

VISIONE DETTAGLI PUBBLICAZIONE**Ente Mittente** PROVINCIA DI MONZA E DELLA BRIANZA**Tipologia** Catalogo Documenti/ATTI
DIRIGENZIALI/DETERMINAZIONI
DIRIGENZIALI**Oggetto** RIQUALIFICAZIONE DELLA VARIANTE ALLA
S.P. N° 176 DAL KM. 7+500
ALL'INTERSEZIONE CON VIA CIUCANI, IN
COMUNE DI ORNAGO CUP
B87H24002330001 -DOCUMENTO DI
INDIRIZZO ALLA PROGETTAZIONE (D.I.P)-
APPROVAZIONE.
(ATTI_DIRIG/2025/2154/18-07-2025)**N.Reg** 1838/2025**In
Pubblicazione** dal **21-07-2025** al **05-08-2025**

SETTORE STRADE E VIABILITA'

Determinazione Dirigenziale

Raccolta generale n. 2154 del 18-07-2025

Oggetto: RIQUALIFICAZIONE DELLA VARIANTE ALLA S.P. N° 176 DAL KM. 7+500 ALL'INTERSEZIONE CON VIA CIUCANI, IN COMUNE DI ORNAGO CUP B87H24002330001 -DOCUMENTO DI INDIRIZZO ALLA PROGETTAZIONE (D.I.P)- APPROVAZIONE.

Il decreto del Presidente della Provincia di Monza e della Brianza n. 17 del 30/05/2024 aggiornato con decreto n. 30 del 31/12/2024 dell'incarico dirigenziale all'arch. Emanuele Polito, quale Direttore del Settore Strade e Viabilità.

1. CARATTERISTICHE PRINCIPALI - PRESUPPOSTI DI FATTO E DI DIRITTO

Premesso che:

La Provincia di Monza e della Brianza, quale Ente proprietario delle strade, deve provvedere, ai sensi dell'art. 14 comma 1 del d.lgs. n. 285/1992 *“Nuovo Codice della Strada” - poteri e compiti degli enti proprietari delle strade*, alla manutenzione, gestione e pulizia delle strade, delle loro pertinenze e arredo, nonché delle attrezzature, impianti e servizi, al controllo tecnico dell'efficienza delle strade e relative pertinenze, all'apposizione e manutenzione della segnaletica prescritta.

con Decreto del Ministero Infrastrutture e Trasporti N° 101 del 16 aprile 2022 avente ad oggetto *“Ripartizione delle risorse, per le annualità dal 2025 al 2029, per le strade delle Province e delle Città Metropolitane. Integrazione al decreto 19 marzo 2020, relativo a programmi straordinari di manutenzione della rete viaria”*, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale Serie Generale n. 154 del 4/7/2022- Programma Quinquennale 2025-2029 - il Ministero ha ripartito risorse per interventi di cui all'oggetto del decreto a favore della rete viaria di Province e Città Metropolitane secondo un piano di riparto quinquennale 2025-2029;

la Provincia di Monza e della Brianza al fine di perseguire l'obiettivo mirante a garantire la fruizione in sicurezza della rete stradale e delle proprie infrastrutture, ha individuato le infrastrutture su cui intervenire inserendo in ciascuno degli anni indicati dal programma straordinario del MIT gli interventi da realizzare;

il Ministero Infrastrutture e Trasporti con nota pervenuta alla Provincia MB e registrata al Protocollo dell'Ente al n.43413 del 29/08/2024 ha autorizzato gli interventi finanziati con il già menzionato decreto e programmati dalla Provincia, attribuendo a ciascun intervento un codice per le successive comunicazioni;

tra gli interventi inseriti nel Programma sopra richiamato ed autorizzato dal Ministero, la Provincia di Monza e della Brianza ha programmato per l'anno 2025 e 2026 il seguente intervento:

- **“Riqualificazione della variante alla S.P. n° 176 dal km. 7+500 all'intersezione con Via Ciucani, in Comune di Ornago B87H24002330001”, finanziato complessivamente per €.**
-

1.100.000,00 di cui €. 600.000,00 nell'anno 2025 ed €. 500.000,00- nell'anno 2026 (DM 101/2022_Codice Mit 01025_24.MB).

Dato atto che in ottemperanza alla vigente normativa, con particolare riferimento al D. Lgs. n.36/2023, è necessario redigere, ai sensi dell'art. 3 comma 1 dell'Allegato I.7, il "Documento di indirizzo alla progettazione" (DIP).

Considerato che il DIP deve essere redatto e approvato anteriormente al primo livello di progettazione, ovvero il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica, sia in caso di progettazione interna, che di progettazione esterna alla stazione appaltante, in quest'ultimo caso, il DIP dovrà essere parte della documentazione di gara per l'affidamento del contratto pubblico di servizi, in quanto costituisce parte integrante del "capitolato del servizio di progettazione".

Osservato che nel DIP vengono indicati, in rapporto alla dimensione, alla specifica tipologia e alla categoria dell'intervento da realizzare, le caratteristiche, i requisiti, gli elaborati necessari, i limiti finanziari da rispettare e le strategie per raggiungere l'obiettivo da perseguire.

In esecuzione del dettato normativo sopra riportato, il Settore Strade e Viabilità nella persona del Responsabile Unico di Progetto, giusta nomina con atti (RG n.2177/2024 e RG n. 609/2025) del Dirigente del Settore, ha provveduto alla redazione del Documento di Indirizzo alla Progettazione in conformità alla disciplina del nuovo Codice degli appalti, D. Lgs. n.36/2023, nello specifico: il Dott. Antonino Di Girolamo, *Responsabile del Servizio Progettazione e direzione lavori, infrastrutture viabilistiche e di supporto agli enti* articolazione del Settore Strade e Viabilità ha provveduto, con riguardo all'intervento **"Riqualificazione della variante alla S.P. n° 176 dal km. 7+500 all'intersezione con Via Ciucani, in Comune di Ornago B87H24002330001"**, ha redatto il Documento di Indirizzo alla Progettazione ai sensi dell'art.41 del D. Lgs. n.36/2023 e dell'allegato I.7, elaborato registrato al protocollo dell'Ente al n.38186/2025 e parte integrante il presente atto.

Ritenuto l' allegato Documento di Indirizzo alla Progettazione esaustivo delle precisazioni di natura procedurale previste dalla normativa vigente, nonché degli obiettivi generali da perseguire, delle esigenze da soddisfare, delle regole e norme tecniche da rispettare, dei vincoli di legge relativi al contesto e delle funzioni che dovranno svolgere gli interventi, dei requisiti tecnici che dovranno rispettare, delle fasi di progettazione da sviluppare, dei limiti finanziari da rispettare e delle relative modalità di finanziamento.

2. MOTIVAZIONE

Tenuto conto dei presupposti di fatto e di diritto dell'iter procedimentale svolto occorre procedere, anteriormente al primo livello di progettazione, all'approvazione del Documento di indirizzo alla progettazione (DIP) afferente all'intervento di **"Riqualificazione della variante alla S.P. n° 176 dal km. 7+500 all'intersezione con Via Ciucani, in Comune di Ornago B87H24002330001"**, finanziato con Decreto Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n 101 del 16/4/2022.

La progettazione sarà sviluppata con la stretta osservanza delle norme in materia di progettazione dei lavori e opere pubbliche vigenti, con particolare riferimento alla normativa dettata dal D. Lgs. n.36/2023. I livelli di progettazione richiesti, ai sensi dell'art.41 del nuovo codice dei contratti D. Lgs. n.36/2023, sono il progetto di fattibilità tecnica ed economica con gli elaborati previsti ai sensi degli articoli della Sezione II – allegato I.7 ed il progetto esecutivo con gli elaborati previsti dagli articoli della Sezione III – allegato I.7, particolarizzati per il caso specifico.

3. RICHIAMI NORMATIVI

l'art.1, commi 55 e 85, lett. b), della Legge 07/04/2014, n.56, testo vigente, recante “*Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni*”;

l'art.14 c. 1 del D. Lgs. n.285/1992 “*Nuovo Codice della strada*”;

gli artt.107, comma 3, lett. d) e 147-bis, comma 1 del D. Lgs. 18/08/2000, n. 267, recante “*Testo Unico delle Leggi sull'Ordinamento degli Enti Locali*”;

gli artt. 35 e 37 dello “*Statuto della Provincia di Monza e della Brianza, Ente territoriale di area vasta*”, approvato con deliberazione dell'Assemblea dei sindaci n. 1 del 30/12/2014;

l'art. 9 del “*Regolamento per l'ordinamento degli uffici e dei servizi*”, approvato con deliberazione della Giunta provinciale n. 62 del 31/03/2010, esecutiva, come da ultimo aggiornato con decreto deliberativo presidenziale n. 44 del 16/03/2023;

il “*Regolamento di contabilità*”, approvato con deliberazione del Consiglio provinciale n. 8 del 20/04/2021, esecutiva;

i commi 6 e 7 dell'art. 4 del “*Regolamento in materia di controlli interni*”, approvato con deliberazione del Consiglio provinciale n. 5 del 28/02/2013, come da ultimo modificato con deliberazione del Consiglio provinciale n. 12 del 27/05/2015;

il D. Lgs. 09/04/2008, n. 81, testo vigente, recante “*Attuazione dell'articolo 1 della legge 3 agosto 2007, n. 123, in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro*”.

il D. Lgs. 36/2023 Codice dei contratti pubblici in attuazione dell'articolo 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78, recante delega al Governo in materia di contratti pubblici, nello specifico con riferimento l'art.3 dell'allegato I.7 che disciplina, quale attività propedeutica all'inizio della progettazione, la redazione del documento di indirizzo alla progettazione – DIP.

4. PRECEDENTI

Decreto Ministeriale n° 101, del 16 aprile 2022 avente ad oggetto “*Ripartizione delle risorse, per le annualità dal 2025 al 2029, per le strade delle Province e delle Città Metropolitane. Integrazione al decreto 19 marzo 2020, relativo a programmi straordinari di manutenzione della rete viaria*”, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale Serie Generale n. 154 del 4/7/2022- Programma Quinquennale 2025-2029;

Nota Mit Prot. 43413 del 29/8/2024 avente ad oggetto “*Protocollo nr: 12769 - del 29/08/2024 - stra - D. G. Strade e Autostrade e per Vigilanza e Sicur. Infrastr. Stradali Decreto 26 aprile 2022 reg. n. 101 - "Ripartizione delle risorse, per le annualità dal 2025 al 2029, per le strade delle province e delle città metropolitane. integrazione al decreto 19 marzo 2020, relativo a programmi straordinari di manutenzione della rete viaria", pubblicato sulla gazzetta ufficiale serie generale n. 154 del 4 luglio 2022 programma quinquennale 2025-2029. provincia di Monza e della Brianza" Autorizzazione.*

Determina Dirigenziale RG n.2177 dell'11/09/2024 rettificata con Determinazione Dirigenziale RG. 609/2025 con la quale è stato nominato il Responsabile unico di progetto ai sensi dell' art. 15 del D.Lgs 36/2023 dell'opera “**Riqualficazione della variante alla S.P. n° 176 dal km. 7+500 all'intersezione con Via Ciucani, in Comune di Ornago B87H24002330001**”.

Il Documento di indirizzo alla progettazione (D.I.P) dell'intervento di **“Riqualificazione della variante alla S.P. n° 176 dal km. 7+500 all'intersezione con Via Ciucani, in Comune di Ornago B87H24002330001** acquisito al Protocollo dell'Ente al n. 38186/2025.

5. EFFETTI ECONOMICI

L' intervento **“Riqualificazione della variante alla S.P. n° 176 dal km. 7+500 all'intersezione con Via Ciucani, in Comune di Ornago B87H24002330001”**, -Anno 2025 e 2026 (DM 101/2022_Codice Mit 01025_24.MB), comporta una spesa di €. 1.100.000,00 ,finanziata con fondi Statali, la cui previsione di spesa è stata inserita sia nella parte entrata, sia nella parte entrata che spesa del Bilancio di Previsione 2025/2027 annualità 2025 e 2026 ai seguenti rispettivi Capitoli 04.04201.02 e 10.05202.08.

DETERMINA

1. Di APPROVARE, in riferimento all'intervento **“Riqualificazione della variante alla S.P. n° 176 dal km. 7+500 all'intersezione con Via Ciucani, in Comune di Ornago B87H24002330001”**, –”, stante le motivazioni sopra espresse che qui si intendono integralmente riportate e trascritte e per quanto di competenza, il Documento di indirizzo alla progettazione (D.I.P), di cui all'art. 41, comma 2 del D. Lgs. n.36/2023 e dell'art.3 del relativo allegato n. I.7, registrato al protocollo dell'Ente al n. 38186 del 18/7/2025.
 2. Di DARE ATTO che l'intervento **“Riqualificazione della variante alla S.P. n° 176 dal km. 7+500 all'intersezione con Via Ciucani, in Comune di Ornago B87H24002330001”**, comporta una spesa di €. 1.100.000,00 ed è finanziata con fondi statali di cui al decreto in premessa citato, la cui previsione di spesa è stata inserita sia nella parte entrata che spesa del Bilancio di Previsione 2025/2027 annualità 2025 e 2026 ai seguenti rispettivi Capitoli 04.04201.02 e 10.05202.08.
 3. DI DARE ATTO, altresì, che l'intervento è stato inserito nel *Programma Triennale delle Opere Pubbliche 2025-2027 ed Elenco Annuale 2025 e Programma Triennale degli Acquisti di Forniture e Servizi 2025-2027* “allegato al Documento Unico di Programmazione (DUP) 2025/2027”, approvato con Deliberazione Consiliare n. 38 del 19/12/2024
 4. Di PRECISARE che la progettazione sarà sviluppata con la stretta osservanza delle norme in materia di progettazione dei lavori ed opere pubbliche vigenti, con particolare riferimento alla normativa dettata dal D. Lgs. n.36/2023 nuovo codice degli appalti. I livelli di progettazione richiesti, ai sensi dell'art.41 del codice nuovo codice dei contratti D. Lgs. n.36/2023, sono: il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica con gli elaborati previsti ai sensi degli articoli della Sezione II – allegato I.7 ed il Progetto Esecutivo con gli elaborati previsti dagli articoli della Sezione III – allegato I.7, particolarizzati per il caso specifico.
 5. Di DARE ATTO che, ai sensi del disposto dell'art.15 del D. Lgs. 36/2023 Codice dei contratti pubblici in attuazione dell'articolo 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78, il Responsabile unico del progetto per l'intervento **“Riqualificazione della variante alla S.P. n° 176 dal km. 7+500 all'intersezione con Via Ciucani, in Comune di Ornago B87H24002330001** è il Dott. Antonino Di Girolamo, già Responsabile del Servizio Progettazione e direzione lavori, infrastrutture viabilistiche e di supporto agli enti articolazione del Settore Strade e Viabilità.
 6. Di ATTESTARE, ai sensi dell'art. 147 –bis comma 1 del D. Lgs n. 267/2000 e s.m.i., la regolarità e la correttezza dell'azione amministrativa attinente al presente provvedimento.
-

7. Di DARE ATTO che il presente provvedimento non comporta impegno di spesa, quindi, non necessita del visto di regolarità contabile né di attestazione di copertura finanziaria.

DA/AB

IL DIRETTORE
ARCH. EMANUELE POLITO

Documento informatico sottoscritto con firma digitale ai sensi dell'art.24 del D. Lgs. n.82/2005 e ss.mm.ii.



PROVINCIA
MONZA
BRIANZA

PROVINCIA DI MONZA E BRIANZA

SETTORE STRADE E VIABILITÀ

Servizio Progettazione e direzione lavori, infrastrutture viabilistiche e di supporto agli Enti

Intervento:

**RIQUALIFICAZIONE DELLA VARIANTE ALLA S.P. N° 176
DAL KM. 7+500 ALL'INTERSEZIONE CON VIA CIUCANI,
IN COMUNE DI ORNAGO**

Oggetto:

**DOCUMENTO DI INDIRIZZO ALLA PROGETTAZIONE
(DIP)**

C.U.P.:

B87H24002330001

**Responsabile
Unico di Progetto:**

Dott. Geom. Antonino Di Girolamo

**Il Direttore del
Settore**

Arch. Emanuele Polito

Note:

Data:

17/07/2025

Documento informatico sottoscritto con firma digitale
ai sensi del D.lgs. n. 82/2005, aggiornato al D.lgs. 26 agosto 2016 n. 179

Indice

PREMESSA	2
A. LOCALIZZAZIONE INTERVENTO E STATO DEI LUOGHI	2
B. OBIETTIVI GENERALI DA PERSEGUIRE E STRATEGIE PER RAGGIUNGERLI	3
C. REQUISITI TECNICI CHE L'INTERVENTO DEVE SODDISFARE IN RELAZIONE ALLA LEGISLAZIONE TECNICA VIGENTE E AL SODDISFACIMENTO DELLE ESIGENZE DI CUI ALLA LETTERA B)	4
D. LIVELLI DELLA PROGETTAZIONE DA SVILUPPARE E I RELATIVI TEMPI DI SVOLGIMENTO, IN RAPPORTO ALLA SPECIFICA TIPOLOGIA E ALLA DIMENSIONE DELL'INTERVENTO	6
E. ELABORATI GRAFICI E DESCRITTIVI DA REDIGERE	7
F. EVENTUALI RACCOMANDAZIONI PER LA PROGETTAZIONE, ANCHE IN RELAZIONE ALLA PIANIFICAZIONE URBANISTICA, TERRITORIALE E PAESAGGISTICA VIGENTE E ALLE VALUTAZIONI AMBIENTALI STRATEGICHE (VAS), (...)	8
G. LIMITI ECONOMICI DA RISPETTARE E L'EVENTUALE INDICAZIONE DELLE COPERTURE FINANZIARIE DELL'OPERA	8
H. INDICAZIONI IN ORDINE AL SISTEMA DI REALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO	9
I. INDICAZIONE DELLA PROCEDURA DI SCELTA DEL CONTRAENTE	9
L. INDICAZIONE DEL CRITERIO DI AGGIUDICAZIONE	9
M. 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	9
N. SPECIFICHE TECNICHE CONTENUTE NEI CRITERI AMBIENTALI MINIMI (CAM), (...)	9
O. INDIVIDUAZIONE, LADDOVE POSSIBILE E/O NECESSARIO, DI LOTTI FUNZIONALI E/O DI LOTTI PRESTAZIONALI, ARTICOLATI IN STRUTTURE ANALITICHE DI PROGETTO	9
P. INDIRIZZI GENERALI PER LA PROGETTAZIONE DEL MONITORAGGIO AMBIENTALE, GEOTECNICO E STRUTTURALE DELLE OPERE, OVE RITENUTO NECESSARIO	10
Q. SPECIFICHE TECNICHE PER L'UTILIZZO DI MATERIALI, ELEMENTI E COMPONENTI AI FINI:	10
R. L'INDICAZIONE DI MASSIMA DEI TEMPI NECESSARI PER LE VARIE FASI DELL'INTERVENTO	12
S. IN CASO DI AFFIDAMENTI AGLI OPERATORI ECONOMICI DI CUI ALL'ARTICOLO 66, COMMA 1, DEL CODICE, L'IMPORTO DI MASSIMA STIMATO DA PORRE A BASE DI GARA CALCOLATO NEL RISPETTO DEL DECRETO DI CUI ALL'ARTICOLO 41, COMMA 13, DEL CODICE, PER LA PRESTAZIONE DA AFFIDARE	12
T. POSSIBILITÀ DI UTILIZZARE LE ECONOMIE DERIVANTI DAI RIBASSI D'ASTA ANCHE PER MOTIVATE VARIANTI IN CORSO D'OPERA	13
U. 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, (...)	13
V. PER LE FORNITURE, I CRITERI DI APPROVVIGIONAMENTO DI MATERIALI IDONEI A GARANTIRE IL RISPETTO DEI CRITERI AMBIENTALI MINIMI E I DIRITTI DEI LAVORATORI, (...)	13
REFERENTI INTERNI ALLA STAZIONE APPALTANTE	13

PREMESSA

Il presente documento di indirizzo alla progettazione (DIP), in conformità a quanto disposto dall'art. 3 dell'allagato I.7 del D.Lgs. 23/2023, viene redatto preliminarmente al progetto di fattibilità tecnica ed economica, necessario per la realizzazione dei lavori di **“RIQUALIFICAZIONE DELLA VARIANTE ALLA S.P. N° 176 DAL KM. 7+500 ALL'INTERSEZIONE CON VIA CIUCANI, IN COMUNE DI ORNAGO -CUP: B87H24002330001 -MIT 101/2022-**

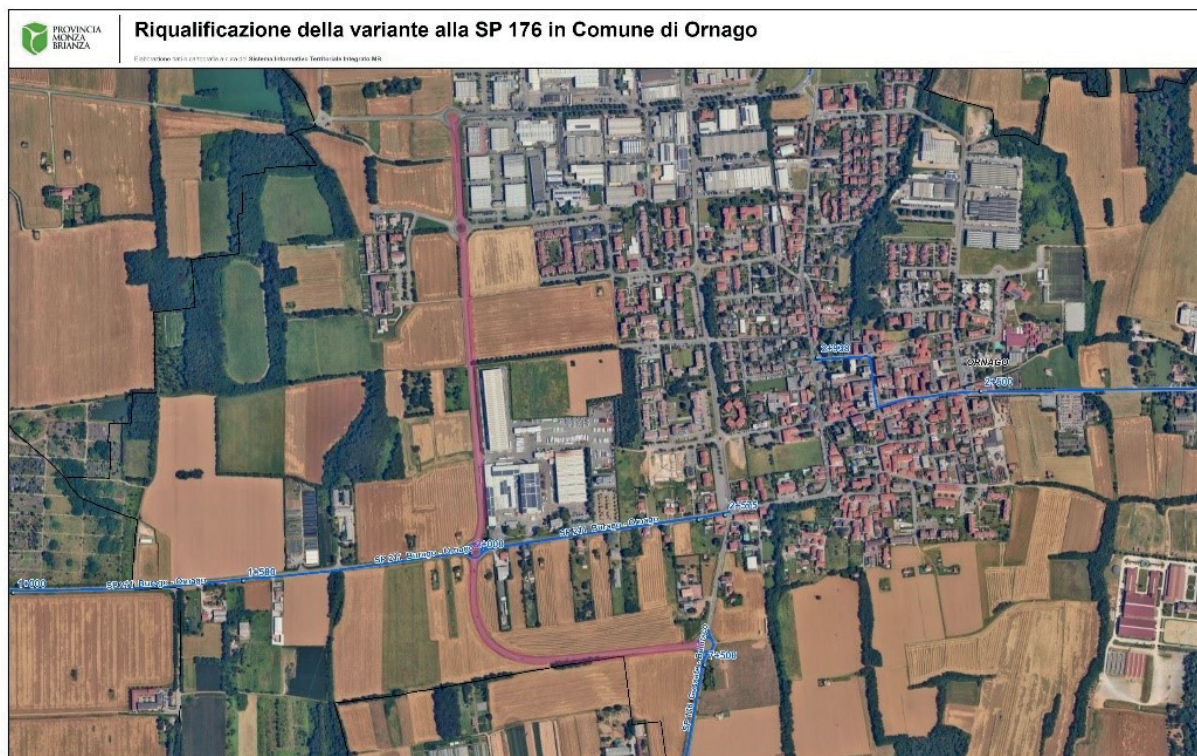
Il documento si prefigge di fornire indicazioni utili alla redazione della documentazione progettuale necessaria all'intervento, nonché precisazioni di natura procedurale, contrattuale e economica.

Per la redazione del presente DIP, non si è tenuto conto del Documento delle alternative progettuali (DOCFAP) in quanto lo stesso non è stato redatto ai sensi dell'art.2 dell'allegato I.7 del D.lgs. 36/23, che rileva che per interventi di importo dei lavori superiore a 150.000,00 euro e inferiore alla soglia di cui all'articolo 14 del codice, è facoltà del committente richiedere la redazione del DOCFAP.

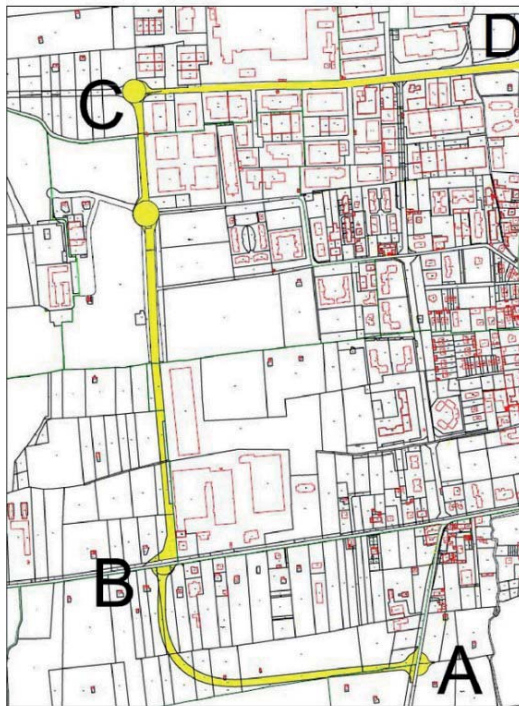
A. LOCALIZZAZIONE INTERVENTO E STATO DEI LUOGHI

I lavori descritti in questo documento riguardano gli interventi di riqualificazione dell'infrastruttura viaria localizzata in Comune di Ornago e denominata *“variante ovest al centro abitato di Ornago dalla rotatoria al km. 7+550 della SP 176 alla rotatoria ingresso di Via Ciucani - tronchi AB e BC”* – (vedi tavola: localizzazione dei lavori e schema tronchi stradali).

Localizzazione dei lavori: Territorio comunale di Ornago



Schema tronchi stradali



Allo stato attuale, il tronco stradale in esame versa in un avanzato stato di degrado.

Tale stato è documentato da rilievi stradali specifici che hanno evidenziato quanto segue:

- Portanza: indagine H.W.D. sul modulo elastico dei diversi strati della sovrastruttura e vita residua a fatica, esito $E1@20^{\circ}C$ (primi 20 cm. Della pavimentazione) - valore medio non accettabile;
- Regolarità longitudinale: valore IRI medio tra critico e insufficiente;
- Aderenza: valori di Grip Number, Cat, velocità e flusso d'acqua, tra critico e insufficiente;
- indice di condizione della pavimentazione (P.C.I.): valori tra scadente (pavimentazione decisamente ammalorata, superficialmente e strutturalmente) e degradata (pavimentazione diffusamente irregolare, prossima al termine di ciclo utile);

Per riportare in condizionali ottimali la sovrastruttura stradale, si prevede di effettuare degli interventi di risanamento profondo sulle sedi viabili costituenti le corsie di marcia, le corone giratorie delle rotatorie oltre le corsie di accesso ed uscita delle medesime.

B. OBIETTIVI GENERALI DA PERSEGUIRE E STRATEGIE PER RAGGIUNGERLI

L'obiettivo generale da perseguire è quello di riqualificare la sovrastruttura dell'infrastruttura viaria, in termini di portanza e resistenza ai carichi veicolari e per garantire la sicurezza stradale.

Inoltre, le opere da realizzare dovranno risultare sostenibili economicamente e garantire un impatto ambientale in linea con i criteri ambientali minimi (CAM) strade D.M. 05/08/2024.

FASI DEL PROGETTO

Per raggiungere l'obiettivo prefissato, il progetto sarà suddiviso nelle seguenti fasi

Fase Progettuale - la fase progettuale prevede la redazione del Progetto di Fattibilità Tecnica Economica e del Progetto Esecutivo, anche in ambito alla sicurezza di cui al D.Lgs. 81/2008, e sarà **affidata a professionista incaricato dall'Ente**.

La fase di verifica preventiva del progetto esecutivo (interna).

La fase di validazione del progetto a cura del RUP.

Fase individuazione del contraente – Le procedure per individuare l'operatore economico a cui affidare i lavori saranno svolte all'interno dell'Ente.

Fase esecutiva - sarà sviluppata da professionista incaricato dall'Ente e comprenderà la: direzione dei lavori e contabilità; il coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione

Il progetto esecutivo da porre a base di gara dovrà essere validato dal RUP sulla base di una verifica da effettuarsi in contraddittorio con il progettista.

Fase di collaudo/certificato di regolare esecuzione- - sarà sviluppata da professionista incaricato dall'Ente.

I professionisti esterni saranno individuati tramite affidamenti diretti, ai sensi dell'art. 50 comma 1 lettera b) del D.Lgs. n. 36/2023., tra gli operatori idonei, selezionati tramite sistema informatico regionale, nel rispetto del principio di rotazione negli inviti e negli affidamenti.

C. REQUISITI TECNICI CHE L'INTERVENTO DEVE SODDISFARE IN RELAZIONE ALLA LEGISLAZIONE TECNICA VIGENTE E AL SODDISFACIMENTO DELLE ESIGENZE DI CUI ALLA LETTERA B)

La strada oggetto di intervento presenta notevoli fenomeni di degrado (buche, ormaie, avvallamenti), dovuti ad una molteplicità di fattori (vetustà, fattori meccanici, ambientali, ecc.) tra cui una criticità dovuta alla coerenza, consistenza e stabilità degli strati inferiori della sovrastruttura fino ai primi strati della fondazione stradale.

In linea generale per riportare in condizionali ottimali la sovrastruttura stradale, si prevede di effettuare degli interventi di risanamento profondo lungo la tratta.

Si descrivono, sinteticamente, le lavorazioni previste che saranno oggetto di approfondimenti, modifiche ed integrazioni in fase di progettazione:

1. Demolizione della sovrastruttura stradale con trasporto delle macerie a scarica e/o a stoccaggio con eventuale estensione al primo strato di fondazione stradale.
2. Eventuale risanamento dei primi strati di fondazione con misto cava frantumato e stabilizzato.
3. Strato di base, in tout venant, di spessore c.ca 12 cm compressi, steso in due strati.
4. Fornitura e posa in opera di geogriglia in fibra di polivinilalcol (PVA) resistenza massima a trazione ≥ 50 kN/m.
5. Strato di collegamento (binder), in conglomerato bituminoso a masse semichiusate, di spessore pari a c.ca 5 cm compressi.
6. Strato di usura (tappeto), in conglomerato bituminoso a masse chiuse, di spessore pari a 4 cm compressi.
7. Segnaletica stradale orizzontale conforme alle norme del Codice della Strada, sia inerente alla delimitazione delle corsie, sia quella relativa a canalizzazioni, zebra e quanto altro presente prima della stesura del tappeto di usura.

8. Integrazione della segnaletica stradale verticale conforme alle norme del Codice della Strada, in classe II alta rifrangenza.

In riferimento alle caratteristiche del tratto di strada preso in esame e al livello di degrado dell'infrastruttura, la soluzione prevista rappresenta il miglior rapporto tra costi e benefici per la collettività anche in rapporto alle esigenze da soddisfare, ovvero, riqualificare l'infrastruttura, garantire maggiore sicurezza alla circolazione, migliorare la fruibilità del reticolo stradale da parte dell'utenza e salvaguardare l'infrastruttura.

Le soluzioni tecniche adottate, inoltre, permettono la realizzazione degli interventi in tempi ragionevoli.

REGOLE E NORME TECNICHE DA RISPETTARE

Dovrà essere garantito il rispetto di tutte le norme vigenti che regolano la materia oggetto della progettazione, direzione lavori e collaudo delle opere di cui trattasi. A titolo esplicativo e non esaustivo, si riporta di seguito un elenco di tali normative:

- D.Lgs. 31.03.2023 n° 36 "Codice dei contratti pubblici";
- D.Lgs. 9 aprile 2008, n. 81 "Attuazione dell'articolo 1 della legge 3 agosto 2007, n. 123, in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro";
- D.M. 05.11.2001: "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade";
- Nuovo codice della Strada e suo Regolamento (D.Lgs. n. 285 del 30.04.1992 e s.m.i. e D.P.R. n. 495 del 16.12.1992 e s.m.i.);
- Norme sulla sicurezza stradale (Circ. Min. LL.PP. n. 2337 del 11.07.1987; D.M. LL.PP. n. 233 del 18.02.1992 e successive modificazioni ed integrazioni; D.M. LL.PP. 03.06.1998 integrato da D.M. LL.PP. del 11.06.1999);
- Decreto Ministeriale del 10.07.2002 "Disciplinare tecnico relativo agli schemi segnaletici, differenziati per categoria di strada, da adottare per il segnalamento temporaneo."
- Criteri ambientali minimi (CAM) strade D.M. 05/08/202.
- Norme UNI per pavimentazioni stradali;
- D.G.R. n° VIII/1790 DEL 25/01/2006 "Standard prestazionali e criteri di manutenzione delle Pavimentazioni stradali";
- Decreto Ministeriale 14.01.2008 "Approvazione delle nuove norme tecniche per le costruzioni", Supplemento Ordinario n.30 alla Gazzetta Ufficiale n.29 del 4 febbraio 2008;
- Regolamento Regione Lombardia n° 7 del 24/04/2006 Norme tecniche per la costruzione delle strade;
- D.G.R. VIII/3219 del 27/09/2006 norme per la progettazione di intersezioni e assi stradali;
- D.M. 19.04.2006 Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali.

VINCOLI DI LEGGE RELATIVI AL CONTESTO ED ITER PROCEDURALE

A prescindere dal rispetto delle norme la realizzazione delle opere in progetto non prevede l'acquisizione di aree poiché gli interventi saranno realizzati direttamente sulla sede stradale provinciale. Non sarà quindi necessaria alcuna pratica espropriativa e alcuna procedura per il rilascio di titoli abilitativi.

Considerata la natura dei lavori da realizzare, non si prevedono interferenze con sottoservizi e iter procedurali da avviare con i gestori di tali servizi. Tuttavia, in fase di progettazione sarà effettuata a cura del progettista una verifica sull'esistenza delle infrastrutture aeree e sotterranee.

D. LIVELLI DELLA PROGETTAZIONE DA SVILUPPARE E I RELATIVI TEMPI DI SVOLGIMENTO, IN RAPPORTO ALLA SPECIFICA TIPOLOGIA E ALLA DIMENSIONE DELL'INTERVENTO

Trattandosi di lavori di manutenzione straordinaria, ai sensi dell'articolo 43 del D.lgs. 36/2023 ultimo paragrafo, **non sono previsti** metodi e strumenti di gestione informativa digitale delle costruzioni.

Il progetto si articolerà secondo i due livelli progettuali previsti all'art. 41 c.1 del D.lgs. 36/2023, ovvero, il progetto di fattibilità tecnico-economica e il progetto esecutivo, ponendo quindi a base di appalto il progetto esecutivo.

PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA

Come riportato all'art. 6 c. 2 dell'allegato I.7 del D.lgs. 36/23 *“Il PFTE è elaborato sulla base della valutazione delle caratteristiche del contesto nel quale andrà inserita la nuova opera, compatibilmente con le preesistenze (anche di natura ambientale, paesaggistica e archeologica)”*.

Come previsto dall'art. dell'allegato I.7 del D.lgs. 36/23, Il PFTE, in relazione alle dimensioni, alla tipologia e alla categoria dell'intervento e, in linea generale, fatta salva diversa disposizione motivata dal RUP, in sede di DIP è composto dai seguenti elaborati:

	ELABORATO	REDAZIONE	MOTIVAZIONE
a	relazione generale	SI	
b	relazione tecnica, corredata di rilievi, accertamenti, indagini e studi specialistici;	SI	- geotecnica, idrologica
	disciplinare descrittivo prestazionale	SI	
c	relazione di verifica preventiva dell'interesse archeologico (articolo 28, comma 4, del codice dei beni culturali e del paesaggio di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, ed eventuali indagini dirette sul terreno, anche digitalmente supportate;	NO	non richiesto per la natura stessa dei lavori da realizzare
d	studio di impatto ambientale, per le opere soggette a valutazione di impatto ambientale, di seguito «VIA»;	NO	non richiesto per la natura stessa dei lavori da realizzare
e	relazione di sostenibilità dell'opera;	SI	
f	rilievi plano-altimetrici e stato di consistenza delle opere esistenti e di quelle interferenti nell'immediato intorno dell'opera da progettare;	NO	non richiesti per la natura stessa dei lavori da realizzare
g	modelli informativi e relativa relazione specialistica, nei casi previsti dall'articolo 43 del codice;	NO	non richiesti per la natura stessa dei lavori da realizzare
h	elaborati grafici delle opere, nelle scale adeguate, integrati e coerenti con i contenuti dei modelli informativi, quando presenti;	SI	
i	computo estimativo dell'opera;	SI	
l	quadro economico di progetto;	SI	
m	piano economico e finanziario di massima, per le opere da realizzarsi mediante partenariato pubblico-privato;	NO	Non si prevede il P.P.P.
n	cronoprogramma;	SI	
o	piano di sicurezza e di coordinamento, finalizzato alla tutela della salute e sicurezza dei lavoratori nei cantieri, ai sensi del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, nonché in applicazione dei vigenti accordi sindacali in materia. Stima dei costi della sicurezza. Il piano di sicurezza e di coordinamento può essere supportato da modelli informativi;	SI	
p	capitolato informativo nei casi previsti dall'articolo 43 del codice. Il capitolato informativo conterrà al proprio interno le specifiche relative alla equivalenza dei contenuti informativi presenti nei documenti nei confronti dei livelli di fabbisogno informativo richiesti per i modelli informativi;	NO	non richiesto ai sensi del comma 1, ultimo periodo, dell'art. 43 del codice
q	piano preliminare di manutenzione dell'opera e delle sue parti. Il piano di manutenzione può essere supportato da modelli informativi;	SI	

r	piano preliminare di monitoraggio geotecnico e strutturale;	NO	non richiesto per la natura stessa dei lavori da realizzare
s	per le opere soggette a VIA, e comunque ove richiesto, piano preliminare di monitoraggio ambientale;	NO	non richiesto per la natura stessa dei lavori da realizzare
t	piano particellare delle aree espropriande o da acquisire, ove pertinente.	NO	non richiesto per la natura stessa dei lavori da realizzare

La documentazione tecnico-amministrativa che costituirà il progetto di fattibilità tecnico/economica dei lavori dovrà essere prodotta in n. 1 copia in formato digitale (PDF/A), sottoscritta digitalmente dal progettista e dal RUP.

In ogni caso, il livello successivo di progettazione (esecutivo) dovrà contenere tutti gli elementi previsti per il livello omesso, salvo motivazione del RUP, salvaguardando la qualità della progettazione.

PROGETTO ESECUTIVO

Come riportato all'art.22 c. 4 dell'allegato I.7 del D.lgs. 36/23, salva diversa motivata determinazione della stazione appaltante, il progetto esecutivo, in relazione alle dimensioni, alla tipologia e alla categoria dell'intervento, è composto dai seguenti documenti:

	ELABORATO	REDAZIONE	MOTIVAZIONE/NOTE
a	relazione generale;	SI	
b	relazioni specialistiche;	SI	- geotecnica, idrologica
c	elaborati grafici, comprensivi anche di quelli relativi alle strutture e agli impianti, nonché, ove previsti, degli elaborati relativi alla mitigazione ambientale, alla compensazione ambientale, al ripristino e al miglioramento ambientale;	SI	
d	calcoli del progetto esecutivo delle strutture e degli impianti;	NO	
e	piano di manutenzione dell'opera e delle sue parti;	SI	
f	aggiornamento del piano di sicurezza e di coordinamento di cui all'articolo 100 del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81;	SI	
g	quadro di incidenza della manodopera;	SI	
h	cronoprogramma;	SI	
i	elenco dei prezzi unitari ed eventuali analisi;	SI	
l	computo metrico estimativo e quadro economico;	SI	
m	schema di contratto e capitolato speciale di appalto;	SI	
n	piano particellare di esproprio aggiornato;		
o	relazione tecnica ed elaborati di applicazione dei criteri minimi ambientali (CAM) di riferimento, di cui al codice, ove applicabili;	SI	
p	fascicolo adattato alle caratteristiche dell'opera, recante i contenuti di cui all'allegato XVI al decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81.	SI	

La documentazione tecnico-amministrativa che costituirà il progetto esecutivo dovrà essere prodotta in n. 1 copia in formato digitale (PDF/A), sottoscritta digitalmente dal progettista e dal RUP.

E. ELABORATI GRAFICI E DESCRITTIVI DA REDIGERE

Considerata la natura dei lavori che rientrano nella manutenzione straordinaria focalizzata alla riqualificazione della sovrastruttura stradale gli elaborati grafici utili per definire gli interventi consistono:

- Inquadramento planimetrico, in cui si rilevi la localizzazione della strada oggetto di intervento.
- Planimetria della strada.
- Sezioni trasversali della strada in misura adeguata.
- Una sezione trasversale tipo della piattaforma stradale che evidenzi lo stato della sovrastruttura stradale -stato fatto e stato di progetto.

- Particolari costruttivi.

F. EVENTUALI RACCOMANDAZIONI PER LA PROGETTAZIONE, ANCHE IN RELAZIONE ALLA PIANIFICAZIONE URBANISTICA, TERRITORIALE E PAESAGGISTICA VIGENTE E ALLE VALUTAZIONI AMBIENTALI STRATEGICHE (VAS), (...).

Considerata la natura dei lavori che rientra nella manutenzione straordinaria focalizzata alla riqualificazione dello strato della sovrastruttura stradale si riporta che:

- Gli interventi non interferiscono sulla pianificazione urbanistica, territoriale e paesaggistica, e non sono soggetti a specifici vincoli.
- Gli interventi non rientrano tra quelli sottoposti a Valutazione Ambientale Strategica (VAS) e Valutazione Impatto Ambientale (VIA).
- Gli interventi non richiedono indagini e verifiche di tipo geologico, idrogeologico o archeologico.
- Gli interventi, in merito alla stesa dei tappeti di usura, dovranno rispettare le prescrizioni riportate nel piano acustico adottato dall'Amministrazione Provinciale.

G. LIMITI ECONOMICI DA RISPETTARE E L'EVENTUALE INDICAZIONE DELLE COPERTURE FINANZIARIE DELL'OPERA

Dall'analisi di massima dei lavori che si intendono realizzare, ne deriva che la spesa complessiva che dovrà sostenere l'Amministrazione per realizzare gli interventi è pari a € **1.100.000,00** - composta da € 830.000,00 per lavori inclusi i costi per la sicurezza e € **270.000,00** quali somme a disposizione dell'amministrazione, come riportato nel quadro economico di massima riportato.

Quadro economico di massima:

Descrizione	Importi
Importo lavori inclusi costi sicurezza	830.000,00 €
Somme a disposizione dell'amministrazione – suddivisi in:	270.000,00 €
IVA 22%	182.600,00 €
Spese di Progettazione, DL, Coordinamento sicurezza, Collaudo	45.000,00 €
Imprevisti e arrotondamenti	25.800,00 €
Incentivi	16.600,00 €
Sommano	1.100.000,00 €

La fonte di finanziamento dell'opera **CUP: B87H24002330001_CUI: L94616010156202500004** è il Decreto N° 101 del 16 aprile 2022 avente ad oggetto "Ripartizione delle risorse, per le annualità dal 2025 al 2029, per le strade delle Province e delle Città Metropolitane. Integrazione al decreto 19 marzo 2020, relativo a programmi straordinari di manutenzione della rete viaria", con il quale il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha ripartito risorse per interventi a favore della rete viaria di Province e Città Metropolitane secondo un piano di riparto quinquennale 2025-2029.

L'opera è finanziata per €. 600.000,00 nell'annualità 2025 e per €. 500.000,00 nell'annualità 2026. La previsione di spesa dell'intervento risulta, altresì, inserita nel Bilancio di Previsione 2025/2027 ai seguenti capitoli:

Capitolo Entrata 04.04201.02

Capitolo Spesa 10.05202.08.

Per la stesura del progetto dovranno essere utilizzati i prezzi di riferimento approvati dalla Giunta Regionale Lombardia in vigore al momento della progettazione, verificandone, però l'attualità e la congruenza con i prezzi di mercato. Per eventuali articoli mancanti, dal prezzario regionale, potranno essere utilizzati prezzi Anas in vigore oppure analisi prezzi.

H. INDICAZIONI IN ORDINE AL SISTEMA DI REALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO

Per realizzare l'intervento l'Amministrazione Provinciale si affiderà ad un operatore economico presente sul mercato dotato di idonei requisiti tecnici e professionali e delle idonee qualificazioni al fine di eseguire le attività riportate negli elaborati progettuali e soddisfare le esigenze dell'Ente.

I. INDICAZIONE DELLA PROCEDURA DI SCELTA DEL CONTRAENTE

La procedura di scelta del contraente prevista per i lavori in oggetto è la procedura Aperta ai sensi dell'art. 71 del D.Lgs. 36/23. L'appalto relativo ai lavori sarà aggiudicato ponendo a base di gara il progetto esecutivo il cui contenuto deve garantire la rispondenza dell'opera ai requisiti di qualità predeterminati nonché il rispetto dei tempi e dei costi previsti.

L'intervento sarà realizzato a mezzo di contratto avente ad oggetto la sola esecuzione dei lavori.

L. INDICAZIONE DEL CRITERIO DI AGGIUDICAZIONE

Il criterio di aggiudicazione dell'appalto si basa sull'offerta economicamente più vantaggiosa, individuata **sulla base dell'elemento prezzo** – ovvero sul ribasso percentuale offerto dall'impresa sull'elenco prezzi posto a base di gara.

M. 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'intervento sarà realizzato a mezzo di contratto **stipulato a misura**, con le modalità di cui all'art. 48, comma 1 del D.Lgs. 36/2023, avente ad oggetto la sola esecuzione dei lavori.

N. SPECIFICHE TECNICHE CONTENUTE NEI CRITERI AMBIENTALI MINIMI (CAM), (...).

Per l'intervento saranno adottati i Criteri ambientali minimi (CAM) strade D.M. 05/08/202.

O. INDIVIDUAZIONE, LADDOVE POSSIBILE E/O NECESSARIO, DI LOTTI FUNZIONALI E/O DI LOTTI PRESTAZIONALI, ARTICOLATI IN STRUTTURE ANALITICHE DI PROGETTO

Per i lavori in oggetto non ~~se~~ rende necessaria la suddivisione in lotti

P. INDIRIZZI GENERALI PER LA PROGETTAZIONE DEL MONITORAGGIO AMBIENTALE, GEOTECNICO E STRUTTURALE DELLE OPERE, OVE RITENUTO NECESSARIO

OMISSIS

Q. SPECIFICHE TECNICHE PER L'UTILIZZO DI MATERIALI, ELEMENTI E COMPONENTI AI FINI:

A. DEL PERSEGUIMENTO DEI REQUISITI DI RESISTENZA, DURABILITÀ, ROBUSTEZZA E RESILIENZA DELLE OPERE

RISANAMENTO PRIMO STRATO FONDAZIONE

Previa scarificazione ed aggiunta di materiali granulometricamente assortiti secondo il «retread process» con miscela di leganti bituminosi.

Si procederà a tale scopo ad una totale scarificazione profonda, in quelle strade ove esista un'ossatura di sottofondo, sino a raggiungere l'ossatura stessa, senza peraltro intaccarla; in caso contrario la scarificazione deve essere molto superficiale; determinata la natura del materiale di risulta e sminuzzatolo convenientemente con adatto macchinario, dopo aver provveduto a regolarizzare con livellatrice il profilo trasversale (sagoma stradale) si procederà, ove occorra, all'aggiunta del materiale che si renderà necessaria sia per portare lo spessore della nuova pavimentazione alla dimensione voluta (di norma 12 cm prima della compressione), sia per avere un misto granulometrico assortito di dimensioni da 0,05 mm a 70 mm: ciò si ottiene di consueto con semplice «tout venant» di cava, che si avrà cura non sia argilloso e la cui granulometria sarà fissata in relazione alla deficienza od all'eccesso di materiali litici provenienti dalla scarifica.

Il materiale così approvvigionato sarà sparso sulla strada con idoneo macchinario, innaffiato se il tempo sarà secco, ed erpicato; su di esso si procederà poi allo spandimento di una prima dose di legante (2 kg/m² di idonea emulsione bituminosa al 55% o bitume flussato in ragione di 1 kg/m²).

Dopo un nuovo rimescolamento in posto ed erpicatura meccanica si procederà poi allo spandimento di una seconda dose di legante (in ragione di 2 kg/m² di emulsione come sopra o di 1,500 kg/m² di emulsione idonea o di bitume liquido) e quindi si procederà alla copertura con 5÷7 litri di pietrischetto della pezzatura da 5 a 10 mm per metro quadrato ed alla successiva cilindratura definitiva, leggera all'inizio e da spingersi a fondo nei giorni successivi secondo l'indurimento della pavimentazione.

Materiali granulari (naturali o riciclati conformi a UNI EN 13242 o UNI EN 13043 se legati).

Uso di geosintetici o stabilizzanti secondo norme UNI EN 15322-15381-15382.

BITUMI

Debbono soddisfare alle «Norme per l'accettazione dei bitumi per usi stradali» di cui al «Fascicolo n. 2» del Consiglio Nazionale delle Ricerche, ultima edizione. Per trattamenti superficiali e semipenetrazione si adoperano i tipi B 180/200 e B 130/150; per i trattamenti a penetrazione, pietrischetti bitumati, tappeti si adoperano i tipi B 80/100 e B 60/80; per conglomerati chiusi i tipi B 60/80, B 50/60, B 40/50 e B 30/40; per asfalto colato il tipo B 20/30.

EMULSIONI BITUMINOSE

Debbono soddisfare alle «Norme per l'accettazione delle emulsioni bituminose per usi stradali» di cui al «Fascicolo n. 3» del Consiglio Nazionale delle Ricerche, ultima edizione.

ASFALTI

Il pacchetto strutturale di una pavimentazione stradale è completato dal tappeto di usura. Per un periodo di tempo sufficientemente lungo (8-10 anni) esso deve primariamente garantire regolarità del piano viabile e adeguata aderenza tra pneumatico e pavimentazione, in modo tale da assicurare il transito dei veicoli in condizioni ottimali di comfort e sicurezza sia in caso di pavimentazione asciutta che pavimentazione bagnata.

Per riuscire a garantire il mantenimento dell'aderenza si devono impiegare aggregati lapidei pregiati (tali da non levigarsi facilmente sotto l'azione del traffico). Per questo bisogna privilegiare l'impiego di aggregati di natura non carbonatica con resistenza

alla frammentazione Los Angeles (LA) inferiore a 20 e alla levigatura PSV superiore a 44 (vedi paragrafo § 4.1 – Proprietà fisiche).

Al contempo, sempre al fine di garantire buona aderenza, limitando il rischio di aquaplaning e perdita di aderenza, lo strato di usura deve essere caratterizzato da elevata macrorugosità superficiale, ottenibile adottando una miscela di aggregati poco ricca di sabbia.

A tal proposito, lo strato di usura può essere realizzato sia con conglomerati bituminosi "chiusi" che con conglomerati bituminosi "aperti" (drenanti).

Nonostante le caratteristiche meccaniche dei conglomerati chiusi dovrebbero essere superiori in virtù dei maggiori legami e punti di contatto tra i granuli per il trasferimento degli sforzi, l'impiego dei conglomerati drenanti negli strati di usura permette di smaltire l'acqua meteorica che si accumula sulla superficie, con notevoli vantaggi in termini di sicurezza durante il transito dei veicoli. Le miscele aperte garantiscono anche una superiore macrorugosità, associata a migliori caratteristiche degli aggregati lapidei (raccomandabile la natura basaltica).

Al termine del primo anno lo spessore del manto non dovrà essere diminuito di oltre 1 mm, al termine del triennio di oltre 4 mm.

Per le specifiche tecniche e prestazionali dei materiali e delle opere si rimanda al CSA.

SEGNALETICA

Per le specifiche riguardanti la realizzazione della segnaletica orizzontale si richiamano le linee guida per la definizione dei requisiti tecnico-funzionali della segnaletica orizzontale UNI/TR 11670:2017.

Per l'esigenza dell'Amministrazione si definisce la vita utile della segnaletica stradale orizzontale

Per vita utile si intende il periodo temporale che intercorre dal momento dell'applicazione alla perdita anche di una sola delle caratteristiche prestazionali previste per il prodotto. La vita utile, per le diverse tipologie di materiale, s'intende pari a

- vernice spartitraffico non inferiore a 1 anno;
- idropittura non inferiore a 1 anno
- termocolato plastico non inferiore a 2 anni;
- bicomponente plastico a freddo non inferiore a 2 anni;
- laminato elastoplastico non inferiore a 3 anni;

Se durante questo tempo la segnaletica applicata dovesse presentare inconvenienti che ne alterino l'efficienza (staccamento, scollamento, spandimento, alterazione sostanziale del colore, ecc.), e ciò a insindacabile giudizio della Direzione Lavori, la ditta dovrà

asportare la parte alterata e provvedere ad una successiva applicazione, o a effettuare il ripasso senza diritto ad alcun compenso anche in prossimità della scadenza dell'appalto. La ditta non potrà accampare scusanti di sorta né vantare alcun diritto nel caso venga meno per qualsiasi motivo l'efficienza della segnaletica applicata.

Per le specifiche tecniche e prestazionali dei materiali e delle opere si rimanda al CSA.

B. DELLA EFFICIENZA ENERGETICA E DELLA SICUREZZA E FUNZIONALITÀ DEGLI IMPIANTI

OMISSIS

R. L'INDICAZIONE DI MASSIMA DEI TEMPI NECESSARI PER LE VARIE FASI DELL'INTERVENTO

Di seguito sono rappresentate i termini temporali per lo svolgimento delle varie fasi dell'intervento

Attività di progettazione Comprende il PFTE e il PE		Procedura di aggiudicazione		Lavori		Collaudo o Regolare Esecuzione	
<i>Inizio</i>	<i>Fine</i>	<i>Inizio</i>	<i>Fine</i>	<i>Inizio</i>	<i>Fine</i>	<i>Inizio</i>	<i>Fine</i>
01/08/2025	31/10/2025	01/11/2025	31/01/2026	01/02/2026	30/06/2026	01/07/2026	31/12/2026

Il termine massimo previsto per l'esecuzione dei lavori, salvo motivata indicazione da parte del progettista, è stimato in **60 giorni naturali e consecutivi**.

S. IN CASO DI AFFIDAMENTI AGLI OPERATORI ECONOMICI DI CUI ALL'ARTICOLO 66, COMMA 1, DEL CODICE, L'IMPORTO DI MASSIMA STIMATO DA PORRE A BASE DI GARA CALCOLATO NEL RISPETTO DEL DECRETO DI CUI ALL'ARTICOLO 41, COMMA 13, DEL CODICE, PER LA PRESTAZIONE DA AFFIDARE

Le attività di progettazione, direzione lavori e coordinamento in fase di esecuzione e collaudo saranno affidate a professionista incaricato e l'importo di massima stimato da porre a base di gara è pari a c.ca **€ 45.000,00**, calcolati ai sensi del, (D.M. 17 giugno 2016 come modificato da D.Lgs. 36/2023 allegato I.13, in vigore dal 1 luglio 2023), inclusi IVA e oneri previdenziali.

Gli operatori economici aggiudicatari saranno individuati tramite affidamenti diretti, ai sensi dell'art. 50 comma 1 lettera b) del D.Lgs. n. 36/2023., tra gli operatori idonei, selezionati tramite sistema informatico regionale, nel rispetto del principio di rotazione negli inviti e negli affidamenti.

Si riporta che ai sensi dell'Allegato al Codice, I.7 Articolo 37 comma 1 "Il responsabile del progetto può utilizzare, come criterio o base di riferimento, per la stima del corrispettivo delle attività di verifica del progetto affidate a strutture tecniche esterne alla stazione appaltante, quanto previsto dalla Tabella B6 del decreto del Ministro della giustizia 4 aprile 2001, pubblicato nella Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana n. 96 del 26 aprile 2001, e suoi aggiornamenti."

T. POSSIBILITÀ DI UTILIZZARE LE ECONOMIE DERIVANTI DAI RIBASSI D'ASTA ANCHE PER MOTIVATE VARIANTI IN CORSO D'OPERA

Si prevede di utilizzare le eventuali economie derivanti dai ribassi d'asta anche per motivate varianti in corso d'opera.

U. 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, (...).

È prevista la nomina del coordinatore della sicurezza in fase di progettazione e contestuale redazione del PSC.

V. PER LE FORNITURE, I CRITERI DI APPROVVIGIONAMENTO DI MATERIALI IDONEI A GARANTIRE IL RISPETTO DEI CRITERI AMBIENTALI MINIMI E I DIRITTI DEI LAVORATORI, (...).

OMISSIS

REFERENTI INTERNI ALLA STAZIONE APPALTANTE

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

Dirigente responsabile: Arch. Emanuele Polito.

Responsabile Unico di Progetto (RUP): Dott. Geom. Antonino Di Girolamo.

Tecnici di reparto, referenti istruttoria: Geom. Fabio Scaramellini e Geom. Roberto Masdea.

Monza, 17/07/2025

Il RUP

Dott. Geom. Antonino Di Girolamo

Documento informatico sottoscritto con firma digitale
ai sensi del D.lgs. n. 82/2005, aggiornato al D.lgs. 26 agosto 2016 n. 179