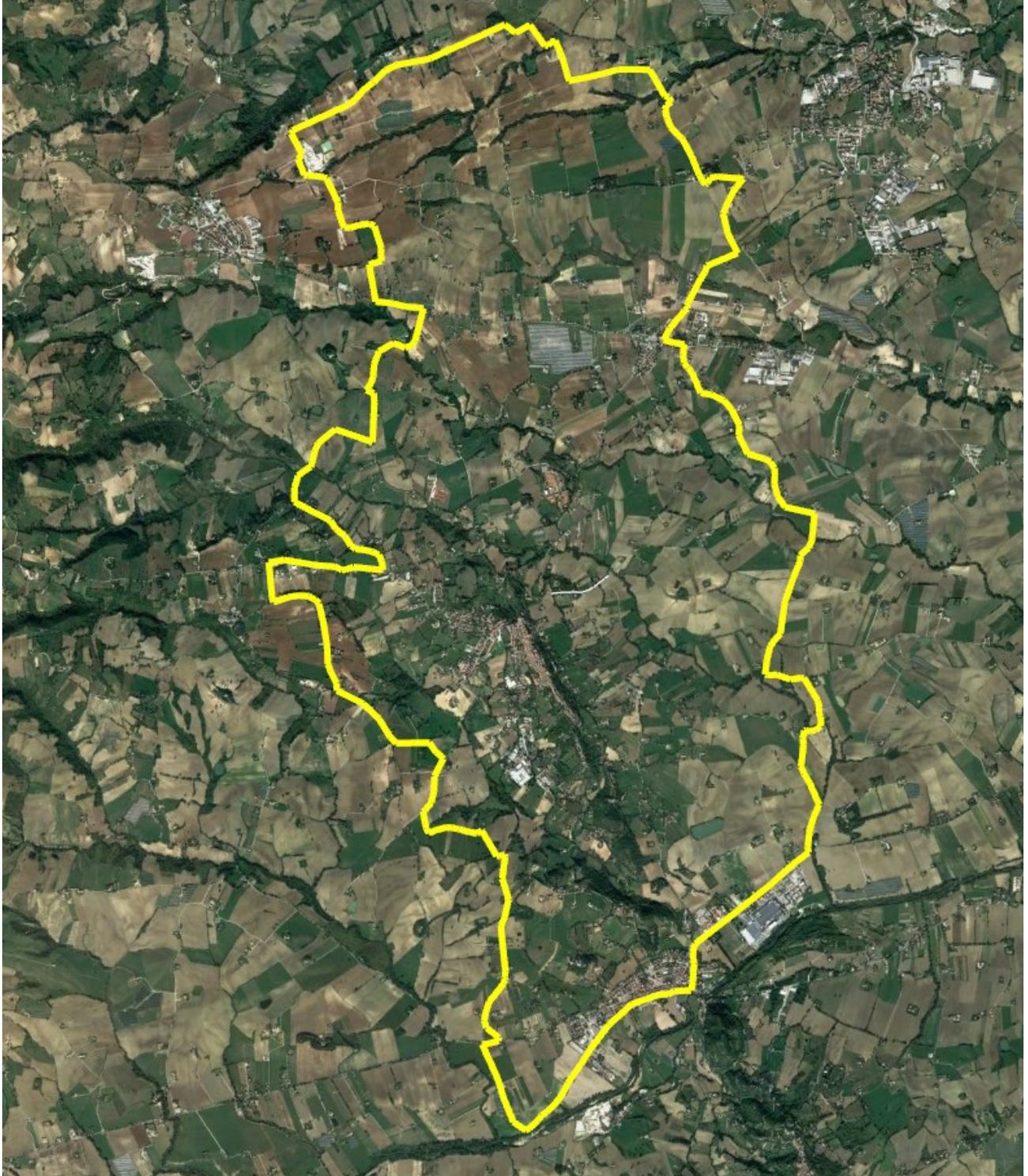


ITINERARIO DELLE VILLE



CITTÀ DI TREIA

Settore VII "Ricostruzione Post Sisma del Patrimonio e del Territorio"

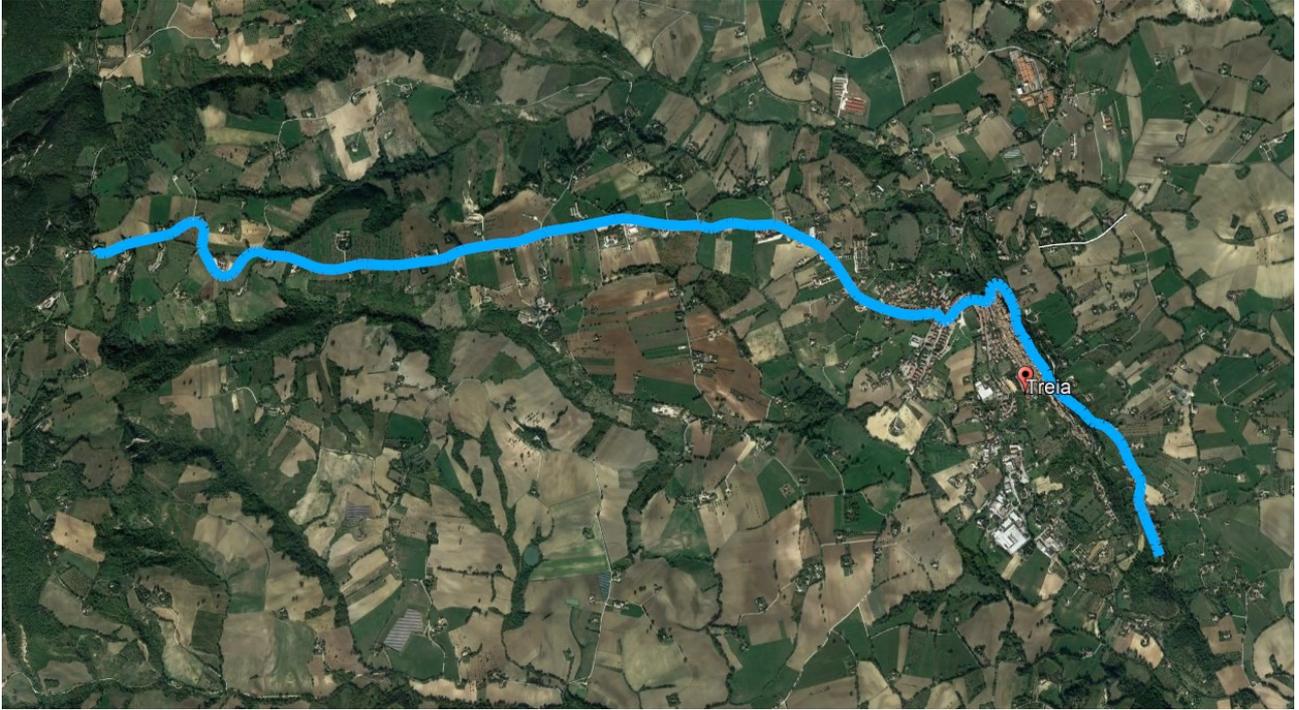


PERCORSO DELLE FONTI



CITTÀ DI TREIA

Settore VII "Ricostruzione Post Sisma del Patrimonio e del Territorio"



PERCORSO CICLOPEDONALE VILLA SPADA-SAN LORENZO

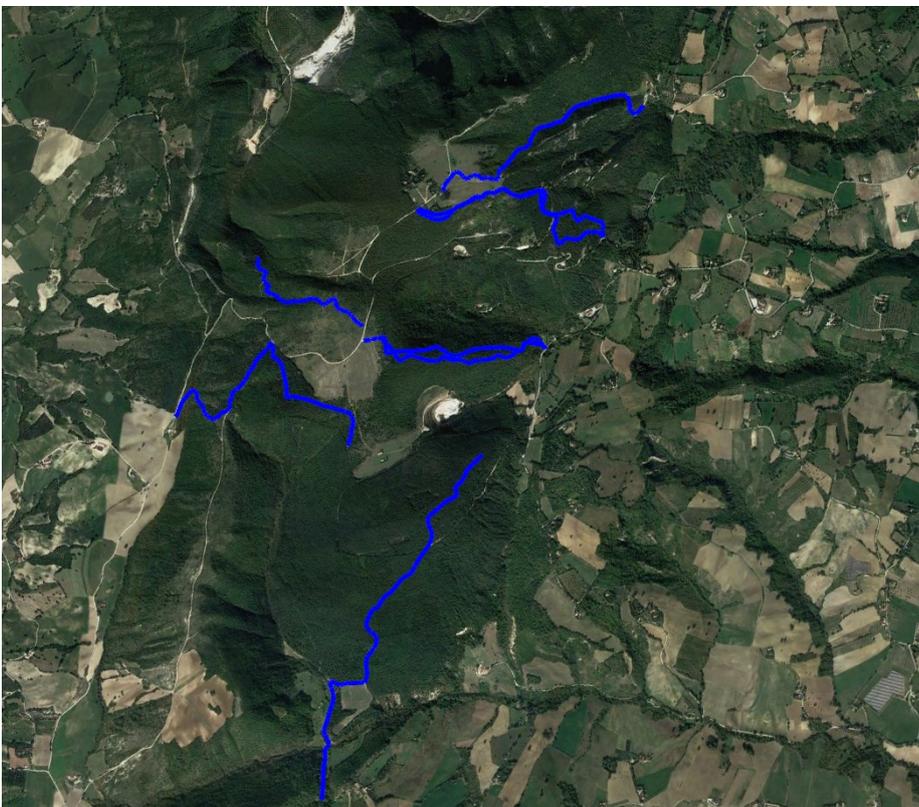


CITTÀ DI TREIA

Settore VII "Ricostruzione Post Sisma del Patrimonio e del Territorio"



PERCORSO LAURETANO

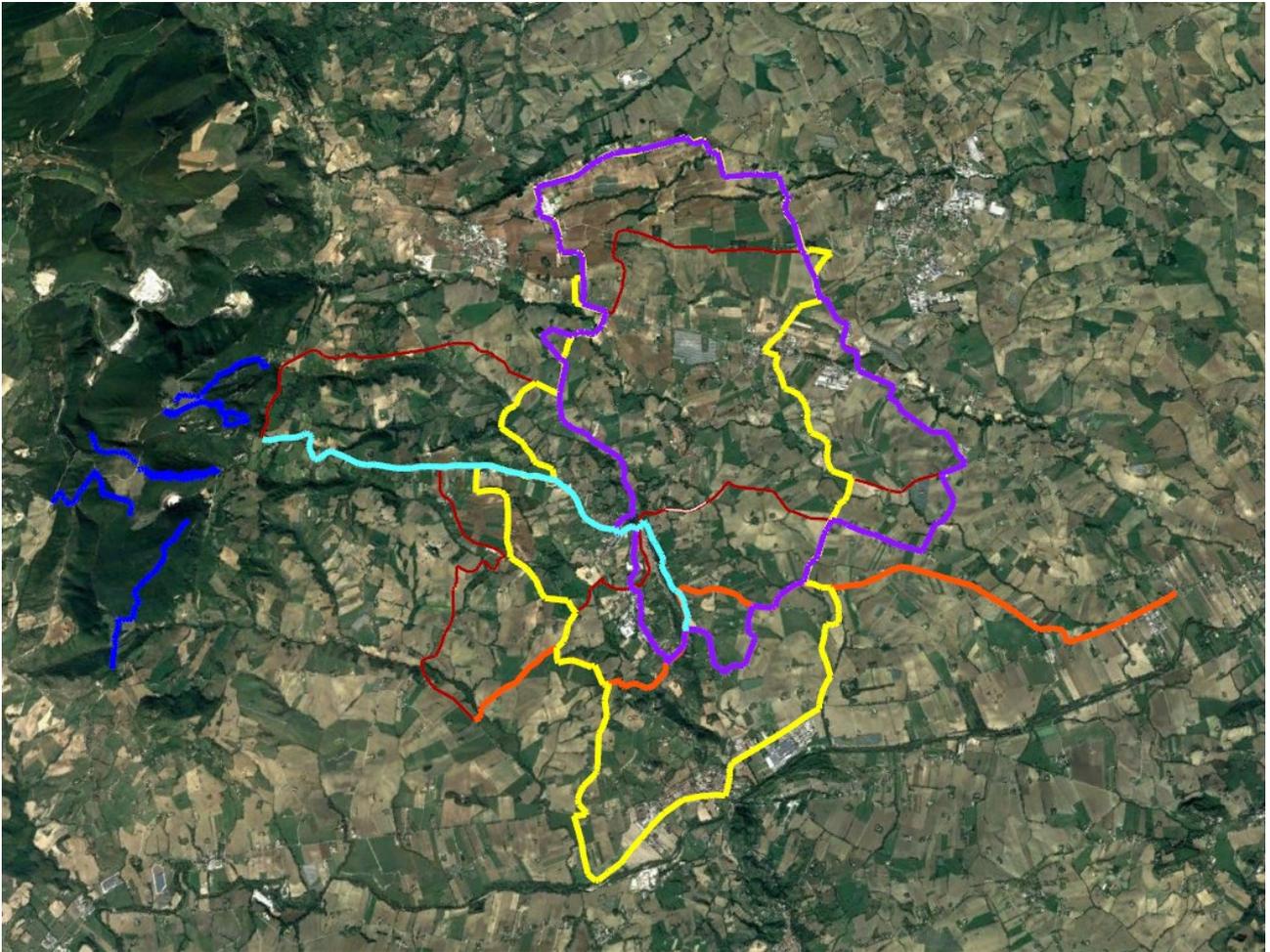


PERCORSI TRAIL SAN LORENZO DI TREIA



CITTÀ DI TREIA

Settore VII "Ricostruzione Post Sisma del Patrimonio e del Territorio"



SOVRAPPOSIZIONE DEI PERCORSI

6. STIMA COSTI DI MASSIMA

L'incidenza finanziaria è stata valutata attraverso costi parametrici di interventi simili eseguiti e progettati di recente, tenendo in considerazione le diverse tipologie di intervento, con i relativi dati metrico-dimensionali, secondo quanto riportato nel seguente prospetto riassuntivo:

A.1) Manutenzione e riqualificazione PERCORSI TRAIL in San Lorenzo di Treia: € 75.320,60

A.2) Realizzazione di segnaletica e moduli di comunicazione ITINERARI: € 79051,20 \cong € 80.000,00

Totale Lavori: A.1+A.2= **€155.320,60**

7. DOCUMENTAZIONE E CONDIZIONI DI PARTECIPAZIONE



CITTÀ DI TREIA

Settore VII "Ricostruzione Post Sisma del Patrimonio e del Territorio"

La documentazione del progetto deve essere prodotta in conformità con la legislazione applicabile, attualmente disciplinata dalla parte vigente del d.p.r. n. 207/2010 da art. 14 a art. 43 per quanto concerne la completezza della documentazione dei diversi livelli progettuali previsti dal Codice de Contratti Pubblici approvato con decreto legislativo n. 50/2016.

L'incarico deve essere svolto da professionisti iscritti negli appositi albi previsti dai vigenti ordinamenti professionali, personalmente responsabili, che devono essere indicati dall'operatore economico con la specificazione delle rispettive qualificazioni professionali, nonché dei ruoli e delle competenze da essi posseduti per lo svolgimento delle attività di progettazione.

In particolare, a pena di esclusione, l'operatore economico dovrà possedere la qualifica professionale coerente con la prestazione professionale svolta, ossia l'iscrizione al relativo albo o all'ordine professionale o al registro previsti dalla legislazione nazionale riguardante l'esecuzione dei servizi oggetto della procedura.

Essendo la stima parametrica dell'importo dei lavori comprensiva degli oneri della sicurezza, ordinaria e aggiuntiva, pari a € 209.529,47, la progettazione deve articolarsi nelle seguenti classi e categorie, identificate secondo quanto riportato nella Tabella Z del D.M. 17 giugno 2016, recante l'*Approvazione delle tabelle dei corrispettivi commisurati al livello qualitativo delle prestazioni di progettazione adottato ai sensi dell'art. 24 comma 8 del decreto legislativo n. 50/2016*", rilevanti ai fini della qualificazione, indicate nella tabella infra riportata:

8. QUADRO ECONOMICO

In conclusione, a seguito dell'analisi finanziaria condotta attraverso la stima dei dati geometrici delle varie opere e il loro rispettivo costo parametrico di realizzazione, l'analisi dei servizi necessari all'espletamento dei servizi di progettazione dei successivi livelli, definitivo ed esecutivo, direzione lavori e contabilità, nonché coordinamento della sicurezza in fase di progettazione ed esecuzione, collaudo e verifiche, è possibile definire il seguente quadro tecnico economico di massima:



CITTÀ DI TREIA

Settore VII "Ricostruzione Post Sisma del Patrimonio e del Territorio"

PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICO (RETE CICLABILE LOCALE E PERCORSI TRAIL) Ai sensi dell'art.23 del D.lgs 50/2016				
QUADRO TECNICO ECONOMICO				
A	LAVORI			
A.1	manutenzione e riqualificazione PERCORSI TRAIL San Lorenzo	€ 75 320,60		
A.2	segnaletica e moduli di comunicazione ITINERARI	€ 80 000,00		
di cui	oneri per la sicurezza (D.Lgs.) 81/2008	€ 2 259,60		
	oneri per la sicurezza aggiuntivi	€ 2 000,00		
	importo lavori al netto della sicurezza	€ 71 061,00		
	IMPORTO TOTALE DEI LAVORI		155 320,60 €	74%
B	SOMME A DISPOSIZIONE			
	mappatura digitale interattiva e APP (iva inclusa)	€ 16 000,00		
	spese tecniche per progettazione esecutiva, DD.LL., coordinamento sicurezza in fase di progettazione ed esecuzione, verifiche, collaudi, accatastamento	€ 15 532,06		
	incentivo funzioni tecniche art. 113 D.lgs 50/2016	€ 3 106,41		
	iva sui lavori	€ 15 532,06		
	ci 4%	€ 621,28		
	iva sulle spese tecniche	€ 3 417,05		
	IMPORTO TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE		€ 54 208,87	26%
	TOTALE GENERALE (A+B)		209 529,47 €	100%

9. CRONOPROGRAMMA

Cronoprogramma attività								
FASI	2021		2022				2023	
	3° TRIMESTRE	4° TRIMESTRE	1° TRIMESTRE	2° TRIMESTRE	3° TRIMESTRE	4° TRIMESTRE	1° TRIMESTRE	2° TRIMESTRE
GARA 1 - Campagna indagini, rilievo, Progettazione e DL		X						
GARA 2 - Verifica			X					



CITTÀ DI TREIA

Settore VII "Ricostruzione Post Sisma del Patrimonio e del Territorio"

GARA 3 - Collaudo								
GARA 4 - Affidamento dei Lavori/PPP/SERVIZI/FORNITURE				X	X	X	X	X

Il cronoprogramma potrebbe essere modificato e ciascuna fase potrebbe subire dei ritardi a causa dei rischi di seguito elencati. Nelle successive fasi di progettazione si dovrà tenere debito conto degli stessi.

RISCHI DI INSTABILITA' NEL CONTESTO DECISIONALE	<ul style="list-style-type: none"> • Orientamenti dell'opinione pubblica e dei cittadini, • Orientamento degli organi decisori delle amministrazioni, • Orientamento degli attori coinvolti nel processo.
RISCHI DI NON ACCETTAZIONE DELL'OPERA DA PARTE DEGLI STAKEHOLDER ESTERNI	<ul style="list-style-type: none"> • Rispondenza a specifici bisogni e finalità, • Sostenibilità ambientale, • Sicurezza, • Qualità estetica, • Ambientazione, • Integrazione con il contesto circostante, • Qualità percepita, • Tempestività, • Costi del ciclo di vita dell'opera.
RISCHI DI NON CONFORMITA' RISPETTO ALLE ESIGENZE DELLE AMMINISTRAZIONI	<ul style="list-style-type: none"> • Conformità agli orientamenti politici, • Conformità alle leggi, alle norme, agli standard previsti, • Conformità alle specifiche iniziali di progetto, • Rispetto dei programmi temporali, • Rispetto dei preventivi di costo.
RISCHI DI NON RISPETTO DELLE PERFORMANCE QUALITATIVE DELL'OPERA	<ul style="list-style-type: none"> • Funzionalità, • Manutenibilità, • Affidabilità, • Durabilità.
RISCHI DI PROCESSO	<ul style="list-style-type: none"> • Rischi legati a ciascuna delle fasi del processo (progettazione, appalto, esecuzione lavori, collaudo, ecc.), • Organizzativi (rete di fornitura di beni e servizi), • Incidenti.