

J.E

IMMEDIATA ESECUTIVITA

La presente deliberazione viene affissa il 18 OTT. 2002 all'Albo Pretorio per rimanervi 15 giorni

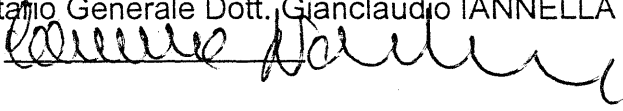
## PROVINCIA di BENEVENTO

Deliberazione della Giunta Provinciale di Benevento n. 492 del 17 OTT. 2002

Oggetto: S.P. MELIZZANO – FRASSO (TRATTO TORELLO – MELIZZANO – FRASSO). –  
LAVORI DI SISTEMAZIONE ED ADEGUAMENTO – INTESA DI PROGRAMMA –  
ACCORDO QUADRO PER LA MOBILITA'. - APPROVAZIONE PROGETTO ESECUTIVO  
DI € 929.622,42.=

L'anno duemiladue il giorno 17 del mese di OTTOBRE presso la  
Rocca dei Rettori si è riunita la Giunta Provinciale con l'intervento dei Signori:

- |                                       |                      |                |
|---------------------------------------|----------------------|----------------|
| 1) On.le Carmine NARDONE              | - Presidente         | _____          |
| 2) Dott. Rosario SPATAFORA            | - Vice Presidente    | _____          |
| 3) <del>Dott. Michele RAZZANO</del>   | <del>Assessore</del> | _____          |
| 4) <del>P.A. Mario BORRELLI</del>     | <del>Assessore</del> | _____          |
| 5) Dott. Giuseppe LAMPARELLI          | - Assessore          | _____          |
| 6) Dott. Raffaele DI LONARDO          | - Assessore          | _____          |
| 7) <del>Dr. Raimondo MAZZARELLI</del> | <del>Assessore</del> | _____          |
| 8) Dr. Giorgio C. NISTA               | - Assessore          | _____          |
| 9) Rag. Nunzio Santuccio ANTONINO     | - Assessore          | <u>ASSENTE</u> |

Con la partecipazione del Segretario Generale Dott. Gianclaudio IANNELLA  
L'ASSESSORE PROPONENTE 

### LA GIUNTA

VISTO il Programma di interventi relativo all'APQ della mobilità dell'Intesa Istituzionale di programma in corso di perfezionamento;

VISTA la delibera di G.R. n. 1282 del 5.04.2002 avente per oggetto: P.O.R. della Campania 2000 – 2006 Complemento di Programmazione – Asse VI – Reti e Nodi di Servizio – Misura 6.1 – Sistema Integrato Regionale dei Trasporti – Primo Programma degli interventi infrastrutturali;

VISTO il progetto relativo ai lavori di sistemazione ed adeguamento lungo la S.P. MELIZZANO – FRASSO (TRATTO TORELLO – MELIZZANO – FRASSO) dell'importo complessivo di € 929.622,42 così distinto:

**A)-Importo totale lavori a base d'asta.....€ 636.926,70**  
di cui :  
- per lavori a misura.....€ 618.370,17  
- per oneri di sicurezza non soggetti a ribasso.....€ 18.556,53

**B)-somme a disposizione dell'A.P.**

- per I.V.A. sui lavori 20%..... € 127.385,34-  
- per imprevisti compreso IVA al 20%..... € 19.526,71-  
- per eventuale acc. bon. art. 149 DPR 554/99+IVA... € 8.369,27-  
- per espropri ed oneri afferenti..... € 36.628,40-  
- per Spese tecniche e generali..... € 66.782,98-  
- per IVA 20% sulle spese generali compreso 2% CNP... € 14.959,39-  
- per Incentivo 1.50% per progettazione..... €. 10.103,33-  
- per oneri riflessi sulla voce 7..... €. 3.940,30-  
- per pubblicità..... €. 5.000,00-

**Totale somme a disposizione ..... € 292.695,72**

**TOTALE GENERALE ..... € 929.622,42-**

CONSIDERATO che si rende necessario provvedere all'approvazione del relativo progetto esecutivo;

CONSIDERATO che, per gli effetti dell'art.18 della Legge 109/94 e successive modifiche e integrazioni, il richiamato progetto esecutivo è stato redatto, in ottemperanza a quanto disposto dal Dirigente del Settore Infrastrutture e Trasporti, dal seguente gruppo di lavoro:

RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO	ING. VALENTINO MELILLO
PROGETTISTI:	ING. F.CARUSO
	ARCH. A.PAPA
COLLABORATORI TECNICI	GEOM. C.RANDELLI
	GEOM. G.PALOMBINO
	GEOM. S.GENITO
COLLABORATORI	RAG. A.FELEPPA
COORDINATORE DELLA SICUREZZA PER LA	
PROGETTAZIONE:	ING. S.MINICOZZI

VISTO il piano degli investimenti, il Bilancio ed il PEG;

VISTO l'art. 134, 4' comma del D.L.gs 18.08.2000, n. 267;

**Totale somme a disposizione .....** €. 292.695,72  
**TOTALE GENERALE .....** €. 929.622,42-

- di prendere atto che, per gli effetti dell'art.18 della Legge 109/94 e successive modifiche e integrazioni, il richiamato progetto esecutivo è stato redatto, in ottemperanza a quanto disposto dal Dirigente del Settore Tecnico, dal seguente gruppo di lavoro:

RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO	ING. VALENTINO MELILLO
PROGETTISTI:	ING. F.CARUSO
	ARCH. A.PAPA
COLLABORATORI TECNICI	GEOM. C.RANDELLI
	GEOM. G.PALOMBINO
	GEOM. S.GENITO
COLLABORATORI	RAG. A.FELEPPA
COORDINATORE DELLA SICUREZZA PER LA	
PROGETTAZIONE:	ING. S.MINICOZZI

- di dichiarare le opere ed i lavori previsti nel progetto di pubblica utilità, indifferibilità ed urgenza;
- di approvare, a tal fine, il piano particellare grafico-descrittivo di esproprio che forma parte integrante del presente atto e che si allega sotto la lettera A);
- di dichiarare la pubblica utilità dell'opera in questione a far data dall'avvenuta esecutività del presente atto sino a tutto il quinquennio successivo;
- di stabilire in 5 anni il termine per l'inizio e quello per la definizione del procedimento espropriativo;
- che l'occupazione dovrà avvenire entro 3 mesi dalla data di esecutività del Decreto e compiersi entro 5 anni dalla stessa data;
- nello stesso periodo dovrà compiersi la procedura espropriativa;
- i lavori dovranno iniziare entro 12 mesi dalla data di approvazione del progetto e compiersi entro 5 anni a decorrere dalla data di possesso della presa di possesso degli immobili;
- di inviare copia del presente atto deliberativo alla Regione Campania,
- di autorizzare il Presidente pro-tempore ed il Dirigente del Settore per tutti gli adempimenti consequenziali;
- di dare atto che la spesa sarà impegnata con determina dirigenziale a carico del programma di interventi relativo all'A.P.Q. della mobilità dell'Intesa Istituzionale di programma, in corso di perfezionamento;
- di dichiarare il presente atto immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134, 4° comma del D.Lgs 18.08.2000, n. 267.

Verbale letto, confermato e sottoscritto  
(Dr. Gianclaudio IANNELLA)

IL PRESIDENTE  
(On.le Carmine NARDONE)

N. 135 Registro Pubblicazione

Si certifica che la presente deliberazione è stata affissa all'Albo in data odierna, per rimanervi per 15 giorni consecutivi a norma dell'art. 124 del T.U. - D.Lgs.vo 18.08.2000, n. 267.

18 OTT. 2002

BENEVENTO

IL MESSO

IL SEGRETARIO GENERALE

(F.to Dott. Gianclaudio IANNELLA)

La sujestesa deliberazione è stata affissa all'Albo Pretorio in data 18 OTT. 2002 e contestualmente comunicata ai Capigruppo ai sensi dell'art. 125 del T.U. - D.Lgs.vo 18.08.2000, n. 267.

SI ATTESTA che la presente deliberazione è divenuta esecutiva a norma dell'art. 124 del T.U. - D.Lgs.vo 18.08.2000, n. 267 e avverso la stessa non sono stati sollevati rilievi nei termini di legge.

li - 4 NOV. 2002  
IL RESPONSABILE DELL'UFFICIO

IL SEGRETARIO GENERALE  
(F.to Dott. Gianclaudio IANNELLA)

Si certifica che la presente deliberazione è divenuta esecutiva ai sensi del T.U. - D.Lgs.vo 18.08.2000, n. 267 il giorno - 4 NOV. 2002.

- Dichiarata immediatamente eseguibile (art. 134, comma 4, D.Lgs.vo 18.08.2000, n. 267)
- Decorsi 10 giorni dalla sua pubblicazione (art. 134, comma 3, D.Lgs.vo 18.08.2000, n. 267)
- E' stata revocata con atto n. \_\_\_\_\_ del \_\_\_\_\_.

BENEVENTO, li - 4 NOV. 2002

IL SEGRETARIO GENERALE  
(Dott. Gianclaudio IANNELLA)

Copia per  
SETTORE S.I.T. (2 copie)  
SETTORE \_\_\_\_\_  
SETTORE \_\_\_\_\_  
Revisori dei Conti  
 Nucleo di Valutazione

il	_____	prot. n.	_____
il	_____	prot. n.	_____
il	<u>[firma]</u>	prot. n.	<u>9873</u>
il	_____	prot. n.	_____
il	_____	prot. n.	_____



# PROVINCIA DI BENEVENTO

SETTORE INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

ACCORDO PROCEDIMENTALE QUADRO DELLA PROVINCIA DI BENEVENTO

S.P. MELIZZANO - FRASSO (tratto Torello-Melizzano-Frasso)

LAVORI DI SISTEMAZIONE E ADEGUAMENTO DEL PIANO VIABILE

PROGETTO ESECUTIVO

ALLEGATO N° 1

Relazione tecnica.

#### PROGETTAZIONE

ing. Francesco CARUSO  
arch. Alessandrina PAPA

#### COLLABORAZIONE TECNICA

geom. Carmine RANDELLI  
geom. Giovanni PALOMBINO  
geom. Serafino GENITO

#### COLLABORATORI:

rag. Antonio FELEPPA

#### COORD. DELLA SICUREZZA PER LA PROGETTAZIONE:

ing. Salvatore MINICOZZI

Benevento

R.U.P.  
(ing. Valentino MELILLO)

# **PROVINCIA DI BENEVENTO**

## **SETTORE INFRASTRUTTURE E TRASPORTI**

### **INTESA ISTITUZIONALE DI PROGRAMMA PER LA MOBILITA' DELLA PROVINCIA DI BENEVENTO**

#### **STRADA PROVINCIALE TORELLO - MELIZZANO - FRASSO**

#### **PROGETTO DEI LAVORI DI SISTEMAZIONE ED ADEGUAMENTO DEL PIANO VIABILE. Legge 109/94, D.P.R. n°554/99.**

### **RELAZIONE TECNICA**

#### **1 – Premessa.**

In riferimento agli interventi di riqualificazione ed ammodernamento previsti sulla viabilità provinciale di Benevento, secondo l'intesa istituzionale di programma di cui alla Delibera di G.R.n.6788 del 20/10/1999 è prevista la sistemazione per la messa in sicurezza della S. P. SS. N° 265 "Bebiana" alla località Torello - Melizzano - Frasso Telesino.

Sono state, pertanto, individuate e progettate le opere da realizzare lungo la predetta strada e che si concretizzano in interventi di ripristino e miglioramento della funzionalità della medesima strada, tutta ricadente nel Comune di Melizzano.

L'intervento di che trattasi rispetta il D.M. LL. PP. inerente le "Norme funzionali e geometriche per la costruzione, il controllo e il collaudo delle strade, dei relativi impianti e servizi" emanato in data 05/11/2001, esteso anche all'adeguamento della rete stradale esistente come nella fattispecie, in attuazione dell'art. 13 del D. L.vo 30 aprile 1992, n. 285 "Nuovo Codice della Strada" e successive modificazioni.

Dette norme, in generale, sono improntate alla sicurezza della circolazione di tutti gli utenti della strada, alla riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico, ed al rispetto dell'ambiente e di immobili di notevole pregio architettonico o storico.

## **2 - Definizione e riferimenti normativi.**

Come è noto è definita "strada" l'area ad uso pubblico destinata alla circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali.

Le norme vigenti definiscono i criteri per la progettazione degli aspetti funzionali e degli elementi geometrici delle strade, in relazione alla loro classificazione secondo il Codice della strada.

La qualificazione funzionale delle strade è basata sui tipi di utenti e di attività ammesse sulle strade stesse, tenuto conto della situazione ambientale in cui esse sono inserite. I criteri di progettazione, da rispettare anche negli interventi di sistemazione ed adeguamento come nella fattispecie, riguardano gli elementi geometrici dell'asse e della piattaforma delle strade urbane ed extraurbane, affinché la circolazione degli utenti ammessi si svolga con sicurezza e regolarità. Nello specifico, per i veicoli motorizzati, perseguono lo scopo di indurre i conducenti a non superare i valori di velocità posti a base della progettazione.

La domanda di trasporto, individuata dal volume orario di traffico, dalla sua composizione e dalla velocità media di deflusso, determina, come scelta progettuale, la sezione stradale e l'intervallo della velocità di progetto. In particolare, la scelta del numero di corsie di marcia della sezione stradale e della loro tipologia definisce l'offerta di traffico, mentre la scelta dell'intervallo di velocità di progetto condiziona, in relazione all'ambiente attraversato dall'infrastruttura, le caratteristiche plano - altimetriche dell'asse e le dimensioni dei vari elementi della sezione.

Con il termine "intervallo di velocità di progetto" si intende il campo dei valori in base ai quali devono essere definite le caratteristiche dei vari elementi di tracciato della strada (rettifili, curve circolari, curve a raggio variabile). Detti valori variano da elemento ad elemento, allo scopo di consentire una certa libertà di adeguare il tracciato al territorio attraversato.

Il limite superiore dell'intervallo è la velocità di riferimento per la progettazione degli elementi meno vincolanti del tracciato, date le caratteristiche di sezione della strada stessa e comunque almeno pari alla velocità massima di utenza consentita dal Codice per i diversi tipi di strada.

Il limite inferiore dell'intervallo è la velocità di riferimento per la progettazione degli elementi piano - altimetrici più vincolanti per una strada di assegnata sezione.

Nel fissare le velocità di progetto di due elementi successivi e contigui del tracciato stradale si dovrà evitare l'adozione dei valori minimo e massimo dell'intervallo prefissato. Inoltre il passaggio da un elemento con una certa velocità di progetto ad un altro con velocità di progetto sensibilmente diversa dovrà avvenire con i criteri di gradualità prescritti.

Si osservi che, in situazioni favorevoli per conformazione del territorio interessato dal tracciato e per assenza di vincoli di qualunque tipo, è consigliabile, senza un sensibile aggravio dei costi di costruzione, adottare per la progettazione degli elementi piano-altimetrici più vincolanti, una velocità di riferimento maggiore del limite inferiore dell'intervallo previsto.

Interventi su strade esistenti, come nel caso in esame, vanno eseguiti adeguando alle presenti norme, per quanto possibile, le caratteristiche geometriche delle stesse, in modo da soddisfare nella maniera migliore le esigenze della circolazione. La transizione tra tratti



adeguati e tratti in cui l'adeguamento non é stato ritenuto possibile dovrà essere convenientemente risolta ad evitare l'introduzione di ulteriori situazioni di pericolosità.

### **3 – Lo stato della rete stradale provinciale in oggetto e l'inserimento della stessa nel quadro globale dei trasporti su strada.**

L'arteria ha origine sulla SS n.265 "Bebiana" alla località Torello di Melizzano, a quota 58 mt s.l.m. lungo la Valle del fiume Volturno e si snoda nell'interno del comune di Melizzano, attraversando il centro abitato per poi proseguire verso l'abitato di Frasso Telesino. L'innesto avviene con un incrocio opportunamente canalizzato.

Si sviluppa con un percorso comprensivo della strada provinciale per una lunghezza complessiva di Km. 3,692, planimetricamente ed altimetricamente abbastanza tortuoso particolarmente nella parte più alta. Il suo tracciato é quello caratteristico delle strade di montagna con la presenza di inevitabili tornanti di limitato raggio, corpo stradale della larghezza media di mt.5,50, oltre le banchine lato valle e cunette in terra a monte della larghezza media di circa m.1 ciascuna.

Le scarpate di media altezza data la configurazione del territorio attraversato i cui terreni sono caratterizzati dalla presenza di argille che, congiuntamente ad una non adeguata e/o carente regimentazione delle acque meteoriche o la mancanza di opere di presidio per la loro raccolta e convogliamento, hanno determinato diffusi danneggiamenti della piattaforma stradale, oltre che erosione della pavimentazione in considerazione che tale zona del territorio é soggetta nel periodo invernale ad intense e permanenti precipitazioni anche a carattere nevoso.

Inoltre il percorso, snodandosi quasi interamente con sezioni trasversali di tipo a 'mezza costa' e pendenze longitudinali medie del 4,8 % che, in alcuni tratti, sia pur di limitata lunghezza, raggiungono il 6 % compromette seriamente l'utenza stradale i cui disagi, sia pur da tempo recepiti da questa Amministrazione Provinciale, non si sono potuti

alleviare per mancanza di adeguate risorse finanziarie per l'esecuzione, se non di radicali interventi di risanamento, almeno di una adeguata manutenzione straordinaria e messa in sicurezza. Tale situazione rende disagiata il collegamento dei centri abitati sedi di Servizi pubblici e commerciali (quali Presidi Ospedalieri, Scuole, Uffici Finanziari e Giudiziari) ed altri servizi di pari importanza, oltre a rallentare lo sviluppo socio - economico della zona.

Ai fini di una valorizzazione delle infrastrutture stradali in generale, dal punto di vista della funzionalità e della sicurezza, nel rispetto delle risorse ambientali ed allo sviluppo socio - economico dell'area territoriale di inserimento, risulta fondamentale individuare un ordinamento delle strade basato sia sulla funzione ad esse associate nel territorio, sia sulla funzione da esse assolta all'interno della rete stradale di appartenenza.

Il sistema globale di infrastrutture stradali è un insieme integrato di reti distinte, ciascuna delle quali costituita da un insieme di elementi componenti che si identificano con le strade (archi), collegate da un sistema di interconnessioni (nodi).

In considerazione di ciò e della necessità di una classificazione funzionale delle strade, prevista dal Codice, risulta quindi indispensabile eseguire una valutazione complessiva delle reti stradali a cui le singole strade possono appartenere e definire per tali reti un preciso rapporto gerarchico basato sull'individuazione della funzione assolta dalla rete nel contesto territoriale e nell'ambito del sistema globale delle infrastrutture stradali.

A tale scopo sono stati individuati dal richiamato Decreto alcuni fattori fondamentali che, caratterizzando le reti stradali dal punto di vista funzionale, consentono di collocare la rete provinciale oggetto di studio in una classe precisa. È utile ricordare che essi sono:

- 1) tipo di movimento servito (di transito, di distribuzione, di penetrazione, di accesso), il movimento è da intendersi pure nel senso opposto, cioè di raccolta progressiva ai vari livelli;
- 2) entità dello spostamento (distanza mediamente percorsa dai veicoli);

- 3) funzione assunta nel contesto territoriale attraversato (collegamento nazionale, interregionale, provinciale, locale);
- 4) componenti di traffico e relative categorie (veicoli leggeri, veicoli pesanti, motoveicoli, pedoni, ecc.).

Con riferimento a quanto previsto dalla classificazione funzionale delle strade (ex art. 2 del Codice) ed in considerazione dei quattro fattori fondamentali sopra elencati, si possono individuare nel sistema globale delle infrastrutture stradali quattro livelli di rete, ai quali far corrispondere le funzioni riportate in tabella nel citato Decreto. Nella stessa tabella è presentata una corrispondenza indicativa tra gli archi della rete e i tipi di strade previsti dal Codice. Nella fattispecie è facile individuare la categoria di appartenenza nella C2. Strada la cui larghezza complessiva è mediamente di ml 9,40, così distribuita: due carreggiate da ml 3,50; ml 1,20 per la cunetta e muretto da un lato e altrettanti ml 1,20 per la banchina dall'altro.

#### **4 – Previsioni progettuali.**

Gli aspetti riguardanti la costituzione geo-morfologica dei terreni affioranti, caratterizzati da scadenti proprietà meccaniche, le deformazioni presenti su gran parte del piano viabile hanno portato alla progettazione di opere per la stabilizzazione del corpo stradale dissestato e per la messa in sicurezza della stessa strada.

Esse si concretizzeranno mediante opportune interventi atti a risanare la viabilità nei summenzionati tratti, consistenti in:

- scavi compresi nel corpo stradale interessato da cedimenti e successiva asportazione delle materie e/o sedimenti argillosi;
- consolidamento della sottostruttura stradale interessata da fenomeni franosi con apposizione di materiali inerti;

- raccolta delle acque superficiali, in corrispondenza di zone in frana, liberamente fluenti o di precipitazione diretta che sostano nelle depressioni topografiche delle stesse mediante realizzazioni di zanellature e muretti d'unghia per convogliare le acque in impluvi naturali a valle;
- allargamento di curve di limitato raggio con contenimento di scarpata a monte mediante realizzazione di gabbionate e zanelle al piede;
- rifacimento di porzioni di carreggiata dissestata con la realizzazione di larghezza costante netta di ml.7.00;
- Risagomatura pavimentazione bituminosa di alcuni tratti di piano viabile maggiormente compromessi;
- ripristino di banchine ed espurgo ponticelli;
- posa in opera di barriere di sicurezza.

Inoltre per adeguare la viabilità in alcuni tratti più scorrevoli e laddove la conformazione piano - altimetrica dei terreni lo rendono possibile, si prevedono:

- esecuzione di varianti con tornanti ad ampio raggio nei tratti più disagiati da percorrere;
- consolidamento della sottostruttura stradale interessata da fenomeni franosi con apposizione di materiali inerti;
- raccolta delle acque superficiali, in corrispondenza di zone in frana, liberamente fluenti o di precipitazione diretta che sostano nelle depressioni topografiche delle stesse mediante realizzazioni di zanellature e muretti d'unghia per convogliare le acque in impluvi naturali a valle.

#### **4 – Opere d'arte minori.**

**Muretti con zanelle** al piede in conglomerato cementizio non armato, a ql.2,5 di cemento, posti per contenimento sul lato a monte della S. P. in corrispondenza dei tratti

ove si prevedono adeguamenti di carreggiata e/o allargamenti di curve, come individuati in planimetria e per assicurare migliori condizioni di raccolta e convogliamento del flusso delle acque meteoriche. Nel tratto Melizzano – Frasso Telesino le nuove opere d'arte saranno tutte rivestite in pietrame calcareo locale in maniera da rendere sicuramente più compatibile l'inserimento dell'opera nel contesto ambientale.

Le caratteristiche geometriche di tali manufatti sono riportate nell'allegata tavola delle sezioni di progetto.

**Gabbionata metallica** con l'uso di gabbioni delle dimensioni di m.2 x 1 x 1, poste sia a valle che a monte nei tratti ove sono previsti adeguamenti dell'asse stradale.

Il ricorso a tali opere si è reso necessario per contenere il sovrastante corpo stradale e/o le scarpate a monte data la loro caratteristica di permeabilità e flessibilità e di drenaggio per le acque sotterranee

**Interventi sul piano viabile** che costituiscono il risanamento e la bonifica di gran parte della carreggiata, laddove si concentrano i tratti maggiormente ammalorati. Essi consistono essenzialmente nella risagomatura di tratti di carreggiata dissestati e rifacimento con inerti di cava. La successiva loro conformazione e stesura di nuova pavimentazione bituminosa con uno strato di bynder da cm.7 di spessore e manto d'usura superiormente in tappetino da cm.3.

**Barriere metalliche:** sono state previste barriere di sicurezza a doppia onda da installarsi al margine della carreggiata in corrispondenza dei tratti risanati ed ove sussiste maggiore pericolo per la circolazione stradale data l'acclività del pendio a valle, mentre sui bordi laterali dei ponti del passaggio pedonale saranno apposte barriere di sicurezza a doppia onda, classe H2, livello di contenimento 288 KJ di altezza mt.1,535. Tali barriere rispettano le direttive emanate dal D.M. del 03/06/1998 per il rispetto delle prescrizioni tecniche da osservare ai fini dell'omologazione.

**Segnaletica verticale e orizzontale:** apposizione di nuova ed adeguata segnaletica in sostituzione di quella vetusta o mancante.

**Opere d'arte maggiori:** allargamento della sede stradale sui due ponti esistenti fra Torello e Melizzano in corrispondenza delle sezioni 44 e 45 del primo tratto; con una soletta armata a sbalzo bilanciata su entrambi i lati. Le due solette armate a sbalzo e bilanciate su struttura stradale esistente per consentire il transito pedonale laddove la carreggiata stradale è limitata fra le sezioni 34 – 35 e 36 – 39, la realizzazione di muri di contenimento con fondazioni dirette. Fra Melizzano e Frasso, fra le sezioni 19 e 20 sarà sostituito il ponticello esistente per ampliare opportunamente la strada con tubi ARMCO di sezione di poco maggiore a quella esistente (si prevede un diametro di 2,59 m), gaveta a monte e a valle con base in calcestruzzo ordinario con gabbioni laterali.

<b>QUADRO ECONOMICO RIEPILOGATIVO GENERALE</b>			
		€	£
A <sub>1</sub>	Lavori a base di appalto	618 370,17 €	L. 1 197 331 609
A <sub>2</sub>	Oneri per la sicurezza	18 556,53 €	L. 35 930 452
A	<b>Totale lavori ed oneri</b>	<b>636 926,70 €</b>	<b>L. 1 233 262 061</b>
<b>SOMME A DISPOSIZIONE DELL'AMMINISTRAZIONE</b>			
		€	£
1	Per IVA sui lavori il 20 %	127 385,34 €	L. 246 652 412
2	Per imprevisti compreso IVA al 20 %	19 526,71 €	L. 37 808 982
3	Per eventuale accordo bonario art. 149, DPR 554/99 compreso IVA al 20 %	8 369,27 €	L. 16 205 165
4	Per espropriazione ed oneri afferenti	36 628,40 €	L. 70 922 472
5	Per spese generali e tecniche	66 782,98 €	L. 129 309 893
6	Per iva sulle spese generali e tecniche compreso 2 % Cassa Nazionale	14 959,39 €	L. 28 965 413
7	Per incentivo progettazione (1,5%di A+ voce 4)	10 103,33 €	L. 19 562 768
8	Per oneri riflessi sulla voce 7 (39%)	3 940,30 €	L. 7 629 480
9	Per spese di pubblicità	5 000,00 €	L. 9 681 350
	<b>Totale somme a disposizione</b>	<b>292 695,72 €</b>	<b>L. 566 737 939</b>
<b>TOTALE PROGETTO</b>		<b>929 622,42 €</b>	<b>L. 1 800 000 000</b>

RITENUTO dover approvare il progetto esecutivo relativo ai lavori di sistemazione ed adeguamento lungo la S.P. **MELIZZANO – FRASSO (TRATTO TORELLO – MELIZZANO – FRASSO)**, dell'importo complessivo di € **929.622,42**, distinto come sopra.

IL RESPONSABILE  
(Rag. Antonio Feleppa)





Esprime parere favorevole circa la regolarità tecnica della proposta.

lì \_\_\_\_\_

Il Dirigente S.I.T.  
(dott. ing. Angelo Fuschini)

Esprime parere favorevole circa la regolarità contabile della proposta,

Lì \_\_\_\_\_

Il Dirigente del Settore FINANZE  
E CONTROLLO ECONOMICO  
(dr. Sergio Muollo)

### LA GIUNTA

Su relazione dell'Assessore al ramo  
A voti unanimi

**PRESIDENTE**

### DELIBERA

Per i motivi espressi in narrativa e che formano parte integrante e sostanziale del presente dispositivo

- di provvedere all'approvazione del progetto esecutivo relativo ai lavori di sistemazione ed adeguamento lungo la S.P. **MELIZZANO – FRASSO (TRATTO TORELLO – MELIZZANO – FRASSO)** dell'importo complessivo di € 929.622,42 così distinto:

**A)-Importo totale lavori a base d'asta.....€ 636.926,70**  
di cui :

- per lavori a misura.....€ 618.370,17  
- per oneri di sicurezza non soggetti a ribasso.....€ 18.556,53

#### **B)-somme a disposizione dell'A.P.**

- per I.V.A. sui lavori 20%.....	€ 127.385,34-
- per imprevisti compreso IVA al 20%.....	€ 19.526,71-
- per eventuale acc. bon. art. 149 DPR 554/99+IVA...	€ 8.369,27-
- per espropri ed oneri afferenti.....	€ 36.628,40-
- per Spese tecniche e generali.....	€ 66.782,98-
- per IVA 20% sulle spese generali compreso 2% CNP...	€ 14.959,39-
- per Incentivo 1.50% per progettazione.....	€ 10.103,33-
- per oneri riflessi sulla voce 7.....	€ 3.940,30-
- per pubblicità.....	€ <u>5.000,00-</u>