



CITTA' METROPOLITANA DI MESSINA

(ai sensi della L.R. n. 15/2015)

III DIREZIONE VIABILITA' METROPOLITANA

SERVIZIO PROGETTAZIONE STRADALE ZONA OMOGENEA JONICA ALCANTARA

PROGETTO ESECUTIVO

Art.23 comma 8 del D.L.gs n.50/2016

Progetto: D.M. M.I.T. n. 49 del 16/02/2018 – Annualità 2022:
“Lavori di manutenzione straordinaria per migliorare i livelli di
sicurezza lungo le SS.PP. del Primo Ufficio Viabilità”.

CODICE : 03601.19.ME

C.U.P.: B97H18004470001

PROGETTO AGGIORNATO AL PREZZIARIO REGIONALE 2022
(Decreto Ass. Reg. Infrastrutture n° 17 del 29.06.2022)

Elaborati:

- | | |
|--|---|
| <ol style="list-style-type: none">1. RELAZIONE TECNICA2. ELENCO PREZZI UNITARI3. ANALISI PREZZI4. COMPUTO METRICO ESTIMATIVO5. QUADRO ECONOMICO6. CAPITOLATO SPECIALE D' APPALTO7. SCHEMA DI CONTRATTO8. STIMA O.A.P. (Oneri Aziendali Presunti)9. STIMA COSTI DELLA MANODOPERA10. PLANIMETRIE11. PARTICOLARI COSTRUTTIVI | <ol style="list-style-type: none">12. CRONOPROGRAMMA DEI LAVORI13. PIANO DI SICUREZZA E COORDINAMENTO14. PIANO DI MANUTENZIONE15. CATEGORIA PREVALENTE |
|--|---|

---MESSINA, 13.07.2022

I PROGETTISTI:

Ing. Rosario BONANNO

Geom. Rosario CANNAVO'

Geom. C. Gaetano MAGGIOLOTI

VISTI E APPROVAZIONI

Approvazione in linea tecnica del R.U.P. ai sensi dell'art. 5 comma 3 L.R. n.12/2011 così come modificato dall'art. 24 L.R. 8/2016.

PARERE n° 32 del 13.07.2022

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO
ing. Giovanni LENTINI



PROGETTO: D.M. M.I.T. n. 49 del 16/02/2018 – Annualità 2022: “*Lavori di manutenzione straordinaria per migliorare i livelli di sicurezza lungo le SS.PP. del Primo Ufficio Viabilità*” -
CODICE: 03601.19.ME - C.U.P.: B97H18004470001

RELAZIONE TECNICA

(Aggiornamento in virtù della pubblicazione del nuovo prezzario regionale di cui al Decreto Assessoriale n° 17/Gab del 29.06.2022)

PREMESSA

Il presente documento costituisce la relazione tecnica descrittiva del progetto redatto ai sensi dell' Art.23 del D.lgs n° .50/2016, per i “*Lavori di manutenzione straordinaria per migliorare i livelli di sicurezza lungo le SS.PP. del Primo Ufficio Viabilità*” - **CODICE: 03601.19.ME - C.U.P.: B97H18004470001.**

Il presente progetto è stato sviluppato utilizzando i seguenti documenti di riferimento:

- Realizzazione del piano di sopralluoghi e rilievi preliminari, utili e necessarie per poter essere nelle condizioni di avere perfetta cognizione dello status quo, e dunque scegliere gli interventi che risultino compatibili con la natura e le caratteristiche dei tratti stradali su cui si dovrà intervenire.

INQUADRAMENTO DEI SITI

S.P. 50 di Castanea e 51 di Salice, entrambi ricadenti nel Comune di Messina

Le strade in argomento sono strade di grande importanza per i centri montani del comune di Messina, in quanto collegano i nuclei abitati della zona Nord del medesimo comune, con gli assi viari di grande comunicazione in direzione Messina, Catania e Palermo.

Le strade in argomento hanno lunghezza rispettivamente di km 13+968 e km 8+829; la prima parte dalla S.S. SS 113/dir km 21+520 (Piazzetta di Spartà), ed arriva lungo la S.S. 113 al km 11+117 (Colle San Rizzo); La SP 51 di Salice parte dalla S.S. 113/dir km 29+550 (Piazza Marmora) e arriva S.P. 50 al km 10+500 (Portella Castanea).

Entrambe le strade si presentano in precarie condizioni di manutenzione e necessitano di interventi urgenti di sistemazione del piano viabile.

Dal punto di vista cartografico, i luoghi di progetto sono individuati nella Carta Tecnica Regionale in scala 1:10.000, l'area è rappresentata nelle varie Sezioni prese in considerazione per le planimetrie di intervento.

Le aree oggetto degli interventi previsti in progetto sono localizzate lungo l'intero tracciato stradale vista la varietà degli interventi manutentivi da realizzare. I lavori previsti interessano sia il piano viabile con la risagomatura della piattaforma stradale e stesura di binder nei tratti maggiormente dissestati, con successiva posa in opera di tappetino per strato di usura, rifacimento segnaletica orizzontale e verticale, che le sue pertinenze con il miglioramento delle protezioni laterali (riallineamento della barriera esistente con smontaggio e riposizionamento con elementi idonei, rialzo di parapetti in muratura esistenti), la realizzazione di cunette, di muretti di contenimento, etc. Dal punto di vista geo-stratigrafico locale l'area in esame è costituita da argille e limi con caratteristiche marcatamente plastiche, soggette a frequenti fenomeni di scoscendimenti e frane prevalentemente dovute alla cattiva regimazione delle acque superficiali. I luoghi di intervento risultano esclusivamente di proprietà pubblica (Strada Provinciale e loro pertinenze).

INTRODUZIONE

Il progetto è stato sviluppato sulla base delle informazioni acquisite dai rilievi e le misurazioni eseguite sui luoghi, nonché dai risultati delle indagini preliminari e integrative necessarie per porre in essere le corrette interpretazioni progettuali.

Alla luce dell'esito delle indagini, sono stati effettuati gli approfondimenti necessari affinché, evidenziate le cause delle problematiche in atto, potessero essere trascritte in progetto le scelte per gli interventi progettuali tali da rispondere adeguatamente al mandato conferito.

Il progetto esecutivo di cui alla presente, è stato dunque elaborato secondo i principi ingegneristici e della regola tecnica, in ottemperanza alle prescrizioni normative vigenti in termini di opere geotecniche e di protezione idraulica del territorio, in generale secondo un approccio metodologico che potesse consentire, individuata la fonte dei rischi che causano le problematiche evidenziate nelle aree di competenza, le adeguate misure. Il progetto prevede l'intervento per la messa in sicurezza di alcuni tratti delle strade Provinciali attualmente interessati dalle seguenti problematiche:

- cattiva regimazione delle acque superficiali per carenza o vetustà delle cunette;
- ondulazioni e fessurazioni del manto stradale
- vetustà del tappetino di usura
- vetustà della segnaletica orizzontale e verticale
- vetustà dei manufatti di protezione laterale (parapetti e barriera di sicurezza)

ELABORATI DI PROGETTO

A seguito de recepimento delle suesposte indicazioni, il presente progetto di fattibilità è stato redatto ai sensi del D.Lgs. n. 50 del 18 aprile 2016, all'articolo 23 comma 5, e, per la parte ancora non normata, si applica l'articolo 2016 comma 4 dello stesso decreto.

ALLEGATI PROGETTUALI

1. RELAZIONE TECNICA
2. ELENCO PREZZI UNITARI
3. ANALISI PREZZI
4. COMPUTO METRICO ESTIMATIVO
5. QUADRO ECONOMICO
6. CAPITOLATO SPECIALE D'APPALTO
7. SCHEMA DI CONTRATTO
8. STIMA O.A.P. (Oneri Aziendali Presunti)
9. STIMA COSTI DELLA MANODOPERA
10. PLANIMETRIE
11. PARTICOLARI COSTRUTTIVI
12. CRONOPROGRAMMA DEI LAVORI
13. PIANO DI SICUREZZA E COORDINAMENTO
14. PIANO DI MANUTENZIONE
15. CATEGORIA PREVALENTE

IMPOSTAZIONE GENERALE DEGLI INTERVENTI

Si premette che la natura e l'entità degli interventi di progetto, correlati e subordinati alle somme disponibili nell'ambito del finanziamento concesso, sono volti alla mitigazione delle criticità idrogeologiche ed infrastrutturali che rivestono carattere prioritario. Si riportano, in forma non esaustiva, gli interventi di progetto come appresso descritti, rimandando per gli approfondimenti ai relativi elaborati computistici e grafici. L'obiettivo principale degli interventi è volto a migliorare gli standard di sicurezza delle strade al fine di dotare la collettività di una infrastruttura più ed efficiente.

In termini di impatto delle opere, le stesse incideranno in minima parte sull'aspetto ambientale e solo per il periodo necessario per l'esecuzione delle lavorazioni, né modificheranno o altereranno la funzionalità e l'efficienza delle strade. Stante la necessità di intervenire su vari tratti di strada, verranno istituite più aree di lavoro secondo le lavorazioni da eseguire:

- 1. intervento di demolizione parziale di parapetti e tombini in pietrame diruti o non conformi, e ricostruzione degli stessi in conglomerato cementizio armato;*
- 2. intervento di demolizione/ricostruzione o realizzazione ex novo di opere per il deflusso delle acque superficiali non più rispondenti alle caratteristiche minime di efficienza e funzionalità (cunette, caditoie, attraversamenti trasversali, etc.)*
- 3. intervento di rimozione o riallineamento della barriera metallica di sicurezza, e di collocazione di nuova barriera nei tratti (dove necessaria);*
- 4. intervento di scarifica del vecchio manto bituminoso deteriorato e posa in opera di nuovo conglomerato bituminoso per strato di usura, mediante stesa con finitrice e rullo vibrante. Per la regolarizzazione degli avvallamenti e la risagomatura delle curve verrà impiegato conglomerato bituminoso per strato di collegamento posto in opera con le stesse modalità sopra descritte. Detti lavori consentiranno di recuperare la piena funzionalità della strada e di ripristinare il transito in sicurezza;*
- 5. intervento per il rifacimento della segnaletica orizzontale (esecuzione di strisce longitudinale, stop, fascia d'arresto, etc.) e della segnaletica verticale (ove necessario, collocazione di cartelli stradali, catadiottri, segnamargini, ...)*
- 6. rifacimento del tappetino d'usura mediante stesa con finitrice e rullo vibrante, nei tratti dove maggiormente deteriorato;*

SUCCESSIONE DELLE DIVERSE FASI DELLE OPERE

L'impresa esecutrice dei lavori provvederà ad approntare il cronoprogramma relativo alla successione delle fasi lavorative, sulla scorta del cronoprogramma di progetto. Nel corso dei lavori, dovendo eseguire lavori che possono svolgersi anche contemporaneamente, occorrerà evitare le interferenze tra zone di lavoro; a questo proposito l'impresa esecutrice nella stesura del P.O.S. dovrà adottare tutti gli accorgimenti necessari affinché i lavori si svolgano nelle migliori condizioni di sicurezza. Ad esempio si suggerisce che la progressione dei lavori avvenga partendo dalla risagomatura dei tratti stradali deformati, dalla demolizione e ricostruzione dei parapetti, e proseguendo con l'esecuzione dei tratti di muretti, delle cunette, con la posa di guard rail, con la scarifica e stesa di conglomerato bituminoso, e per finire con la realizzazione di segnaletica verticale ed orizzontale. I cantieri dovranno essere recintati e segnalati a norma di legge, anche con l'uso di impianto semaforico per la regolamentazione del transito a senso unico alternato. Ad opere completate l'impresa provvederà allo smantellamento delle opere provvisorie, delle recinzioni di cantiere, delle baracche e dei servizi, al rimodellamento della superficie del piano di campagna, e allo smobilizzo delle dotazioni di cantiere. Le caratteristiche tecniche, la consistenza e la modalità di realizzazione delle opere ed attività sopraelencate sono oggetto di trattazione in altri paragrafi, oltre a trovare riscontro e rappresentazione negli elaborati grafici di progetto.

FATTIBILITÀ DELL'INTERVENTO.

Trattandosi di un intervento di manutenzione all'interno della carreggiata stradale esistenti non saranno apportate modifiche all'ambiente circostante e quindi non vi è necessità di produrre lo studio di impatto ambientale. Gli interventi previsti non riguardano aree soggette a vincoli di natura storica, artistica, archeologica, paesaggistica o di qualsiasi altra natura. Non essendo previsti allargamenti e/o modifiche del tracciato stradale, se non nell'ambito della fascia di pertinenza stradale, non è necessaria l'acquisizione di aree private.

I lavori progettati comportano un impatto trascurabile sull'ambiente e sulla salute dei cittadini (infatti, gli stessi lavori, non essendo indicati negli allegati A e B del D.P.R. 12 aprile 1996, non sono soggetti alla procedura di verifica e alla procedura di valutazione di impatto ambientale, di cui agli articoli, rispettivamente, 10 e 5 dello stesso decreto); anzi, il miglioramento delle condizioni della strada in oggetto, oltre a garantire una maggiore sicurezza agli utenti, comporta conseguentemente anche la rivalutazione dell'ambiente circostante. I materiali di risulta provenienti da scavi e demolizioni verranno riutilizzati all'interno del cantiere, ove possibile, per la realizzazione di rinterri e drenaggi. Le quantità eccedenti verranno conferite nella discarica identificata sul territorio come la più vicina ove si realizzeranno lavori.

VINCOLI O INTERFERENZE GRAVANTI SULLA ZONA OGGETTO DI INTERVENTO:

nella zona oggetto di intervento sulla base della consultazione della carta dei vincoli si è accertato che sono presenti:

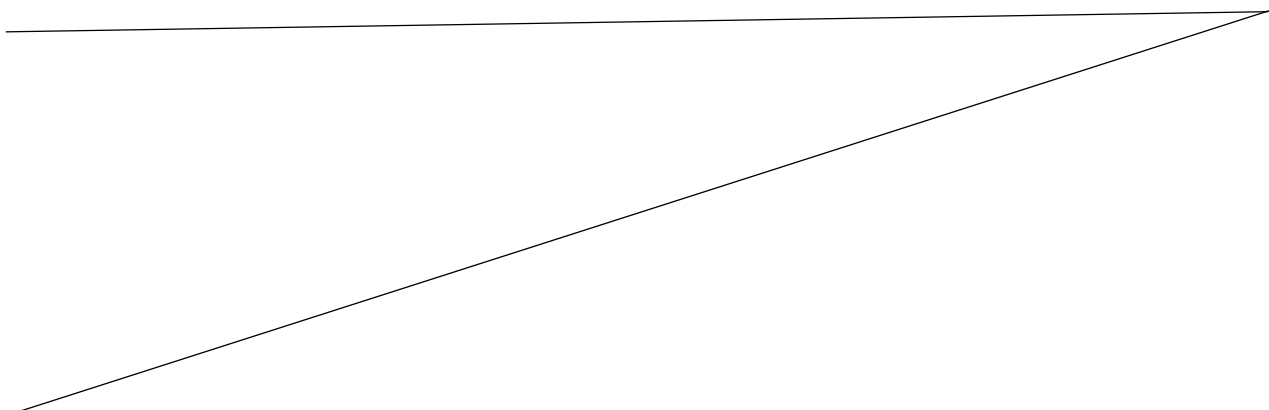
- Forestale - Idrogeologico, anche se i lavori rientrano interamente in area pubblica e non sono previsti importanti opere di sbancamento, prima dell'inizio dei lavori dovrà essere richiesta l'Autorizzazione all'Ispettorato Agricoltura e Foreste.
- Lungo il tracciato sono presenti linee aeree (elettriche e telefoniche) e sottoservizi funzionanti (acquedotto) che, da un primo esame, non sembrano interferire con i lavori in progetto; in ogni caso, eventuali spostamenti di sottoservizi, dovranno essere a cura e spese degli Enti proprietari degli stessi.

PARTE ECONOMICA

Il progetto fa parte degli interventi urgenti manutenzione straordinaria per migliorare i livelli di sicurezza lungo le SS.PP. e necessari per il ripristino della sede stradale e delle pertinenze provinciali per un importo complessivo di € 937.600,00 (Euro Novecentotrentasettemilaseicento/00) di cui € 708.707,95 per importo dei lavori a base d'asta, € 38.390,34 per oneri di sicurezza aziendali, ed € 190.501,71 quali somme a disposizione dell'Amministrazione.

Per l'attuale progettazione sono stati applicati i prezzi ricavati dal vigente prezzario regionale 2022 della REGIONE SICILIANA, e da analisi prezzi regolarmente adottate.

Il costo complessivo dell'intervento, come detto, sarà pari a € 937.600,00, secondo il seguente quadro economico:



LAVORI A MISURA	1			708.707,95
LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA SULLA S.P. N. 50 DI CASTANEA	1		4 15.791,89	
Opere di salvaguardia	1	154.057,66		
Pavimentazione stradale	3	66.208,00		
Segnaletica stradale	3	5.299,90		
Opere d'arte	4	147.748,22		
Lavori di bonifica della scarpata a monte alla progr. km 11+425 dx, mediante disaggio e posa in opera di rete con ancoraggi e funi d'acciaio	9	42.478,11		
PER LAVORI DI FINITURA NON SUSCETTIBILI DI MISURAZIONE LUNGO LE SS.PP. N.50 E N. 51, QUALI SVUOTAMENTO DELLE RETI PARAMASSI, PULITURE DEI MARGINI STRADALI, DI CUNETTE E POZZETTI PER LO SMALTIMENTO DELLE ACQUE METEORICHE, RIMOZIONE DI SEGNALETICA VERTICALE ESISTENTE, ETC..	10		8.456,00	
LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA SULLA S.P. N. 51 DI SALICE	11		2 84.460,06	
Opere di salvaguardia	11	60.095,39		
Pavimentazione stradale	11	69.963,13		
Segnaletica stradale				
Lavori di bonifica del costone roccioso alle progr. km 0+015 dx, 2+445 dx e 3+310 sx mediante disaggio e posa in opera di reti con ancoraggi e funi d'acciaio	12	154.401,54		
COSTI SICUREZZA A SOMMARE	15			38.390,34
SOMMANO I LAVORI				€ 747.098,29
Oneri speciali di sicurezza, già inclusi nei lavori (5,138593% sui lavori)			38.390,34	
a detrarre			38.390,34	€ 38.390,34
Importo dei lavori a base d'asta soggetti a ribasso				€ 708.707,95
SOMME A DISPOSIZIONE AMMINISTRAZIONE				
IVA su lavori [rl*0,22]			164.361,62	
Incentivi per funzioni tecniche per dipendenti PA (Art.113 D.Lgs.50/2016) [rl*0,02]			14.941,97	
Spese per contributo ANAC			375,00	
Oneri di conferimento a discarica			10.500,00	
Imprevisti e arrotondamento			323,12	
TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE AMMINISTRAZIONE			190.501,71	€ 190.501,71
IMPORTO COMPLESSIVO del Progetto				€ 937.600,00

I lavori di cui al presente progetto rientrano nella categoria di lavoro prevalente **OG3**. Alcuni lavori di rifacimento delle protezioni laterali con barriera di sicurezza rientrano nella categoria specialistica OS12A e OS12B.

SICUREZZA

Tutte le fasi di lavoro dovranno essere svolte in condizioni di sicurezza per i lavoratori ai sensi della Normativa vigente. Per quanto concerne tutte le disposizioni in merito alla protezione dei lavoratori durante le lavorazioni, si rimanda dunque ai principi sanciti dal D.lgs 81/2008 come modificato ed integrato dal D.lgs. 106/09 e ss.mm.ii., nonché alle recenti disposizioni relative alla prevenzione del contagio da COVID-19 ed alle prime indicazioni per la redazione del P.S.C. allegato al presente progetto. Si ritiene fin da ora che per l'esecuzione in sicurezza dei lavori in progetto, si renderà necessario mantenere limitazioni parziali al transito sulle SS.PP. per il periodo strettamente necessario all'esecuzione delle opere di consolidamento e di costruzione di opere a margine o all'interno della carreggiata e, laddove la limitata larghezza della sede stradale non consentisse la circolazione nei due sensi di marcia, il transito potrà svolgersi a senso unico alternato, previa recinzione delle aree di cantiere e collocazione di impianto semaforico.

Trattandosi di attività che saranno presumibilmente eseguite da "unico soggetto" gli obblighi di cui alla normativa vigente in termini di sicurezza e secondo quanto previsto dalla normativa sui lavori pubblici, rimane obbligo dell'impresa di presentare il "Piano Operativo di Sicurezza" (POS) ed il "Piano di Sicurezza sostitutivo" (PSS), trattandosi di opera pubblica, oltre a tutto quanto altro espressamente richiesto dalla normativa vigente, prima dell'inizio delle attività.

Sarà a cura e carico dell'Affidataria garantire che tutto il personale operante nel sito, ivi compresi eventuali visitatori o tecnici di PP.AA. e/o Enti competenti, siano edotti sulle procedure di sicurezza del cantiere, e dovrà esserci testimonianza dell'istruzione svolta (firma p.p.v.).

Tutto il personale dell'Affidataria operante nel sito dovrà eseguire il protocollo di sicurezza anti contagio COVID-19 e dovrà essere dotato di idonei Dispositivi di Protezione Individuale, inclusi quelli relativi alla protezione delle vie respiratorie e di un sufficiente numero di indumenti protettivi completi ed a norma.

EROGAZIONI TEMPORANEE E DI FORNITURE PER IL CANTIERE

A causa della temporaneità delle attività, per la particolarità degli interventi, non si ritiene di dover provvedere alla richiesta all'allaccio temporaneo per la disponibilità di forniture idriche ed elettriche, potendo ricorrere a risorse alternative quali serbatoi e/o cisternette per le riserve idriche necessarie alle operazioni, ed eventuali gruppi elettrogeni per l'erogazione di energia elettrica, strettamente indispensabili per il regolare svolgimento delle attività di cantiere. Tali oneri restano comunque a carico totale dell'affidataria.

CRONOPROGRAMMA

Il tempo stimato per l'esecuzione complessiva delle attività, oggetto della presente relazione viene riportato nel cronoprogramma operativo di progetto. Per l'esecuzione dei lavori di cui al presente progetto in si prevede un impegno complessivo di circa **277 giorni** naturali e consecutivi.

Messina, lì, 13.07.2022

I Progettisti:
Ing. Rosario Bonanno
Geom. Rosario Cannavò
Geom. Carmelo G. Maggioloti

Visto, Responsabile del Procedimento:
Ing. Giovanni Lentini