

architetto
Jurji Filieri

PORCARI, MAGGIO 2016

Lavori di restauro conservativo, recupero e ristrutturazione
dell'Erta della Chiesa

PROGETTO ESECUTIVO

RELAZIONE ILLUSTRATIVA GENERALE

Il Tecnico
Arch. Jurji Filieri



Localizzazione e inquadramento urbanistico.

L'area di intervento, già individuata in sede di redazione del progetto preliminare, corrisponde al tracciato stradale della via denominata **Erta della Chiesa**, ovvero quella strada, sita nel centro storico del paese di Porcari, che dall'incrocio tra via Roma, via Romana Ovest e via Capannori (ove sorge la fontana del Poggi recentemente restaurata) sale verso la Chiesa di San Giusto, collegandosi, immediatamente "sotto" al sagrato della chiesa stessa, con la via denominata appunto della Chiesa. Come si evince dall'estratto della carta relativa alle Infrastrutture per la mobilità della variante generale al Piano Strutturale vigente del Comune di Porcari QC-23 (allegato al progetto e riportato alla tav. 3), l'Erta della Chiesa è identificata dagli strumenti della pianificazione come strada comunale e risulta inserita, ai sensi del codice della strada, all'interno del perimetro del centro abitato. L'area è inoltre identificata dal Regolamento Urbanistico del Comune di Porcari come **A1**, vale a dire "**ZONE STORICHE SPARSE CONTENENTI VILLE ED ALTRI EDIFICI DI VALORE ARCHITETTONICO E AMBIENTALE**" e pertanto ammette, nell'integrità intesa dei luoghi e degli edifici insistenti sulle medesime aree identificate, interventi limitati per lo più ascrivibili alla categoria del restauro, qui specificato come conservativo, nella chiara intenzione di preservare quei caratteri di rilievo, di interesse e di prestigio, che ne hanno determinato la speciale tutela urbanistica.

Nel dettaglio delle opere previste dal presente progetto, oggetto di intervento diviene la porzione di strada, che collega il piazzale della chiesa di San Giusto con la già citata rotatoria viaria, sita all'incrocio tra via Roma, via Romana Ovest e via Capannori. L'intervento in particolare prevede il restauro della pavimentazione originaria oltre alla realizzazione di nuove opere di completamento della viabilità e dell'arredo urbano, come marciapiedi, impianti e finiture, finalizzate a costituire idonee condizioni di fruibilità e praticabilità pubblica e collettiva per l'intera area.

Se dalla carta dei vincoli del Regolamento Urbanistico del Comune di Porcari non è emerso alcun vincolo specifico insistente sull'area (estratto cartografico alla tav. 2), i beni oggetto di intervento sono risultati sottoposti alle disposizioni di tutela previste dal D.Lgs. 22 gennaio 2004 n. 42 e pertanto sottoposti all'obbligo di autorizzazione preventiva da parte del competente ufficio di Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio per le provincie di Lucca e Massa Carrara. Nel suddetto interesse è stata presentata specifica istanza di autorizzazione in data 16 marzo, seguita, in data 18 aprile, dal rilascio del relativo parere con cui viene autorizzato l'intervento di restauro, recupero e ristrutturazione in oggetto (parere allegato in copia).

Altre verifiche preliminari

In merito alla consistenza geologica dell'area interessata da intervento è da sottolineare, come del resto si evince dalla carta geologica riprodotta in estratto alla scala 1:10000 nella tav. 2, come la zona ricada per intero all'interno del perimetro tracciato dei **Depositi fluviali del ciclo di Lucca, Montecarlo e Vinci**, con terreni costituiti per la maggior parte da Argille del Marginone AGM (argille azzurre e grigie on lignite, fossilifere con presenza di livelli di ghiaie arrossate in matrice argillosa e sabbie ocra monogranulari fini) risalenti all'età del Villafranchiano superiore.

Si rileva inoltre, quanto viene contestualmente meglio approfondito all'interno della relazione di calcolo strutturale allegata, che l'area risulta inserita, ai fini della classificazione territoriale sismica (estratto cartografico alla tav. 1), in classe S.2, ovvero zona a media pericolosità (zone suscettibili di instabilità di versante inattiva e che pertanto potrebbero subire una riattivazione dovuta ad effetti dinamici quali possono verificarsi in occasione di eventi sismici; zone stabili suscettibili di amplificazioni locali).

Dati dimensionali.

L'area di intervento in oggetto corrisponde a quella che, nell'interesse e opportunità emersa dal confronto con i molteplici enti preposti alla tutela e disciplina vincolistica e per il vantaggio derivante all'inquadramento programmatico dell'opera, è stata inserita come prima Unità Minima di Intervento nel progetto quadro di restauro e completamento funzionale dell'area urbana circostante la Chiesa di San Giusto (vedi planimetria allegata).

L'area di intervento misura complessivamente 700 mq, oggi interamente occupati da pavimentazione in acciottolato di pietra. Di questi, nella soluzione di progetto selezionata, circa 505 mq sono occupati da pavimentazione carrabile in "acciottolato", mentre 260 mq sono occupati da marciapiede pubblico pedonale di nuova realizzazione, pavimentato in pietra Diorite granagliata del Piemonte, come meglio descritto nel seguito e specificato alla relativa voce del calcolo sommario di spesa o elenco unitario dei prezzi.

La porzione carrabile e quelle pedonali (corrispondenti ai marciapiedi esterni laterali) presentano sviluppo planimetrico pressoché rettilineo e consentono il superamento di un dislivello di quota pari a circa 12,50 metri (dalla quota di +15,70 m s.l.m. - alla base della Erta - alla quota di +28,20 m s.l.m. - rilevata in corrispondenza del sagrato della chiesa).

La carreggiata si estende con larghezza variabile da 5,00m a 5,50m, per uno sviluppo di circa 75,00m lineari. I marciapiedi invece hanno uno sviluppo pressoché equivalente di circa 72,00m lineari con larghezza differenziata: 2,00m circa quello corrente lungo il versante meridionale (rivolto verso il centro del paese di Porcari) e 1,50m circa quello sul versante settentrionale, che invece guarda la frazione di Rughi e si assesta subito sotto la ripa collinare piantumata a olivi.

Analisi dello stato di fatto.

Allo stato attuale l'Erta della Chiesa presenta una pavimentazione omogenea continua, caratterizzata da una superficie praticabile (pedonale e carrabile) realizzata con la tecnica di posa tradizionale dell'"acciottolato" (o "ciottolato"), tipicamente e largamente utilizzata in passato anche in Toscana (e in particolar modo in Lucchesia per la diffusa presenza di ciottoli di fiume - di origine alluvionale - dalla forma levigata e arrotondata) per la costruzione di selciati stradali fin da epoca antica.

Dall'indagine storica la costruzione parrebbe risalire ai primi anni del XX secolo (come confermerebbero gli atti di referto di inaugurazione degli ultimi lavori di restauro e ampliamento del nucleo originale della Chiesa attorno al 1930) e come tale risulta essere realizzata con tecnica di posa a secco su letto di sabbia e ghiaia, mediante "annegamento" delle pillole lapidee per almeno 2/3 della

dimensione prevalente, con orditura "a coltello". Il giunto "aperto" tra le pietre consente, almeno in parte, il passaggio delle acque meteoriche battenti e il loro drenaggio parziale attraverso la superficie pavimentata. Costituiscono soluzione di continuità rispetto all'ordito di pavimentazione, poche linee rompi-flusso composte da binderi in pietra disposti in linea, con disegno a "V" rovescia, distribuite lungo l'intera strada in numero di 7 (sette), per far confluire l'acqua corrente di superficie verso i margini esterni della carreggiata, ove si trovano zanelle e fosse per la raccolta e la conduzione delle acque meteoriche, variamente conformate nel corso del tempo in interventi consecutivi di realizzazione.

Nella circostanza del dettaglio d'indagine dello stato fisico di conservazione dei beni, necessario alla richiesta di autorizzazione dei lavori più sopra descritta, si è proceduto ad ulteriore e più approfondita analisi dei manufatti e delle opere, mediante esecuzione di rilievo fotografico dell'intera pavimentazione e classificazione, perimetrazione e localizzazione delle diverse tipologie di degrado e di alterazione dei manufatti. Da ciò è discesa una conoscenza più approfondita dello stato di fatto da cui deriva una strategia di intervento mirata e articolata, nelle metodologie e nei tempi di esecuzione, nella maniera più opportuna e pertinente per la soluzione definitiva delle criticità rilevate. In particolare si sono riscontrate forme prevalenti di degrado, diffuse e ricorrenti lungo tutta l'area di interesse, rispetto alle quali sono auspicabili modalità di esecuzione pressoché comuni, articolabili in unità minime di intervento (U.M.I.) consecutive; il tutto per garantire una migliore esecuzione delle lavorazioni previste e risultati di restauro pienamente compatibili con la configurazione originaria della pavimentazione.

Queste le principali forme di dissesto e degrado riguardanti il manto di pavimentazione stradale:

- a. tracce di precedenti interventi di restauro (e/o consolidamento) parziale, eseguiti con tecnica difforme dall'originaria metodologia di posa della pavimentazione, con riempimento del giunto (o "fuga") tra le pillole lapidee mediante calcestruzzo o malta cementizia;
- b. cedimento puntuale o localizzato del fondo stradale, con freccia sensibile (finanche 15-16 cm);
- c. carenza o mancanza di "ciottoli", rilevabile su porzioni variamente ampie di pavimentazione;
- d. avvallamento pressoché uniforme del piano di posa localizzato lungo le superfici soggette a ripetuto transito veicolare, con conseguente perdita della configurazione trasversale della sezione con tipico profilo "a sella d'asino";
- e. presenza di vegetazione erbacea spontanea, cresciuta tra le trame di fuga dell'acciottolato.

A queste si aggiungono tipologie di degrado ulteriori riguardanti sovrastrutture di completamento e apparecchi di impianto, quali forme di ossidazione e localizzata corrosione dei sostegni metallici dei corpi illuminanti.

Coerentemente con il quadro informativo emerso in sede di analisi preliminare, appare dunque confermato il plenum generativo dell'attuale condizione di criticità, ascrivibile nel suo complesso a fattori molteplici, ordinari e non, dalla cui valutazione scaturisce anche il presente progetto. Tra di essi si annoverano:

- a. condizioni normali d'uso e fruizione veicolare e pedonale dell'area;
- b. agenti atmosferici e inquinamento aereo;
- c. errati interventi di manutenzione puntuale, non integrati rispetto a un progetto complessivo generale e soprattutto non supportati da un adeguato quadro conoscitivo di tipo storico-tecnologico.

Cui si aggiunge la carenza di minime strutture di completamento (come ringhiere e parapetti), essenziali per garantire normali condizioni di sicurezza per gli utenti.

A fronte della condizione di fatto descritta e alla luce della volontà di intervento manifestata da codesta amministrazione comunale, confermata nella piena disponibilità delle aree di intervento e nella consapevolezza critica di un quadro conoscitivo complesso come quello descritto fin qui, con l'ipotesi di intervento meglio dettagliata nel seguito si intende porre rimedio alle criticità rilevate con soluzioni costruttive compatibili sotto il profilo tipologico, formale e funzionale, e di nuovo efficaci oltremodo sul piano della durabilità e della resistenza rispetto alle nuove funzioni attribuite all'area.

Progetto e ipotesi di intervento.

Il progetto ipotizzato costituisce a tutti gli effetti un progetto di restauro dei manufatti, costituiti in prevalenza da pavimentazioni e strutture di rilevato stradale e fondazione.

A questo si aggiungono puntuali interventi di completamento e integrazioni parziali, mirate ad una migliore qualificazione architettonica e funzionale di accessibilità e sicurezza dell'intera area.

Considerata la particolare valenza architettonica, storica e culturale dei manufatti oggetto di intervento, nel rispetto delle indicazioni già presentate all'ufficio di Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio per le provincie di Lucca e Massa Carrara, le opere visibili dovranno essere realizzate secondo tecniche costruttive ritenute compatibili e affini a quelle originarie, nella chiara intenzione di preservare quei caratteri distintivi che ne hanno qualificato fin qui aspetto e natura. Da ciò discende la volontà esplicita di recuperare la massima parte possibile dei materiali di pavimentazione esistenti, destinati, previo lavaggio e pulitura, ad essere re-impiegati in loco per la realizzazione del nuovo manto di pavimentazione stradale, cui si unisce una dettagliata descrizione delle tecniche di costruzione e posa dei materiali destinati a costituire opere visibili, che verranno meglio descritte e particolareggiate nel successivo livello di progettazione esecutiva, mediante disciplinare descrittivo e prestazionale degli elementi tecnici.

Altre opere di costruzione, quali fondazioni, rilevati stradali, impianti di drenaggio e condotta idrica, in ogni parte non apprezzabili alla vista, verranno realizzate con tecniche di costruzione e messa in opera attuali, compatibili con lo stato dei luoghi e del resto dei manufatti esistenti.

Nel complesso il progetto prevede il restauro della pavimentazione esistente che corrisponde alla superficie nuovamente adibita al traffico carrabile, oltre alla realizzazione di n.02 (due) marciapiedi di nuovo impianto, lungo i margini esterni della carreggiata. A questo si aggiungono interventi di manutenzione ordinaria dell'impianto elettrico di illuminazione e la parziale sostituzione dei corpi illuminanti distribuiti lungo la via, oltre alla messa in opera di protezioni anti-caduta, quali ringhiere e parapetti in metallo, in corrispondenza dei tratti sguarniti lungo il versante meridionale della Erta della Chiesa.

L'intervento dunque consta dello smontaggio completo della pavimentazione in acciottolato lapideo esistente, opere di scavo, compattazione, costituzione di nuovo rilevato stradale, opere di fondazione e pavimentazione del livello superiore della superficie praticabile, il tutto da realizzarsi secondo un programma di lavorazione articolato in step consecutivi, mediante i quali gli interventi sono suddivisi in n.3 unità minime di intervento, come meglio specificato nel cronoprogramma

(diagramma di Gantt) allegato e realizzati in tempi diversi secondo una sequenza programmatica, che ne ottimizza le condizioni di esecuzione.

Dal punto di vista operativo ciascuna unità minima di intervento prevede:

- a. l'asportazione del manto di pavimentazione in pillole lapidee, mediante smontaggio da eseguirsi a mano senza alcun ausilio di mezzi meccanici, in maniera da garantire il migliore possibile recupero del materiale, il quale dovrà essere anche pulito, accatastato in maniera idonea e conservato in cantiere per il successivo re-impiego in loco come materiale di pavimentazione stradale; con l'operazione si stima l'asportazione di materiale per cm 10 di profondità (pavimentazione compreso sottofondo di posa) su tutta la sezione interessata;
- b. la realizzazione di scavo di sbancamento eseguito a mano e con mezzi meccanici su tutta la sezione interessata da intervento, per uno spessore di circa 25 cm, tale da restituire una superficie di imposta dei nuovi manufatti regolare e uniforme;
- c. la realizzazione puntuale di scavi a sezione ristretta obbligata (come meglio descritti nel Computo metrico estimativo allegato), per il posizionamento delle due linee di smaltimento delle acque reflue e di drenaggio del fondo di soletta della pavimentazione e per la copertura del tratto di fossa presente lungo il margine settentrionale della via;
- d. compattazione del piano di posa dei rilevati stradali, mediante rullatura dei materiali sciolti presenti, fino al conseguimento di un valore $M_d \geq 200 \text{ Kg/cm}^2$;
- e. formazione di rilevato stradale di nuova realizzazione con materiale proveniente da cava o altri sbancamenti, per uno spessore minimo di 5 cm costituito da fondo stabilizzato cementizio rullato con $M_{dmin} \geq 800 \text{ Kg/cm}^2$;
- f. la posa in opera di fognatura in tubo di cls vibro-compresso con giunto a bicchiere e guarnizione in gomma, compresa platea di posa in cls C12/15 e sigillatura dei giunti, relativamente alla citata porzione di fossa a cielo aperto da "tombare" lungo il margine settentrionale della via;
- g. posa e messa in opera di sistema idraulico per il drenaggio delle acque meteoriche, costituito da sistema pre-assemblato per il drenaggio certificato CE tipo DRENOTUBE® diametro esterno 300 mm, tubo interno corrugato 110 mm e pozzetti di ispezione/manutenzione in cls vibrato con fondo e collo di prolunga superiore, dimensione 400x400 mm;
- h. la realizzazione di una soletta in calcestruzzo C25/30 di spessore complessivo 15 cm, armata con rete elettrosaldata D10mm maglia 20x20 cm, su tutta la superficie di intervento, previo posa, su fondazione a sacco, dei cordoli in pietra di separazione tra le pavimentazioni (carrabile e pedonale);
- i. la realizzazione dei massetti di posa delle pavimentazioni in pietra dei marciapiedi esterni;
- j. la posa delle pavimentazioni in pietra e dei cordoni lapidei residui di delimitazione delle aiuole piantumate lungo il versante meridionale della via;
- k. la realizzazione della nuova pavimentazione in acciottolato della sede stradale carrabile, mediante reimpiego del materiale originale, compresa la formazione del necessario fondo di posa in misto sabbia-cemento;
- l. la posa dei corpi illuminanti (palo e testa palo) in corrispondenza delle sedi indicate dagli elaborati grafici;
- m. la posa delle ringhiere metalliche di protezione verso la caduta nel vuoto, laddove previste;
- n. la realizzazione delle opere a verde, compresa preparazione dei terreni, drenaggio e piantumazione delle essenze, come meglio specificato nel computo metrico estimativo allegato.

Nel presente stadio di progettazione restano dunque determinate con perizia di definizione ultima le quantità caratterizzanti ciascuna delle citate lavorazioni, nonché l'impianto complessivo della distribuzione architettonica planimetrica e di alzata dei singoli elementi. Sono inoltre da intendere come definitivi e non passibili di modifica le indicazioni circa materiali e tecniche di posa, come meglio descritto nel computo metrico estimativo.

Deliberatamente non vengono al momento indicate cave e/o discariche per lo smaltimento di materiale, a motivo dell'eventualità prevedibile di sensibile re-impiego del materiale di scavo e/o demolizione. All'attuale livello di definizione progettuale, non è pertanto da escludere la possibilità di un reimpiego totale dei materiali, fatta salva comunque l'opportunità di individuazione futura di strutture idonee a ricevere quanto in eccedenza rispetto alle reali potenzialità di riuso consuntive.

Con lo sviluppo del livello di progettazione successivo (cd. esecutivo) dell'opera verranno dettagliati e isolati con perizia di particolare singoli elementi caratterizzanti l'opera, riprodotti ad una scala di rappresentazione idonea per darne titolo compiuto di realizzazione tecnica e specificazione descrittiva opportuna mediante disciplinare descrittivo e prestazionale degli elementi tecnici.

Superamento barriere architettoniche.

Come anticipato più sopra si è scelto di inquadrare l'intervento in oggetto all'interno di un più generale piano di recupero dell'area urbana circostante la chiesa di San Giusto, di cui il presente progetto costituisce solo la prima parte. Con il completamento dell'ultimo intervento previsto dal progetto quadro, si otterrà il completo soddisfacimento del requisito di accessibilità dell'area intera.

Tale scelta e valutazione discende in parte dalla verifica di condizioni complesse di soluzione a problematiche contingenti, tra cui quella legata all'accessibilità autonoma da parte di persona su sedia a ruote al complesso religioso. Dall'analisi dello stato di fatto dei luoghi emerge infatti un dislivello totale (circa 12,50 m) non risolvibile con previsione unica di rampa inclinata di pendenza idonea alla fruizione autonoma. Resta tuttavia garantito un livello di accessibilità condizionata alla presenza di accompagnatore lungo tutta l'area. In conformità con quanto appena detto si è dunque scelto di realizzare due marciapiedi esterni distribuiti lungo i margini della carreggiata, seguendo nel complesso l'inclinazione esistente, fatta salva l'introduzione di porzioni di pavimentazione ordite in piano, per la sosta e lo stazionamento di carrozzelle e/o passeggini. Lo sviluppo longitudinale presenta una pendenza pressoché costante. Resta inoltre confermata la disponibilità di accesso veicolare al sagrato della chiesa (accesso ordinariamente consentito a veicoli con portata inferiore a 30,5 q.li).

Nelle previsioni del progetto è stato inoltre inserito un percorso tattile tipo **LOGES**, integrato nella pavimentazione del marciapiede meridionale, di ausilio a soggetti ciechi e ipo-vedenti. LOGES è un acronimo che significa "**Linea di Orientamento, Guida e Sicurezza**" ed è un sistema costituito da superfici dotate di rilievi studiati appositamente per essere percepiti sotto i piedi, ma anche visivamente contrastate, da installare sul piano di calpestio, per consentire a non vedenti ed ipovedenti l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo, come prescritto dalla normativa vigente (D.P.R. 503/1996, D.M. 236/1989, ecc.)

Queste superfici sono articolate in codici informativi di semplice comprensione, che consentono la realizzazione di percorsi-guida o piste tattili, e cioè di veri e propri itinerari guidati, come anche di

semplici segnali tattili, o delle indicazioni puntuali necessarie a far individuare un punto di interesse, come una fermata di un autobus o un semaforo.

Il sistema LOGES è già diffuso fin dal 1995 in molte migliaia di luoghi in Italia e in altri Stati. E' stato accuratamente studiato per anni da un'equipe di esperti e confrontato con analoghe esperienze condotte in altri Paesi europei, Nordamericani e in Giappone, cogliendo gli aspetti più positivi dei sistemi ivi adottati e migliorandoli alla luce delle nuove acquisizioni di esperienze.

E' da sottolineare che LOGES utilizza profili, rilievi, spessori, distanze, spaziature, specificamente studiati da non vedenti specializzati nel settore e che tutti i parametri sono stati sottoposti al vaglio delle prove pratiche e modificati all'occorrenza fino ad essere ottimizzati in relazione alle capacità percettive dei disabili della vista e alle specifiche modalità dagli stessi usate per muoversi in autonomia.

LOGES è stato progettato allo scopo di contribuire in maniera rilevante a favorire gli spostamenti autonomi e la sicurezza dei non vedenti e degli ipovedenti, come anche a facilitare gli anziani la cui acuità visiva è di solito sensibilmente ridotta. Proprio a beneficio di ipovedenti e malvedenti, è previsto che gli elementi tattili siano anche contrastati cromaticamente o, a dir meglio, sotto l'aspetto del coefficiente di luminanza (contrasto chiaro-scuro).

Varianti temporanee e possibili ripercussioni su traffico e pubblici servizi.

Con riferimento all'attuale assetto del traffico veicolare e alle ripercussioni derivanti dall'allestimento del cantiere e dall'esecuzione delle opere (secondo quanto previsto dall'articolazione dei lavori in unità minime di intervento), è fin d'ora prevedibile l'esigenza di una temporanea revisione delle direzioni di transito relative alle strade circostanti l'area. In particolare si ritiene di chiudere al traffico l'intero sviluppo della Erta della Chiesa, dalla linea di stacco della pavimentazione in pillole lapidee con il sagrato della chiesa, fino all'incrocio della stessa con la via Roma (al piede della salita).

Onde garantire la possibilità di accesso all'area ai mezzi di soccorso, ai mezzi di trasporto funebre e mezzi per il trasporto dei disabili, sarà inoltre necessario riservare un passaggio sufficientemente ampio per il collegamento del piazzale della chiesa con la via della Chiesa (unica arteria veicolare di accesso al complesso religioso), con temporanea interdizione della sosta e della fermata e simultanea previsione di doppio senso di marcia lungo quest'ultima strada.

Gli interventi di restauro e manutenzione inerenti la porzione di accesso lasciata libera, è dunque auspicabile che vengano realizzati solo al termine del resto delle lavorazioni e comunque non prima della riapertura dell'area di intervento corrispondente alla prima unità minima.

Cronoprogramma delle fasi di progettazione.

Si rimanda alla convenzione di incarico professionale stipulata con codesta amministrazione per il dettaglio dei tempi massimi di svolgimento delle varie attività di progettazione, comunque previsti come segue:

- a. progetto preliminare entro il termine massimo di n.10 gg naturali e consecutivi decorrenti dalla sottoscrizione del contratto di incarico (più sopra definito Convenzione di incarico professionale);
- b. progetto definitivo entro 30 gg naturali consecutivi decorrenti dalla comunicazione di approvazione del progetto preliminare;

c. progetto esecutivo entro 10 gg naturali e consecutivi dalla comunicazione di approvazione del progetto definitivo.

Ogni periodo necessario al rilascio di pareri preliminari eventualmente necessari e/o pre-ordinati alla presentazione di codesto progetto, competente organi o enti diversi (Soprintendenza, Comune, ecc. ...), costituisce motivo di sospensione dei termini detti e pertanto dovrà escludersi dal conteggio dei giorni effettivi di progettazione.

