



**CITTA' METROPOLITANA DI MESSINA**  
**IV DIREZIONE - SERVIZI TECNICI GENERALI**

---

**COMPLETAMENTO S.P. PANORAMICA DELLO STRETTO – TRATTO  
GRANATARI-MORTELLE”  
NEL COMUNE DI MESSINA**

**CUP B41B19000780001**

**Importo: € 4.500.000,00**

**Documento di Indirizzo alla Progettazione**  
*(Art. 23 comma-5 D.Lgs. 50/2016 e ss.mm.ii.)*

<i>Soggetti individuati dalla stazione appaltante per l'esecuzione dell'appalto</i>	<b>RUP. Dott. F. Roccaforte</b> <hr/>
---	--

## Sommario

PREMESSA E DATI GENERALI .....	3
1. ANALISI DELLO STATO DI FATTO DATI BASE PROGETTAZIONE .....	4
1.1 Inquadramento .....	4
2. OBIETTIVI E LINEE GUIDA DELLA PROGETTAZIONE .....	11
2.1 Obiettivi generali .....	11
2.2 Obiettivo specifico, fabbisogni, quadro delle esigenze .....	13
2.3 Regole, Norme e vincoli normativi di riferimento .....	16
3. PROGETTAZIONE E FASI DEGLI INTERVENTI .....	19
3.1 Linee guida e indirizzi per la progettazione .....	19
3.2 Livelli di progettazione e fasi di progettazione, sequenza procedure .....	19
4. STIMA SOMMARIA DEI COSTI DELLE OPERE E QUADRO ECONOMICO DI SPESA .....	20
4.1 Stima sommaria delle opere e determinazione dei corrispettivi a base di gara .....	20

### Principali abbreviazioni del testo:

- **Codice:** D.Lgs 50/2016 e ss.mm.ii.;
- **SA:** Stazione Appaltante - CITTA' METROPOLITANA DI MESSINA;
- **RUP:** Responsabile del Procedimento ai sensi dell'art. 31 del Codice;
- **DIP:** Documento d'indirizzo alla progettazione ai sensi dell'art. 23 del Codice;
- **DLL:** Direzione dei Lavori ai sensi dell'art. 101 c. 3 del Codice;
- **CSP:** coordinatore della sicurezza in fase di progettazione ai sensi dell'art. 91 del Dlgs 81/2008 e ss.mm.ii.;
- **CSE:** coordinatore della sicurezza in fase di esecuzione ai sensi dell'art. 92 del Dlgs 81/2008 e ss.mm.ii..

### **Premessa, scopo e forma del presente documento**

Il presente documento, redatto ai sensi dell'art. 23 del Codice e dell'art. 15 commi 4 e 5 del DPR 207/10 (sino all'emanazione del decreto del MIT di cui al 3° co. Dell'art. 23 del Codice), rappresenta il documento di indirizzo necessario all'avvio dell'attività di progettazione.

Questa sede ha dunque lo scopo di fornire il contributo utile necessario alla predisposizione delle soluzioni progettuali e contiene gli elementi necessari per definire esigenze, obiettivi, modalità e tempi di realizzazione della progettazione degli interventi il cui oggetto è: "COMPLETAMENTO S.P. PANORAMICA DELLO STRETTO – TRATTO GRANATARI-MORTELLE" NEL COMUNE DI MESSINA".

Il presente documento di indirizzo alla progettazione (DIP), è stato redatto dal RUP, dott. F. Roccaforte della Città Metropolitana di Messina, con il supporto dei tecnici dell'Ente.

Il DIP è stato redatto sulla base della documentazione tecnica reperibile e con la scorta di quanto acquisito per il tramite degli uffici tecnici della Città metropolitana di Messina.

In osservanza della normativa vigente, in particolare del D.Lgs. 50/16, delle linee guida ANAC n.03, dell'art. 15 comma 5 del D.P.R. 207/2010 e dell'art. 3 dello schema del Decreto Ministeriale recante "Definizione dei contenuti della Progettazione nei tre livelli progettuali" ai sensi dell'articolo 23, comma 3 del D.lgs. 50/2016, il presente documento, con approfondimenti tecnici e amministrativi graduati in rapporto all'entità, alla tipologia ed alla categoria dell'intervento da realizzare, contiene:

1. ANALISI DELLO STATO DI FATTO – DATI BASE PROGETTAZIONE:
  - 1.1 Inquadramento
  - 1.2 Analisi stato di fatto e criticità
2. OBIETTIVI E LINEE GUIDA DELLA PROGETTAZIONE
  - 2.1 Obiettivi generali
  - 2.2 Obiettivo specifico, fabbisogni, quadro delle esigenze
  - 2.3 Regole, Norme e vincoli normativi di riferimento
  - 2.4 Linee guida e indirizzi per la progettazione
3. PROGETTAZIONE E FASI DEGLI INTERVENTI
  - 3.1 Linee guida e indirizzi per la progettazione
  - 3.2 Livelli di progettazione e fasi di progettazione, sequenza procedure
4. STIMA SOMMARIA DEI COSTI DELLE OPERE, QUADRO ECONOMICO DI SPESA, CRONOPROGRAMMA
  - 4.1 Stima sommaria delle opere e determinazione dei corrispettivi a base di gara
  - 4.2 Quadro economico
  - 4.3 Cronoprogramma

## 1. ANALISI DELLO STATO DI FATTO DATI BASE PROGETTAZIONE

### 1.1 Inquadramento

L'attuale tracciato dell'infrastruttura stradale della S.P. 43 bis "Nuova Panoramica dello Stretto" si sviluppa per un'estensione planimetrica di circa 7,2 km a partire dalla diramazione a due corsie per carreggiata lato sud, fino alla rotatoria di Granatari.



Questa strada è, a tutti gli effetti, sin dal suo concepimento, la potenziale direttrice principale di snellimento dei flussi di traffico da e per la zona nord, ambito in cui è presente un importante insediamento abitativo (non solo stagionale) e alcuni poli strategici fondamentali in zona Papardo quali quello universitario e quello ospedaliero.

La natura e lo sviluppo del tracciato a due corsie per direzione di marcia, e la predominante velocità di transito (70km/h) salvo che per alcuni tratti in cui è imposta, per via delle curve una velocità inferiore (50 km/h), attribuiscono a tale strada la valenza di arteria di scorrimento veloce. In tale contesto, considerati gli ultimi interventi di ripavimentazione adeguamento delle opere di sicurezza e segnaletica orizzontale e verticale, risulta evidente il limite connesso alla mancanza di un accettabile collegamento alternativo alla viabilità sulla statale SS.113 dir che possa attribuirgli anche una valenza imprescindibile in ordine alla sicurezza in termini di protezione civile. In tale contesto, si intende porre le basi per approcciare metodologicamente alla corretta progettazione finalizzata al o ai collegamenti alternativi alla strada "Salita Frantinaro", semplice stradella budello tortuoso di immissione sulla SS.113 dir via Consolare Pompea all'altezza di Granatari.



In tale contesto, certamente non si può prescindere da una approfondita conoscenza della realtà del territorio servito e servibile anche in ordine ai flussi derivanti dagli insediamenti e mete stagionali balneari della riviera tirrenica da Capo Peloro, fino a Casa bianca, passando per Mortelle, in modo da scegliere le soluzioni ottimali dal punto di vista tecnico, economico, gestionale, attenționando gli aspetti ambientale e paesaggistico.

## 1.2 Analisi stato di fatto e criticità

Come detto, la S.P. 43 bis "Nuova Panoramica dello Stretto", è una strada a due ampie corsie per senso di marcia, carreggiate separate e nessun attraversamento pedonale.

Per un lungo tratto la strada Panoramica dello Stretto ha le caratteristiche di tracciato di una strada extraurbana, dove i limiti nazionali di velocità sono compresi tra i 90 e i 110 km/h ma, vista la presenza di curve con raggio più stretto in alcuni tratti all'inizio del tracciato e in prossimità della rotatoria di Granatari (all'inizio del tratto a due corsie e poco dopo il cimitero di Pace 2 curve consecutive e subito prima di giungere alla rotatoria di fine tracciato a Granatari), questa è classificabile come strada urbana di periferia a scorrimento veloce, con limite di 70 km/h, ad eccezione dei tratti di cui in precedenza con limiti a 50 km/h.

La strada a seguito degli interventi che si sono susseguiti nel tempo, è stata resa più sicura sin da quando, nel 2012, si sono conclusi i lavori di riqualificazione con nuove rotatorie, asfalto e guard rail ed in ultimo nel 2019 i lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria che hanno permesso la totale fruibilità in sicurezza dell'infrastruttura.

Se da un lato con tali interventi di riqualificazione si è registrata una drastica diminuzione degli incidenti, dall'altro resta il limite dovuto alla inesistenza di un adeguato collegamento per i flussi viari fino alla S.S.113 dir, infatti il tracciato della nuova Panoramica si conclude in direzione nord alla rotatoria di Granatari, lì dove si può proseguire dritto verso il cimitero e i campi da calcio, ma senza possibilità di giungere alla strada statale per via della sezione del tratto terminale troppo tortuoso e stretto e dunque impraticabile per mezzi a 4 ruote, oppure scendere a destra, tramite la salita Frantinaro, sulla via Consolare Pompea.

La S.P. 43 bis "Nuova Panoramica dello Stretto" per la sua configurazione deve rappresentare l'alternativa "veloce" alla litoranea, essendo inoltre, a tutti gli effetti la prosecuzione della circonvallazione cittadina estesa a nord, dove vi è stata la maggiore espansione urbanistica negli ultimi decenni e che pertanto risulta di diritto la strada di principale collegamento con la zona di insediamento a Nord della città, con il polo universitario scientifico, quello ospedaliero e le zone di prevalenza turistica balneare/turistico del litorale che da Capo Peloro vanno fino a Mortelle.

Il tracciato oggi risulta dunque sostanzialmente "incompleto" in quanto si interrompe di fatto alla rotatoria a nord, nella zona a monte della Consolare Pompea all'altezza di Granatari, collegandosi a questa esclusivamente tramite un "budello" denominato "Salita Frantinaro" a valle della quale si determinano gravi congestioni all'innesto con la SS 113 dir.

La Panoramica dovrebbe pertanto trovare una sua conclusione connettendosi con un tracciato idoneo e compatibile con l'esistente o, quantomeno che a partire dalla rotonda Granatari vi siano alternative con idonee caratteristiche di transitabilità, tali da garantire l'accesso diretto alternativo dalla SS. 113 dir.

Attraverso una analisi speditiva del tracciato della strada SP 43 bis "nuova panoramica dello Stretto", e delle attuali caratteristiche generali, è individuata nella carenza di adeguato collegamento con la SS 113 dir. l'importante ed evidente criticità, dalla quale imprescindibilmente devono essere suggerite le soluzioni che consentano di adeguare l'infrastruttura alle oggettive esigenze cui deve rispondere.

Per poter giungere alle soluzioni idonee e compatibili con il sito di valenza paesaggistica ambientale, sarà necessario confrontarsi con tutti gli aspetti preliminari alla progettazione e propedeutici alla concreta eseguibilità delle opere.

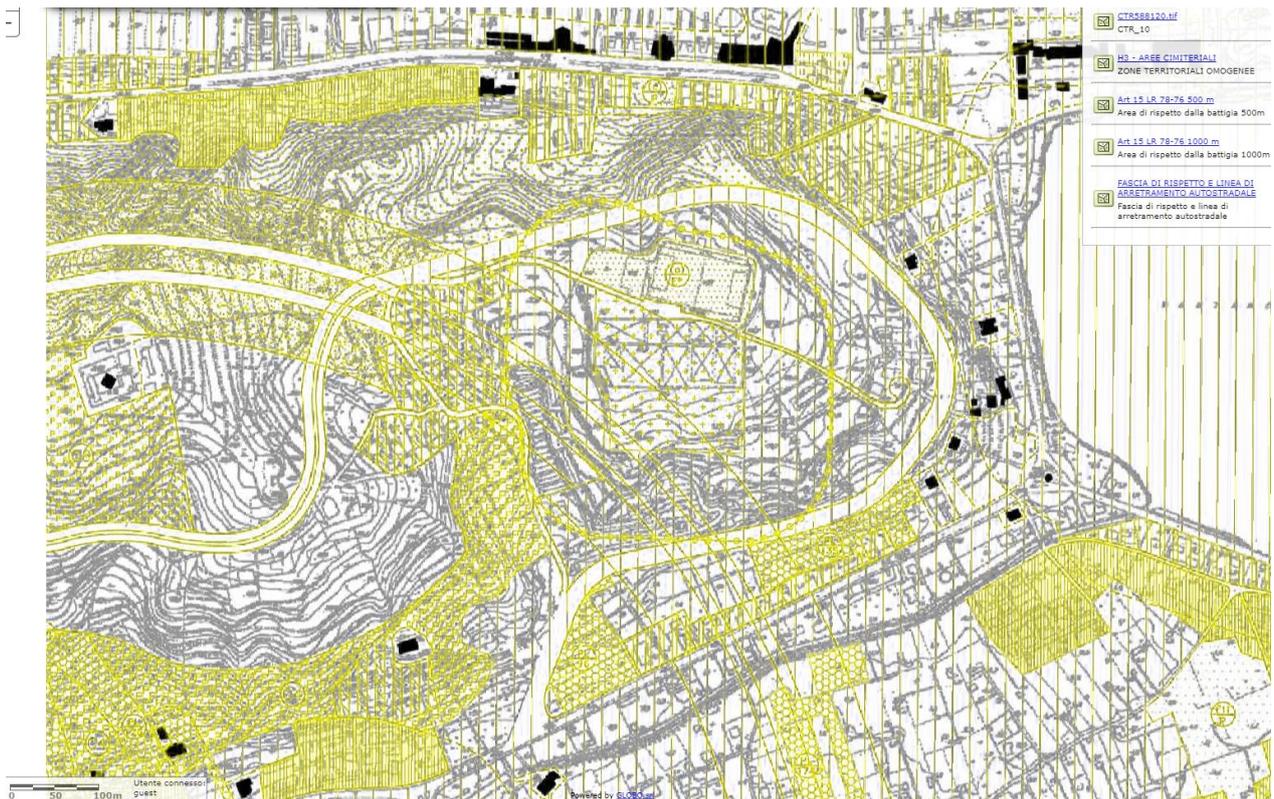
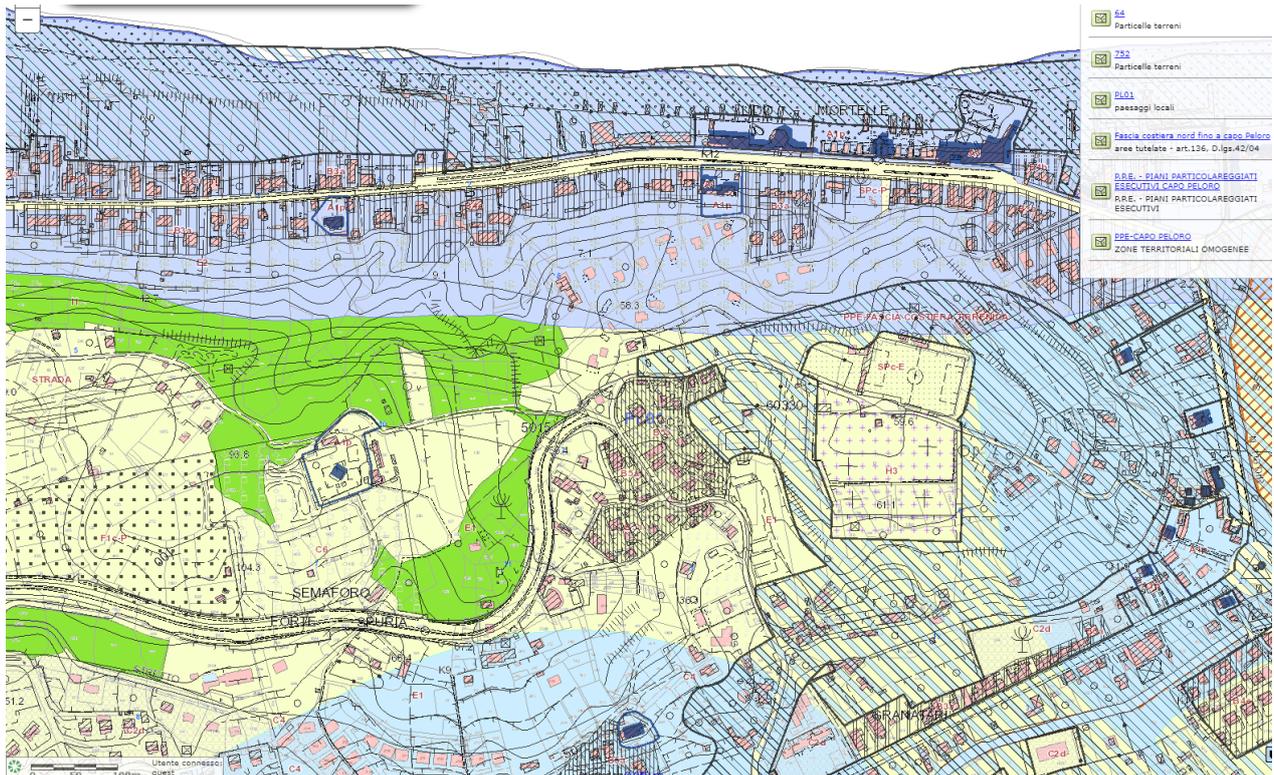
Per la conoscenza del quadro generale in cui si inserirà l'opera sarà opportuno analizzare:

- criticità,
- esigenze e obiettivi,
- caratteristiche fisiche, morfologiche, paesaggistiche, ambientali e sociali del territorio interessato,
- situazione geologica.

Una volta caratterizzato oggettivamente l'ambito progettuale, studiare gli aspetti tecnici delle soluzioni progettuali compatibili ovvero:

- parametri geometrici di progetto,
- pendenza longitudinale massima (livelletta),
- raggi minimi di curvatura,
- larghezza sede stradale,
- caratteristiche strutturali e tecniche delle opere da realizzare,
- dettaglio sulle categorie di lavori,
- lavori di terra (scavi, formazione dei rilevati),
- opere di sostegno,
- opere di consolidamento, difesa e bonifica,
- soprastruttura e pavimentazioni
- opere ed attrezzature complementari (dispositivi di sicurezza, illuminazione, segnaletica, opere a verde, ...)
- opere di sistemazione e regimazione idraulica.

Nella fase progettuale dunque le criticità dovranno essere affrontate con una attenta analisi tecnica ed economica (rapporto costi-benefici), essenzialmente legate allo sviluppo plano-altimetrico e alle caratteristiche geometriche della strada, all'ammissibilità degli espropri per pubblica utilità, alla presenza di edifici esistenti e al livello di incidenza ambientale indotto, intervenendo su un sito Natura 2000 di importanza comunitaria (Sic), elevato anche a zona di protezione speciale (Zps).



Di seguito i rilievi fotografici del tracciato della Nuova panoramica e dei due percorsi che conducono a collegarla alla SS 113, ovvero "Salita Frantinaro" e la "via Vecchia salita cimitero Granatari":



**TRACCIATO STRADA PANORAMICA DELLO STRETTO SP 43 BIS - dir da rotatoria paradiso (pressi cimitero Pace) a rotatoria Granatari (termine)**



<p>Foto 1</p>	<p>Foto 2</p>	<p>Foto 3</p>
<p>Foto 4</p>	<p>Foto 5</p>	<p>Foto 6</p>
<p><b>SALITA FRANTINARO - stradella di collegamento alla Via consolare Pompea SS 113 (Granatari) della SP 43 bis Nuova panoramica dello stretto dalla a rotatoria.</b></p>		



Foto 1

Foto 2

Foto 3



Foto 4

Foto 5

Foto 6

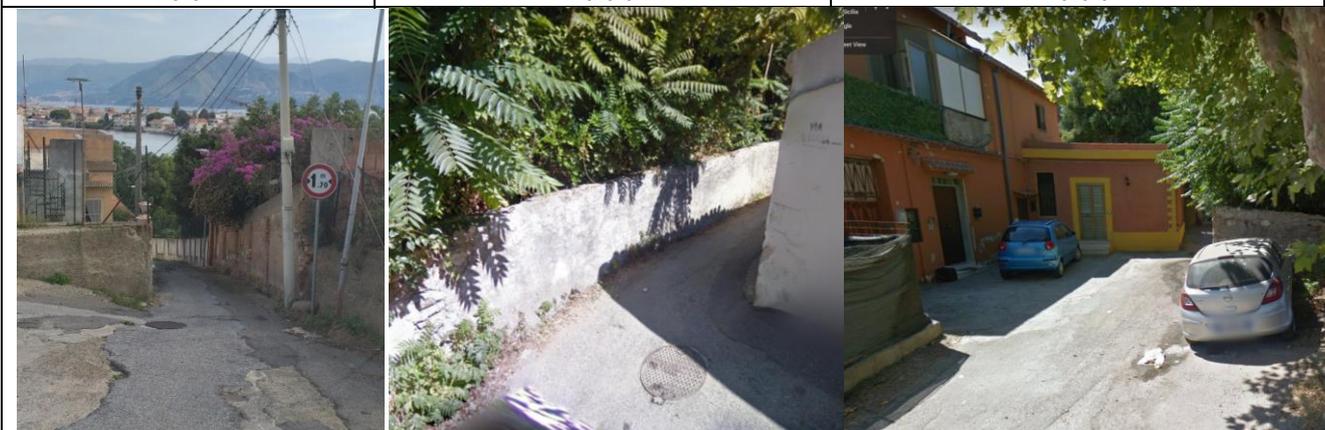


Foto 7

Foto 8

Foto 9

**VIA VECCHIA SALITA CIMITERO GRANATARI” (strada tratto terminale precluso al traffico per esigue sezione e raggio di curvatura) collegamento alla rotatoria SP 43 bis Nuova panoramica dello stretto dalla a rotatoria con SS 113**

## 2. OBIETTIVI E LINEE GUIDA DELLA PROGETTAZIONE

### 2.1 Obiettivi generali

L'obiettivo generale che l'Amministrazione intende raggiungere è quello di completare il tracciato della SP 43 bis Strada panoramica dello stretto alla SS 113 dir attraverso un collegamento adeguato a partire dalla rotonda di Granatari con il fine di dotare il tessuto urbano della zona nord di una alternativa alla litoranea, che consenta un veloce flusso viario nella direzione del centro cittadino e verso gli imbocchi autostradali.

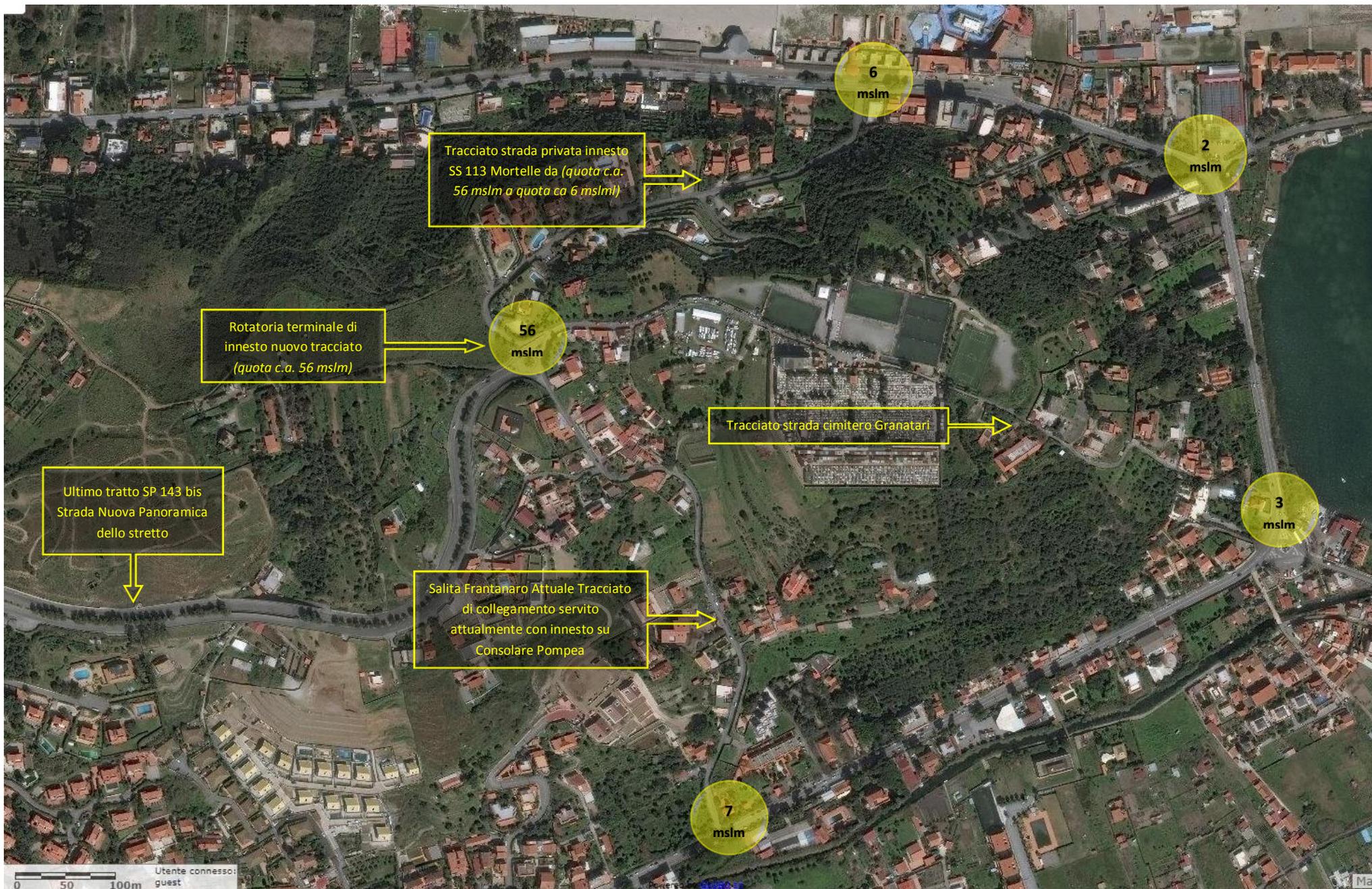
In un contesto in cui l'urbanizzazione è cresciuta enormemente, le dotazioni infrastrutturali viarie, in particolare, risultano assolutamente insufficienti e non in grado di soddisfare le esigenze cui dovrebbero rispondere in ordine a fattori di sicurezza, gestione dei flussi di traffico, protezione civile.

Per quanto la SP 43 bis Strada panoramica dello stretto sia oggi a tutti gli effetti la strada potenzialmente più idonea a smaltire i flussi di traffico da e verso il centro cittadino, nella direzione dello svincolo di Giostra/Annunziata, questa per via della mancanza di idonee connessioni con la litoranea, perde inevitabilmente di efficienza a causa della unica stradella che la collega alla Consolare Pompea.

Si pensi, ad esempio, ad un intervento di primo soccorso in zona Mortelle, un'ambulanza che interviene, deve percorrere la strada statale 113 dir e il tratto di via Consolare Pompea fino alla salita Frantinaro, tra auto in sosta vietata e lunghe code, per poi arrivare all'ospedale Papardo. Ne può valere della vita o della morte di alcune persone.

Se invece vi fossero diretti collegamenti potrebbe arrivare in pochissimi minuti da Mortelle al polo ospedaliero.

È dunque volontà di questa Amministrazione individuare quelle soluzioni che consentano una o più alternative di collegamento efficace alla attuale SP 43 bis Strada panoramica dello stretto mediante interventi che trovano copertura a valere sui fondi Masterplan della città Metropolitana di Messina.



Tracciato strada privata innesto  
SS 113 Mortelle da (quota c.a.  
56 mslm a quota ca 6 mslm)

Rotatoria terminale di  
innesto nuovo tracciato  
(quota c.a. 56 mslm)

Ultimo tratto SP 143 bis  
Strada Nuova Panoramica  
dello stretto

Salita Frantano Attuale Tracciato  
di collegamento servito  
attualmente con innesto su  
Consolare Pompea

Tracciato strada cimitero Granatari

0 50 100m  
Utente connesso:  
guest

Max

## 2.2 Obiettivo specifico, fabbisogni, quadro delle esigenze

Del completamento della SP 43 bis Strada panoramica dello stretto, se ne parlava sin dal piano urbano della mobilità del 2006, se ne parla ancora nel recente schema preliminare del nuovo Piano regolatore generale, dove si ipotizza di espropriare per pubblica utilità una strada privata esistente che collega dalla rotatoria Granatari la strada ss 113 dir all'altezza di Mortelle, esattamente di fronte ai lidi.

Nella razionalizzazione della rete stradale è dunque previsto il completamento della strada panoramica a sud e a nord: attraverso il nuovo tracciato viario Annunziata-Svincolo autostradale di Giostra a sud e attraverso la riconversione a nord di due strade locali come uscite aggiuntive a quella già esistente che si connettono alla Statale in punti differenti (Mortelle e laghi). Questo consente sia di ridurre i flussi di attraversamento urbano del centro città, bypassandolo a monte, sia di creare una migliore distribuzione e drenaggio dei flussi verso e da Capo Peloro”.

La soluzione ovvero le soluzioni alternative infatti, potrebbero consentire la prosecuzione del tracciato stradale della Nuova Panoramica fino a Mortelle ed evitare così il budello della salita Frantinaro e di Granatari e dunque attribuire al tracciato la caratteristica cui le spetta di una vera connessione veloce tra l'area centro nord della città e la zona tirrenica, limitando così gli effetti deleteri che si generano sulla litoranea, che s'intasa sempre più, con conseguente aumento di inquinamento atmosferico e acustico. L'obiettivo è quello di decongestionare dal traffico la litoranea, dove invece c'è una sola corsia per senso di marcia, carreggiate non separate, molti attraversamenti pedonali, attività commerciali e sovente soste indiscriminate che occupano le corsie con enormi disagi di flusso soprattutto nel periodo estivo, in quanto meta di consistenti flussi per la presenza dei principali stabilimenti della riviera Cittadina.

In sostanza, sia pur prive di valutazione approfondita di fattibilità, allo stato attuale si sono ipotizzate e poste allo studio tre diverse potenziali soluzioni.

**la soluzione A “verde”:** prevede l'adeguamento e allargamento di una strada comunale esistente Via Vecchia Salita Cimitero Granatari”, strada il cui attuale percorso è molto limitato dalla modesta carreggiata con restringimenti tratto terminale precluso al traffico per esigue sezione e raggio di curvatura, per il collegamento alla rotatoria SP 43 bis Nuova panoramica dello stretto (quota 56 mslm) con SS 113 dir all'altezza, ovvero in prossimità della rotatoria per Capo Peloro (quota 3 mslm);

**la soluzione A “rosso”:** prevede l'adeguamento di una strada privata esistente dove si ipotizza di espropriare per pubblica utilità collegando dalla rotatoria Granatari la SP 43 bis Nuova panoramica dello stretto (quota 56 mslm) alla la strada ss 113 dir all'altezza di Mortelle, esattamente di fronte ai lidi (quota 6 mslm) (soluzione apparentemente di minore impatto);

**la soluzione B “blu”:** prevede la partenza dalla strada che porta verso il cimitero Via Vecchia Salita Cimitero Granatari e la realizzazione di una parte nuova di tracciato ed il congiungimento con la stessa ultima parte privata “A rossa” (quota 6 mslm).

Le soluzioni “A rosso” e “B blu” sboccano entrambe di fronte ai lidi di Mortelle.

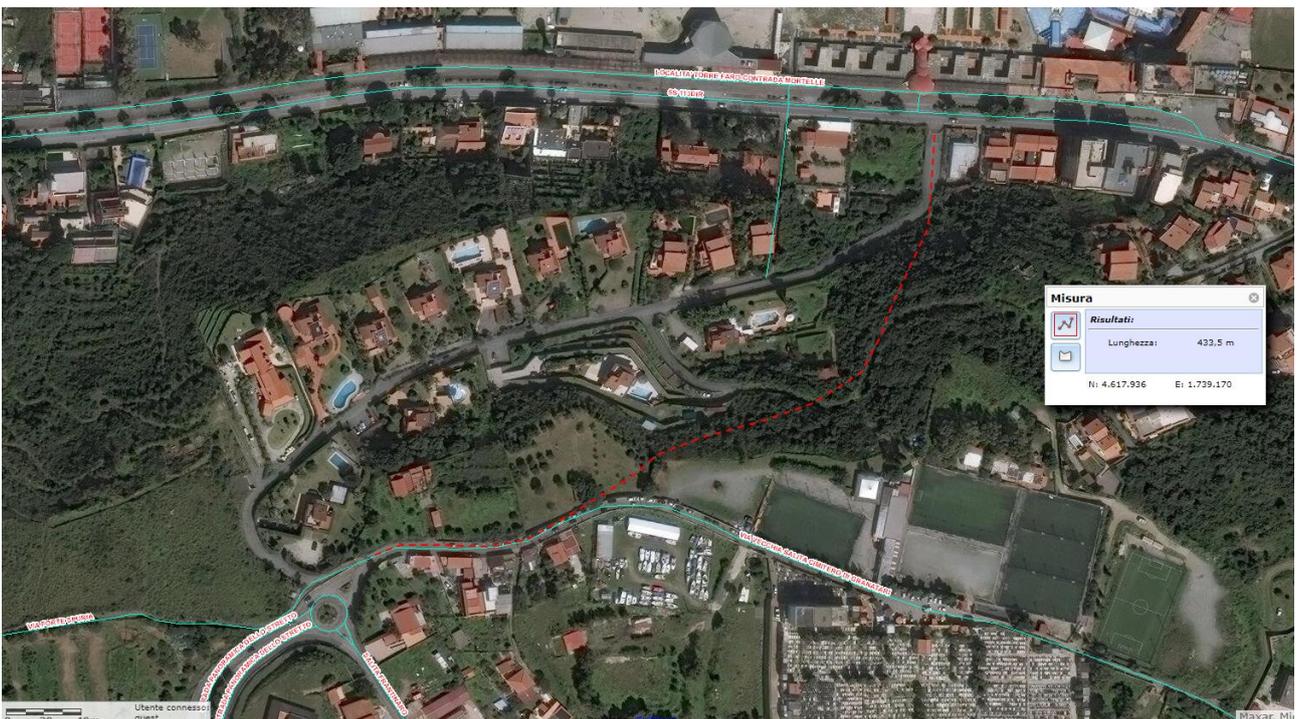
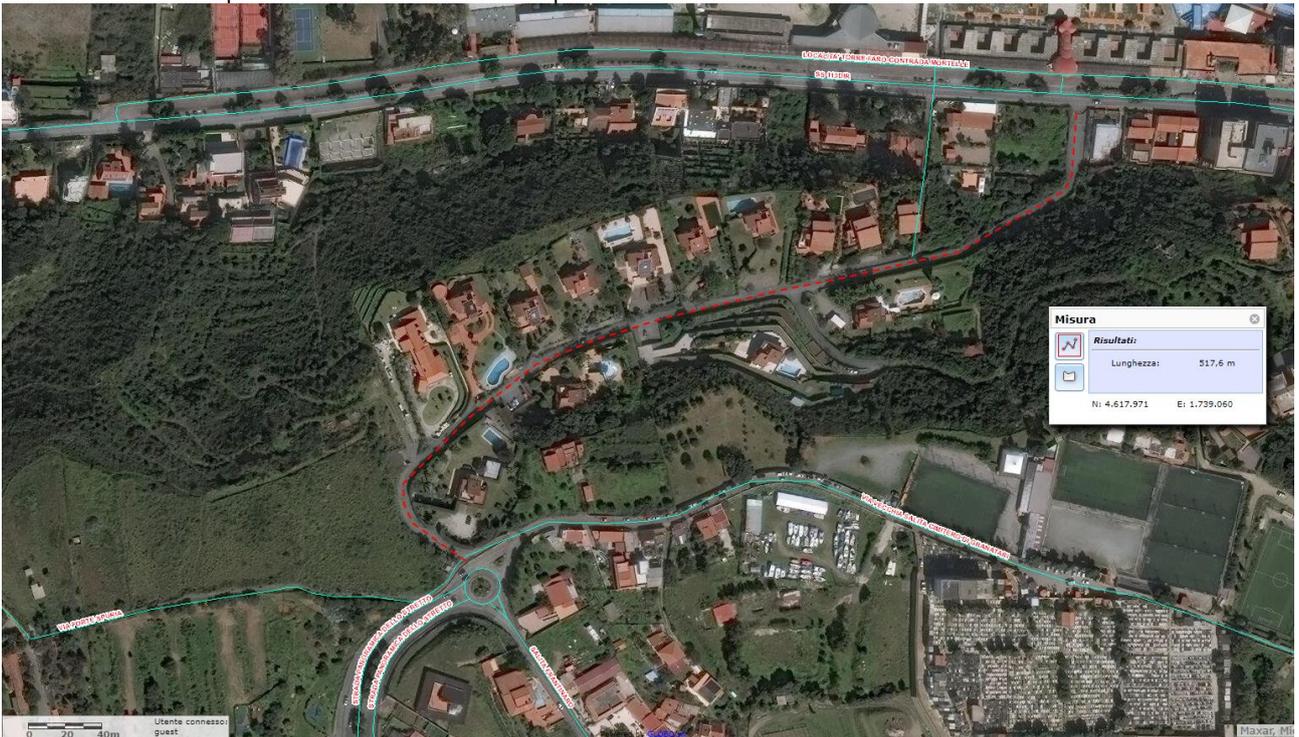
La soluzione “A verde”, invece, sbocca sul lago piccolo di Ganzirri e potrebbe essere addirittura complementare alle altre. Arrivati all'odierna rotatoria di fine Panoramica, in pratica, oggi si può solo scendere a destra.

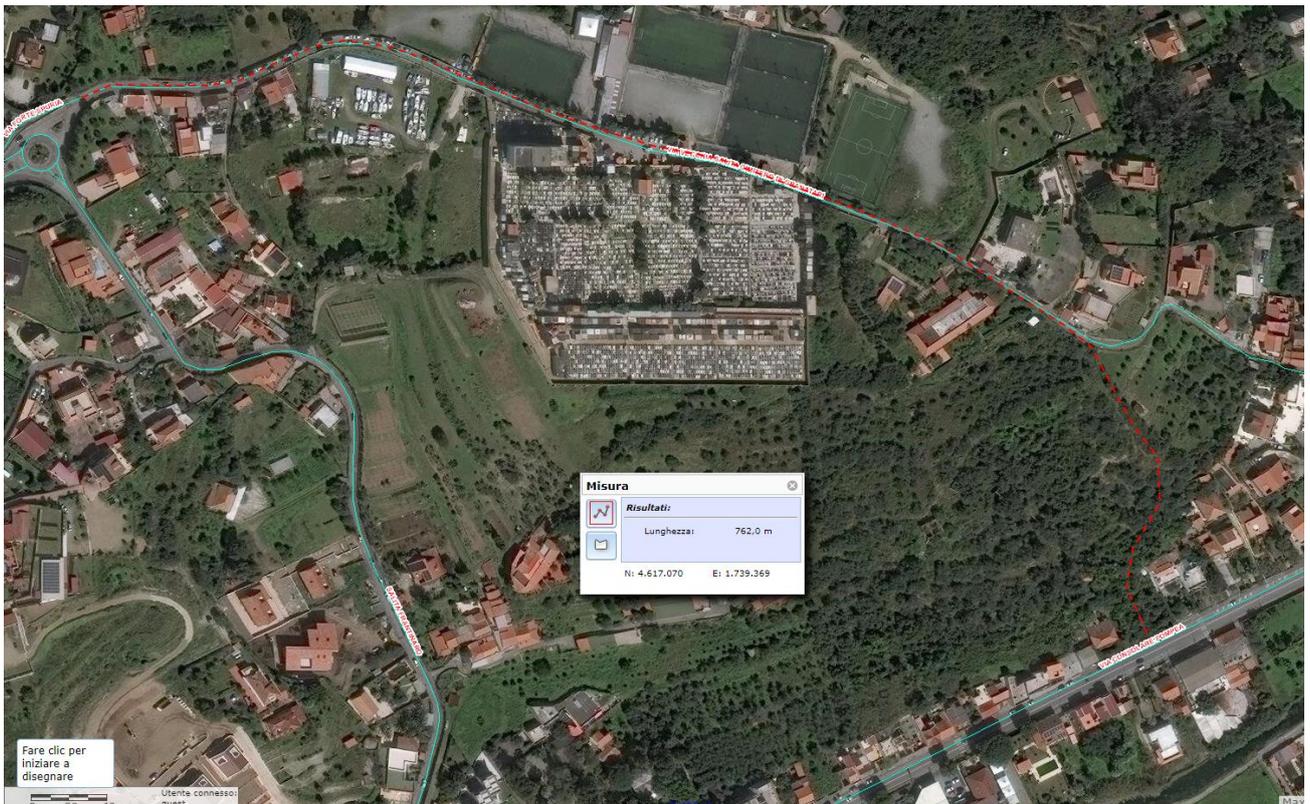
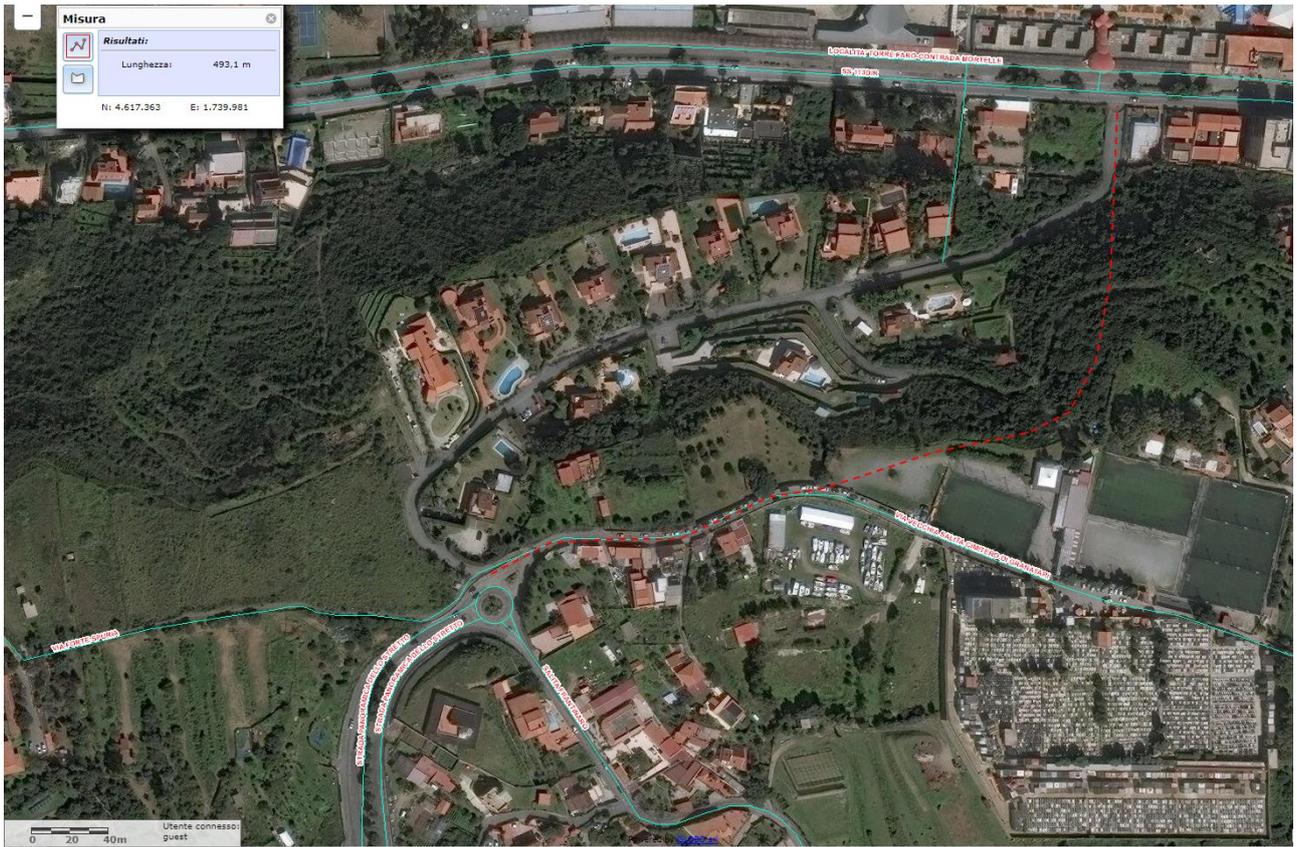
La soluzione “A verde” prevede invece che si possa proseguire dritto e arrivare al lago piccolo, le soluzioni “A rosso” e “B blu” prevedono che si possa andare a sinistra, dove ora c'è un complesso privato, e arrivare di fronte ai lidi di Mortelle.

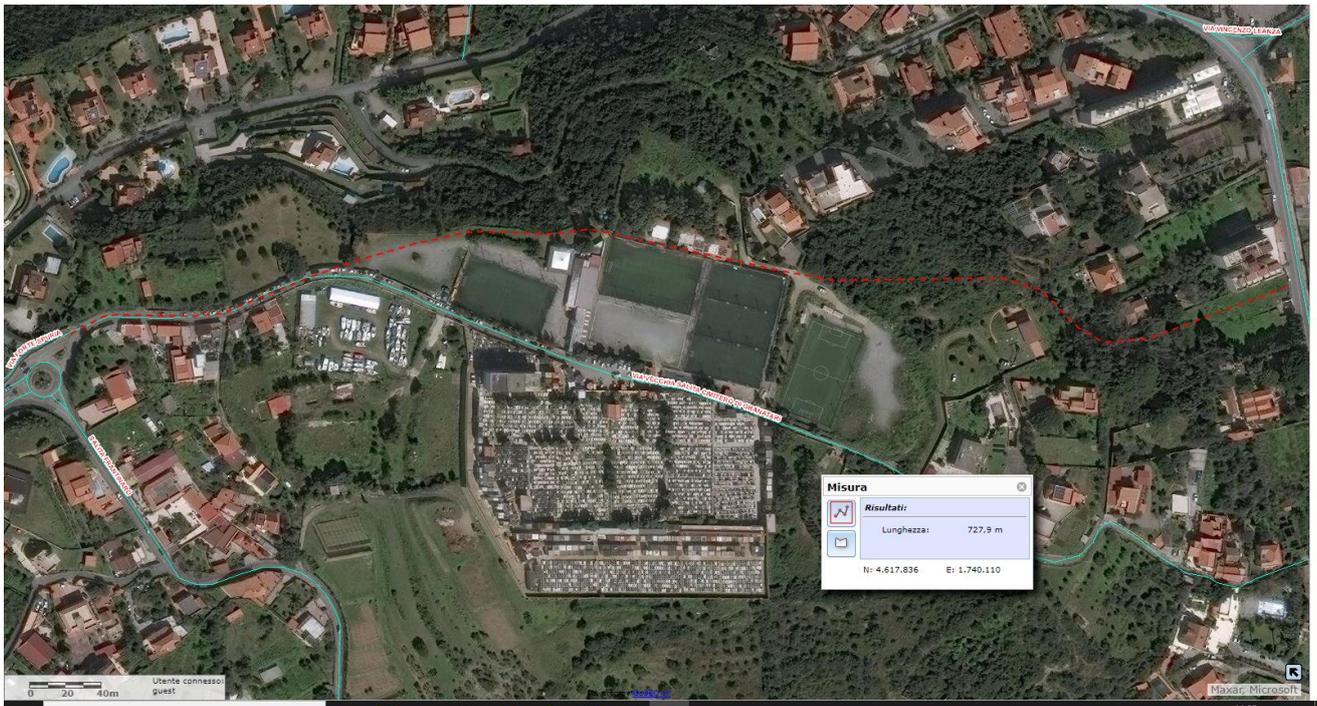
Ma non solo dritto o a destra. Da quella rotatoria, in teoria, si potrebbe andare anche a sinistra e imboccare una strada che, in appena 500 metri, conduce a Mortelle, sulla strada statale 113 dir, davanti ai lidi. Passando dalla strada Frantinaro e dalla via Consolare Pompea, invece, servono due chilometri, il quadruplo della distanza e ancor più del tempo.



Tuttavia le predette soluzioni non possono considerarsi uniche ed in tale contesto, rimandando allo studio delle reali e specifiche condizioni di fattibilità tecnico economica, alla luce della acquisizione delle cognizioni necessarie, sono di seguito rappresentate ai soli fini di studio alcuni possibili tracciati alternativi o complementari tra loro:







La scelta dell'intervento dovrà tenere conto di diversi fattori, tra cui certamente la contestualizzazione ambientale in cui si intende intervenire riveste un elemento di rango superiore.

L'intervento, o meglio l'insieme sistematico di interventi che si intende porre in essere, ha quale scopo quello di provvedere al raggiungimento dell'obiettivo di restituire una infrastruttura già esistente ma incompleta, provvedendo al suo naturale completamento mediante adeguamento di tratti esistenti o realizzazione di nuovi tracciati che consentano il collegamento idoneo alla fruibilità per motivi di decongestionamento del traffico veicolare e per motivi di protezione civile.

In tale scenario l'obiettivo è dunque, quello indirizzato a provvedere a:

- potenziamento,
- migliore fruibilità,
- riduzione del traffico stradale sulla consolare Pompea
- riduzione dell'inquinamento acustico e ambientale,

Il progetto deve pertanto intendersi come finalizzato alla progettazione delle migliori soluzioni per l'adeguamento ovvero completamento dell'arteria della SP 143 bis "strada Panoramica dello stretto", per poter garantire decongestionamento del traffico e una strada a scorrimento veloce intesa come via di fuga.

**In definitiva il quadro esigenziale ovvero lo scenario dei fabbisogni sia dell'amministrazione che della collettività, pone al centro delle necessità la rimozione delle criticità indotte dal mancato collegamento diretto con adeguata sezione e tracciato alla SS. 113 dir, provvedendo a dotare il tessuto urbano della zona nord di una via di fuga adeguata.**

## 2.3 Regole, Norme e vincoli normativi di riferimento

### Norme in materia di contratti pubblici:

- ✓ D.Lgs. 18 aprile 2016 n. 50 (nel seguito "Codice") "Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture" (G.U. n. 91 del 19 aprile 2016);
- ✓ Legge n. 120 del 11 settembre 2020 (G.U. n. 228 del 14 settembre 2020) Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 16 luglio 2010, n. 76, recante «Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitali» (Decreto Semplificazioni)
- ✓ Legge 17 Luglio 2020, N. 77 (G.U. n. 180 del 18 luglio 2020);
- ✓ Decreto legislativo 19.04.2017, n. 56 "Disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50" (G.U. Serie Generale n. 103 del 5 maggio 2017- aprile 2016- Suppl. Ordinario n. 22);
- ✓ Decreto Legge 18.04.2019, n. 32 "Disposizioni urgenti per il rilancio del settore dei contratti pubblici, per l'accelerazione degli interventi infrastrutturali, di rigenerazione urbana e di ricostruzione a seguito di eventi sismici;
- ✓ Legge 14.06.2019, n. 55, di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 18.04.2019, n. 32;
- ✓ D.P.R. 5 ottobre 2010 n. 207, Regolamento di esecuzione ed attuazione del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, recante «Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE» (G.U. n.

288 del 10 dicembre 2010)

- ✓ Decreto Legislativo 18 agosto 2000, n. 267 testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali a norma dell'articolo 31 della legge 3 agosto 1999, n. 265 (G.U. n. 227 del 28 settembre 2000, s.o. n. 162/L)
- ✓ Decreto Ministero della Giustizia del 17 giugno 2016 - 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 del 2016 (G.U. n. 174 del 27 luglio 2016);
- ✓ Decreto MIT del 7 marzo 2018 , n. 49 -Regolamento recante: «Approvazione delle linee guida sulle modalità di svolgimento delle funzioni del direttore dei lavori e del direttore dell'esecuzione».
- ✓ Linee guida ANAC n. 1 "Indirizzi generali sull'affidamento dei servizi attinenti all'architettura e all'ingegneria" Approvate dal Consiglio dell'Autorità con delibera n. 973 del 14 settembre 2016 Aggiornate al d.lgs. 56/2017 con delibera del Consiglio dell'Autorità n. 138 del 21 febbraio 2018 Aggiornate con delibera del Consiglio dell'Autorità n. 417 del 15 maggio 2019 (G.U. n. 137 del 13 giugno 2019);
- ✓ Linee guida ANAC n. 3 di attuazione del Codice, recanti "Nomina, ruolo e compiti del responsabile unico del procedimento per l'affidamento di appalti e concessioni", approvate dal Consiglio dell'Autorità con deliberazione n. 1096 del 26.10.2016 ed aggiornate con deliberazione del Consiglio n. 1007 del 11.10.2017;
- ✓ Linee guida ANAC n. 4 di attuazione del Codice, recanti "Procedure per l'affidamento dei contratti pubblici di importo inferiore alle soglie di rilevanza comunitaria, indagini di mercato e formazione e gestione degli elenchi di operatori economici", approvate dal Consiglio dell'Autorità con deliberazione n. 1097 del 26.10.2016 ed aggiornate con deliberazione del Consiglio n. 206 del 01.03.2018, Aggiornate con delibera del Consiglio n. 636 del 10 luglio 2019 al decreto legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito con legge 14 giugno n. 55, limitatamente ai punti 1.5, 2.2, 2.3 e 5.2.6.

#### **Norme in materia urbanistica/edilizia:**

- ✓ D.P.R. 6 giugno 2001, n. 380 - Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia (G.U. n. 245 del 20 ottobre 2001);

#### **Norme in materia strutturale e antisismica:**

- ✓ DECRETO 17 gennaio 2018 Aggiornamento delle «Norme tecniche per le costruzioni».

#### **Norme in materia igienico sanitaria e di sicurezza dei lavoratori:**

- ✓ D. Lgs. 09/04/2008 n. 81 ed ss.mm.ii.

#### **Norme in materia di tutela dell'ambiente:**

- ✓ D.Lgs 152/06 Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 Norme in materia ambientale (G.U. n. 88 del 14 aprile 2006);
- ✓ D.P.R. 13 giugno 2017, n. 120 - Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164 (G.U. n. 183 del 7 agosto 2017);
- ✓ Circolare Ministero dell'ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare 10 novembre 2017, n. 15786 - Disciplina delle matrici materiali di riporto - chiarimenti interpretativi.
- ✓ Decreto Ministero dell'ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 24 maggio 2016 - Determinazione dei punteggi premianti per l'affidamento di servizi di progettazione e lavori per la nuova costruzione, ristrutturazione e manutenzione degli edifici e per la gestione dei cantieri della pubblica amministrazione, e dei punteggi premianti per le forniture di articoli di arredo urbano
- ✓ Decreto Ministero dell'ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 24 maggio 2016 - Incremento progressivo dell'applicazione dei criteri minimi ambientali negli appalti pubblici per determinate categorie di servizi e forniture;
- ✓ Decreto Ministero dell'ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 10 marzo 2020 - Criteri ambientali minimi per il servizio di gestione del verde pubblico e la fornitura di prodotti per la cura del verde;
- ✓ Decreto Ministero dell'ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 28 marzo 2018 - Criteri ambientali minimi per l'affidamento del servizio di illuminazione pubblica.

#### **Norme in materia DI Progettazione stradale**

- ✓ Decreto Dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Direzione Generale per la Sicurezza Stradale, n. 000189 del 24 settembre 2012 - Il decreto individua il costo sociale medio per ogni incidente mortale o grave (art. 1 del D.Lgs. 35/2011), al fine di determinare il costo dell'incidentalità sulla rete stradale.
- ✓ Decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 2 maggio 2012 Linee guida per la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali ai sensi dell'articolo 8 del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35
- ✓ Decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35 Attuazione della direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture
- ✓ Direttiva europea Gestione della sicurezza delle infrastrutture n. 2008/96/CE del 19 novembre 2008

- ✓ Decreto Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 19 aprile 2006 - Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali Sono dirette a tutti gli enti proprietari e gestori delle strade di uso pubblico e si applicano alla costruzione di nuove intersezioni sulle strade ad uso pubblico, fatta salva la deroga di cui all'art. 13, comma 2 del decreto legislativo n. 285/1992.
- ✓ Decreto Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 22 aprile 2004 - Modifica del decreto 5 novembre 2001, n. 6792, recante "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade"Definisce l'ambito di applicazione del decreto del 2001, limitandolo alle strade di nuova costruzione e quale riferimento per l'adeguamento delle strade esistenti. Inoltre introduce l'obbligo di una analisi di sicurezza per i progetti di adeguamento delle strade esistenti.
- ✓ Decreto Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 5 novembre 2001, n. 6792 - Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade Sono dirette a tutti gli enti proprietari delle strade di uso pubblico e si applicano per la costruzione di nuovi tronchi stradali e per l'adeguamento di tronchi stradali esistenti, salva la deroga di cui al comma 2 dell'art.13 del Decreto legislativo 30 aprile 1992, n.285.
- ✓ Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 5 novembre 2001 n.6792– Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade
- ✓ D. Lgs. 30 Aprile 1992 n. 285 - Nuovo Codice della Strada
- ✓ D.P.R. 16 dicembre 1992 n. 495 - Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada
- ✓ D.M. 30 Novembre 1999 n. 557 (Ministero dei Lavori Pubblici) - Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili
- ✓ D.M. 01.06.2001 (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) - Modalità di istituzione e aggiornamento del catasto delle strade
- ✓ D.M. 05.06.2001 (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) - La sicurezza nelle gallerie stradali
- ✓ D.M. 05.11.2001 (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) - Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade – G.U. 04.01.2002
- ✓ D.Lgs. 27.06.2003 n.151 - Modifiche ed integrazioni al codice della strada
- ✓ D.M. 22.04.2004 (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) - Modifica del decreto 5 Novembre 2001
- ✓ D.M. 19 aprile 2006 (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) - Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni
- ✓ D.Lgs 05.10.2006, n. 264 - Attuazione della direttiva 2004/54/CE in materia di sicurezza per le gallerie della rete stradale transeuropea

### 3. PROGETTAZIONE E FASI DEGLI INTERVENTI

#### 3.1 Linee guida e indirizzi per la progettazione

Nell'elaborazione delle soluzioni progettuali si dovranno privilegiare, tutti gli aspetti di indirizzo, nel rispetto di tutte le normative vigenti in materia di urbanistica ed edilizia, viabilità, ambientale, antisismica, idraulica, sicurezza.

I contenuti minimi del progetto saranno quelli normati dalla disciplina vigente del progetto definitivo ed esecutivo, necessari ai fini dell'ottenimento dei pareri e per la corretta appaltabilità delle opere.

Dovrà pertanto essere predisposta la documentazione tecnico amministrativa necessaria per l'ottenimento dei pareri, delle autorizzazioni e dei nulla osta previsti per legge da parte dei soggetti preposti al controllo.

Dovranno essere rispettate le Leggi e Norme tecniche di riferimento Norme in materia di contratti pubblici: - D.Lgs. 18 aprile 2016 n. 50 e ss.mm.ii. - D.P.R. 5 ottobre 2010 n. 207 - D.Lgs. n. 267/2000 e s.mm.ii.; - DM 17/06/2016; - linee guida Anac n. 1 del 14.09.2016 "Indirizzi generali sull'affidamento dei servizi attinenti all'architettura e all'ingegneria" Norme in materia urbanistica - D.P.R. 380/2001 s.m.i. Testo Unico dell'Edilizia Norme in materia strutturale e antisismica - NTC 2018 - O.P.C.M. 3362 dell'8 luglio 2004 - D.P.C.M. 21/10/2003 - O.P.C.M. 3431 del 03/05/2005 e s.m.i. - D.M.I. 14/01/2008 e s.m.i. e Circolare 02/02/2009 n. 617 C.S.LL.PP. - L. 77/2009 e s.m.i. Norme in materia igienico sanitaria e di sicurezza dei lavoratori - D. Lgs. 09/04/2008 n. 81 - L. 257/1992 e s.m.i. - D. M. 6 settembre 1994 e s.m.i. - D. M. 20 agosto 1999 e s.m.i. - D.Lgs 17 Marzo 1995 n.114 Norme in materia di tutela dell'ambiente - Decreti del Ministero dell'ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare per l'approvazione e l'aggiornamento dei Criteri Ambientali Minimi (CAM), Norme progettazione e sicurezza stradale.

#### 3.2 Livelli di progettazione e fasi di progettazione, sequenza procedure

Il presente documento fornisce gli indirizzi per i successivi livelli di progettazione.

Questi ultimi dovranno contenere tutti gli elementi previsti dalle norme vigenti ed essere completi dei pareri, visti, autorizzazioni e nulla osta comunque necessari alla appaltabilità dell'opera.

La progettazione si articolerà nei due livelli successivi di approfondimento: definitivo ed esecutivo, ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 50/2016 e ss.mm.ii. prevedendo i contenuti del livello precedente omissi, come previsto dall'art. 23 comma 4 del codice, salvaguardando la qualità della progettazione.

Per i contenuti degli elaborati grafici e descrittivi relativi alle singole fasi di progettazione, si farà riferimento al Decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di cui all'art. 23 c.3 del D.lgs. 50/2016, con applicazione ai sensi dell'art. 216 comma 4 in regime transitorio, fino alla entrata in vigore del suddetto Decreto, degli artt. 16-43 del D.p.r. 207/2010.

Salvo quanto meglio specificato a seguire, gli incarichi connessi alla progettazione dell'opera verranno affidati esternamente a seguito di determinazione dei corrispettivi con DM 17 giugno 2016 correlato alla particolare complessità della progettazione, a figura professionale di comprovata esperienza nello specifico settore di riferimento principale.

I servizi di ingegneria e architettura, poiché certamente superiori la soglia dei 75.000,00 euro, stabilita all'art. 1 comma 2 lettera a) della Legge 120/2020, ma inferiore alla soglia di cui all'art. 35 del Codice, ovvero di cui all'art. 1 comma 2 lettera b) della Legge 120/2020, anche in ordine alla necessità di tempestiva acquisizione della progettazione, saranno affidati a mezzo procedura negoziata previa indagine di mercato ai sensi dell'art. 66 del Dlgs 50/2016 e ss.mm.ii. (c.d. Codice) per l'individuazione di soggetto operatori economici in possesso dei requisiti, potendo procedere in ordine alla necessità di dare impulso alle procedure come fortemente suggerito dal Legislatore.

L'intervento nel suo complesso si articolerà nelle seguenti fasi tecnico amministrative:

**A. Affidamento esterno**, di dei servizi di ingegneria relativi alla progettazione definitiva e dunque esecutiva (di cui all'art. n. 23 comma 8 del D. Lgs. n. 50/2016), comprendente mediante le procedure codificate dall'art. 1 del D.L. 76/2020 come modificato ed integrato dalla **Legge 11 settembre 2020. Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 16 luglio 2010, n. 76, recante «Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitali» (Decreto Semplificazioni)** (G.U. n. 228 del 14 settembre 2020).

**B. Progetto definitivo/esecutivo**

A seguito della consegna della progettazione si procederà all'espletamento dell'attività di verifica ai fini della validazione da parte del RUP (ai sensi del comma n. 8 dell'art. n. 26 del D. Lgs. n. 50/2016). Tale attività sarà finalizzata ad accertare la sussistenza, nel progetto da porre a base di gara, dei requisiti di appaltabilità, nonché della conformità dello stesso alla normativa vigente e alla successiva approvazione ex lege.

**C. Affidamento esecuzione lavori**

La tipologia di contratto da adottare (a corpo e/o a misura) sarà individuata in fase di redazione del progetto esecutivo.

In ragione dell'importo presunto, al di sotto della soglia comunitaria di cui all'art. 35 del Codice, secondo le stime i lavori potranno essere affidati mediante procedure di cui all'art. 1 comma 2 della Legge n 120/2020.

**D. Esecuzione dei lavori**

Le attività funzionali all'attuazione dell'intervento, quali direzione dei lavori, coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione, collaudo saranno svolte internamente all'amministrazione.

## STIMA SOMMARIA DEI COSTI DELLE OPERE E QUADRO ECONOMICO DI SPESA

### 1.1 Stima sommaria delle opere e determinazione dei corrispettivi a base di gara

L'importo complessivo presunto dei lavori, pari ad € 4.550.000,00, cui si riferiscono i servizi da affidare, è così suddiviso in categorie e classi di cui al D.M. 17/06/2016:

Categoria d'opera	ID. OPERE	Importo (€)
INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITA'	V.02 - Viabilità ordinaria	450.000,00

Gli importi complessivi cui si riferiscono i servizi da affidare, secondo le classi e categorie individuati, ai sensi dell'articolo 24 comma 8 del Codice, sulla base delle elencazioni contenute nel D.M. 17 giugno 2016 dei lavori oggetto del servizio attinente all'architettura e all'ingegneria da affidare, sono i seguenti:

ID. Opere	Categoria d'opera	Codici prestazioni progettazione preliminare (FTE)	Codici prestazioni progettazione definitiva	Codici prestazioni progettazione esecutiva	CPV
V.02	Infrastrutture per la mobilità	Qbl.01, Qbl.02, Qbl.03, Qbl.04, Qbl.06, Qbl.07, Qbl.08, Qbl.09, Qbl.10, Qbl.11, Qbl.13, Qbl.16, Qbl.17	Qbll.01, Qbll.04, Qbll.05, Qbll.09, Qbll.10, Qbll.11, Qbll.12, Qbll.13, Qbll.17, Qbll.19, Qbll.23, Qbll.24	Qblll.01, Qblll.02, Qblll.03, Qblll.04, Qblll.05, Qblll.06, Qblll.07, Qblll.08	71322500-6

ID. Opere	Categoria d'opera	Importo PROGETTO PRELIMINARE (FTE)	Importo PROGETTO DEFINITIVO	Importo PROGETTO ESECUTIVO	Importo TOTALE
V.02	Infrastrutture per la mobilità	42.594,45	89.818,75	41.507,22	173.920,42
<b>IMPORTO TOTALE</b>					<b>€ 173.920,42</b>

Altre attività comprese nell'appalto (servizi di supporto alla progettazione)	CPV	Importo TOTALE
Indagini geologiche, geotecniche, rilievi, prove ed attività di campo (servizi di supporto alla progettazione)	71351000-3, 71900000-7, 71351810-4	€ 40.000,00

<b>AMMONTARE COMPLESSIVO DEL CORRISPETTIVO A BASE DI GARA</b>	<b>€ 213.920,42</b>
---	---------------------