



COMUNE DI LANUSEI

Via Roma, 98 – 08045 Lanusei (Provincia di Nuoro) - Tel. 0782/47311– Fax 0782/40168
e-mail: servizitecnici@comunedilanusei.it – e-mail pec: tecnico.lanusei@pec.comunas.it
Sito Internet www.comunedilanusei.it

Area Servizi Tecnici



DOCUMENTO DI INDIRIZZO **ALLA PROGETTAZIONE**

Lavori di:

*Riqualificazione e adeguamento
infrastrutturale delle aree di intersezione tra
il Viale Italia (SS 390) e la Via Ospedale in
Lanusei*

Importo quadro economico:

Euro 1.000.000,00

Sommario

1.	TIPOLOGIA INTERVENTI PREVISTI E OBIETTIVI DA PERSEGUIRE	3
1.1.1	<i>Premesse</i>	3
1.1.2	<i>Obiettivi generali da perseguire e programma funzionale</i>	5
1.1.3	<i>Inquadramento territoriale</i>	6
1.1.4	<i>Descrizione dell'Area</i>	8
1.1.5	<i>Intervento da attuare</i>	9
1.1.6	<i>Obiettivi generali da soddisfare</i>	Errore. Il segnalibro non è definito.
1.1.7	<i>Prefattibilità Ambientale</i>	9
2.	VINCOLI DI LEGGE	11
3.	ELENCO NON ESAUSTIVO DELLE NORME TECNICHE DA RISPETTARE NELLA PROGETTAZIONE DELLE OPERE	12
4.	REQUISITI TECNICI DA RISPETTARE.....	12
5.	DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA STATO ATTUALE	13
6.	QUADRO ECONOMICO COMPLESSIVO DELL'OPERA	15

1. TIPOLOGIA INTERVENTI PREVISTI E OBIETTIVI DA PERSEGUIRE

1.1.1 Premesse

Premesso che:

- con DPCM 17/12/2021, veniva assegnata al Comune di Lanusei la somma di €. 50.678,33, al fine del finanziamento per la messa a bando di premi per l'acquisizione di proposte progettuali (mediante la formula del concorso di idee/di progettazione) per realizzare gli obiettivi di cui al comma 6, dell'art. 6-quater del D.L. 91/2017 (es. la crescita intelligente, sostenibile e inclusiva; lo sviluppo turistico del territorio, la ricerca, l'innovazione sociale, la cura della salute e la resilienza economica, sociale ecc.);
- è fissato il termine del 18/08/2022 entro il quale effettuare la pubblicazione dell'occorrente bando per non incorrere alla revoca del contributo assegnato;

Dato atto che la finalità del fondo è l'acquisizione di "nuove" proposte progettuali al fine della futura partecipazione a bandi attuativi del PNRR ovvero per la futura partecipazione ad altre procedure di evidenza pubblica attivate da altre amministrazioni;

Dato atto altresì, in particolare che il fondo finanzia, nel caso di lavori pubblici, concorsi di progettazione articolati in due gradi, avente ad oggetto l'acquisizione del progetto di fattibilità tecnica ed economica in cui i soggetti individuati attraverso la valutazione di proposte di idee presentate nel primo grado e selezionate senza assegnazione di premi;

Premesso quanto sopra il Comune di Lanusei bandisce un Concorso di Progettazione per l'acquisizione di proposte progettuali per la **riqualificazione e adeguamento infrastrutturale delle aree di intersezione tra il Viale Italia (SS 390) e la Via Ospedale in Lanusei**.

Il presente concorso nasce dalla volontà del Comune di Lanusei di riqualificare uno spazio di accesso al centro abitato, ricco di importanza strategica, economica, turistica e storica: Viale Italia (SS 390) nel tratto dell'intersezione con la Via Ospedale, punto di accesso principale all'ospedale cittadino nonché all'intero polo sanitario. L'obiettivo del concorso è principalmente quello di riqualificare l'asse viario della città per rafforzare la coesione economica, l'occupazione, la produttività, la competitività e lo sviluppo turistico del territorio.

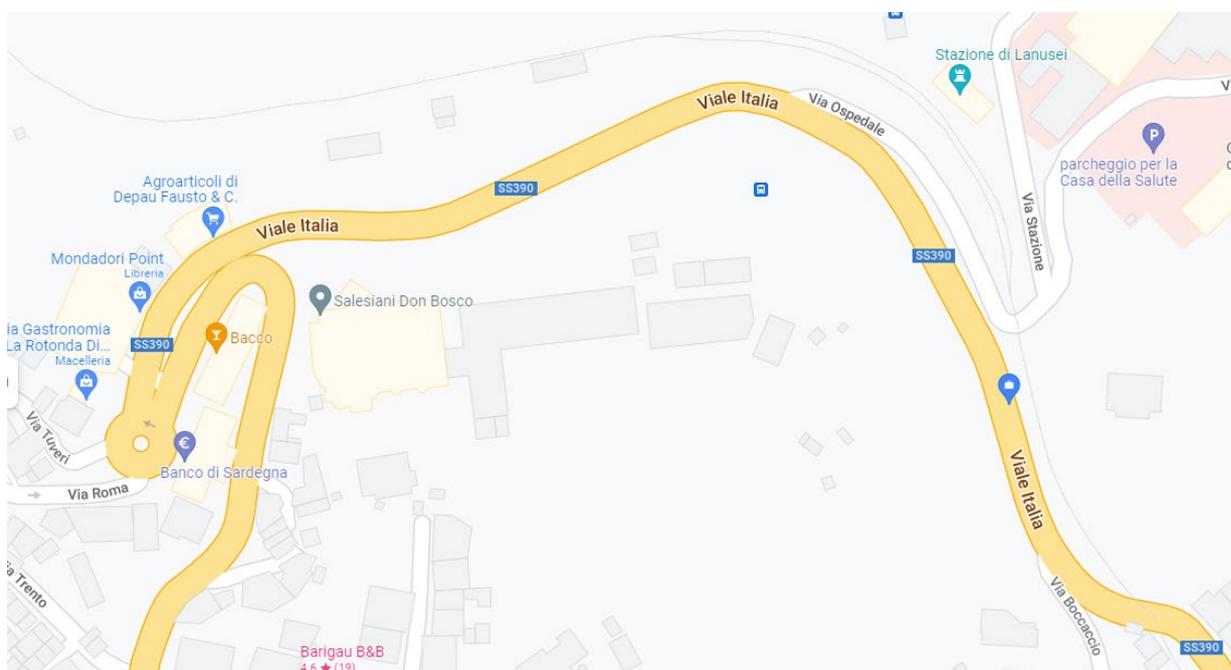
L'area oggetto di concorso comprende un ambito di spazi pubblici lungo l'asse di Viale Italia nel tratto che va da Piazza Mameli al passaggio al livello ferroviario.

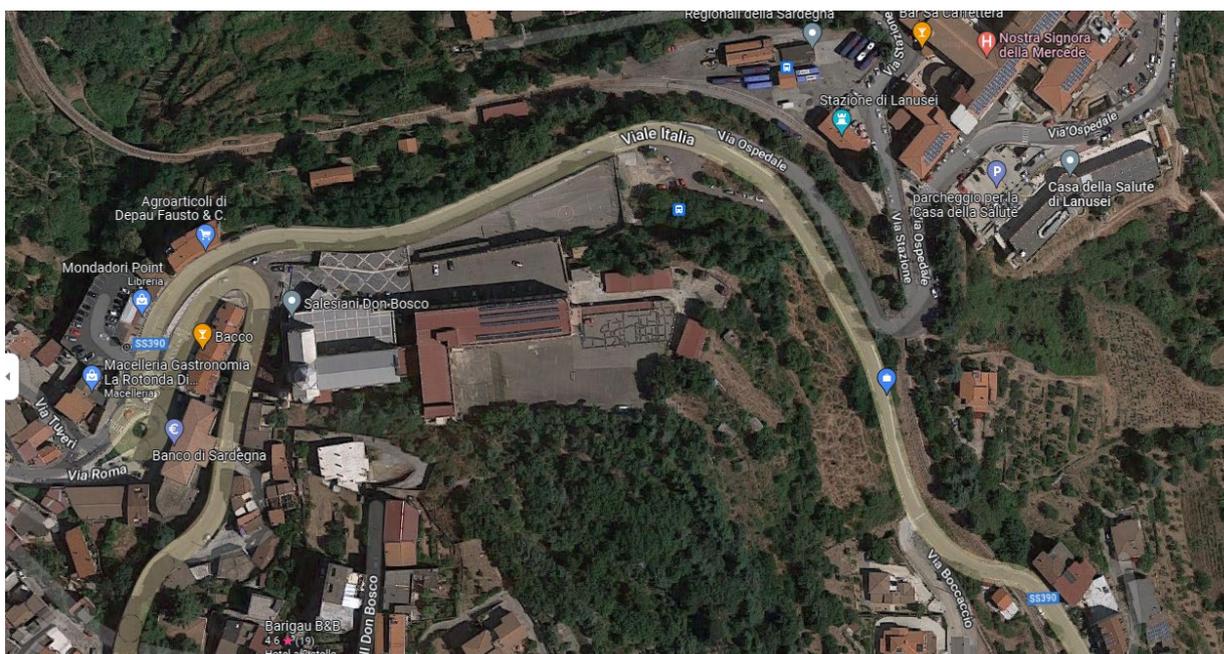
In particolare l'area comprende diversi spazi pubblici di importanza strategica per il Comune di Lanusei ed in particolare l'asse principale di accesso alla città e di vita collettiva in cui si affacciano diverse attività economiche importanti (banca, punti di ristoro, parcheggi pubblici, edicola, locali commerciali ecc) e l'accesso al polo sanitario costituito dall'Ospedale Nostra Signora della Mercedes nonché l'adiacente

area di sosta e la casa della Salute di recente realizzazione. L'area è inoltre punto di accesso alla stazione ferroviaria cittadina.

L'area di progetto è quindi individuata dal perimetro rappresentato nelle immagini che seguono, ma i progettisti possono valutare l'eventualità di prendere in considerazione anche aree poste nelle immediate vicinanze per proporre eventuali soluzioni architettoniche che integrino la loro proposta di concorso, al fine di dare una visione più organica e completa all'idea di progetto proposta, se valutata necessaria. In particolare sono richieste soluzioni progettuali volte a riqualificare gli spazi viari pubblici dell'area di progetto in particolare per quanto riguarda le aree di intersezione, le pavimentazioni, gli arredi urbani, il sistema di illuminazione, le aree di sosta, le eventuali aree di ristoro, la cartellonistica informativa ed in generale tutto quello che concorre a rigenerare gli spazi al fine di dare una nuova immagine all'area di ingresso alla città, seppur in armonia e in dialogo con il contesto storico, architettonico e paesaggistico in cui si inserisce l'area in questione.

Saranno valutate positivamente soluzioni che garantiscano una economicità sia dell'intervento che delle manutenzioni future, così come soluzioni che garantiscano una flessibilità sia di realizzazione per fasi che di integrazione e modifica parziale futura durante le fasi di sviluppo del progetto e di rapporto diretto con l'amministrazione e la cittadinanza. Saranno infine apprezzate soluzioni che prevedano interventi volti al risparmio energetico di tutta la filiera del progetto e che garantiscano la realizzazione di un intervento rispettoso dell'ambiente inteso nel suo significato più vasto.





1.1.2 Obiettivi generali da perseguire e programma funzionale

Si riporta di seguito un elenco di obiettivi funzionali che l'amministrazione intende raggiungere con l'intervento di rigenerazione oggetto del concorso:

1. Miglioramento dell'assetto viario di accesso alla Via Ospedale anche con la realizzazione di nuove intersezioni stradali con il sistema rotatorio o con isole spartitraffico funzionali al fine di migliorarne l'accessibilità e la fruibilità;
2. Miglioramento dell'assetto pedonale di accesso alla Via Ospedale prevedendo appositi percorsi per i pedoni con un più funzionale collegamento ai marciapiedi esistenti;
3. Miglioramento della fruibilità da parte dei mezzi pubblici del viale per accogliere nel migliore dei modi cittadini, fruitori del polo della salute, turisti, così come semplici passanti che attraversano il viale, per far sì che nasca in loro la voglia anche di fermarsi e vivere questi spazi;
4. Razionalizzazione ed integrazione degli spazi di sosta di tutti i mezzi di trasporto al fine di qualificare l'immagine del viale senza sottovalutare l'importanza che le soste hanno in un viale di passaggio come quello in questione.
5. Miglioramento dell'immagine architettonica del viale con la creazione di aree di sosta sia per le autovetture ma anche per i soli pedoni prevedendo anche eventuali aree di ristoro;
6. Creazione di spazi funzionali, accoglienti, ergonomici, piacevoli da attraversare a piedi e con qualsiasi altro mezzo di trasporto;
7. Creazione di spazi in cui sia piacevole incontrarsi, socializzare e trascorrere del tempo all'aperto.
8. Valorizzazione della dimensione verde dell'intervento considerando tutte le peculiarità specifiche dell'area di progetto.

In particolare, il concorso richiede ai partecipanti di voler redigere una proposta progettuale che sappia riqualificare l'area, raccogliendo le esigenze dell'amministrazione comunale.

L'area dovrà essere ripensata e riproposta con un modello funzionale che sappia unire le necessità di avere spazi funzionali per l'accesso all'area sanitaria e alla stazione ferroviaria nonché nuovi spazi vivibili, nel rispetto del paesaggio e dal contesto particolare, ma allo stesso tempo garantire spazi necessari per i mezzi pubblici e possibilmente anche per il parcheggio delle autovetture e per l'eventuale ristoro.

Attraverso lo sviluppo di idee innovative e concrete, le proposte dovranno individuare nuove soluzioni, arredi, materiali di finitura e nuove sistemazioni dalle caratteristiche funzionali, flessibili e coerenti con il paesaggio, tenendo conto della vincolistica (stradale e ferroviaria) così da esaltare il legame tra la viabilità di accesso al centro abitato, il tessuto edificato e l'adiacente area sanitaria e ferroviaria, anche in proiezione dello sviluppo socio-economico dell'ambito interessato.

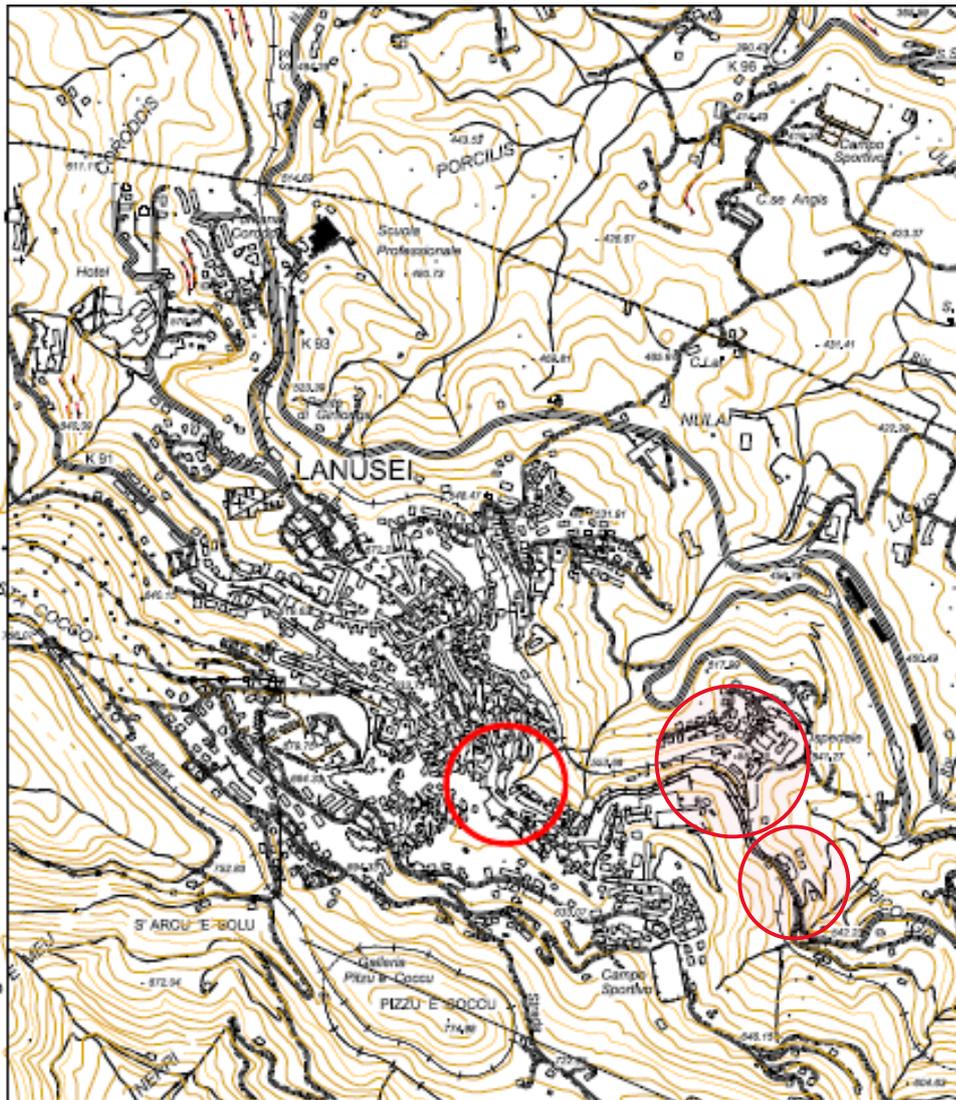
La progettazione dovrà inoltre considerare i diversi livelli di fruibilità dell'asse viario, al fine di stimolare la voglia di percorrerne lo spazio pubblico, attraversarlo, sostarvi e suscitare la curiosità di guardarsi intorno.

Nell'adozione delle scelte progettuali saranno da contemperare i criteri di progettazione delle intersezioni stradali e della viabilità urbana in genere, la qualità urbana, i requisiti di durabilità nel tempo, la gestione e la manutenzione degli spazi nelle condizioni più semplici ed economiche possibili per l'Amministrazione Comunale.

1.1.3 Inquadramento territoriale

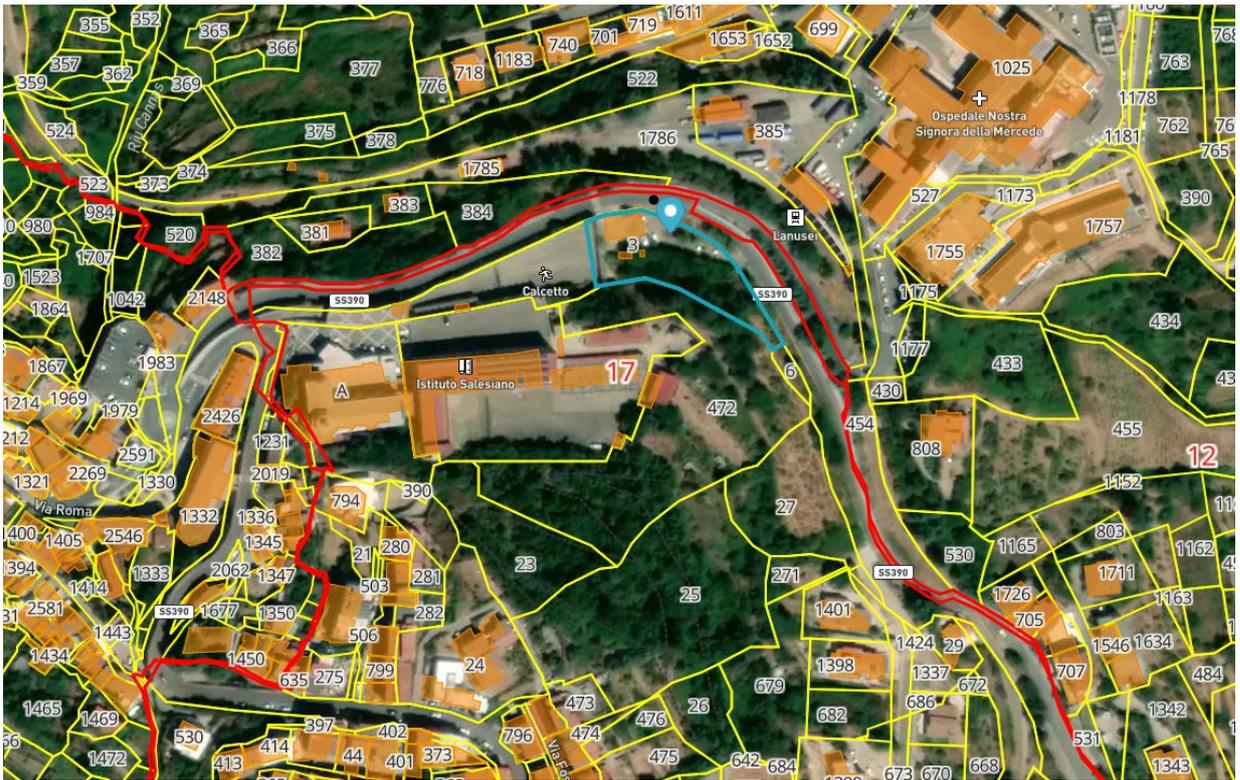
Lanusei è una cittadina sita nella Sardegna centro-orientale, edificata su terreni a carattere collinare, con frequenti situazioni di versanti assai ripidi, viste le sue antiche origini si presenta con un ampio centro storico formato da antichi rioni (Niugiossu, Niususu, Mesuidda, Barigau, Rione Aragonese, Piriorgiu e Sa Serra).

Come tutti i centri storici della Sardegna, in particolare quelli dei paesi montani, sono caratterizzati da una viabilità stretta e priva di spazi per parcheggi.



L'area oggetto del presente concorso, si trova all'interno del centro abitato del Comune di Lanusei, lungo il Viale Italia all'intersezione con la Via Ospedale.

L'area è inquadrata catastalmente al Foglio 17.



1.1.4 Descrizione dell'Area

La sede del Viale Italia rientra nella viabilità statale facendo parte della SS 390 mentre l'adiacente area di cui al Foglio 17 mappale 3 è nella piena disponibilità del Comune di Lanusei.

Predetta area oggi si presenta un'area libera di circa 1000 mq, come desumibile dai seguenti elaborati grafici, rappresentanti l'attuale situazione.



Tuttavia la sua conformazione e estensione ne permettono un ipotetico ampliamento nella parte sud con la realizzazione di nuove opere di contenimento.

1.1.5 Intervento da attuare

La proposta progettuale dovrà essere articolata in modo tale che la stessa possa essere sviluppata in più fasi, e quindi in più lotti, che dovranno necessariamente tenere conto che la realizzazione degli stessi potrà avvenire a seguito del reperimento delle risorse economiche. Si è optato nel presente documento di volerla suddividere in due distinte fasi, ciascuna con un proprio importo di progetto, così di seguito mostrato:

- Fase n.1: Importo stimato € 400.000,00. Interventi necessari per un miglioramento delle condizioni di accesso, fruibilità e sicurezza dell'assetto viario all'intersezione con la Via Ospedale. La proposta dovrà prevedere la sistemazione dell'area di intersezione affinché possa essere immediatamente utilizzata dalla collettività;
- Fase n. 2: Importo stimato € 287.000,00. Interventi per la completa riqualificazione dell'area con anche il miglioramento estetico e funzionale. La proposta dovrà essere sviluppata su quanto previsto dalla precedente fase, al fine di apportare migliorie funzionali e di fruibilità complessiva con interventi mirati che garantiscano la completa riqualificazione e fruibilità dell'area.

1.1.6 Prefattibilità Ambientale

Per lo studio di prefattibilità ambientale sono state estratte alcune mappe dal portale della Regione Sardegna, ossia dal sito: <http://www.sardegnageoportale.it>.

Le carte relative al rischio frana, al pericolo frana, al rischio idraulico e al pericolo idraulico sono invece estrapolate dagli elaborati dello studio commissionato dall'amministrazione e riguardante "L'analisi dell'assetto idraulico e geomorfologico estesa a tutto il territorio comunale finalizzata alla gestione del PAI nell'ambito della pianificazione locale, ai sensi dell'art. 8 delle N.A. del PAI, nonché per la predisposizione della relativa proposta di variante ai sensi dell'art. 37 delle N.A. del PAI" recepite dall'amministrazione comunale da ultimo con deliberazioni di Consiglio comunale n° 41 del 06/12/2018 e approvate definitivamente dal Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino Regionale con deliberazione del n. 15 del 11/12/2018.

Pericolo Idraulico

L'area interessata ricade in parte tra le aree mappate dal suddetto piano, ma alle stesse aree non è associato uno specifico rischio idraulico, come si evince dalle recenti carte predisposte e approvate dall'ente riguardanti lo studio e l'analisi dell'assetto idraulico ai sensi dell'Art. 8 delle N.T.A. del PAI.



Rischio frana

L'area oggetto dell'intervento rientra nella zona di pericolosità da frana Hg2 per cui, ai sensi dell'art. 33 comma 5 delle Norme di Attuazione del Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI) della Regione Autonoma della Sardegna aggiornate con Decreto del Presidente della Regione Sardegna n. 35 del 21/03/2008, al punto b, è richiesto per gli interventi di cui al comma 3 lettera a, "lo studio di compatibilità geologica e geotecnica" di cui all'art. 25 delle norme citate trattandosi di interventi in materia di infrastrutture a rete o puntuali pubbliche o di interesse pubblico tra cui sono previsti gli *gli ampliamenti, le ristrutturazioni e le nuove realizzazioni di infrastrutture riferibili a servizi pubblici essenziali non altrimenti localizzabili o non delocalizzabili, a condizione che non esistano alternative tecnicamente ed economicamente sostenibili, che tali interventi siano coerenti con i piani di protezione civile, e che ove necessario siano realizzate preventivamente o contestualmente opere di mitigazione dei rischi specifici.*



2. VINCOLI DI LEGGE

Nella realizzazione delle opere si dovrà tenere conto dei vincoli posti dalla normativa comunitaria, nazionale, regionale e comunale vigente, dal Piano Urbanistico Comunale e dalla pianificazione regionale o relativi atti in vigore.

Dovrà essere rispettata la normativa di cui al Nuovo Codice della Strada approvato con Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e ss.mm.ii. nonché al Regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada 2021 di cui al D.P.R., testo coordinato 16/12/1992 n° 495, G.U. 28/12/1992.

Inoltre dovrà essere rispettata la normativa specifica in tema di beni culturali costituita dalle seguenti norme il cui elenco non è esaustivo:

- D.lgs. n. 42 del 22 gennaio 2004 "Codice dei beni culturali e del paesaggio";
- L.R. n. 8 del 25.11.2004 (Piano Paesaggistico Regionale);

Dovrà essere rispettata la normativa specifica di cui al vigente piano stralcio per l'assetto idrogeologico (PAI) della regione Sardegna.

Il professionista incaricato prima di procedere all'elaborazione della proposta progettuale dovrà verificare la presenza di eventuali ulteriori vincoli o norme interessanti le opere e quindi la conformità e realizzabilità dell'intervento anche in relazione ad ulteriori vincoli di Legge.

3. ELENCO NON ESAUSTIVO DELLE NORME TECNICHE DA RISPETTARE NELLA PROGETTAZIONE DELLE OPERE

I partecipanti sono tenuti all'osservanza di tutte le norme in vigore relative all'oggetto del concorso, ed in particolare il codice dei contratti pubblici e s.m.i., le norme in materia di sicurezza, CAM, risparmio energetico e abbattimento delle barriere architettoniche.

Norme in materia di contratti pubblici

La progettazione dovrà essere svolta in conformità alle disposizioni di cui al D.Lgs. 50/2016, alle disposizioni di cui al D.P.R. 207/10 per le parti ancora in vigore, nonché nel rispetto delle linee guida pubblicate dall'Autorità Nazionale Anticorruzione e di tutta la normativa vigente e applicabile in materia di lavori pubblici.

Norme in materia edilizia

La progettazione dovrà essere svolta in conformità alle disposizioni di cui al D.P.R. 380/2001 – Testo unico per l'edilizia e alla Legge Regionale 3 luglio 2017, n. 11, nonché all'altra normativa vigente.

Tutela ambientale

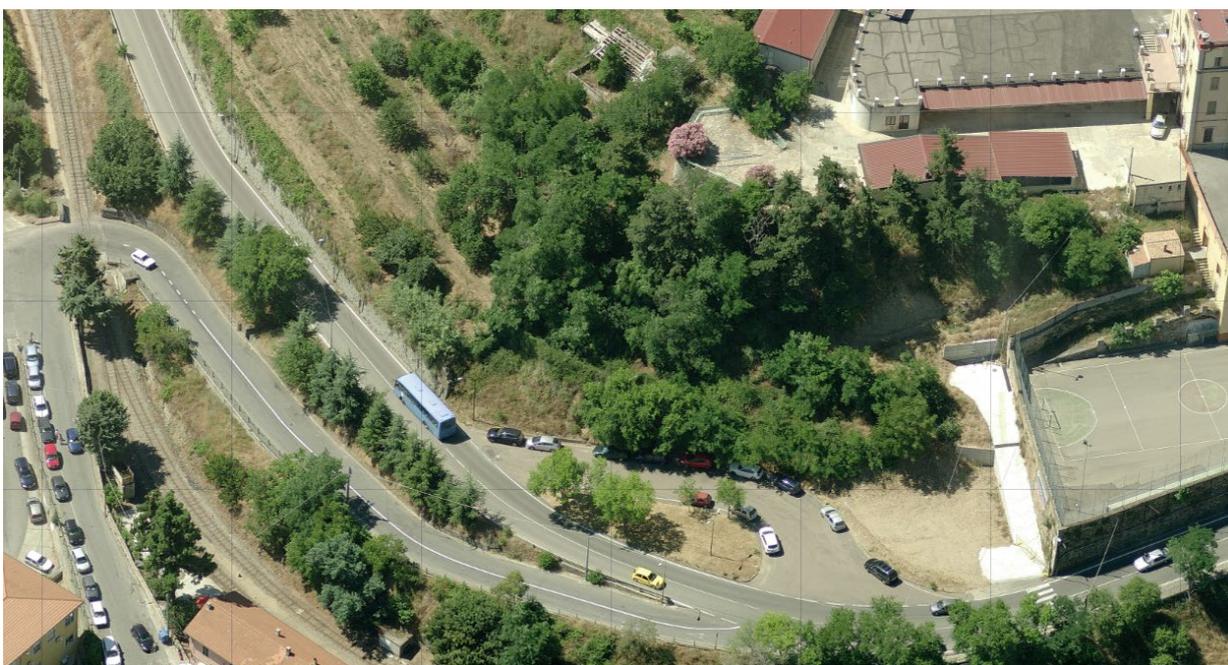
La progettazione dell'intervento dovrà rispettare le indicazioni contenute all'interno del D.Lgs. 152/06 "Norme in materia ambientale" ove queste risultino applicabili. Relativamente alle terre da scavo, si rimanda al D.P.R. 120 del 13/06/2017.

4. REQUISITI TECNICI DA RISPETTARE

Le proposte di riqualificazione e adeguamento infrastrutturale delle aree di intersezione tra il Viale Italia (SS 390) e la Via Ospedale in Lanusei concepite dai concorrenti, finalizzate ad una generale riqualificazione e rifunzionalizzazione dell'intera zona, dovranno:

- a) Rispettare ed adempiere alle disposizioni e prescrizioni in materia edilizia, nonché agli strumenti urbanistici vigenti;
- b) Impiegare eventuali adeguate tecnologie in materia di risparmio energetico, nonché soluzioni tecniche conformi alle norme ambientali;
- c) Adottare quanto previsto dall'allegato 2 del D.M, 11 gennaio 2017 relativo all'Adozione dei criteri ambientali minimi per l'edilizia.
- d) Favorire la semplicità degli interventi di manutenzione e pulizia tanto sull'area, quanto sugli eventuali impianti a servizio della stessa, in un'ottica strategica orientata alla maggiore durabilità dei materiali e dei componenti, all'agevole sostituibilità degli elementi e controllabilità delle prestazioni nel tempo, assicurando economie gestionali lungo l'intero ciclo di vita della nuova piazza;
- e) Rispettare e accontentare le richieste dell'amministrazioni esplicitate nel presente documento;

5. DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA STATO ATTUALE





6. QUADRO PROGRAMMATICO DELL'INTERVENTO

In considerazione dell'attuale assetto normativo relativo al codice dei contratti pubblici e delle risorse economiche dell'ente si prevede il possibile sviluppo dei procedimenti seguenti:

fasi/tempi (mesi)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Concorso di progettazione	■	■	■	■	■										
Approvazione PFTE					■										
Sviluppo delle fasi successive di progettazione (previa acquisizione delle somme occorrenti)						■	■	■	■	■	■				
Appalto /concessione (previa acquisizione delle risorse finanziarie occorrenti)												■	■	■	
esecuzione opera pubblica (previa puntuale definizione della modalità di realizzazione dell'opera pubblica e previa avvenuta acquisizione delle risorse finanziarie) ** tempi sono funzione della modalità prescelta dell'opera pubblica															**

7. QUADRO ECONOMICO COMPLESSIVO DELL'OPERA

Il costo stimato per la realizzazione dell'opera, comprensivo degli oneri della sicurezza, è di € 687.000,00 al netto di I.V.A. L'ammontare complessivo per l'attuazione dell'opera è invece fissato in € 1.000.000,00.

Il quadro economico è redatto ai sensi dell'art. 16 del D.P.R. 207/2010 e s. m. e i.

					
QUADRO ECONOMICO <i>Riqualificazione e adeguamento infrastrutturale delle aree di intersezione tra il Viale Italia (SS 390) e la Via Ospedale in Lanusei</i>					
A1	Lavori soggetti al ribasso d'asta	€ 674.000,00			
	- Ribasso formulato in gara	€ 0,00	0,00%		
	- Lavori al netto del ribasso	€ 674.000,00			
A2	- Oneri sicurezza non compresi nei prezzi di stima	€ 13.000,00			
A1+A2	Importo di contratto	€ 687.000,00		€ 687.000,00	
B Somme B					
B1	Spese tecniche comp. Cassa e iva	€ 96.880,57			
B2	Spese per contributo Anac	€ 450,00			
B3	Spese per collaudo tecnico amministrativo, collaudo statico ed altri eventuali collaudi specialistici	€ 5.000,00			
B4	Studio di compatibilità	€ 7.000,00			
B5	Accordi Bonari	€ 20.610,00	3,00%		
B6	Imprevisti	€ 17.175,00	2,50%		
B7	Spese per attività tecnico amministrative	€ 13.740,00	2,00%		
B8	I.V.A ed eventuali altre imposte al 22%	€ 151.140,00	22,00%		
B9	Arrotondamenti	€ 1.004,43			
B1+...+B9	Totale somme B	€ 313.000,00		€ 313.000,00	
Prezzo complessivo dell'opera				€ 1.000.000,00	

Nella tabella seguente, il costo stimato di realizzazione dell'opera viene articolato nelle diverse categorie di lavoro previste, identificate secondo i codici "ID-Opere" di cui al D.M. 17 giugno 2016 in materia di corrispettivi professionali per i Servizi di Architettura e Ingegneria.

Sistemazioni viarie e intersezioni stradali all'incrocio della Via Ospedale e la SS.390

CATEGORIE D'OPERA	ID. OPERE		Grado di Complessità <<G>>	Costo Categorie (€) <<V>>	Parametri Base <<P>>
	Codice	Descrizione			
INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ	V.02	Strade, linee tramviarie, ferrovie, strade ferrate, di tipo ordinario, escluse le opere d'arte da compensarsi a parte - Piste ciclabili	0,45	537.000,00	8,10517 09100%
STRUTTURE	S.04	Strutture o parti di strutture in muratura, legno, metallo - Verifiche strutturali relative - Consolidamento delle opere di fondazione di manufatti dissestati - Ponti, Paratie e tiranti, Consolidamento di pendii e di fronti rocciosi ed opere connesse, di tipo corrente - Verifiche strutturali relative.	0,90	150.000,00	11,5028 300000 %

Costo complessivo dell'opera → : 687.000,00 €

Percentuale forfettaria spese → : 25,00%

Tali importi sono desunti preliminarmente in via sintetica comparativa e la loro sommatoria costituisce il massimo onere di costo a disposizione per l'intervento.

La suddivisione nelle "ID-opere" indicate in tabella non è vincolante ai fini dello sviluppo delle proposte progettuali e costituisce mero parametro di riferimento per l'individuazione dei requisiti speciali tecnico organizzativi e per il calcolo dei corrispettivi relativi alle prestazioni professionali richieste, in applicazione del decreto di cui all'art. 24, comma 8 del D.Lgs. 50/2016 e ss.mm.ii.

I suindicati importi dovranno essere rispettati nella dimostrazione dei requisiti di capacità tecnico economica del progettista o del gruppo di partecipazione, come meglio definito nel bando.

Nella prima fase del concorso non è necessario produrre un computo metrico estimativo dei lavori ma sarà necessario orientare le scelte progettuali, nel rispetto del budget a disposizione.

Nella seconda fase del concorso sarà necessario produrre una stima per capitoli di spesa che dovrà dimostrare il rispetto dell'importo complessivo a disposizione.

Si ricorda che la soluzione che vincerà il concorso dovrà trovare successivo riscontro con la redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica, pertanto dovrà essere sviluppata in conformità a tutti i regolamenti e norme vigenti.

Si rappresenta la possibilità di individuare lotti funzionali di intervento per la realizzazione dell'opera pubblica per i quali sarà valutata da parte dell'Amministrazione la facoltà di affidare al vincitore del concorso di progettazione: la progettazione definitiva/esecutiva/di contabilità lavori e coordinamento sicurezza per lo sviluppo di un eventuale primo lotto di importo lavori per complessivi € 400.000 ovvero la sola progettazione definitiva/esecutiva per lo sviluppo dell'intero intervento per l'importo lavori di €. 687.000,00 oltre somme a disposizione della Stazione Appaltante.

L'individuazione delle modalità di realizzazione dell'opera pubblica saranno individuate a seguito dell'elaborazione del PFTE ed in considerazione delle risorse economiche che saranno reperite per il finanziamento dell'opera anche in considerazione alla possibile partecipazione a Bandi PNRR.

8. LE FASI DELLA PROGETTAZIONE

In considerazione della tipologia ed entità dell'intervento si prevede lo sviluppo della seguenti fasi di progetto:

progetto di fattibilità tecnica ed economica (a cura del vincitore del concorso);

progetto definitivo (prestazione opzionale);

progetto esecutivo (prestazione opzionale).

L'elaborazione delle suddette progettazioni dovrà avvenire nel rispetto dell'art. 23 del D. Lgs. 50/2016 e s. m. e i. del D.P.R. 207/2010 e s. m. e i.

In particolare si evidenzia che al fine dell'elaborazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica da svilupparsi nell'ambito della procedura di concorso di progettazione, dovrà essere elaborata la proposta ideativa sulla quale basare lo sviluppo progettuale conseguente.

L'acquisizione del progetto di fattibilità tecnica-economica avverrà sulla base delle condizioni esplicitate nel disciplinare del concorso di progettazione in due gradi ai sensi dell'art. 154, comma 5, del D.Lgs. 50/2016 e s. m. e i.

Si evidenzia in particolare la necessità già nella fase di sviluppo progettuale della seconda fase di effettuare gli occorrenti rilievi e sondaggi.

La finalità sostanziale del progetto di fattibilità tecnica ed economica (PFTE), per assegnati obiettivi, è la progettazione della soluzione che, tra le alternative possibili, presenta il miglior rapporto tra costi complessivi da sostenere e benefici attesi per la collettività.

Si riportano, al riguardo, i commi 5 e 6 dell'articolo 23 del Codice, specificatamente descrittivi delle finalità del PFTE: *"5. Il progetto di fattibilità tecnica ed economica individua, tra più soluzioni, quella che presenta il miglior rapporto tra costi e benefici per la collettività, in relazione alle specifiche esigenze da soddisfare e prestazioni da fornire. Per i lavori pubblici di importo pari o superiore alla soglia di cui all'articolo 35 anche ai fini della programmazione di cui all'articolo 21, comma 3 nonché per l'espletamento delle procedure di dibattito pubblico di cui all'articolo 22 e per i concorsi di progettazione e di idee di cui all'articolo 152, il progetto di fattibilità è preceduto dal documento di fattibilità delle alternative progettuali di cui all'articolo 3, comma 1, lettera ggggg-quater) nel rispetto dei contenuti di cui al regolamento previsto dal comma 3 del presente articolo. Resta ferma la facoltà della stazione appaltante di richiedere la redazione del documento di fattibilità delle alternative progettuali anche per lavori pubblici di importo inferiore alla soglia di cui all'articolo 35. Nel progetto di fattibilità tecnica ed economica, il progettista sviluppa, nel rispetto del quadro esigenziale, tutte le indagini e gli studi necessari per la definizione degli aspetti di cui al comma 1, nonché gli elaborati grafici per*

l'individuazione delle caratteristiche dimensionali, volumetriche, tipologiche, funzionali e tecnologiche dei lavori da realizzare e le relative stime economiche, secondo le modalità previste nel regolamento di cui al comma 3, ivi compresa la scelta in merito alla possibile suddivisione in lotti funzionali. Il progetto di fattibilità tecnica ed economica deve consentire, ove necessario, l'avvio della procedura espropriativa."

6. "Il progetto di fattibilità è redatto sulla base dell'avvenuto svolgimento di indagini geologiche, idrogeologiche, idrologiche, idrauliche, geotecniche, sismiche, storiche, paesaggistiche ed urbanistiche, di verifiche relative alla possibilità del riuso del patrimonio immobiliare esistente e della rigenerazione delle aree dismesse, di verifiche preventive dell'interesse archeologico, di studi di fattibilità ambientale e paesaggistica e evidenza, con apposito adeguato elaborato cartografico, le aree impegnate, le relative eventuali fasce di rispetto e le occorrenti misure di salvaguardia; deve, altresì, ricomprendere le valutazioni ovvero le eventuali diagnosi energetiche dell'opera in progetto, con riferimento al contenimento dei consumi energetici e alle eventuali misure per la produzione e il recupero di energia anche con riferimento all'impatto sul piano economico-finanziario dell'opera; indica, inoltre, le caratteristiche prestazionali, le specifiche funzionali, la descrizione delle misure di compensazioni e di mitigazione dell'impatto ambientale, nonché i limiti di spesa, calcolati secondo le modalità indicate dal decreto di cui al comma 3, dell'infrastruttura da realizzare ad un livello tale da consentire, già in sede di approvazione del progetto medesimo, salvo circostanze imprevedibili, l'individuazione della localizzazione o del tracciato dell'infrastruttura nonché delle opere compensative o di mitigazione dell'impatto ambientale e sociale necessarie".

Si riportano di seguito i criteri generali che definiscono i contenuti del PFTTE evidenziati nelle "LINEE GUIDA PER LA REDAZIONE DEL PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA DA PORRE A BASE DELL’AFFIDAMENTO DI CONTRATTI PUBBLICI DI LAVORI DEL PNRR E DEL PNC e che possono essere presi comunque in considerazione:

1. qualità del processo e qualità del progetto, per quanto concerne gli aspetti legati sia alle regole tecniche, sia ai principi della sicurezza e della sostenibilità economica, territoriale ed ambientale dell'intervento, con particolare riferimento alla compatibilità territoriale in termini di sicurezza e della pubblica e privata incolumità, nonché nel rispetto della tutela del patrimonio e del miglior rapporto fra i benefici e i costi globali di costruzione, manutenzione e gestione, nonché, ove previsto, in relazione ai costi del ciclo di vita dell'intervento, di cui all'articolo 96 del Codice;

2. riduzione dei rischi da pericoli naturali ed antropici, efficienza energetica, anche in riferimento a quanto previsto all'articolo 34 del Codice, durabilità dei materiali e dei componenti, facilità di manutenzione e gestione, sostituibilità degli elementi tecnici, compatibilità tecnica e ambientale dei materiali e agevole controllabilità delle prestazioni dell'intervento nel tempo, minimizzazione dell'impegno di risorse materiali non rinnovabili e massimo riutilizzo delle risorse naturali impegnate dall'intervento e dei materiali impiegati, prevenzione della produzione di rifiuti e incremento delle operazioni di riutilizzo, riciclaggio e di altri tipi di recupero dei rifiuti prodotti dall'attività di realizzazione dell'opera progettata, nonché, ove ne ricorrano le condizioni, riduzione del consumo di suolo e rigenerazione urbana. I progetti devono tener conto del contesto in cui l'intervento si inserisce, in modo

che esso non pregiudichi l'accessibilità, l'utilizzo e la manutenzione delle opere, degli impianti e dei servizi esistenti;

3. rispetto degli standard dimensionali, ove previsti, in modo da assicurare il massimo rispetto e la piena compatibilità con le caratteristiche del contesto territoriale e ambientale in cui si colloca l'intervento, sia nella fase di costruzione che in fase di gestione;

4. conformità alle regole e alle norme tecniche stabilite dalla legislazione vigente al momento della loro redazione;

5. minimizzazione dei rischi per i lavoratori nella fase di costruzione e in quella di esercizio dell'opera, per gli utenti nella fase di esercizio, nonché per la popolazione delle zone interessate per quanto attiene la sicurezza e la tutela della salute. Per quanto sopra esposto, particolare rilievo nella predisposizione del PTFE è, dunque, la attenta valutazione delle caratteristiche tecniche, naturali e di antropizzazione del terreno e del territorio nel quale andrà inserita l'opera, compatibilmente con le preesistenze (anche di natura ambientale e paesaggistica). In considerazione delle diverse modalità possibili per la realizzazione dell'opera pubblica oggetto della presente relazione (appalto di esecuzione lavori, anche attraverso lotti funzionali, appalto integrato, partenariato pubblico privato, concessione di costruzione, gestione ecc.), si ritiene utile lo sviluppo di un progetto di fattibilità tecnica ed economica ai sensi del combinato disposto dell'art. 23, comma 5 del D. Lgs. 50/2016 e s. m. e i. che preveda il contenuto minimo di seguito descritto.

Il PTFE si comporrà oltre che del DOCFAP, documento di fattibilità delle alternative progettuali, anche dei seguenti elaborati:

- relazione generale;
- relazione tecnica, corredata da rilievi, accertamenti, indagini e studi specialistici occorrenti
- relazione di sostenibilità dell'opera;
- elaborati grafici delle opere, nelle scale adeguate;
- stima dell'opera;
- quadro economico di progetto;
- piano preliminare di manutenzione dell'opera e delle sue parti;
- relazione geologica e gli studi di compatibilità ove richiesti;

Il tempo stimato per l'elaborazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica è valutato in circa 60 gg.

La progettazione dovrà essere basata sulla puntuale conoscenza dello stato di fatto dei luoghi. Si raccomanda pertanto l'effettuazione di tutti i rilievi e le indagini necessarie per lo sviluppo concreto e fattibile della proposta progettuale.

Il Responsabile del Procedimento

(Ing. Fabio Corda)

