



COMUNE DI SINNAI
CITTÀ METROPOLITANA DI CAGLIARI

PARCODELLE RIMEMBRANZE - 09048 - SINNAI (CA)

Settore Lavori Pubblici e Servizi Tecnologici

DOCUMENTO PRELIMINARE ALL'AVVIO DELLA PROGETTAZIONE

(articolo 15, comma 5, del d.P.R. 5 ottobre 2010, n. 207)

“Legge 160/2019, Decr. 11/11/2020 Attribuzione ai comuni per l'anno 2021 dei contributi aggiuntivi, pari complessivamente, a 497.220.000 euro, per investimenti destinati ad opere pubbliche in materia di efficientamento energetico e sviluppo territoriale sostenibile.”

Località: Comune di Sinnai

Importo: 90.000,00 €

CUP: J17H21003360001

Sinnai, 13 agosto 2021

Il Responsabile Unico del Procedimento
Ing. Marco Busalla

1. PREMESSE

Con la Legge 27 dicembre 2019, n. 160 “Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022” art.1 commi 29-37 (Legge di Bilancio 2020) e con il Decreto del Ministero dell'Interno, Decr. 11/11/2020, “Attribuzione ai comuni per l'anno 2021 dei contributi aggiuntivi, pari complessivamente, a 497.220.000 euro, per investimenti destinati ad opere pubbliche in materia di efficientamento energetico e sviluppo territoriale sostenibile”, il Comune di Sinnai risulta beneficiario per l'anno 2021, di un contributo di complessivi 90.000,00 € da destinare per l'adeguamento e la messa in sicurezza di scuole, edifici pubblici e patrimonio comunale e per l'abbattimento delle barriere architettoniche;

L'amministrazione ha deciso di intervenire attraverso il presente progetto per la messa in sicurezza di parte della viabilità denominata via San Nicolò, attivando interventi di manutenzione straordinaria del “cassonetto” stradale, dello strato di bitume (strato d'usura) della segnaletica verticale ed orizzontale e degli annessi dissuasori di sosta (installati con precedente appalto) che separano il percorso pedonale dalla corsia carrabile;

La via San Nicolò è classificabile quale F – Strade locali (urbane) ai sensi dell'art 2 comma 2 del Codice della Strada;

2. DESCRIZIONE DELLA SITUAZIONE INIZIALE E INDICAZIONI PROGRAMMATICHE

La viabilità presenta sia pendenza longitudinale che trasversale (da determinarsi in progetto esecutivo) sia tratti in piano, in prossimità del tratto in pendenza longitudinale (leggermente acclive) nelle immediate adiacenze dei dissuasori di sosta sono evidenti avvallamenti/cedimenti, dissesto (buche) e comunque deformazioni del manto stradale che incidono sulla regolarità e sulle caratteristiche geometriche della viabilità San Nicolò.

Ad oggi, la percorrenza della via San Nicolò è comunque praticabile, ma è limitata la sicurezza durante l'utilizzo, non configurandosi ancora vero e proprio pericolo.

Constatato che le problematiche su illustrate sono da definirsi irreversibili e progressivamente regressive, le stesse parrebbero attribuibili a fenomeni di:

- 1) Dilavamento erosivo delle frazioni di fini che si trovano al di sotto del manto stradale ed attribuibili agli eventi piovosi ed annessi ruscellamenti ed infiltrazioni;
- 2) Ipotetica presenza di banchi o ammassi argillosi che si trovano al di sotto del manto stradale che in presenza o assenza di infiltrazioni d'acqua, possono causare rigonfiamenti o ritiri che generano avvallamenti ed annesse conseguenze;
- 3) Criticità legate al traffico veicolare 1, probabilmente le caratteristiche del “cassonetto” stradale e dei terreni sottostanti (capacità portante), patiscono stress meccanico a fatica, legato alla percorrenza ed alla sosta, anche se temporanea, di mezzi di ingente massa del tipo ad 1 o più assi (Camion ed analoghi);
- 4) Criticità legate al traffico veicolare 2, sulle porzioni ammalorate insiste la reiterata asportazione ed usura del manto stradale legata agli attriti (volventi e radenti) esercitati dagli pneumatici che aggrava ed accresce gli avvallamenti ed i dissesti;

3. OBIETTIVI GENERALI DA PERSEGUIRE, AMBITO DI INTERVENTO, ESIGENZE DA SODDISFARE E

STRATEGIE OPERATIVE

Gli interventi in progetto hanno l'obiettivo primario di eliminare o comunque limitare, per quanto possibile, i fenomeni deformativi del manto stradale e successivamente attuare gli interventi di manutenzione straordinaria oggetto della presente a garanzia del ripristino degli ordinari requisiti di sicurezza in fase di transito lungo la via San Nicolò;

I principali interventi previsti sono i seguenti:

- Adozione di adeguata procedura amministrativa (ordinanze) di chiusura e apertura al traffico durante l'esecuzione dei lavori;
- Adozione delle misure minime di sicurezza in materia di cantieristica stradale;

- Rimozione dei dissuasori di traffico ed a lavori ultimati ricollocazione degli stessi;
- Asportazione dello strato di conglomerato bituminoso consunto;
- Indagini, saggi ed approfondimenti sulle aree della via San Nicolò (prevalentemente aree con pendenza longitudinale) oggetto di avvallamento e dissesto al fine di poter individuare le cause e le soluzioni da prospettare, inoltre indagine rivolta a constatare la stratigrafia del “cassonetto” o della pavimentazione stradale ;
- Adozione di accorgimenti, irrigidimenti e consolidamenti delle aree più sensibili e più soggette a deformazione (prevalentemente aree con pendenza longitudinale) al fine di migliorare le prestazioni meccaniche del “cassonetto” stradale;
- Eventuale inertizzazione e consolidamento, per quanto possibile, dei banchi di argille se presenti allo scopo di limitare rigonfiamenti e ritiri che generano deformazioni;
- Ripristino delle caratteristiche e della regolarità geometrica della via San Nicolò nel caso di specie, pendenze, baulature, cunette smaltimento acque, ecc..;
- Eventuali interventi sui sottoservizi, se necessari, illuminazione pubblica, fognature bianca e nera, ecc..;
- Posa di nuovo conglomerato bituminoso garantendo le adeguate tolleranze tra sporgenze e cavità dei dispositivi di coronamento e di chiusura dei pozzetti stradali finalizzato alla massima uniformità del manto stesso;
- Smaltimento e conferimento a norma di legge degli eventuali rifiuti prodotti;
- Eventuali prove di carico se necessarie BCR e o analoghe o collaudi statici se necessari;
- Ripristino della segnaletica stradale orizzontale e verticale come da codice della strada vigente e dalla normativa di settore;
- Messa in esercizio della viabilità a lavori ultimati;

4. REGOLE E NORME TECNICHE DA RISPETTARE E VINCOLI DI LEGGE RELATIVI AL CONTESTO D'INTERVENTO

La progettazione e realizzazione dell'intervento dovrà avvenire nel rispetto di tutte le leggi, regole e norme applicabili vigenti, fra cui in particolare:

LAVORI PUBBLICI

- D.Lgs. n. 50/2016; L.R. n. 8/2018;
- D.P.R. n. 207/2010 per le parti ancora in vigore;
- Linee Guida ANAC, di attuazione del D.Lgs. 18 aprile 2016, n. 50 Decreto ministeriale 17.06.2016;

SICUREZZA SUL LAVORO

- D.Lgs. n. 81/2008;
- Decreto Interministeriale 22 gennaio 2019;

NORMATIVA DI SETTORE

- Nuovo Codice della Strada (D.Lgs. 285 del 30.04.1992);
- Regolamento di Esecuzione e di Attuazione del Nuovo Codice della Strada (D.P.R. 495 del 16.12.1992);
- CAM (Criteri ambientali minimi), Decreto del Ministro dell'Ambiente 11 aprile 2008 e successivi;

COSTRUZIONI

- Normative in materia di consolidamento stradale ed idrauliche/geologiche dedicate;
- Legge 05/11/1971 n. 1086;
- D.M. NTC 17/01/2018;
- Circ. 21/01/2019, n. 7;

Per quanto riguarda le aree interessate dall'intervento, risulta che esse:

- sono comprese nell'ambito territoriale costiero n. 2 n. 1 "Golfo di Cagliari" di cui al vigente Piano Paesaggistico Regionale;
- non sono individuate come pericolo/rischio di piena dal vigente Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico. Pertanto il progetto NON deve essere corredato, ai sensi delle norme di attuazione del PAI, da apposito Studio di Compatibilità Idraulica, soggetto all'approvazione dei soggetti competenti;

5. FUNZIONI E REQUISITI TECNICI DELL'INTERVENTO

L'intervento ha la funzione di garantire il ripristino delle condizioni ordinarie di sicurezza della via San Nicola previo intervento di manutenzione straordinaria;

6. IMPATTI DELL'OPERA SULLE COMPONENTI AMBIENTALI

Per quanto riguarda la fase di realizzazione dei lavori, i principali impatti prevedibili sul contesto delle componenti ambientali ed insediative sono:

- il rumore connesso al transito dei mezzi di trasporto dei materiali e al funzionamento dei mezzi d'opera (escavatori, pale, ecc.);
- le emissioni in atmosfera da parte dei motori dei veicoli e dei mezzi d'opera impiegati;
- le emissioni in atmosfera derivanti dalla posa degli emulsionanti, additivi o analogo;
- la polvere sollevata dal vento dalle aree interessate dai lavori, e quella sollevata dal transito dei mezzi sulla viabilità di cantiere;

Con riferimento alla situazione di regime a lavori realizzati, si avrà un basso livello di impatto sul contesto ambientale.

7. SISTEMA DI REALIZZAZIONE DELLE OPERE

Considerata l'estrema urgenza per l'affidamento dei lavori, a causa della imminente scadenza del finanziamento ministeriale prevista per il 15.11.2021, si prevede la redazione di un progetto esecutivo da parte di tecnici esterni individuati con procedura diretta d'affidamento di servizi intellettuali;

E' previsto un solo livello progettuale, quale esecutivo, come disciplinato dall'art.23 comma 4 del Dlgs 50/2016, questo livello progettuale conterrà tutti gli elementi previsti per i livelli omessi salvaguardando la qualità della progettazione;

Si prevede che l'appalto delle opere verrà espletato tramite procedura negoziata senza previa pubblicazione del bando di gara sulla base del progetto esecutivo posto a base di gara.

Il contratto d'appalto verrà stipulato a corpo secondo il criterio del minor prezzo sull'importo dei lavori.

8. FASI E LIVELLI DI PROGETTAZIONE

Al di là dei contenuti degli articoli da 14 a 43 del d.P.R. 207/10 per gli appalti di lavori, l'art. 23 del D.Lgs. 50/2016, l'unico livello di progettazione previsto è il seguente:

1) PROGETTAZIONE ESECUTIVA

Il progetto esecutivo che conterrà tutti gli elementi previsti per i livelli omessi salvaguardando la qualità della progettazione, determina in ogni dettaglio i lavori da realizzare, il relativo costo previsto, il cronoprogramma e deve essere sviluppato ad un livello di definizione tale che ogni elemento sia identificato in forma, tipologia, qualità, dimensione e prezzo. Il progetto esecutivo deve essere, altresì, corredato da apposito piano di manutenzione dell'opera e delle sue parti in relazione al ciclo di vita. Con l'entrata in vigore del D.Lgs. 50/2016, l'unica progettazione che possa essere posta a base di una gara d'appalto, è il progetto esecutivo, ai sensi dell'art. 59 comma 1 del D.Lgs. 50/2016.

La progettazione che sarà posta a base di gara, richiede, sempre preliminarmente alla procedura che si intende adottare per l'affidamento dell'appalto, la verifica preventiva della progettazione da parte della stazione appaltante e la successiva validazione ai sensi dell'art. 26 del Dlgs 50/2016.

Per la fase di redazione della progettazione esecutiva si prevede una durata di 7 giorni.

9. LIMITI FINANZIARI DA RISPETTARE E QUADRO ECONOMICO PRELIMINARE

Il limite finanziario da rispettare è costituito dal finanziamento previsto, pari a € 90.000,00 finanziato mediante Legge 160/2019 art.1 comma 29 e Decreti Ministero dell'Interno del 14/01/2020 e del 11/11/2020 nell'ambito della materia: *b) sviluppo territoriale sostenibile, ivi compresi interventi in materia di mobilità sostenibile, nonché interventi per l'adeguamento e la messa in sicurezza di scuole, edifici pubblici e patrimonio comunale e per l'abbattimento delle barriere architettoniche*, risorse 2021.

Si precisa che si prevede che i lavori da realizzare rientrino nelle seguenti categorie di opere:

OG 3: STRADE, AUTOSTRADE, PONTI, VIADOTTI, FERROVIE, LINEE TRANVIARIE, METROPOLITANE, FUNICOLARI, E PISTE AEROPORTUALI, E RELATIVE OPERE COMPLEMENTARI

OG 11: IMPIANTI TECNOLOGICI

Il Quadro Economico preliminare dell'intervento di seguito riportato, potrà essere rimodulato nel quadro economico del livello di progettazione esecutivo ma lo stesso non potrà eccedere l'ammontare complessivo previsto e stanziato per il presente appalto pari ad euro 90.000,00;

QUADRO ECONOMICO	
	Progetto
A) Lavori	
B) Importo dei lavori a base di gara	€ 54.000,00
C) Costi per la sicurezza comprensivo di costi COVID	€ 6.500,00
(B+C) Importo totale dei lavori	€ 60.500,00
D) SOMME A DISPOSIZIONE	
E) I.V.A. (22% di B+C) interventi di manutenzione straord.	€ 13.310,00
F) Fondo Incentivo Funzioni Tecniche (art.113 D.Lgs. 50/2016), (2% di B+C),	€ 1.210,00
G) Servizi Tecnici (PE, DL, Coord., Contab. e CRE)	€ 4.930,00
H) Oneri previdenziali su spese tecniche (4% di G)	€ 197,20
I) IVA servizi tecnici ed oneri (22% di G+H)	€ 1.127,98
L) Contributi ANAC (Delibera Anac n°1174 del 19/12/2018)	€ 30,00
M) Indagini idrogeologiche/saggi conoscitivi, IVA e oneri compresi	€ 2.500,00
N) Collaudi/prove, IVA e oneri compresi	€ 2.000,00
O) Accantonamento per accordi bonari (3% di B+C)	€ 1.815,00
P) Imprevisti ed arrotondamenti	€ 2.379,82
Totale somme a disposizione	€ 29.500,00
Totale complessivo appalto	€ 90.000,00

10. INQUADRAMENTO AREE D'INTERVENTO



Sinnai, 13/08/2021

Visto: Il Responsabile Unico del Procedimento
Ing. Marco Busalla
(f.to digitalmente)
