



Città Metropolitana di Messina

Ai sensi della L.R. n. 15/2015

III DIREZIONE VIABILITA' METROPOLITANA

SERVIZIO PROGETTAZIONE ZONA OMOGENEA TIRRENICA CENTRALE - EOLIE

DOCUMENTO DI INDIRIZZO ALLA PROGETTAZIONE

(art. 3 Allegato I.7 Dec. Lgs. 36/2023)

Oggetto: DECRETO MIT n. 123 del 19/03/2020 di integrazione al D.M. 49 del 16/02/2018 – ANNUALITA' 2023 LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA PER AUMENTARE I LIVELLI DI SICUREZZA LUNGO LE SS.PP. 145 – 147 – 148 – 155 e 157. CODICE INTERVENTO: 00835.20.ME

CUP: B97H20013690001

Importo complessivo intervento € 1.468.303,95

Il documento di indirizzo alla progettazione, di seguito «DIP», viene redatto in coerenza con il quadro esigenziale ed indica, in rapporto alla dimensione, alla specifica tipologia e alla categoria dell'intervento da realizzare, le caratteristiche, i requisiti e gli elaborati progettuali necessari per la definizione di ogni livello della progettazione e deve riportare almeno le seguenti indicazioni:

- a) lo stato dei luoghi con le eventuali relative indicazioni di tipo catastale;
- b) gli obiettivi da perseguire attraverso la realizzazione dell'intervento, le funzioni che dovranno essere svolte, i fabbisogni e le esigenze da soddisfare e, ove pertinenti, i livelli di servizio da conseguire e i requisiti prestazionali di progetto da raggiungere;
- c) i requisiti tecnici che l'intervento deve soddisfare in relazione alla legislazione tecnica vigente e al soddisfacimento delle esigenze di cui alla lettera b);
- d) i livelli della progettazione da sviluppare e i relativi tempi di svolgimento, in rapporto alla specifica tipologia e alla dimensione dell'intervento. Tali livelli di progettazione, quando supportati dai metodi e strumenti di gestione informativa delle costruzioni di cui all'articolo 43 del codice, possono tenere in considerazione i livelli di fabbisogno informativo disciplinati dalle norme tecniche;
- e) gli elaborati grafici e descrittivi da redigere;
- f) le eventuali raccomandazioni per la progettazione, anche in relazione alla pianificazione urbanistica, territoriale e paesaggistica vigente e alle valutazioni ambientali strategiche (VAS), ove pertinenti, procedure tecniche integrative o specifici standard tecnici che si intendano porre a base della progettazione dell'intervento;
- g) i limiti economici da rispettare e l'eventuale indicazione delle coperture finanziarie dell'opera;
- h) le indicazioni in ordine al sistema di realizzazione dell'intervento;
- i) l'indicazione della procedura di scelta del contraente;
- j) l'indicazione del criterio di aggiudicazione;
- k) la tipologia di contratto individuata per la realizzazione dell'intervento, e in particolare se il contratto sarà stipulato a corpo o a misura, o parte a corpo e parte a misura;
- l) le specifiche tecniche contenute nei criteri ambientali minimi (CAM), adottati con decreto del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, per quanto materialmente applicabili; qualora la progettazione sia supportata dalla modellazione informativa tali 4 specifiche, per quanto applicabili, possono essere introdotte all'interno dei modelli informativi;

- m) la individuazione lotti funzionali, laddove possibile e/o necessario, di lotti funzionali e/o di lotti prestazionali, articolati in strutture analitiche di progetto;
- n) gli indirizzi generali per la progettazione del monitoraggio ambientale, geotecnico e strutturale delle opere, ove ritenuto necessario;
- o) le specifiche tecniche per l'utilizzo di materiali, elementi e componenti ai fini:
 - 1) del perseguimento dei requisiti di resistenza, durabilità, robustezza e resilienza delle opere;
 - 2) della efficienza energetica e della sicurezza e funzionalità degli impianti;
- p) l'indicazione di massima dei tempi necessari per le varie fasi dell'intervento;
- q) l'importo di massima stimato da porre a base di gara, nel caso di affidamenti agli operatori economici di cui all'articolo 66, comma 1, del codice, calcolato nel rispetto del decreto di cui all'articolo 41, comma 13, del codice
- r) la possibilità di utilizzare le economie derivanti dai ribassi d'asta anche per motivate varianti in corso d'opera;
- s) DUVRI nelle ipotesi in cui non sia prevista la redazione del piano di sicurezza e coordinamento ai sensi del Titolo IV, Capo I, del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, la previsione dell'elaborato progettuale della sicurezza contenente l'analisi del contesto ambientale con l'individuazione delle potenziali interferenze, la descrizione dei rischi per la sicurezza e la salute dei lavoratori connessi all'area di cantiere, ad esclusione di quelli specifici propri dell'attività dell'impresa, nonché la stima dei costi della sicurezza per tutta la durata delle lavorazioni;
- t) criteri di approvvigionamento per le forniture, di materiali idonei a garantire il rispetto dei criteri ambientali minimi e i diritti dei lavoratori, secondo indirizzi finalizzati a promuovere le forniture di materiali certificati da organismi verificatori accreditati di cui al regolamento di esecuzione (UE) 2018/2067 della Commissione, del 19 dicembre 2018.

a) STATO DEI LUOGHI

A seguito di alcune criticità sulle SS.PP. 145 – 147 – 148 – 155 e 157, inerenti lo stato manutentivo delle opere di protezione stradale e del piano viabile, dovranno essere realizzati alcuni interventi di manutenzione per la messa in sicurezza di alcuni tratti dei sopra indicati tracciati stradali, perseguendo gli obiettivi contenuti nel seguente documento, che fornisce le indicazioni tecniche ed economiche per la redazione della progettazione esecutiva.

Alcuni tratti delle strade, oggetto della progettazione, da tempo non sono stati mantenuti e pertanto il piano viabile ha subito, nel tempo, numerose deformazioni visco-elastiche con formazione di ormaie ed avvallamenti e la conseguente mancata regolarità del profilo e delle sezioni stradali.

Inoltre è presente una certa usura dell'estradosso del piano viabile che, unito alle criticità prima descritte, possono non garantire la necessaria ottimale aderenza tra lo pneumatico e la pavimentazione stradale con problemi per la sicurezza degli utenti.

La protezione a valle è garantita da barriere di sicurezza e/o da parapetti laterali (a volte fatiscenti) ma non copre tutto lo sviluppo delle strade oggetto di intervento.

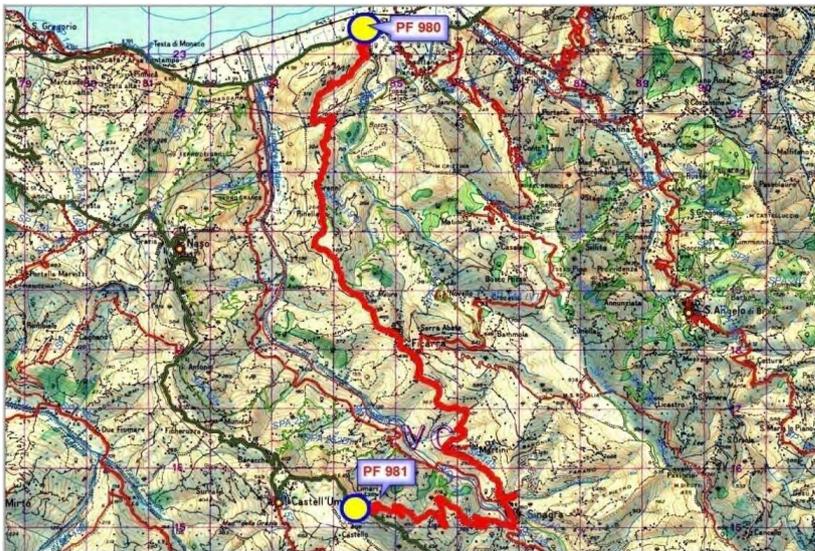
Le criticità riscontrate lungo le SS.PP. oggetto di intervento, con livelli di severità alta, possono riassumersi in:

- Sgranamento della superficie (fenomeno diffuso);
- Usura superficiale per azione meccanica con formazione di solchi, anche localizzati, con profondità > 30 mm.;
- ormaie marcate con lesioni longitudinali e con fessurazioni a pelle di cocodrillo;
- depressioni localizzate;
- rappezzi in corrispondenza di riparazioni di sottoservizi;
- irregolarità del profilo longitudinale;

S.P. 145 di Sinagra

lo sviluppo e le caratteristiche geo-morfologiche del tracciato stradale possono essere dedotti dallo studio

cartografico sotto riportato



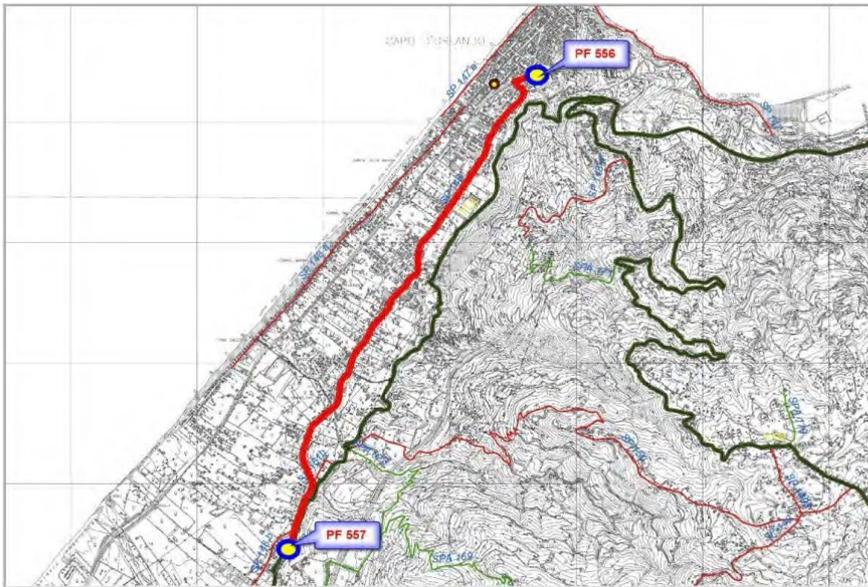
La S.P. 145 di Sinagra ha inizio alla S.S. 113 al km 94+920 e termina alla S.S. 116 km 44+200 (C.da Limari). Ha un dislivello di m. 357 ed una pendenza media del 1,88% per una lunghezza complessiva di ml. 18.986. Il suo percorso plano-altimetrico si sviluppa con sezione a mezza costa e ricade nei territori dei Comuni di Brolo, Ficarra, Sinagra. È carente di barriere di sicurezza e segnaletica verticale e orizzontale.

S.P. 147 di San Gregorio



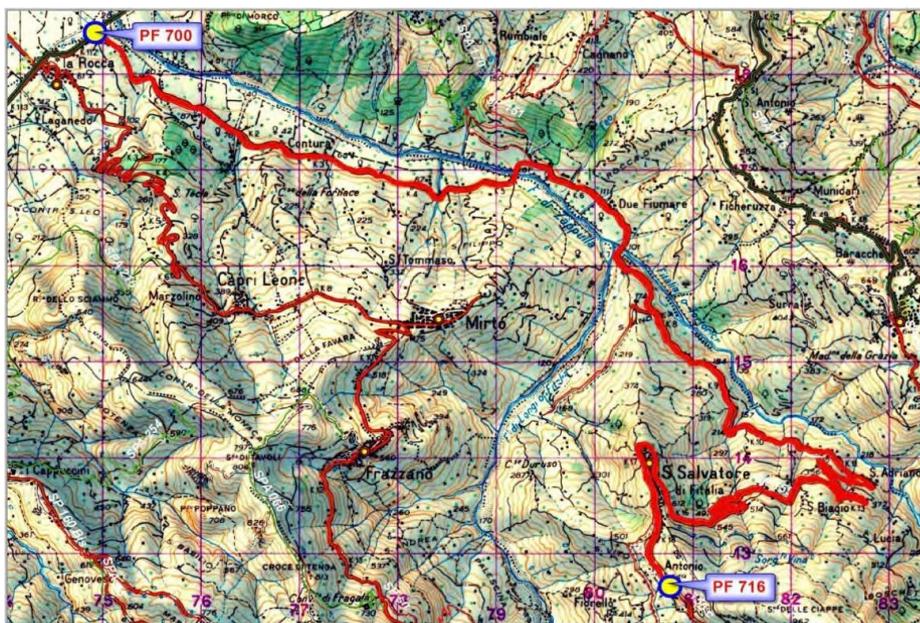
La S.P. 147 di San Gregorio inizia dalla S.S. 113 al km 102+100 e termina alla S.P. 147/a km 0+000 (Via del Faro – Capo d’Orlando). Ha un dislivello di 8 m ed una pendenza media del 0,32%. Il suo percorso di km 2+504, si snoda con sviluppo ed andamento planoaltimetrico con sezione a mezza costa e ricade interamente nel Comune di Capo d’Orlando.

S.P. 148 della Piana di Capo d’Orlando (Consolare Antica)



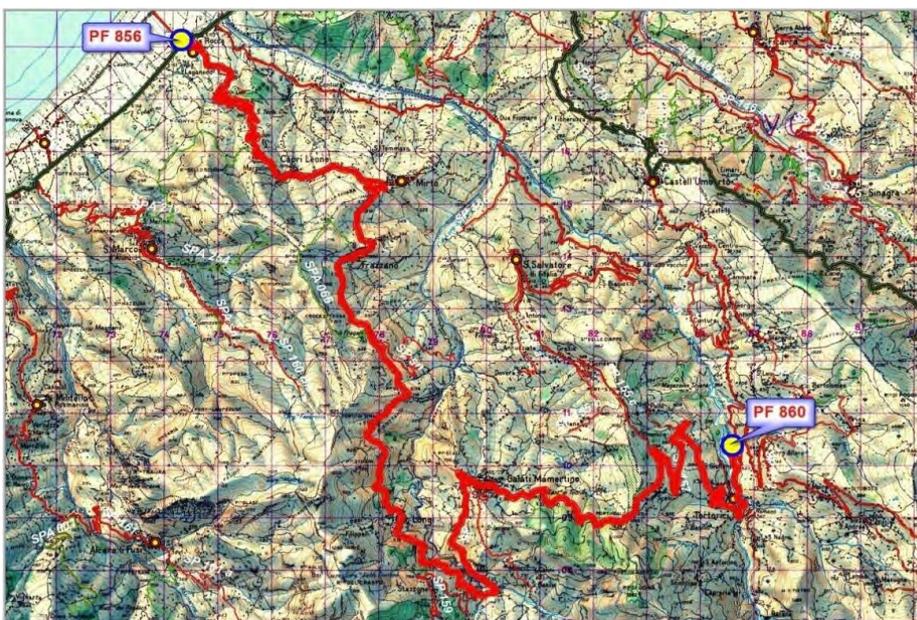
La S.P. 148 della Piana di Capo d'Orlando inizia dalla Piazza Stazione FF.SS. e termina alla S.S. 113 al km 109+900 (C.da Malvicino). Ha un dislivello di 3 m. ed una pendenza media del 0,06%. Il suo percorso si snoda con sviluppo ed andamento plano-altimetrico pressoché rettilineo, per una lunghezza complessiva di m. 4.642, ricadente interamente nel territorio del Comune di Capo d'Orlando. La strada presenta le medesime criticità evidenziate per le altre in progetto.

S.P. 155 di San Salvatore di Fitalia



La S.P. 155 di San Salvatore di Fitalia inizia dalla S.S. 113 km 111+690 (abitato Rocca di Caprileone) e termina in corrispondenza della S.P. 155/c km 0+000 (C.da Sant'Antonio). Ha un dislivello di 617 m. ed una pendenza media del 3,32%. Il suo percorso si snoda con sviluppo ed andamento plano-altimetrico tortuoso, per una lunghezza complessiva di m. 18.559, ricadente nei Comuni di Caprileone, Mirto, Naso, San Salvatore di Fitalia.

S.P. 157 Tortoriciana



La S.P. 157 Tortoriciana inizia dalla S.S. 113 km 112+400 (Rocca di Caprileone) e termina all S.P. 152 km 8+000 (bivio Gentile). Ha un dislivello di 466 m., con una quota iniziale di m. 11 slm ed una quota finale di m 487 slm, con una pendenza media del 1,23%. Il suo percorso si snoda con sviluppo ed andamento plano-altimetrico a mezzo costa, con la presenza di tornanti, per una lunghezza complessiva di m. 38.755, ricadente nel territorio dei Comuni di Caprileone, Mirto, Frazzanò, Longi, Galati Mamertino, Tortorici. La strada è carente di barriere di sicurezza e di segnaletica verticale/orizzontale.

b) OBIETTIVI DA PERSEGUIRE

L'esigenza della Città Metropolitana di Messina è quella di migliorare gli standard di sicurezza della viabilità provinciale la cui manutenzione ha avuto, negli anni passati, un rallentamento a causa dei mancati trasferimenti di risorse – da parte della Regione e dello Stato – per cui con gli attuali finanziamenti si riesce a garantire la manutenzione soltanto di una percentuale ridotta di strade, se rapportate all'intero sviluppo della rete stradale provinciale che si aggira attorno a 3000 Km.

Le strade inserite nel presente progetto, costituiscono una risorsa importante per lo sviluppo turistico, artigianale e agro-pastorale dei territori ove ricadono, ed il loro stato di degrado, dovuto alla mancata manutenzione negli anni, è stato l'elemento fondante per l'inserimento dei tracciati in un piano di manutenzione straordinaria per poter garantire – limitatamente alle risorse assegnate – un miglioramento degli standard di sicurezza con la consapevolezza di non poter fare fronte a tutte le criticità presenti.

I criteri di valutazione, alla base delle scelte effettuate, sono stati i seguenti: - valutazione dello stato di degrado - valutazione del grado di funzionalità - valutazione del fabbisogno dell'intervento per la collettività in relazione alla funzione svolta dalle infrastrutture inserite in progetto.

Si evidenzia che la fattibilità degli interventi previsti in progetto non è vincolata a procedure di acquisizione di aree e quindi la programmazione temporale degli stessi non verrà condizionata da attività di esproprio o di acquisizione bonaria delle aree.

In considerazione che l'importo di progetto non è sufficiente a fronteggiare tutte le criticità presenti nei tracciati stradali i progettisti dovranno attenzionare maggiormente i tracciati interessati da maggior flusso veicolare studiando le soluzioni progettuali per rendere più sicuri eventuali "punti neri" e soprattutto tratti ove potrebbero essersi verificati incidenti gravi e/o mortali. Particolare attenzione dovrà essere data allo studio ed implementazione della segnaletica orizzontale e verticale soprattutto per informare gli utenti della strada sulla presenza di eventuali criticità che potrebbero costituire potenziale pericolo, si raccomanda l'inserimento dei limiti di velocità (50 Km/h e 30 Km/h) per tenere conto della tortuosità della strada che non consente di essere percorsa secondo le indicazioni del Codice della Strada oltre alle indicazioni di pericolo per

alberi e/o pali in banchina ed i pannelli di delimitazione di ostacoli presenti lungo i tracciati stradali. Le protezioni a valle, che per le risorse assegnate non possono coprire l'intero tracciato, dovranno, prioritariamente essere inserite in tratti – con dislivelli importanti - ove insistono curve a piccolo raggio o ove si presentino pendenze elevate che possano condurre ad uno svio a valle.

c) REQUISITI TECNICI DELL'INTERVENTO

Le strade oggetto di intervento, ad eccezione delle SS.PP. 147 e 148 che hanno un tracciato costiero, hanno tutte caratteristiche plano altimetriche simili, con andamento tortuoso e sezione a mezza costa e spesso caratterizzate dalla presenza di curve a piccolo raggio. La carreggiata è a doppio senso di marcia. Per le loro caratteristiche geometriche possono essere tutte classificate, ai sensi dell'art. 2 del Codice della Strada "strade locali di tipo F" che, benché, per buona parte extraurbane, non possono essere transitate ad una velocità superiore a 50 Km/h.

Il progetto andrà redatto secondo il nuovo Codice degli Appalti D.lgs. 36/2023

Il quadro di riferimento normativo, da tenere in considerazione in funzione della tipologie di interventi che verranno inseriti in progetto, in linea generale è costituito da:

- Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 - "Nuovo Codice della Strada" e s.m.i.;
- Decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 - "Regolamento di esecuzione ed attuazione del Nuovo Codice della Strada";
- Direttive Ministeriali per "Redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico", (G.U. n. 146 del 24 giugno 1995) per l'applicazione, in ambito urbano, delle disposizioni contenute nell'art. 36 del Codice della Strada;
- Decreto ministeriale 5 novembre 2001 - "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" (qualora vengano riprogettati nuovi tratti di strada);
- Circolare del Ministero dei Lavori Pubblici 8 giugno 2001, n. 3699 - "Linee Guida per le Analisi di Sicurezza delle Strade";
- Decreto ministeriale 19 aprile 2006 - "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali" (per il miglioramento di intersezioni stradali);
- Decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35 - "Gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali";
- Decreto ministeriale 2 maggio 2012, n. 137 - "Linee guida per la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali";
- Norme Tecniche per le Costruzioni e Circolare 21 gennaio 2019, n. 7 C.S.LL.PP. Istruzioni per l'applicazione dell'Aggiornamento delle "Norme tecniche per le costruzioni" di cui al decreto ministeriale 17 gennaio 2018. (pubblicato sulla GU n.35 del 11-2-2019 – Suppl. Ordinario n. 5). 2.

d) LIVELLI DELLA PROGETTAZIONE

Per la tipologia di intervento in oggetto, si ritiene che debba essere sviluppato solo un livello di progettazione: **la Progettazione esecutiva.**

Relativamente a quanto stabilito all'Art. 43 del D. Lgs. 36/2023, Il Dirigente, n.q, di rappresentante dell'Amministrazione, ha scelto di non adottare metodi e strumenti di gestione informativa digitale per la progettazione di questo intervento.

Secondo quanto previsto all'Art. 41 del D. Lgs. 36/2023 e ss.mm.ii., la progettazione, coerentemente e proporzionalmente all'intervento trattato, dovrà essere svolta al fine di assicurare:

- a) il soddisfacimento dei fabbisogni della collettività;
- b) la conformità alle norme ambientali, urbanistiche e di tutela dei beni culturali e paesaggistici, nonché il rispetto di quanto previsto dalla normativa in materia di tutela della salute e della sicurezza delle costruzioni;
- c) la rispondenza ai requisiti di qualità architettonica e tecnico-funzionale, nonché il rispetto dei tempi e dei costi previsti;
- d) il rispetto di tutti i vincoli esistenti, con particolare riguardo a quelli idrogeologici, sismici, archeologici e forestali;
- e) la minimizzazione dell'impiego di risorse materiali non rinnovabili nell'intero ciclo di vita delle opere;

- f) il rispetto dei principi della sostenibilità economica, territoriale, ambientale e sociale dell'intervento, anche per contrastare il consumo del suolo, incentivando il recupero, e dei tessuti urbani;
- g) la razionalizzazione delle attività di progettazione;
- h) l'accessibilità e l'adattabilità secondo quanto previsto dalle disposizioni vigenti in materia di barriere architettoniche;
- i) la compatibilità geologica e geomorfologica dell'opera.

e) ELABORATI GRAFICI e DESCRITTIVI

Secondo le indicazioni inserite nel D. Lgs.36/2023 Art. 41 Comma 5, in funzione della specifica tipologia e dimensione dell'intervento (intervento di manutenzione straordinaria) si prevede di omettere il primo livello di progettazione a condizione che il progetto esecutivo contenga tutti gli elementi previsti per il livello omesso. Prima di procedere con la redazione del progetto esecutivo dovranno essere svolte adeguate indagini e studi conoscitivi secondo quanto previsto dall'Art. 6 dell'Allegato I.7 al D. Lgs. 36/2023, che saranno adeguate alla tipologia di intervento che, per opere di manutenzione straordinaria, possono espletarsi in sopralluoghi preliminari per l'individuazione delle maggiori criticità e per eventuali rilievi di dettaglio.

In particolare, dette attività dovrebbero essere approfondite per la successiva redazione degli elaborati di progetto atti all'individuazione:

- a) dell'assetto geometrico-spaziale dell'opera (localizzazione sul territorio);
- b) degli aspetti funzionali dell'opera.

Nel rispetto delle indicazioni del Codice degli Appalti, il progetto esecutivo, dovrà determinare, in ogni dettaglio, i lavori da realizzare, il relativo costo previsto con l'indicazione delle coperture finanziarie e il cronoprogramma dei lavori;

Il progetto esecutivo deve essere, altresì, corredato di apposito piano di manutenzione dell'opera e delle sue parti, in relazione al ciclo di vita dell'opera stessa. Il Computo di progetto dovrà descrivere compiutamente l'intervento da realizzare. Restano esclusi soltanto i piani operativi di cantiere, i piani di approvvigionamento, nonché i calcoli e i grafici relativi alle opere provvisorie in quanto di esclusiva competenza dell'impresa e sotto le direttive ed il Controllo del Coordinatore in fase di esecuzione (qualora nominato) e del RUP nella sua qualità di Responsabile dei Lavori.

Ancorché non ancora obbligatorio per Legge adottare tutte le prescrizioni per adottare i Criteri Ambientali Minimi si raccomanda l'introduzione di un'apposita relazione ed a prevedere tra le somme a disposizione un'apposita voce da dove attingere per la caratterizzazione sia delle terre da scavo che di scarificazione (qualora di quantità adeguata) per prevederne il riutilizzo (qualora possibile) durante l'esecuzione delle opere.

Per quanto sopra, in funzione alla tipologia e alla categoria dell'intervento, il progetto esecutivo dovrà essere composto almeno dai seguenti elaborati:

1. *RELAZIONE TECNICA*
2. *RELAZIONE CAM*
3. *RELAZIONE GESTIONE DELLE MATERIE*
4. *RELAZIONE INTERFERENZE*
5. *ANALISI PREZZI*
6. *ELENCO PREZZI*
7. *COSTI SICUREZZA E ONERI PRESUNTI AZIENDALI*
8. *COMPUTO METRICO ESTIMATIVO*
9. *CALCOLO COSTI MANODOPERA*
10. *QUADRO TECNICO ECONOMICO*
11. *PIANO DI SICUREZZA E COORDINAMENTO E FASCICOLO DELL'OPERA*
12. *PIANO DI MANUTENZIONE DELL'OPERA*
13. *CRONOPROGRAMMA*
14. *CAPITOLATO SPECIALE D'APPALTO E SCHEMA DI CONTRATTO*
15. *ELABORATI GRAFICI:*
 - TAV. 1 *Tavola di inquadramento territoriale su base IGM;*
 - TAV. 2 *Corografia scala 1:10.000;*
 - TAV. 3 *Tavola interventi;*
 - TAV. 4 *Particolari costruttivi;*

I contenuti di detti elaborati devono rispettare le indicazioni prescritte nell'art. 23 dell'Allegato I.7 del Dec. Lgs. 36/2023

f) Raccomandazioni per la progettazione, anche in relazione alla pianificazione urbanistica, territoriale e paesaggistica vigente e alle valutazioni ambientali strategiche (VAS), ove pertinenti, procedure tecniche integrative o specifici standard tecnici che si intendano porre a base della progettazione dell'intervento

La progettazione dell'intervento dovrà essere conforme alla normativa nazionale e regionale vigente e in particolare alle disposizioni derivanti dai sottoelencati strumenti prescrittivi (qualora necessari per la tipologia di intervento), individuati a titolo indicativo e non esaustivo:

- PRG comunale;
- Cartografie degli ambiti inedificabili;
- Piano territoriale paesaggistico - PTP;
- Piani di tutela delle acque - PTA;
- Ambito rifiuti – LR 31/2007 e D.Lgs. 152/2006;
- Vincoli paesaggistici artt. 136 e 142 comma 1 lett. c) D.Lgs. 42/2004;
- Vincolo idraulico (R.D. 503/1904 e PAI);
- Vincolo Idrogeologico (R.D.L. n.3267 del 1923)

Le opere inserite in progetto devono essere tali da garantire la fruibilità in sicurezza di un'utenza che non conosce le insidie dei tracciati stradali, che necessitano di manutenzione, pertanto occorrerà dare priorità agli interventi atti a:

- eliminare e/o mitigare le irregolarità presenti nell'estradosso stradale,
- potenziare la segnaletica esistente e la protezione a valle;
- mantenere e/o migliorare le opere idrauliche per la raccolta delle acque meteoriche.

Qualora le risorse disponibili non siano sufficienti ad eseguire gli interventi, sopra descritti, su tutto lo sviluppo dei tracciati stradali occorrerà informare l'utenza con adeguata segnaletica verticale ed orizzontale come prescritto dal Codice della Strada.

Alcuni tratti delle strade interessate dagli interventi potrebbero ricadere all'interno di zone con vincoli paesaggistici per cui sarà cura del progettista individuare esattamente tali aree per procedere alla redazione della relazione paesaggistica per l'inoltro della richiesta del nulla-osta.

Qualora gli interventi prevedano il ripristino dello stato manutentivo preesistente, senza apportare significative variazioni al tracciato non sarà necessario provvedere alla richiesta dei pareri sopra indicati fermo restando che sarà compito del Direttore Lavori e della scrivente RUP informare gli Enti interessati per eventuali sorveglianze sui lavori nel rispetto delle Norme vincolistiche.

I progettisti dovranno produrre esclusivamente il progetto esecutivo provvedendo, qualora necessario agli studi ed approfondimenti prescritti dalla Norma per il Progetto di Fattibilità Tecnica ed economica e del progetto definitivo. Gli elaborati da produrre, già indicati al punto e) del presente DIP dovranno essere commisurati alla complessità delle opere da eseguire

Progetto esecutivo

Allegato	Descrizione	Redazione (SI/NO)
01	RELAZIONE GENERALE	SI
02	RELAZIONI SPECIALISTICHE	NO
03	ELABORATI GRAFICI D PROGETTO	SI di scala adeguata alla tipologia dei lavori
04	CALCOLI ESECUTIVI DELLE STRUTTURE – CALCOLI IDRAULICI E DI IMPIANTI E RELAZIONI DI CALCOLO	NO
05	PIANO DI MANUTENZIONE	SI
06	PIANO DI SICUREZZA	SI
07	QUADRO DI INCIDENZA MANO D'OPERA	SI
08	CRONOPROGRAMMA	SI
09	ELENCO PREZZI	SI
10	COMPUTO METRICO ESTIMATIVO	SI
11	QUADRO TECNICO ECONOMICO	SI
12	SCHEMA DI CONTRATTO E CAPITOLATO D'APPALTO	SI

13	PIANO PARTICELLARE DI ESPROPRIO	NO
14	RELAZIONE TECNICA ED APPLICAZIONE DEI CAM	NON necessaria ma consigliabile
15	FASCICOLO DELL'OPERA Dec Lgs 81-2008	SI

Durante la fase di progettazione occorrerà valutare le opere da eseguire a causa della presenza di eventuali interferenze che possono essere individuate con la seguente tabella:

TIPOLOGIA INTERFERENZA	(SI/NO)	NOTE
Linee elettriche	SI	
Linee telefoniche	SI	
Rede idrica	SI	
Rete fognaria	SI	
Gasdotti	SI	
Ferrovia	NO	
Strade SI	SI	
Presenza di beni culturali	NO	
Altro (specificare)		

Le interferenze riportate in tabella sono da intendersi a titolo indicativo e non esaustivo e sono da accertare, analizzare e verificare da parte dei progettisti che verranno individuati dalla scrivente RUP ed inseriti nel NTP (anche mediante il coinvolgimento diretto degli enti gestori dei sotto servizi) al fine di rendere minimo l'impatto con le interferenze per la successiva buona esecuzione degli interventi che verranno indicati in progetto.

g) LIMITI ECONOMICI/COPERTURE FINANZIARIE

Il presente progetto è stato inserito nell'elenco delle opere finanziate con D.M. n. 123 del 19/03/2020 di integrazione al D.M. 49 del 16/02/2018 – ANNUALITA' 2023 - per un importo complessivo di € **1.468.303,95** per cui si ipotizza che il QUADRO TECNICO ECONOMICO DI PROGETTO debba essere presuntivamente il seguente:

A - LAVORI A MISURA

A.1 - Importo soggetto al r.a. (da definire in fase progettuale)	€	-
A.2 - Costi per attuazione piani sicurezza	€	-
A.3 - Di cui per manodopera	€	
TOTALE LAVORI	€	970.000,00

B - SOMME A DISPOSIZIONE DELL'AMMINISTRAZIONE

B.1 - IVA 22%	€	213.400,00
B.2 - Imprevisti e arrotondamenti < 10%	€	87.785,28
B.3 - oneri conferimento a discarica compreso IVA	€	29.000,00
B.4 - Accantonamento art. 60 del D.Lgs 36/2023	€	31.000,00
B.5 - Polizza dipendenti	€	5.000,00
B.6 - versamento ANAC	€	500,00
B.7 - Attrezzature per il monitoraggio flussi veicolari e/o infrastrutture presenti per il tracciato	€	38.800,00
B.8 - Prove sui materiali e servizi	€	36.000,00
B.9 - Competenze tecniche 2%	€	19.400,00
B.10 - Competenze tecniche progettazione esecutiva esterna	€	37.418,67
TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE	€	498.303,95
TOTALE PROGETTO	€	1.468.303,95

Si precisa che, in questa fase, non possono essere indicati sia gli importi dei costi della sicurezza – da non assoggettare al ribasso d'asta – che dei costi della manodopera (da indicare per il confronto di quanto dichiareranno le imprese in sede di gara)

h) SISTEMA DI REALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO

Nel rispetto delle prescrizioni dell'art. 41 comma 5 del D. Lgs.36/2023, in funzione della specifica tipologia e dimensione dell'intervento (intervento di manutenzione straordinaria) si prevede di omettere il primo livello di progettazione a condizione che il progetto esecutivo contenga tutti gli elementi previsti per il livello omesso.

Inoltre, al fine di snellire l'iter burocratico, ai sensi dell'Art.50 comma 7, il certificato di collaudo verrà sostituito dal certificato di regolare esecuzione, che verrà predisposto dal direttore dei lavori. Si esclude il ricorso all'appalto integrato in quanto l'affidamento dei lavori verrà effettuato sulla base del progetto esecutivo.

I sistemi di realizzazione delle opere dovranno essere proposti dal Progettista sulla base delle misurazioni e degli eventuali risultati degli studi specialistici, indagini, verifiche, sondaggi, misurazioni, nonché dovranno recepire tutte le prescrizioni impartite dagli Enti preposti al rilascio delle autorizzazioni all'esecuzione delle opere (qualora prescritti dalle Norme).

Per la realizzazione dei lavori si procederà tramite regolare contratto di appalto, a misura, con operatore economico individuato a seguito di procedura negoziata.

i) SCELTA DEL CONTRAENTE

Per i servizi di ingegneria, trattandosi di importo inferiore a € 150.000,00 si procederà con l'affidamento diretto a professionista esterno (Ingegnere/Architetto) ai sensi dell'art. 50 del D.Lgs 36/2023. Per le attività di Direzione dei Lavori ci si avvarrà del personale tecnico dipendente della Città Metropolitana di Messina e pertanto non sarà necessaria alcuna altra procedura di affidamento.

Per la realizzazione dei lavori, ricadendo nel caso di importo superiore a € 150.000,00 e inferiore a € 1.000.000,00, si prevede di procedere secondo quanto previsto all'Art. 50 Comma 1 lettera c), ovvero tramite procedura negoziata senza bando, previa consultazione di almeno cinque operatori economici, ove esistenti, individuati tramite elenchi di operatori economici inseriti nell'Albo della Regione Siciliana. La scelta del contraente avverrà tramite l'ausilio di strumenti elettronici, ovvero utilizzando la piattaforma in dotazione dell'Ente per verificare che siano stati rispettati i criteri di rotazione.

l) CRITERIO DI AGGIUDICAZIONE

Per l'aggiudicazione dei lavori sarà utilizzata la procedura più adeguata e nel rispetto della Normativa vigente all'atto della pubblicazione del Bando di Gara o dell'approvazione e l'inoltro della lettera di invito. In particolare, ai sensi dell'Art. 50 Comma 1 lettera c), l'affidamento dell'esecuzione lavori avverrà con procedura negoziata senza bando, previa consultazione di almeno cinque operatori economici, ove esistenti, individuati tramite elenchi di operatori economici e il criterio di aggiudicazione sarà quello del minor prezzo.

m) TIPOLOGIA CONTRATTO

Il contratto sarà stipulato, a pena di nullità, in forma scritta ai sensi dell'allegato I.1, articolo 3, comma 1, lettera b), in modalità elettronica nel rispetto delle pertinenti disposizioni del codice dell'amministrazione digitale, di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82, in forma pubblica amministrativa a cura dell'ufficiale rogante della stazione appaltante, con atto pubblico notarile informatico oppure mediante scrittura privata. In caso di procedura negoziata oppure per gli affidamenti diretti, mediante corrispondenza secondo l'uso commerciale, consistente in un apposito scambio di lettere, anche tramite posta elettronica certificata o sistemi elettronici di 11 recapito certificato qualificato ai sensi del regolamento UE n. 910/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 luglio 2014. I capitolati e il computo metrico estimativo, richiamati nel bando o nell'invito, faranno parte integrante del contratto.

Divenuta efficace l'aggiudicazione ai sensi dell'articolo 17, comma 5 e fatto salvo l'esercizio dei poteri di autotutela, la stipula del contratto dovrà avere luogo entro i successivi sessanta giorni anche in pendenza di contenzioso.

Il contratto non potrà essere stipulato prima di trentacinque giorni dall'invio dell'ultima delle comunicazioni del provvedimento di aggiudicazione. Tale termine dilatorio non si applica nei casi di procedura in cui è stata

presentata o ammessa una sola offerta di contratti di importo inferiore alle soglie europee, ai sensi dell'articolo 55, comma 2.

n) SPECIFICHE TECNICHE CONTENUTE NEI CRITERI AMBIENTALI MINIMI

Qualora dovessero sussistere gli obblighi di Legge, ad oggi non vincolanti, per la realizzazione e la manutenzione delle strade, i progettisti dovranno adeguare gli elaborati progettuali alle prescrizioni del Piano d'azione per la sostenibilità ambientale dei consumi della pubblica amministrazione (in fase di approvazione da parte del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica) che darà indicazioni, alle stazioni appaltanti stabilendo i Criteri Ambientali Minimi (CAM) per l'affidamento dei servizi di progettazione ed esecuzione dei lavori per la costruzione, manutenzione e adeguamento delle infrastrutture stradali (di cui all'art. 2 "Definizione e classificazione delle strade" del decreto legislativo 30 aprile 1992 n.285, "Nuovo Codice della strada" e di opere di pertinenza stradale. In questa fase preliminare alla redazione del progetto, non emergono particolari impatti dell'opera sulle componenti ambientali. In linea generale i processi lavorativi previsti in progetto non presentano problemi di emissione di sostanze pericolose, esclusi gli scarti derivanti dalle demolizioni ed eventuali rifiuti speciali che andranno opportunamente smaltiti nelle discariche da individuare in progetto.

o) INDIVIDUAZIONE LOTTI FUNZIONALI

Considerato che trattasi di opere di manutenzione straordinaria e che le lavorazioni nei diversi ambiti d'intervento sono le stesse (rifacimento asfalti, barriere di sicurezza, pulitura e realizzazione cunette, ecc.) si ritiene opportuno di non suddividere in lotti l'intervento.

p) INDIRIZZI GENERALI PER LA PROGETTAZIONE DEL MONITORAGGIO AMBIENTALE, GEOTECNICO E STRUTTURALE DELLE OPERE

Per la tipologia di intervento da eseguire si ritiene non necessario individuare criteri di indirizzo per il monitoraggio ambientale, geotecnico e strutturale dell'opera.

q) SPECIFICHE TECNICHE PER L'UTILIZZO DI MATERIALI, ELEMENTI E COMPONENTI

L'impiego di materiali, componenti e impianti oltre a doversi armonizzare con lo stato dei luoghi devono rispettare le relative normative di settore.

r) INDICAZIONE DI MASSIMA DEI TEMPI

Di seguito si riporta una previsione di massima delle tempistiche:

PROGETTO ESECUTIVO ENTRO 15.10.2024

AFFIDAMENTO LAVORI ENTRO 30.11.2024

ESECUZIONE LAVORI COLLAUDO ENTRO 31.10.2025

s) UTILIZZO ECONOMIE DERIVANTI DAI RIBASSI D'ASTA

Le economie derivanti dai ribassi d'asta confluiranno nelle somme a disposizione e potranno essere riutilizzate in conformità alla normativa vigente anche per Varianti e suppletive entro il quinto d'obbligo per estendere la manutenzione straordinaria ad ulteriori tratti delle strade oggetto di intervento.

t) DUVRI

Ai fini della sicurezza dei cantieri e coordinamento delle lavorazioni è prevista la redazione del PSC (piano sicurezza e coordinamento) di cui al d.lgs. 81/08. 2.

u) CRITERI DI APPROVVIGIONAMENTO PER LE FORNITURE

Per approvvigionamento di eventuali forniture dovranno essere rispettati i criteri ambientali minimi (qualora obbligatori per Legge) e i diritti ai lavoratori, pertanto dovranno essere certificati da organismi verificatori accreditati.

v) Referenti interni alla stazione appaltante

Si riportano i referenti tecnici a cui fare riferimento nel corso della progettazione e dell'esecuzione dell'opera:

Dirigente: Dott. Biagio PRIVITERA

Responsabile Unica del Progetto (RUP): Ing. Anna CHIOFALO

Tecnici incaricati: Arch. Francesco ORSI – Geom. Michele QUARTO

Responsabile dell'istruttoria: Sig.ra Loredana ROMEO

Messina

LA RUP

F.to Ing. Anna CHIOFALO

IL DIRIGENTE

F.to Dott. Biagio PRIVITERA