COMUNE DI MONTOGGIO

(Genova)

CAVA TRE FONTANE

TRE FONTANE S.r.l.

VIA GIOSUE' CARDUCCI 2/16
16121 GENOVA
PEC. cementiferaligure@pec.it
REA GE - 162933 C.F. 00101830107

IL LEGALE RAPPRESENTANTE

.....

Studio Borra
Per. Ind. Ed. BORRA ROBERT
Geom. SAVIGLIANO RENATO
piazza Giardini 18r
17052 Borghetto S. Spirito (SV)
TEL. 01821907513
e-mail info@borrastudio.it

PROGETTISTI

Firmato digitalmente da:
Barberis Angelo
Firmato il 10/02/2026 11:14
Seriale Certificato: 4811298
Valido dal 29/08/2025 al 29/08/2028
InfoCamere Qualified Electronic Signature CA

PER.IND.ED BORRA ROBERT

COLLEGIO PERITI INDUSTRIALI Prov. SV
Per. Edile N.143 R. Borra

Firmato digitalmente da:
ROBERT BORRA
Data: 16/02/2026 10:17:24

GEOM. SAVIGLIANO RENATO

Collegio Provinciale Geometri e Geometri Laureati di Savona
RENATO SAVIGLIANO
16.02.2026 10:39:41 GMT+01:00
Iscrizione Albo 4515
Geometra
Savigliano Renato

VARIANTE PARZIALE AL PIANO DI COLTIVAZIONE, LIMITATA A UNA NUOVA VIABILITA' DI ACCESSO ALLA CAVA DALLA S.P. 13.

RELAZIONE TECNICA

DATA :	SCALA :	REVISIONE :	TAVOLA N.
ottobre 2025			**12**

CAVA TRE FONTANE IN COMUNE DI MONTOGGIO (GE)
VARIANTE PARZIALE AL PIANO DI COLTIVAZIONE, LIMITATA A UNA NUOVA VIABILITA' DI ACCESSO ALLA CAVA DALLA S.P. 13

1. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

La cava Tre Fontane ha attualmente accesso da una strada privata dedicata che si stacca dalla strada provinciale 13 mediante uno stretto tornante, alla progressiva chilometrica 10+930 circa lato sinistro (direzione verso Montoggio)

L'accesso è a distanza di circa 35 m da una curva priva di visibilità. La velocità massima consentita è di 40 Km/h. Il rispetto della velocità limite consente l'arresto nel tratto di visibilità.

I veicoli di dimensione medio-piccola hanno difficoltà a imboccare l'accesso in una sola manovra. Questo è invece impossibile per veicoli di dimensioni più grandi.

In ogni caso due veicoli che si dovessero incrociare in corrispondenza dell'accesso non riuscirebbero a manovrare senza interferire sulla strada pubblica creando un potenziale pericolo per la circolazione.

Gli autocarri o gli autoarticolati, provenienti da direzione Montoggio, devono utilizzare una piazzola a sinistra, antistante l'ingresso, e imboccare la pista di accesso mediante controlli visivi per l'attraversamento.

Questo sistema, anche con tutte le precauzioni adottate, lascia un margine per disattenzioni ed errori che potrebbero creare pericoli per la circolazione e per la sicurezza degli operatori.

Per ridurre considerevolmente le rischiosità su menzionate, e creare un accesso conforme alle indicazioni del Codice della Strada, si intende realizzare un nuovo accesso, più distanziato rispetto alla curva, con una ampiezza e una curvatura tale da consentire la manovra contemporanea di due autoarticolati in ingresso e in uscita.

La nuova viabilità di accesso consentirà altresì di migliorare l'efficienza dell'attività produttiva e la gestione di veicoli circolanti.

I nuovi spazi creati all'esterno della sede stradale pubblica, consentiranno anche di manovrare con mezzi pesanti per accedere a un parcheggio realizzato in prossimità dell'accesso migliorando ulteriormente la gestione del traffico e la ottimizzazione degli spazi disponibili nell'ambito dell'attività di cava.

2 Localizzazione del progetto

La cava Tre Fontane è situata nel territorio del comune di Montoggio (GE), località Tre Fontane, lungo la strada provinciale 13, in prossimità delle strutture della ex Cementifera Ligure.
Nel PTCP assetto insediativo è indicata come zona ANI-MA.
Nel PUC l'area occupata dal nuovo accesso risulta indicata come territori non insediabili : colture boschive storicamente praticate (TNI AC-E5).
La vicina area di cava è indicata come Ambiti di Riqualificazione : Cave Attive (AR CVA).
Nel PTRAC risulta cava non attiva.
Catastalmente la nuova viabilità occupa parte dei mappali 362 e 420 del Foglio 50 del comune di Montoggio (vedi allegati estratto catastale, planimetrie di progetto, particolari e fotografie .

3 Autorizzazione all'esercizio

Il progetto di coltivazione di cava è stato approvato il 24/05/2013 con decreto regionale 2371. L'autorizzazione era in capo alla soc. Cementifera Ligure Srl che nell'anno 2021 ha cambiato ragione sociale e denominazione in "Tre Fontane Srl"
Il progetto approvato è una variante del precedente piano di coltivazione che era finalizzato alla estrazione di marna cementizia. La variante autorizzata è orientata all'estrazione tradizionale di materiale lapideo da costruzione e non prevede modifiche all'accesso preesistente.
Al momento della riattivazione con il nuovo progetto la cava risultava ferma.
Le nuove modalità di estrazione comportano un differente movimento interno di veicoli da trasporto, in quanto il materiale estratto non viene utilizzato il loco per lavorazioni secondarie, ma viene venduto e portato all'esterno tal quale.
L'adeguamento dell'accesso alla cava diventa quindi opportuno e necessario.
Presso la Città Metropolitana di Genova, che gestisce la strada SP13 di Creto, è stato già presentato il progetto del nuovo accesso a firma dell'ing. Giampiero Ferraro e ha ricevuto , dopo lungo iter istruttorio e molteplici revisioni, assenso formale con atto 2592/2024 del 14/10/2024.

La progettazione attuale, rivolta a ottenere il titolo autorizzativo per l'esecuzione dell'opera, è conforme con l'assenso rilasciato dalla Città Metropolitana.

4 Caratteristiche del progetto

L'obbiettivo principale del progetto è quello di migliorare l'accesso alla cava superando le criticità legate all'accesso attuale:

- Realizzazione di nuovo accesso più distanziato rispetto alla curva e con raggio di curvatura e ampiezza tali da consentire il transito contemporaneo di due autoarticolati in ingresso e in uscita, in modo da evitare pericolose manovre sulla sede stradale pubblica.
- Per la realizzazione del nuovo accesso sarà necessario scavare in roccia creando una parete interrotta da piani sub-orizzontali tali da consentire l'impianto di essenze vegetali e da garantire la stabilità del fronte.
- Realizzazione di nuova strada di accesso alla cava con pendenza inferiore a quella attuale e fondo asfaltato per migliorare la transitabilità con qualsiasi mezzo.
- Nuova regimazione delle acque superficiali
- Sistemazione di un tornante interno per accedere alla zona di abbancamento del materiale di riporto per rendere più agevole e sicura la manovra dei mezzi
- Ripristini vegetali dove possibile sulle aree idonee.

Per mitigare il rischio di incidente fra i mezzi che accedono o escono dalla cava e quelli che percorrono la S.P. n° 13 nelle 2 direzioni si sono individuate tre priorità:

1) Spostamento dell'incrocio in direzione di Creto, in modo da allontanarlo dalla curva presente sulla Strada Provinciale;

2) Realizzazione di un ampio sbancamento della scarpata lato monte in modo tale da rendere possibile l'imbocco della strada di accesso alla cava per coloro che provengono da Montoggio senza per questo dover invadere la corsia stradale che percorrono coloro che da Creto si dirigono verso Montoggio;

3) Riduzione della pendenza longitudinale della strada di accesso alla cava nel suo tratto iniziale, in modo tale che i veicoli (soprattutto gli autocarri e gli autoarticolati) non siano obbligati ad un rallentamento repentino della velocità nella fase di imbocco della strada, che potrebbe causare tamponamenti dei mezzi che si dirigono verso Creto.

Il nuovo accesso sarà spostato di circa 28 metri più a monte di quello esistente, in direzione di Creto. Il raggio di curvatura dell'asse stradale in quel punto sarà di 12,50 metri e consentirà un'agevole svolta dei mezzi sia in entrata che in uscita dalla strada che porta alla cava. La rappresentazione grafica dell'area di manovra dei mezzi in entrata ed in uscita dalla cava si trova nella tavola 9.
Da questa Tavola si evince, che i mezzi, ed in particolar modo gli autoarticolati, che accedono all'impianto e quelli che abbandonano quest'area, durante l'effettuazione delle rispettive manovre, non interferiscono con il regolare deflusso del traffico della viabilità pubblica provinciale. Risulta inoltre evidente che il mezzo proveniente da Montoggio non è costretto ad invadere la corsia opposta per immettersi nella strada di accesso alla cava e che tale manovra può essere eseguita anche in contemporanea all'uscita di un analogo mezzo dalla cava.

La strada che accede alla cava, nel tratto iniziale, avrà una larghezza di 7,00 metri oltre ad ampi spazi laterali, carrabili e pavimentati.
Terminato questo tratto che si estende per tutta la parte in curva descrivendo un angolo di circa 180°, la strada si restringerà nei successivi 10 metri circa fino alla larghezza di 6 metri.
Per quanto riguarda il profilo longitudinale si avrà un primo tratto, a partire dalla Strada Provinciale, per una lunghezza di circa 18 metri, caratterizzato da una pendenza del 2% circa; vi sarà poi un raccordo verticale con raggio di 40 metri, al cui termine la strada di cava assumerà una pendenza dell'11% circa.
La nuova viabilità sarà completamente pavimentata in conglomerato bituminoso per facilitare la percorrenza degli autoarticolati e per il mantenimento della pulizia del manto stradale, limitando il trasporto a valle sulla S.P.13 di residui terrosi potenzialmente causato dai veicoli in uscita, che dovranno comunque passare nell'impianto di lavaggio gomme.

Tutta l'area di cava è servita da drenaggi superficiali e vasche di decantazione, recentemente potenziate, che recapitano in scarichi autonomi verso il corso d'acqua.
Nella condizione attuale le necessità di regimazione superficiale nella nuova strada di accesso sono limitate alla nuova sede stradale e al versante immediatamente superiore.
Attualmente esiste uno scarico del diametro di 50 cm, pochi metri a valle dell'attuale accesso che attraversa la strada provinciale.
Il bacino scolante non viene in alcun modo modificato dalle nuove opere e lo scarico esistente appare più che sufficiente a garantire lo smaltimento delle acque meteoriche.

Con le nuove opere verranno realizzate griglie di raccolta, pozzetti e tubazioni interne che avranno anche lo scopo di sedimentare le acque, riducendo il trasporto solido, e ridurre la velocità delle acque di scolo.
La presenza di numerosi pozzetti renderà più facilmente accessibili le tubazioni interrate con sonde o tubazioni a getto di acqua che consentiranno di intervenire rapidamente (anche eventualmente nello scarico al di sotto della strada provinciale) rendendo superflua la realizzazione di scarichi aggiuntivi di riserva.
L'ipotesi precedentemente formulata, non teneva conto dei miglioramenti apportati ai drenaggi superficiali di cava che ora danno ampie garanzie di efficienza.
L'assenza di nuovi scarichi da realizzare al di sotto della sede stradale pubblica, presenta l'evidente vantaggio di ridurre il disagio di chiusura temporanea della strada per l'esecuzione dei lavori.
Per l'effettuazione degli scavi in prossimità della strada provinciale sarà comunque necessario chiudere a senso unico alternato, con l'ausilio di semafori, la corsia a contatto del cantiere per evidenti motivi di sicurezza. Per evitare periodi prolungati si procederà a realizzare la nuova strada dall'alto, lasciando sempre un diaframma di roccia tra lo scavo e la strada pubblica. La chiusura sarà quindi limitata al periodo necessario alla rimozione dell'ultimo diaframma.
La ditta richiedente dispone di mezzi e personale esperto nella realizzazione di lavori di questo tipo fornendo ampie garanzie del rispetto delle precauzioni necessarie.
Sulla nuova strada si prevedono due griglie di raccolta acqua. Una nel tratto rettilineo interno di larghezza pari a 40 cm servita da due pozzetti di dimensione pari a 1 m x 1 m e 1,5 m di profondità. La seconda in prossimità della sede stradale di larghezza pari a 50 cm servita da pozzetti di dimensioni 1,5 m x 1,5 m e profondità pari a m 2.
Quest'ultima griglia, accogliendo una osservazione della Città Metropolitana è stata arretrata di alcuni metri rispetto alla viabilità pubblica.

La realizzazione dello svincolo sopra descritto richiede ovviamente sbancamenti di entità consistente, con fronti di scavo piuttosto elevati. E' quindi prevista la realizzazione di banche intermedie della larghezza di circa 2,50 metri ed interasse verticale di circa 7,50 metri.
Le banche così realizzate saranno poi sistemate con terreno vegetale e ripiantumate.

<u>Fasce di rispetto e aree di visibilità</u>
La delimitazione delle fasce di rispetto è stata prevista nel rispetto dell'art. 16 del D. Lgs

285 del 1992 (Nuovo Codice della Strada) e dell'art. 26 del Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada.
Si sono pertanto osservate le seguenti distanze:
- distanza del muro di cinta dal ciglio stradale: 3 m. ai sensi dell'art. 26, comma 4, lettera b) del D.P.R. 495/1992;
- distanza delle alberature dal ciglio della strada pari circa a 10 m., maggiore o uguale alla massima altezza raggiungibile a completamento del loro ciclo vegetativo, secondo quanto stabilito dall'art. 26, comma 6 del D.P.R. 495/1992.
Per quanto concerne invece l' area di visibilità nelle intersezioni in corrispondenza dell'accesso si è osservato quanto indicato al comma 2. dell'art. 16 del D. Lgs. 285/1992 considerando sia la Strada Provinciale, sia quella di accesso al cantiere come strade di tipo Locale.

5 Iter autorizzativo del progetto proposto

Il progetto deve essere preliminarmente sottoposto a verifica di assoggettabilità a VIA regionale, trattandosi di una variante sostanziale (anche se parziale) di una attività estrattiva (D.Lgs. 52/2006, Parte Seconda, allegato IV punto 8 lettera i).

Nel caso di rinvio a VIA si dovrà attivare una Procedura Autorizzativa Unica Regionale, in caso di No VIA, la pratica dovrà essere presentata allo S.U.A.P. del comune di Montoggio per acquisire le seguenti autorizzazioni:

Procedure	Autorità competente
AUTORIZZAZIONE ALL'ESERCIZIO DI CAVA	REGIONE LIGURIA ATTIVITA' ESTRATTIVE
AUTORIZZAZIONE PAESAGGISTICA	REGIONE LIGURIA TUTELA DEL PAESAGGIO SOVRINTENDENZA
AUTORIZZAZIONE VINCOLO IDROGEOLOGICO	COMUNE DI MONTOGGIO
PASSO CARRAIO PER ACCESSO SP 13	CITTA' METROPOLITANA GENOVA

6 Elaborati costituenti il progetto

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

1 COROGRAFIA

2 ESTRATTO DI MAPPA CATASTALE

3 ESTRATTI CARTOGRAFICI

4 PLANIMETRIA DI RILIEVO DELLO STATO ATTUALE

5 PLANIMETRIA DI RAFFRONTO

6 PLANIMETRIA DI PROGETTO

7 SEZIONI DI RAFFRONTO

8 CANALIZZAZIONI E PARTICOLARI

9 PLANIMETRIA SISTEMAZIONE FINALE

10 PLANIMETRIA DI CANTIERE

11 FOTOGRAFIE

12 RELAZIONE TECNICA

RELAZIONE GEOLOGICA E GEOTECNICA

RELAZIONE AGRONOMICA

7 Movimenti terra

La realizzazione della nuova viabilità avverrà mediante sbancamento della parete di roccia esistente in prossimità della strada provinciale.
Ad eccezione degli ultimi metri in alto per il raccordo con la viabilità preesistente, sarà realizzata completamente in scavo.
Il ridotto strato superiore in terra, di potenza pari ad alcune decine di centimetri, verrà asportato e trasportato all'interno della cava nell'area dove si sta abbancando materiale di riporto per ricomposizione del versante. Si prevede un quantitativo non superiore a 1500 mc di terra asportata.
La parte sottostante in roccia, che ha caratteristiche del tutto simili a quella cavata, rientrerà nel ciclo produttivo e verrà utilizzata per la vendita.
Non si prevede quindi produzione di rifiuti da smaltire all'esterno dell'attività per la realizzazione dell'opera in progetto.
I volumi complessivi di scavo ammontano a circa 20.000 mc, come meglio evidenziato nella tabella di calcolo sotto riportata.

sezione	superficie mq	distanza m	volume mc
	0		
		10	2025
B	405		
		17	7803
E	513		
		20	6840
F	171		
		20	2330
G	62		
		30	1440
H	34		
		10	170
	0		

TOTALE mc 20608

La realizzazione dell'opera, con modalità di intervento cautelative, richiederà un tempo di circa un anno. La chiusura della corsia della strada provinciale si protrarrà per un tempo di circa 1 mese.

8 INFORMAZIONI RELATIVE AGLI ASPETTI AMBIENTALI

Vegetazione

La vegetazione presente nell'area interessata dallo sbancamento verrà ovviamente integralmente rimossa.

I piani orizzontali della scarpata di scavo potranno accogliere nuova vegetazione ripiantumata.

Il tratto della vecchia viabilità abbandonato potrà essere re-inverdito e potrà accogliere alcuni alberi di alto fusto.

Nel parcheggio in prossimità della strada provinciale verranno piantumati alcuni alberi verso la parete sottostante la nuova strada.

Verso la strada stessa il parcheggio sarà limitato da una siepe verde. Non è possibile mettere a dimora alberi di alto fusto perché limiterebbero la visibilità dal nuovo svincolo.

Tutta la piccola scarpata tra strada e parcheggio verrà rinverdita con essenze erbacee.

Geologia

I caratteri descrittivi delle formazioni che costituiscono il substrato sono i seguenti:

- Argilliti di Montoggio

Le Argilliti di Montoggio presentano una colorazione rosso scuro o verdastro e una struttura sovraconsolidata e minutamente scagliettata, a causa dell'intensa tettonizzazione cui sono state sottoposte. La loro età è databile al Cenomaniano sup.- Campaniano inf. (Cretaceo sup.) grazie al rinvenimento fossilifero di nanoplancton calcareo.

In affioramento si presentano in strati da centimetrici a decimetrici e, al tetto della formazione, si presentano con caratteri policromi.

La loro maggiore duttilità rispetto ai calcari marnosi, dei quali rappresentano il livello di base, ha determinato una diversa risposta all'attività tettonica cui sono state esposte; per tale ragione in affioramento, vicino al contatto stratigrafico, si presentano sovente con piani di taglio a diffusa ricristallizzazione a calcite.

- Calcari di Monte Antola

I Calcari di Monte Antola, di età compresa tra il Campaniano inf. ed il Maastrichiano inf. (Cretaceo sup.), sono costituiti da marne, di colorazione chiara, e arenarie e argilliti di colorazione scura, depositate in ambiente torbiditico.

Gli affioramenti si presentano con alternanze di potenti strati di marne con interposti ridotti strati arenaceo - argillosi. Le complesse vicende di natura tettonica che hanno interessato la formazione sono facilmente riscontrabili nei molti affioramenti presenti nell'area: in

alcune zone si trovano gli strati con giacitura sub-orizzontale, in altri inclinata e in altri ancora subverticale.
Frequenti sono le deformazioni duttili (pieghe) riconoscibili facilmente nelle bancate calcareo-marnose dalla scala metrica a quella chilometrica.
I calcari marnosi presentano struttura massiccia, con spessori che vanno dal decimetro al decametro, alternati a sottili strati arenacei-argillosi; la rigidità propria dei calcari marnosi ha causato la loro fessurazione nel corso degli eventi deformativi cui la formazione è stata sottoposta.
Per maggiori approfondimenti e la verifica di stabilità si veda la relazione geologica allegata.

Aria

Lo scavo della parete rocciosa comporterà produzione di polveri durante la fase di cantierizzazione che verrà limitato tenendo umidi i fronti di scavo. Una volta realizzato il nuovo accesso avrà carattere definitivo e non cambierà l'operatività di cava e l'influenza sulla componente aria.

Acque superficiali

Tutte le acque meteoriche saranno canalizzate e avviate mediante canaline, griglie stradali carrabili, pozzetti di smorzamento/sedimentazione e tubazioni interrate verso lo scarico esistente sotto la strada provinciale.
Vedi tavola 8 e descrizione più dettagliata nel capitolo 4.

Paesaggio

La porzione di versante interessata dall'intervento è incassata nel fondo valle, in una stretta ansa. Non è percepibile se non dal tratto di strada provinciale in corrispondenza del rettilineo grazie al quale è possibile migliorare la visibilità.
Essendo questo lo scopo primario dell'opera è evidente che il nuovo accesso, nel limitato tratto di strada interessato, si vedrà molto meglio rispetto alla situazione attuale.
In particolare saranno più visibili l'ampia curva asfaltata e la parete di roccia alta poco più di 30 metri sparsamente rivegetata.
Considerata nel contesto ampio, la modifica al paesaggio appare molto limitata.

Rumori

Durante la fase di cantierizzazione ci sarà un aumento della rumorosità legato all'uso del

martellone e dei mezzi scavo per realizzare l'opera.
Tale disturbo avrà carattere temporaneo per il periodo di esecuzione.
Una volta ultimato, il nuovo accesso, non varierà le lavorazioni all'interno dell'attività estrattiva.
La variazione di rumorosità in fase operativa sarà pertanto trascurabile.

Traffico

La maggior parte dei lavori di realizzazione della strada di accesso alla cava potrà avvenire operando direttamente negli spazi posti all'interno dell'insediamento produttivo. Ciò avverrà per tutte le operazioni riguardanti la nuova viabilità da svolgere a monte della "Sezione G". In questa fase, quindi, sia gli escavatori, sia gli autocarri che trasporteranno il materiale di scavo sbancato si muoveranno lungo l'esistente viabilità, senza interferire con quella Provinciale.
Nel tratto compreso fra la "Sezione "GF" e la "Sezione B", si procederà con uno sbancamento progressivo lasciando sempre un diaframma di roccia verso la strada provinciale. Solo al completamento degli scavi nel tratto di scarpata più prossimo alla sede della viabilità pubblica, l'escavatore (o gli escavatori) muniti di martello demolitore e/o gli autocarri adibiti al trasporto del materiale scavato dovranno stazionare sulla corsia di monte della Strada Provinciale 13.
Viste le condizioni geometriche della S.P. che in quel punto presenta 2 corsie di circa 2.80 metri cadauna, sarà necessario installare un impianto semaforico per deviare il traffico sulla corsia di valle, verso il Rio Laitona.
Il tratto di strada che dovrà essere interdetto temporaneamente al traffico avrà una lunghezza di circa 46 metri, cui andranno aggiunti i due tronchi di testata del cantiere, della lunghezza di circa 15 metri cadauno, per un totale di circa 76 metri lineari ed una superficie di circa 170 metri quadrati. La durata per la quale è prevista questa occupazione è di circa 1 mese.
Il disturbo alla viabilità è previsto quindi solo in una parte della fase di cantierizzazione e limitato nel tempo.

9 Accorgimenti per la minimizzazione delle alterazioni ambientali

Ripristino della vegetazione

Si prevede il ripristino della vegetazione in tutte le aree idonee alla ripiantumazione come il vecchio tratto di strada abbandonato, le banche orizzontali che interrompono la parete della scarpata e le parti dove è possibile installare alberature non in contrasto con il codice della strada. In questo modo si attenua l'effetto visivo del nuovo accesso per chi percorre la strada Provinciale.

Siepe verde ai margini del parcheggio

In corrispondenza del muretto del parcheggio verso la strada provinciale si inserirà una siepe verde. Anche in questo caso si intende ridurre l'impatto visivo. L'altezza della siepe non potrà superare 1 metro in altezza per garantire una buona visibilità dallo svincolo.

Regimazione idrica

Tutte le acque superficiali saranno canalizzate per garantire la buona conservazione delle opere realizzate.

10 Conclusioni

Il presente progetto, pur essendo formalmente una variante al piano di coltivazione di cava, è di fatto un'opera accessoria esterna alla zona estrattiva, finalizzata a migliorare l'accessibilità delle aree produttive, trovando soluzioni alle criticità della situazione attuale.
La motivazione principale è l'aumento della sicurezza per gli operatori di cava e gli utenti della strada provinciale. Tuttavia l'opera aumenta anche l'efficienza degli accessi e migliora la gestione degli spazi, risultando produttiva anche per la conduzione e l'organizzazione delle lavorazioni.
Si conferma il progetto approvato in tutte le sue parti e si confermano tutte le planimetrie, le relazioni e gli allegati del progetto compreso l'escavazione, il ripristino ambientale e la regimentazione delle acque di cava.

Borghetto Santo Spirito il 16/01/2026