

ENTE AUTONOMO FIERE DI VERONA

LAVORI PER LA REALIZZAZIONE DI  
INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITA' A SERVIZIO DELL'ENTE AUTONOMO PER LE  
FIERE DI VERONA:

NUOVO PARCHEGGIO PLURIPIANO RE TEODORICO IN ADERENZA E CONTINUITA'  
FUNZIONALE ALL'ESISTENTE PARCHEGGIO MULTIPIANO SITO IN VIALE  
DEL'INDUSTRIA IN VERONA

DOCUMENTO PRELIMINARE DI PROGETTAZIONE E  
STUDIO DI FATTIBILITA'

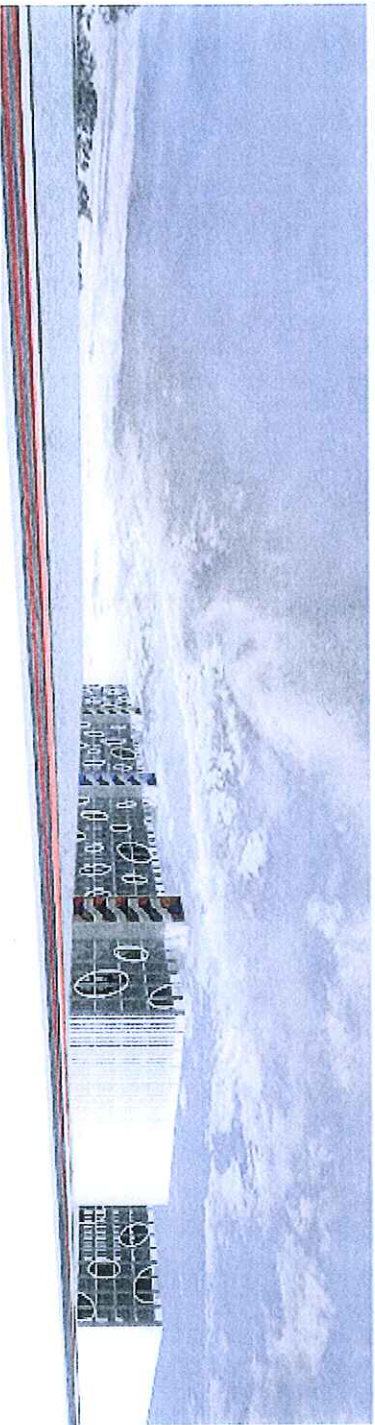
VERONA MAGGIO 2016





Ente Autonomo Fiera di Udine  
Via F.lli. Rosselli, 1 - 33100 Udine (UD)  
Tel. +390432 30112/3/5

## PARCHEGGIO PLURIPIANO 'RE TEODORICO'



## INDICE

### 1) RELAZIONE ILLUSTRATIVA GENERALE

- INQUADRAMENTO GENERALE
- INQUADRAMENTO URBANISTICO

### 2) RELAZIONE TECNICA GENERALE

- STATO DI FATTO
- ANALISI DEL PROGETTO
- 

### 3) QUADRO ECONOMICO E CRONOPROGRAMMA



## 1) RELAZIONE ILLUSTRATIVA GENERALE

### A) INQUADRAMENTO GENERALE: analisi territoriale ed economica

Il quartiere fieristico di Verona attualmente ospita circa 30 manifestazioni all'anno.

Esiste pertanto l'esigenza di consentire la piena fruibilità del quartiere fieristico a visitatori e operatori garantendo loro le appropriate condizioni logistiche e di accessibilità che risultano essere fattori critici nella determinazione degli standard qualitativi dei Servizi al Quartiere espositivo.

Una nota particolare deve essere quindi rivolta all'accessibilità in termini di viabilità stradale e di aree destinate a parcheggio. Lo svolgimento delle manifestazioni genera senza dubbio forti ed intensi flussi di autoveicoli con una conseguente forte domanda di posti auto per parcheggio.

L'attuale dislocazione delle aree destinate a parcheggio genera flussi veicolari estremamente onerosi per gli assi viari esistenti che si riflettono in modo rilevante sulle condizioni di accesso al quartiere e sulle zone residenziali limitrofe al quartiere. Nel Settembre 2011, **VeronaFiere**, in coordinamento con il Comune di Verona, ha effettuato una serie di indagini e di analisi di traffico in occasione degli eventi fieristici ( Vinitaly e Solarexpo ) al fine di redigere uno specifico "**Studio dell'Accessibilità alla Fiera di Verona**" successivamente presentato e trasmesso ai competenti Settori e Assessorati Comunali in data 25.11.2011 e 12.12.2011. Lo **Studio** ha effettuato indagini mirate sul traffico che interessa la rete viaria di accesso alla Fiera, particolarmente sul "**Cardo Massimo**" di Viale Nazioni – Viale del Lavoro, anche in previsione delle Manifestazioni di Interesse del Piano degli Interventi Comunale nell'ATO 4 e della futura realizzazione del Filobus in sistema con il realizzando parcheggio scambiatore della





Genovese di circa 3.000 posti auto.

Dalle analisi effettuate risulta che la futura realizzazione del Filobus in sistema con il parcheggio Genovese comporterà certamente una diminuzione dei flussi veicolari sull'asse del "Cardo Massimo" con la riduzione dei movimenti su auto privata a favore del trasporto pubblico, soprattutto in occasione degli eventi fieristici. Tale favorevole riduzione verrà, tuttavia, in parte riassorbita / diminuita dai flussi generati dalle importanti iniziative previste dal P.I. comunale nell'ATO 4 e detto asse sarà comunque interessato da elevati volumi di traffico con livelli di servizio penalizzati specialmente sulle intersezioni critiche.

Dalle analisi effettuate risulta altresì indispensabile colmare il deficit attuale dei parcheggi della Fiera ricollocandoli a VR Sud, specialmente per i grandi eventi fieristici (deficit attuale - 2.500 p.a. circa ). Tale deficit è destinato a peggiorare causa la progressiva perdita di parcheggi nelle aree centrali (ex Mercato Ortofrutticolo area PRUSST - 2.000 p.a., ex Mercato Ortofrutticolo area park P3 - 1.000 p.a. ) e deve essere riequilibrato realizzando un adeguato numero di posti auto a breve termine. In assenza di tali interventi, gli elevati flussi di traffico collegati non troveranno adeguata soluzione/ collocazione peggiorando decisamente la circolazione in tutto l'ambito di VR Sud e quartieri limitrofi.

E' inoltre il caso di evidenziare l'importanza dell'Ente per l'economia veneta e veronese in particolare, con un indotto sul territorio stimato in non meno di 800/900 milioni di euro; ovviamente il mantenimento di tali livelli di indotto, in proiezione futura, sarà del tutto dipendente dalla capacità che l'Ente saprà dimostrare in termini di competitività a livello internazionale con i principali operatori del settore e decisiva in tal senso sarà l'offerta di



servizi fieristici, tra i quali la capacità ricettiva di parcheggio è da qualificarsi come prerequisito imprescindibile ed autentica conditio sine qua non.

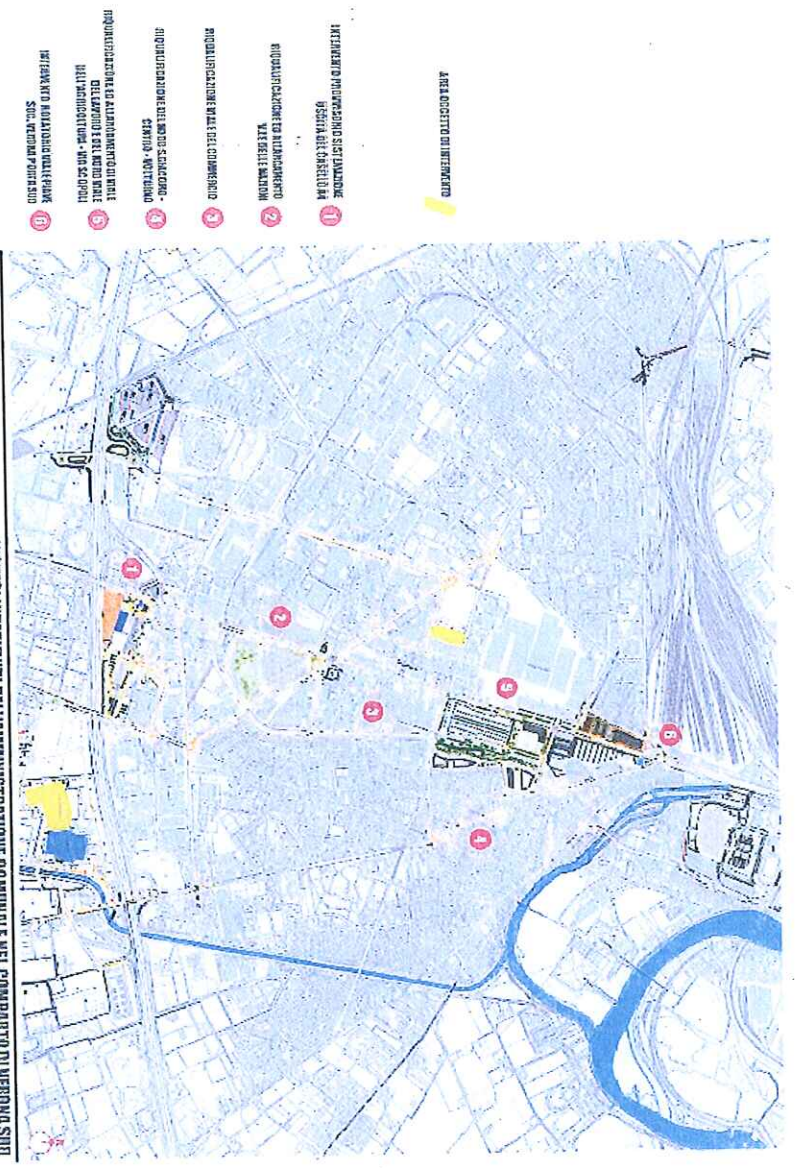
D'altro canto il ruolo di Fiera Internazionale rivestito dall'Ente Autonomo per le Fiere di Verona, che in alcuni settori (quali a titolo esemplificativo l'agro-alimentare, il settore del marmo, edilizia e costruzioni, il comparto sport & leisure ed altri) è leader a livello internazionale, richiede che uno degli standard da garantire sia la disponibilità di parcheggi sufficienti ad accogliere i clienti delle proprie rassegne e l'Ente non può derogare a tali standard, ospitando manifestazioni che richiamano decine di migliaia di operatori e visitatori.

A tale proposito si ricorda che le rassegne come Vinitaly e Fieracavalli richiamano, nei giorni di svolgimento, non meno di 140/150.000 visitatori, con un impatto notevolissimo sulla viabilità e sulla necessità di posti parcheggio a destinazione delle stesse.

La disponibilità di parcheggi in favore del quartiere fieristico, produrrà inoltre benefici sulla viabilità ordinaria durante le giornate di manifestazione, concorrendo a decongestionare il traffico nei quartieri limitrofi di Borgo Roma, Golosine e Santa Lucia sulle direttrici di accesso autostradale di Verona Sud e Verona Nord, nonché nei raccordi con le tangenziali alla città.



# Ipotesi interventi comparto sud di Verona



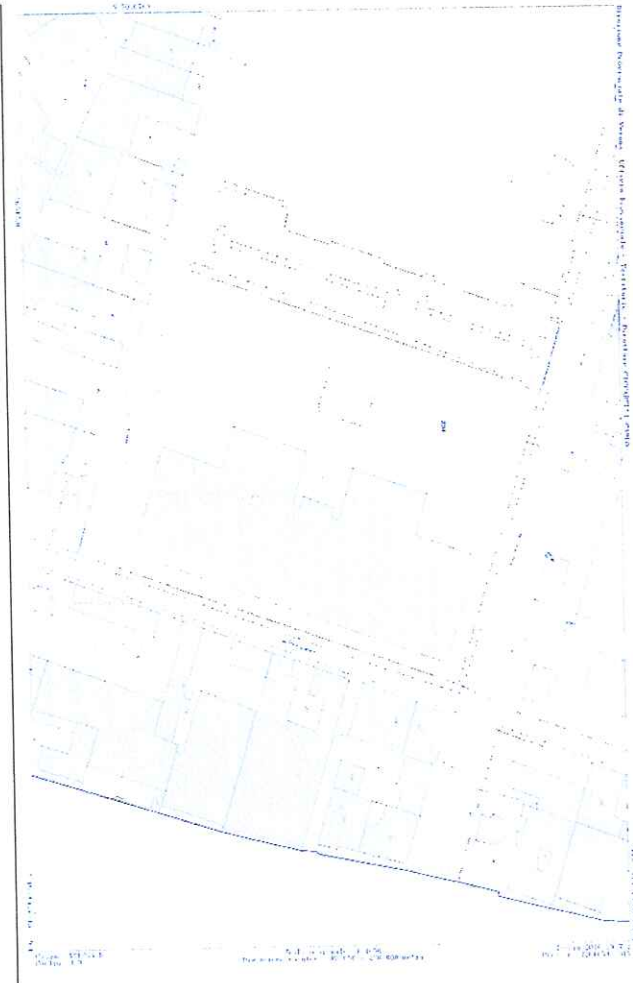






**Inquadrimento catastale**

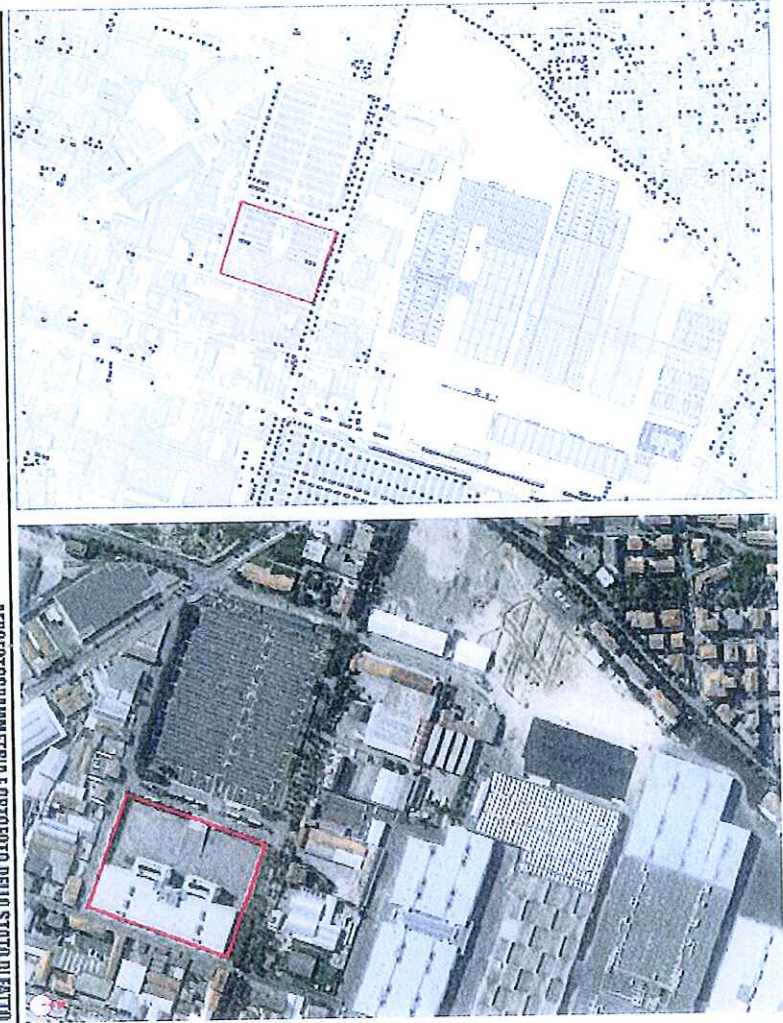
L'area risulta censita al foglio 330, mappale 204 e subalterno 1.  
Il piano di parcheggio in copertura risulta censito al foglio 330, mappale 204 e subalterno 2 con destinazione ad uso pubblico





**2) RELAZIONE TECNICA GENERALE**

**A) STATO DI FATTO**



**AEROFOTOGRAFIA E ORTOGONOMETRIA EDIFICIO DELLO STATO DI FATTO**





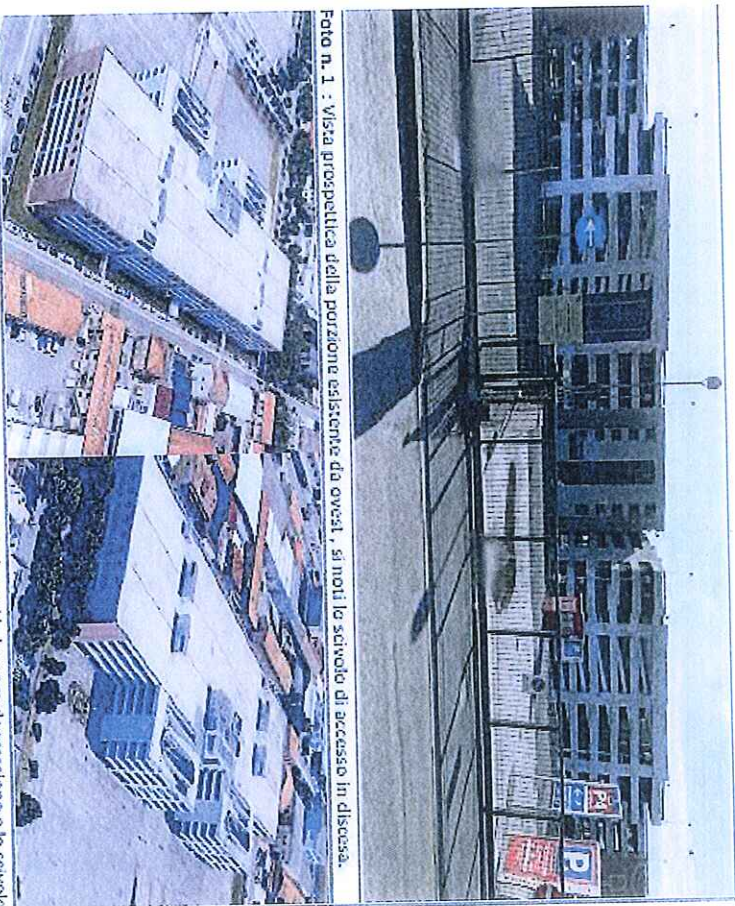


Foto n. 1 : Vista prospettica della porzione esistente da ovest, si noti lo scivolo di accesso in discesa.

Foto n. 2 e 3: Viste aeree da Sud Est e da Nord Ovest, si noti anche qui la leggera depressione e lo scivolo



Parcheeggio pluripiano. Configurazione generale del fabbricato.

L'area di proprietà di Veronafiere destinata alla realizzazione dell'intervento e' attualmente occupata in parte della sua superficie da un parcheeggio multipiano, realizzato nel 2003.

Tale opera e' una realizzazione di 5 piani fuori terra per un totale di 6 livelli di parcheggio e un totale di circa 1.950 posti auto.

L'ingresso e l'uscita di tutti i veicoli è ubicata nella traversa di viale dell'Industria e via Olanda e avviene attraverso varchi di ingresso/uscita con l'impiego di sistema intelligente ed integrato di esazione dei pedaggi, di indirizzamento ai vari piani e settori, collegato ad un sistema informatico di gestione dei vari livelli di parcheggio.

L'entrata e l'uscita dei pedoni in Via dell'Artigianato avviene a quota 0.00, in corrispondenza del quale sono ubicati gli uffici, i servizi igienici, il blocco scale ed ascensori per accedere ai piani superiori, la biglietteria, dove sono previste le casse per il pagamento manuale del biglietto e le casse per il pagamento automatico.

I collegamenti verticali dei pedoni avvengono attraverso 2 blocchi scala, in ognuno dei quali sono previsti 2 corpi ascensori.

L'altezza massima del fabbricato rispetto alla quota 0.00, corrispondente alla quota di accesso degli autoveicoli, è di circa 14.40 m., di cui l'ultimo piano, corrispondente alle coperture è utilizzato come parcheggio all'aperto



Si tratta di un edificio in cemento armato prefabbricato.

Sul lato ovest sono ubicate due rampe di accesso ai piani realizzate in opera.

Il parcheggio presenta una pianta rettangolare, con lato maggiore pari a 152.50 m e lato minore pari a 46.30 m.

La maglia strutturale è regolare a tutti i piani ed è composta di tre navate di 15 m di luce e ventuno campate di 7.20 m di lunghezza.

Le travi sono disposte lungo le campate; si tratta di elementi prefabbricati in cemento armato precompresso con sezione a "T rovescio" e ad "L" di altezza pari a 68 cm.

I solai, orditi lungo le navate, sono stati realizzati con lastre alveolari precomprese di 42 cm di altezza, completate con una cappa collaborante di 6 cm di spessore gettata in opera.

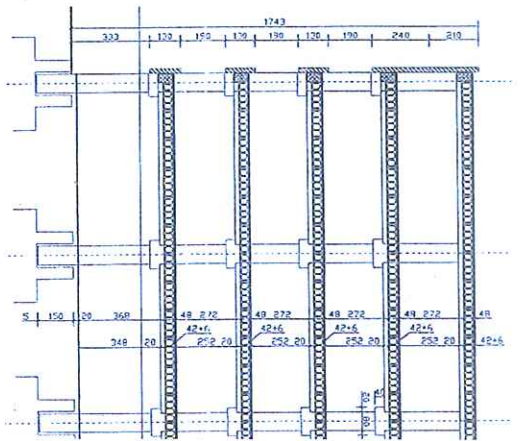
I pilastri sono in cemento armato vibrato con sezione quadrata di 80 x 80 cm.

I blocchi dei vani scale e ascensore sono stati costruiti in opera, così come il nucleo destinato ad ospitare gli uffici, disposto a metà del lato maggiore dell'edificio.

Il tamponamento è costituito da pannelli prefabbricati in cemento armato disposti in parte in verticale e in parte in orizzontale, di spessore pari a 20 cm.

Le fondazioni sono di tipo diretto a plinto.





L'impiantistica a servizio di detto parcheggio è di seguito così suddivisa:

- Impianto idrico/antincendio con vasca di accumulo e gruppo di pressurizzazione
- Impianto di rivelazione fumi
- Impianto di aspirazione gas di scarico
- Gruppo elettrogeno
- Cabina elettrica
- TVCC

Gli impianti in questione sono allocati in locali ricavati sotto alla rampa di accesso al parcheggio e a quest'ultimo adducono mediante condotte interrante che attraversano il piazzale antistante.



**Rendering Parcheggio esistente**





## **B) ANALISI DI PROGETTO**

Il progetto prevede la realizzazione di opere di costruzione per il nuovo parcheggio pluriripiano re teodorico in aderenza e continuità' funzionale all'esistente parcheggio multipiano sito in viale dell'Industria in Verona. Il progetto dovrà garantire un ampliamento coerente con il parcheggio attuale al fine di ottenere possibili economie di scala e la valorizzazione del parcheggio esistente in un compendio di area di proprietà.

Per l'accesso ai piani si ipotizza l'utilizzo delle attuali rampe di accesso presenti previa verifica della rispondenza alle normative di riferimento.

Si ipotizzano almeno 1.500/1.600 posti auto aggiuntivi.

Le previsioni di intervento sono strettamente connesse all'esigenza di aumentare il numero di posti auto a disposizione degli operatori e dei visitatori alle manifestazioni fieristiche conseguentemente alla diversa destinazione urbanistica prevista dall'amministrazione comunale di Verona per le aree di sua proprietà' denominate Ex Mercato Ortofrutticolo ed Ex Magazzini Generali.

Le lavorazioni avverranno in un area industriale per cui si attendono interferenze minime sulla regolarità del traffico veicolare. Dovranno essere individuate idonee aree per l'installazione degli impianti, lo stoccaggio dei materiali l'ubicazione degli uffici e dei servizi igienici per un corretto andamento del cantiere.

Durante le lavorazioni dovranno essere ridotte al massimo le fonti di inquinamento atmosferico ed acustico.





Il materiale di risulta e il rifiuto prodotto dovrà essere conferito nelle apposite discariche secondo le normative vigenti

Si ritiene opportuno precisare che durante l'esecuzione dell'opera i lavori avverranno in contemporanea con lo svolgimento della manifestazioni calendarizzate nel periodo con conseguente utilizzo dell'adiacente parcheggio Re teodorico a raso.

Si ritiene altresì necessario precisare che nella stesura della progettazione si dovranno individuare soluzioni tecniche organizzative che consentano durante l'esecuzione dell'opera l'utilizzo dell'attuale parcheggio multipiano in concomitanza dello svolgimento della manifestazione Vinitaly edizione 2018

Infine si ipotizza la possibilità di realizzare un elipporto sul piano di copertura del parcheggio.

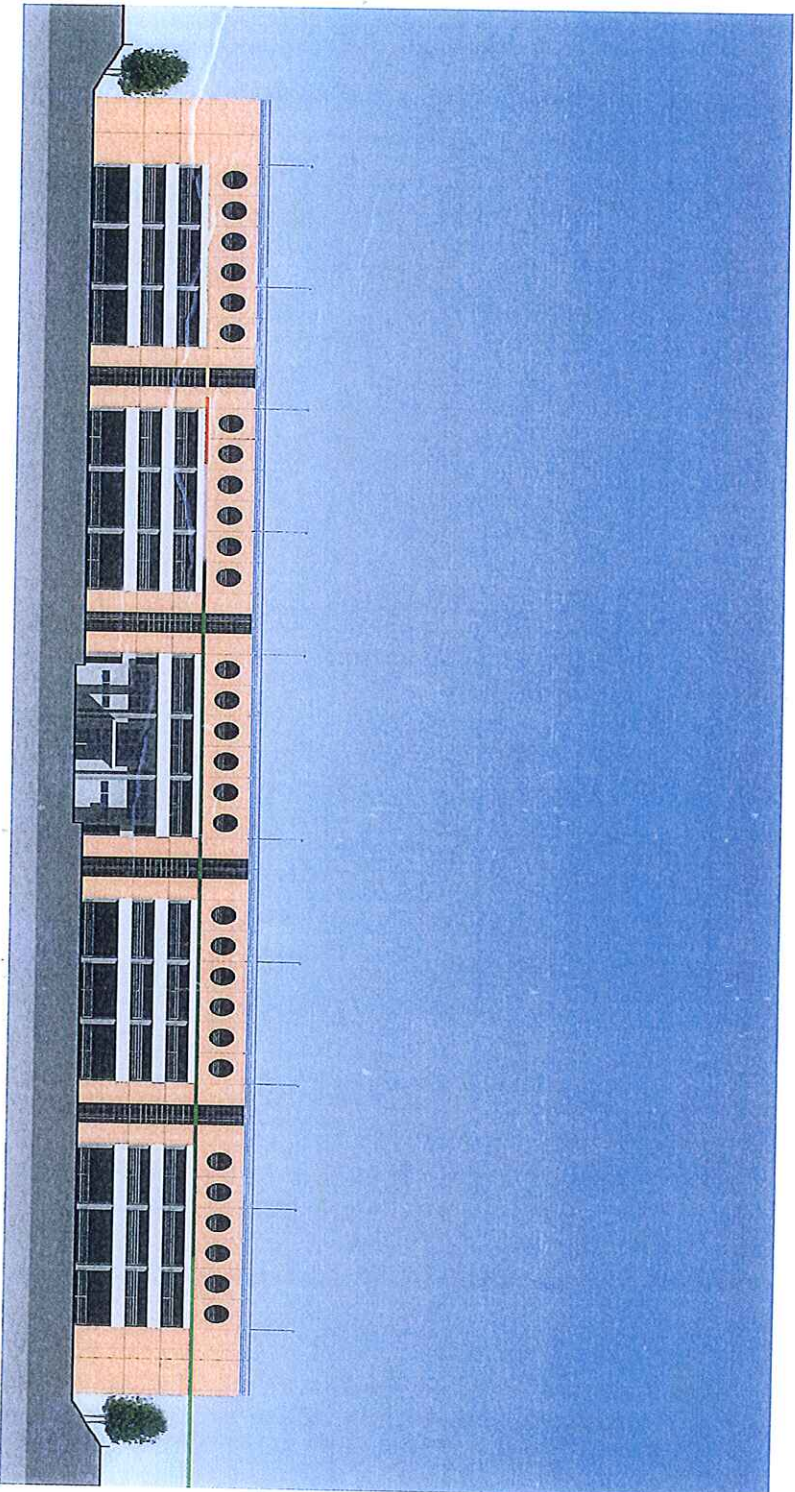
Il fabbricato dovrà essere dotato di tutti gli impianti tecnici e tecnologici idonei al corretto funzionamento secondo quanto previsto dalle normative di riferimento quali ad esempio e non in via esaustiva

- Impianto idrico/antincendio con vasca di accumulo e gruppo di pressurizzazione
- Impianto di rivelazione fumi
- Impianto di aspirazione gas di scarico
- Gruppo elettrogeno
- Cabina elettrica
- TVCC

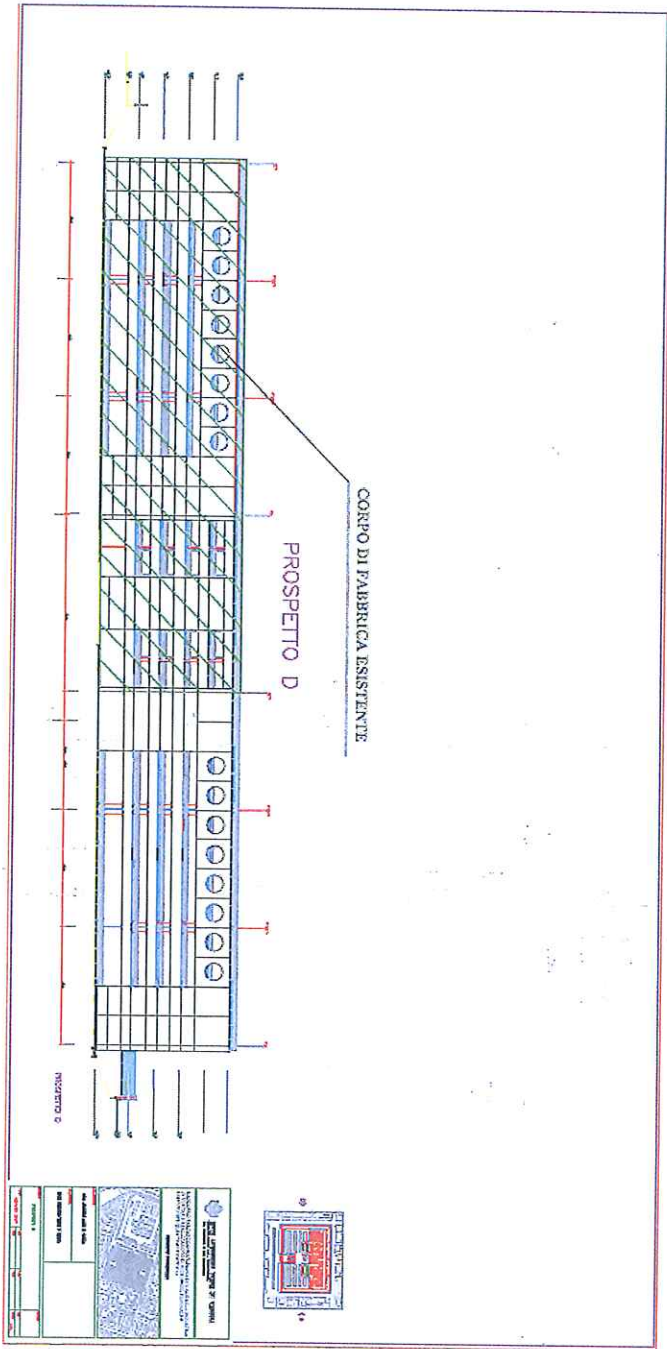
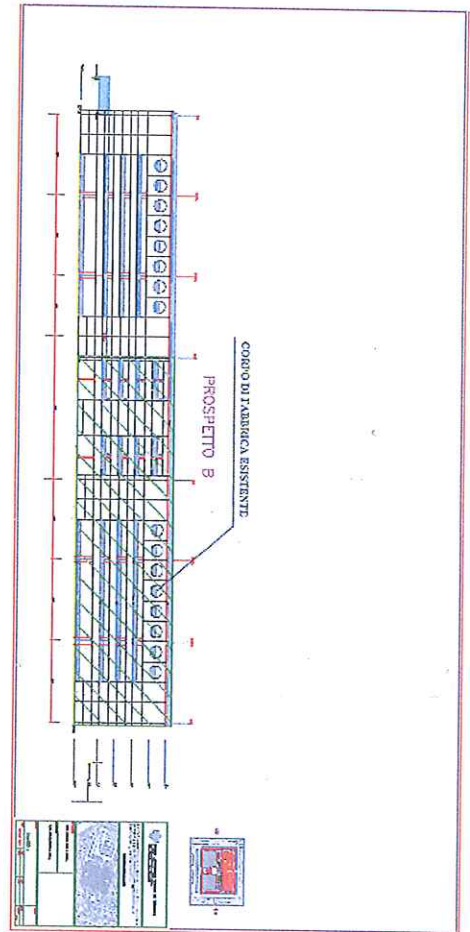
Particolare attenzione dovrà essere prestata alla normativa sulle barriere architettoniche

Il progetto complessivo del parcheggio necessità delle autorizzazioni necessarie quali, in via non esaustiva, screening VIA, Pratica Prevenzione Incendi, Pratica ASL, studio del traffico ed Ambientale, Permesso di Costruire.

***Ipotesi di prospetto tipo***

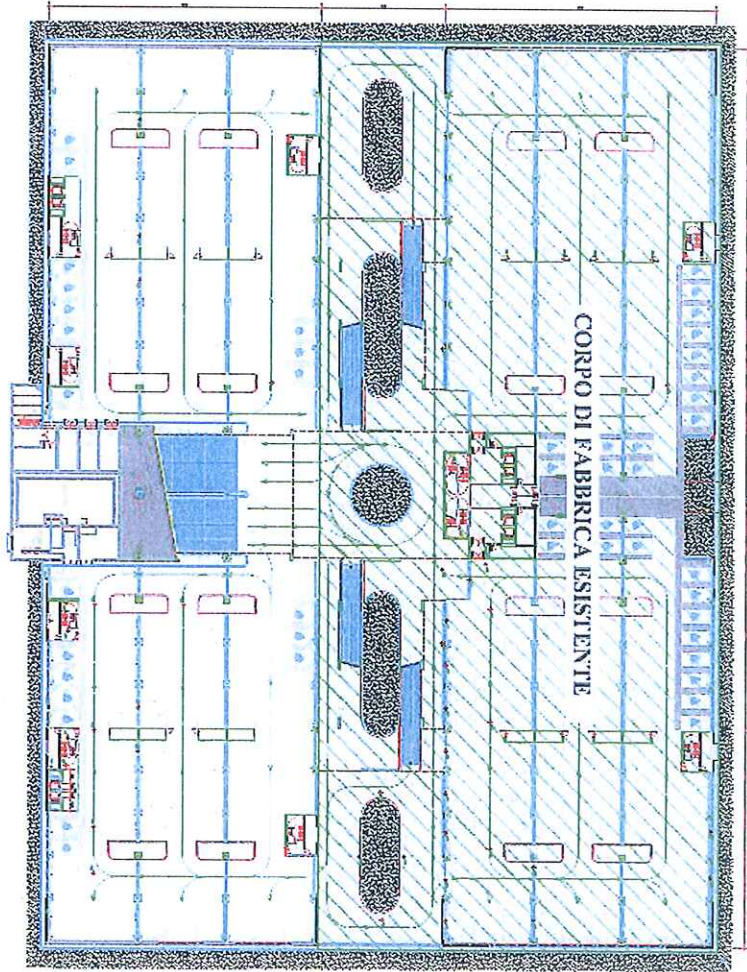


*Ipotesi di prospetto tipo*

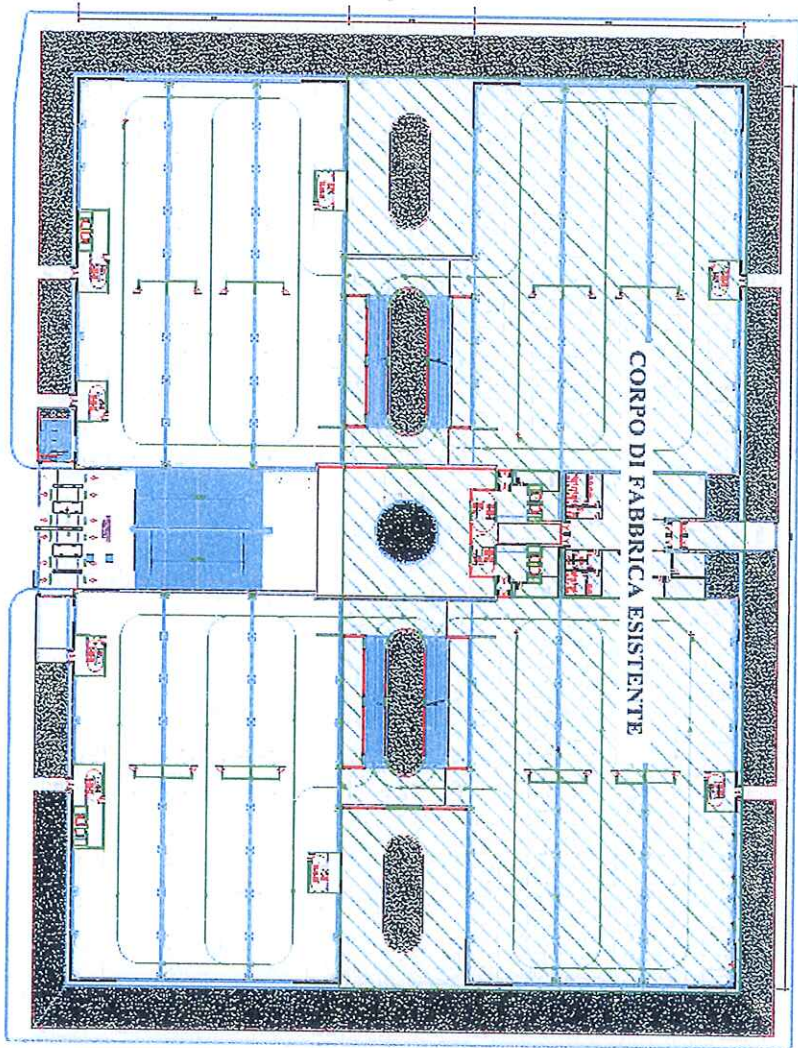




*Ipotesi di Pianta di piano tipo e relativo lay out speculari all'esistente*



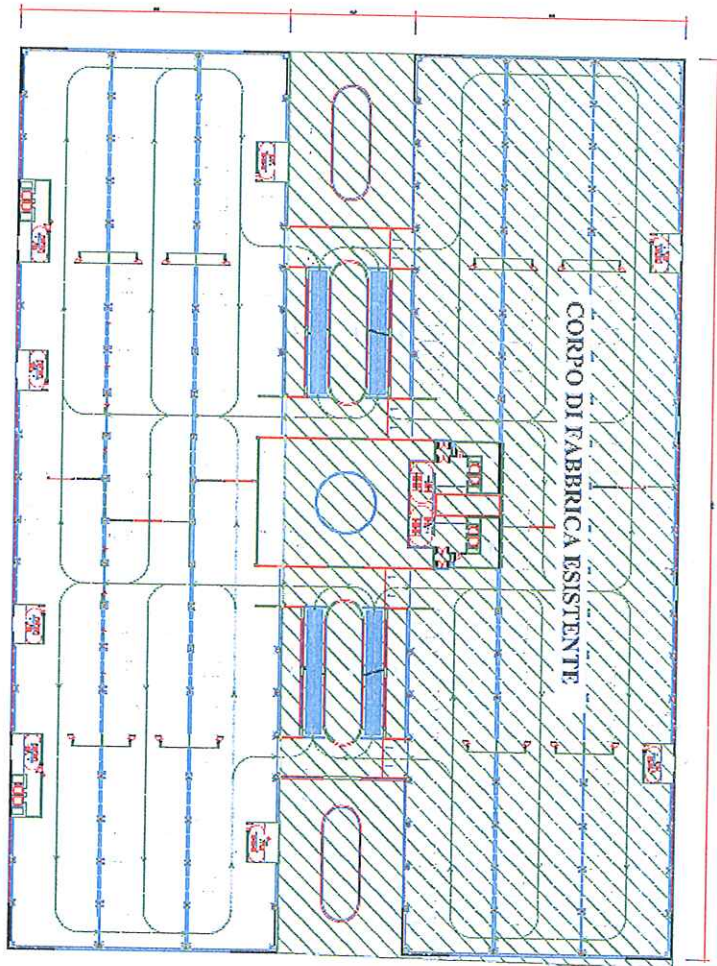
*Ipotesi di Pianta di piano tipo e relativo lay out speculari all'esistente*





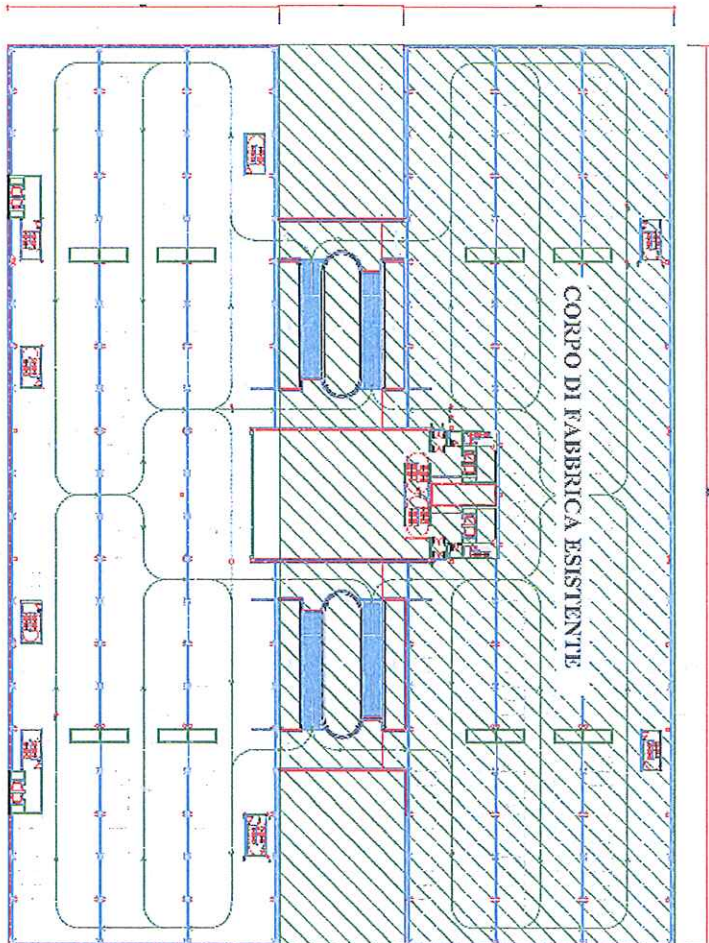
*Ipotesi di pianta di piano tipo e relativo lay out speculare all'esistente*

LIVELLO 3





*Ipotesi di Pianta di piano tipo e relativo lay out speculare all'esistente*



### **3) QUADRO ECONOMICO**

L'intervento il cui costo complessivo ammonta presuntivamente ad Euro 12.600.000,00 come da prospetto sottoriportato sarà finanziato con contributo pubblico per un importo di euro 9.750.000,00, in forza dell'Accordo di Programma sottoscritto tra Veronafiere e Regione Veneto in data 7 dicembre 2015 finalizzato alla realizzazione di interventi infrastrutturali per la mobilità nell'ambito del complessivo sistema di accessibilità al quartiere fieristico e di cui alle Leggi 311/2004, 266/2005, 244/2007 e 147/2013.

La parte eccedente sarà finanziata con fondi propri di Veronafiere

#### **Schema degli economics**

• Costi presunti strutture per la realizzazione dell'opera	€.	8.500.000,00
• Costo presunti impianti	€.	2.500.000,00
• Costi presunti Spese accessorie	€.	300.000,00
• Costi presunti Spese tecniche	€.	1.300.000,00
<b>Totale presunto</b>		<b>€.</b> 12.600.000,00



### **Schema delle fasi procedurali dell'intervento**

- Preparazione del bando per l'affidamento della progettazione, direzione lavori e coordinamento della sicurezza
- Affidamento incarico di progettazione preliminare, definitiva, esecutiva, relazioni specialistiche nonché direzione lavori e coordinamento della sicurezza
- Approvazione fasi progettuali
- Procedura di affidamento dei lavori
- Realizzazione dell'opera
- collaudi

### **criteri per la progettazione**

- costo di utilizzazione e di manutenzione: promuovere forme gestionali innovative al fine di minimizzare i futuri costi di gestione e manutenzione
- funzioni ed utenze: la funzione principale è lo sviluppo dell'infrastruttura a parcheggio per gli espositori ed i visitatori delle manifestazioni fieristiche





- approccio metodologico: la proposta metodologica comprensiva del cronoprogramma dei modi e dei tempi di collaborazione con la Committenza dovrà garantire le condizioni per un ottimale svolgimento dell'incarico di progettazione per il pieno raggiungimento degli obiettivi prefissati

**redazione degli elaborati del progetto preliminare, definitivo ed esecutivo**

Ai sensi dell'art. 216 c. 4 del D. lgs. n. 50/2016, il soggetto contraente dovrà redigere il progetto preliminare, definitivo ed esecutivo in conformità a tutta la normativa applicabile e vigente nel momento di esecuzione delle prestazioni, tra cui in particolare gli artt. 17 e seguenti del DPR n. 207/2010 (anche in caso di successiva abrogazione).

**PROGETTAZIONE PRELIMINARE**

Il progetto preliminare definisce le caratteristiche qualitative e funzionali dei lavori, il quadro delle esigenze da soddisfare e delle specifiche prestazioni da fornire nel rispetto delle indicazioni del documento preliminare alla progettazione; evidenzia le aree impegnate, le relative eventuali fasce di rispetto e le occorrenti misure di salvaguardia, nonché le specifiche funzionali ed i limiti di spesa delle opere da realizzare, ivi compreso il limite di spesa per gli eventuali interventi e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale e per le infrastrutture ed opere connesse, necessarie alla realizzazione. Il progetto preliminare stabilisce i profili e le caratteristiche più significative degli elaborati dei successivi livelli di progettazione, in funzione delle dimensioni economiche e della tipologia e categoria dell'intervento, e dovrà essere composto dai seguenti elaborati:

- a) relazione illustrativa;
- b) relazione tecnica;
- c) studio di prefattibilità ambientale, costituito ed integrato da:
  - 1. ***relazione specialistica relativa allo studio del Traffico;***
  - 2. ***redazione degli elaborati richiesti per la verifica di assoggettabilità;***



- d) studi necessari per un'adeguata conoscenza del contesto in cui è inserita l'opera, corredati da dati bibliografici, accertamenti ed indagini preliminari atti a pervenire ad una completa caratterizzazione del territorio ed in particolare delle aree impegnate;
- e) planimetria generale e elaborati grafici;
- f) prime indicazioni e misure finalizzate alla tutela della salute e sicurezza dei luoghi di lavoro per la stesura dei piani di sicurezza;
- g) calcolo sommario della spesa;
- h) quadro economico di progetto;
- i) prime indicazioni di progettazione antincendio.

#### **1. Redazione dello studio del Traffico**

Lo studio, esplicitato con idonea relazione, dovrà avere come obiettivo la stima e l'analisi delle condizioni del traffico e della viabilità che verranno a configurarsi con l'operatività anche del parcheggio in oggetto anche ai fini delle verifiche necessarie per le procedure VIA.

Lo studio analizza i flussi di traffico relativi allo stato di fatto (ante operam) ed allo stato di progetto (post operam), sia in condizioni ordinarie sia durante gli eventi fieristici, confrontando gli scenari al fine di stimare l'impatto della nuova struttura sulla viabilità e la sua sostenibilità viabilistica.

Lo studio riporta quindi le verifiche di capacità ed il calcolo dei livelli di servizio dei nodi maggiormente interessati.

- 2. **Redazione degli elaborati richiesti per la verifica di assoggettabilità nell'ambito della procedura di valutazione di impatto ambientale, di cui all'art.19 e 20 del D.Lgs. 152/2006**, esplicitato attraverso lo studio preliminare ambientale, contenente gli elementi di cui all'Allegato V del D. Lgs. n. 152/2006 e s.m.i., comprensiva della eventuale dichiarazione e verifica V.in.c.a.;



## PROGETTAZIONE DEFINITIVA

Il progetto definitivo contiene tutti gli elementi necessari ai fini dei necessari titoli abilitativi, dell'accertamento di conformità urbanistica o di altro atto equivalente; inoltre sviluppa gli elaborati grafici e descrittivi nonché i calcoli ad un livello di definizione tale che nella successiva progettazione esecutiva non si abbiano significative differenze tecniche e di costo.

Il progetto definitivo dovrà essere composto dei seguenti elaborati:

- a) relazione generale;
- b) relazioni tecniche e relazioni specialistiche;
- c) rilievi piano-altimetrici e studio dettagliato di inserimento urbanistico;
- d) elaborati grafici;
- e) studio di impatto ambientale ove previsto dalle vigenti normative ovvero studio di fattibilità ambientale;
- f) calcoli delle strutture e degli impianti
- g) elenco dei prezzi unitari ed eventuali analisi;
- h) computo metrico estimativo;
- i) aggiornamento del documento contenente le prime indicazioni e disposizioni per la stesura dei piani di sicurezza;
- j) quadro economico con l'indicazione dei costi della sicurezza;
- k) elaborati di progettazione antincendio.

***(eventuale) Redazione dello studio di impatto ambientale per l'espletamento della procedura V.I.A., ai sensi degli articoli dal 20 al 28 del D.Lgs. 152/2006***

Lo studio sarà redatto solo nel caso in cui si verifichi quanto previsto dall'art. 20, c. 6 del D.Lgs. 152/2006.

Per la redazione dello Studio di Impatto Ambientale si dovrà fare specifico riferimento a:

- decreto legislativo n. 152 del 3 aprile 2006 "Norme in materia ambientale";
- decreto legislativo n. 4 del 16 gennaio 2008 "Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale";





- decreto legislativo 29 giugno 2010, n. 128 "Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, a norma dell'articolo 12 della legge 18 giugno 2009, n. 69". In particolare, in relazione alle opere in oggetto, per i contenuti dello Studio di Impatto Ambientale definito all'art. 22 del D. Lgs 128/2010 si dovrà fare riferimento all'Allegato VII del 4 medesimo decreto legislativo e alle seguenti Linee Guida emanate sia a livello regionale, che nazionale;
- "Linee guida V.I.A." redatte da A.N.P.A. su richiesta del Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio, 18 giugno 2001.
- ulteriori norme, anche regionali, ad esso applicabili.

#### PROGETTAZIONE ESECUTIVA

Il progetto esecutivo costituisce la ingegnerizzazione di tutte le lavorazioni e, pertanto, definisce compiutamente ed in ogni particolare architettonico, strutturale ed impiantistico l'intervento da realizzare. Restano esclusi soltanto i piani operativi di cantiere, i piani di approvvigionamenti, nonché i calcoli e i grafici relativi alle opere provvisoriali. Il progetto è redatto nel pieno rispetto del progetto definitivo nonché delle prescrizioni dettate nei titoli abilitativi o in sede di accertamento di conformità urbanistica, o di conferenza di servizi o di pronuncia di compatibilità ambientale, ove previste. Il progetto esecutivo dovrà essere composto dai seguenti documenti,

- a) relazione generale;
- b) relazioni specialistiche;
- c) elaborati grafici comprensivi anche di quelli delle strutture, degli impianti e di ripristino e miglioramento ambientale;
- d) calcoli esecutivi delle strutture e degli impianti;
- e) piano di manutenzione dell'opera e delle sue parti;
- f) piano di sicurezza e di coordinamento della sicurezza in fase progettuale di cui al D.lgs n. 81/2008 e quadro di incidenza della manodopera nonché fascicolo adattato alle caratteristiche dell'opera contenente le informazioni utili ai fini della prevenzione e della protezione dai rischi cui sono esposti i lavoratori;



- g) computo metrico estimativo e quadro economico;
- h) cronoprogramma;
- i) elenco dei prezzi unitari e eventuali analisi;
- j) schema di contratto e capitolato speciale di appalto.

Nella predisposizione dei progetti il tecnico incaricato dovrà attenersi ai criteri minimi ambientali previsti dal DM 24 dicembre 2015.

Si precisa che, dopo la consegna di ogni singola fase progettuale, i documenti progettuali saranno sottoposti a verifica e validazione da parte della Stazione Appaltante, ai sensi dell'art. 26 del D.Lgs. n. 50/2016.

La documentazione progettuale relativa alle singole fasi dovrà essere corredata da tutta la documentazione, anche in termini di relazioni specialistiche, necessaria e/o utile alla presentazione ed ottenimento di tutte le autorizzazioni, pareri, nulla osta, comunque denominati, necessari per la realizzazione dell'opera.

#### COORDINAMENTO DELLA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE

Il soggetto contraente dovrà eseguire tutte le prestazioni professionali di coordinamento della sicurezza in fase progettuale nei termini e nei modi di cui al D. lgs. n. 81/2008, nessuna esclusa. In particolare, il coordinatore dovrà:

- redigere il piano di sicurezza e di coordinamento (PSC) di cui all'art. 100 del D. lgs. n. 81/2008;



- predisporre un fascicolo, i cui contenuti sono definiti nell'allegato XVI del D.lgs. n. 81/2008, adattato alle caratteristiche dell'opera contenente le informazioni utili ai fini della prevenzione e della protezione dai rischi cui sono esposti i lavoratori.

VERONA, MAGGIO 2016

DIREZIONE OPERATIONS

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

GIORGIO POSSAGNO

  
DIRETTORE OPERATIONS  
Giorgio Possagno

