



CITTA' METROPOLITANA DI PALERMO

AREA INFRASTRUTTURE
DIREZIONE VIABILITA'

Ufficio Gestione e Manutenzione Strade Area Territoriale Est
Palazzo Jung - Via Lincoln , 71 – 90133 PALERMO

D.M. 49/2018

PIANO VIABILITA' 2019-2023

OGGETTO

S.P. 129 “di Basalaci e Terre Bianche”. Lavori per la sistemazione e messa in sicurezza di tratti saltuari del piano viario ed esecuzione di opere di presidio e di corredo. Importo Progetto €.100.000,00.

CODICE UNICO DI PROGETTO (CUP):

D47H18001450001

LIVELLO DI PROGETTAZIONE

PROGETTO ESECUTIVO

COMMITTENTE:

CITTA' METROPOLITANA DI PALERMO

TITOLO ELABORATO

A01

RELAZIONE TECNICA E QUADRO ECONOMICO

REVISIONE N.	DATA	PROTOCOLLO	SCALA
00			

GRUPPO DI PROGETTAZIONE

PROGETTISTA

(Ing. Elio Venturella) 		
----------------------------	--	--

COLLABORATORI

--	--	--

Il Responsabile Unico del Procedimento
(Arch. Fabio Pecoraro)

VERIFICA: come da rapporto conclusivo di cui all'art. 42, comma 2 del D.Lgs n. 36 del 31 Marzo 2023 e s.m.i.

n.	data	IL RUP
----	------	--------

VALIDAZIONE: : come da verbale di cui all'art. 42, comma 4 del D.Lgs n. 36 del 31 Marzo 2023 e s.m.i.

n.	data	IL RUP
----	------	--------



Città Metropolitana di Palermo

AREA INFRASTRUTTURE

Direzione Viabilità

Ufficio Gestione e Manutenzione Strade Area Territoriale Est

S.P. 129 “di Basalaci e Terre Bianche”. Lavori per la sistemazione e messa in sicurezza di tratti saltuari del piano viario ed esecuzione di opere di presidio e di corredo.

Importo Progetto €.100.000,00 – CUP: D47H18001450001

PROGETTO ESECUTIVO

(art. 22 dell’Allegato I.7 D.Lgs. n. 36/2023 e s.m.i.)

RELAZIONE TECNICA E QUADRO ECONOMICO

Premessa

La rete stradale di competenza della Città Metropolitana di Palermo ha un’estensione di circa **2200 Km** suddivisi in 220 strade. Tali strade comprendono, oltre alle originali Strade Provinciali, tutte le strade cedute dalla Regione con la Legge 9; si tratta di strade regionali, ex trazzere, intercomunali, rurali. La rete stradale dell’Area Territoriale Est, dove ricade la Strada Provinciale n. 129 “di Basalaci e Terre Bianche”, ha un’estensione di circa 552 Km suddivisi in 71 strade.

Le suddette strade possono essere funzionalmente suddivise nelle seguenti tipologie:

- di collegamento tra comuni
- di collegamento tra comuni e S.S.
- di accesso a strutture sanitarie e/o scolastiche
- di accesso a strutture turistiche o industriali
- di penetrazione agricole

Molte di esse attraversano aree con particolari problematiche geologiche e idrogeologiche quali frane, smottamenti e regimentazione delle acque.

Tale viabilità collega tra di loro gli 81 Comuni della Provincia di Palermo, ed ogni singolo Comune con tutte le frazioni e borgate del proprio territorio comunale. Il sistema viario metropolitano rappresenta quindi, senza alcun dubbio, la quasi totalità delle strade di comunicazione primaria nel territorio provinciale.

Una rete di tale tipo e di tale estensione richiede una sistematica attività di manutenzione ordinaria e straordinaria a salvaguardia del corpo stradale, delle relative opere d’arte a corredo quali barriere di sicurezza e segnaletica.

Una specifica attività andrebbe diretta alla pulizia dei pozzetti e delle cunette da cui dipende la corretta regimazione delle acque.

In particolare, negli anni passati, alla manutenzione ordinaria del patrimonio stradale e delle connesse opere si è provveduto con appositi progetti e con l'impiego dei cantonieri.

Da ciò ne deriva l'importanza che riveste la manutenzione ordinaria e straordinaria stradale per il mantenimento della percorribilità.

Negli ultimi anni il comprensorio Palermitano è stato soggetto a molteplici eventi climatici di vasta portata che hanno procurato seri danneggiamenti alla rete viaria.

Alla luce della crisi economica che attanaglia l'ente da ormai diversi anni, non sempre si è potuto intervenire tempestivamente per il ripristino delle infrastrutture danneggiate, dando la priorità ai casi più urgenti e procrastinando ulteriori interventi.

La presente relazione attiene al progetto esecutivo dei lavori di M.S. per la ripresa di tratti ammalorati, opere di presidio e sistemazione del piano viabile in tratti saltuari della S.P. n° 129 "*di Basalaci e Terre Bianche*" ricadente nella rete stradale dell'Area Territoriale Est della Città Metropolitana di Palermo e riveste un'importanza primaria nel territorio per la funzione che assolve a servizio dei settori dell'agricoltura, del commercio e del turismo.

Per l'elaborazione del progetto sono stati effettuati i rilievi necessari alla progettazione dell'intervento.

Generalità.

La S.P. n. 129 "*di Basalaci e Terre Bianche*" ricade nella rete stradale dell'Area Territoriale Est (ex Alte Madonie) della Città Metropolitana di Palermo e riveste un'importanza primaria nel territorio per la funzione che assolve a servizio dei settori dell'agricoltura, del commercio e del turismo in quanto collega i Comuni di Campofelice di Roccella e Collesano alla viabilità primaria (S.S. 113 – Autostrade). Inoltre allo stato attuale rappresenta una possibile via di fuga dei sopradetti Comuni in caso di calamità, per cui si ritiene necessario ed indifferibile migliorare il transito veicolare in sicurezza, anche se con interventi provvisori.

La suddetta strada attraversa un territorio di elevato valore naturalistico per la maggior parte sottoposto a vincolo dei Beni Culturali e del Paesaggio dalla legge n. 42 del 22/01/2004.

La S.P. n° 129 "*Di Basalaci e Terre Bianche*" inizia al bivio con la S.P. n° 9 e termina sulla S.S. n°113, a valle dell'abitato di Campofelice di Roccella.

Ha uno sviluppo complessivo di Km 6 + 780, una larghezza pressoché costante di ml. 7,00 di cui ml. 6,00 di carreggiata, affiancata da cunette o da banchine ed è dotata per l'intera estensione di pavimentazione bitumata.

Su detta strada giornalmente si svolge un notevole transito veicolare sia di mezzi che si spostano per lo svolgimento delle attività aziendali in loco, nonché anche di mezzi destinati al Trasporto Pubblico Locale.

La natura e densità del traffico e le condizioni climatiche tipiche delle zone di montagna determinano un rapido deterioramento della pavimentazione bitumata che richiede una costante manutenzione.

La pavimentazione stradale in alcuni tratti si presenta usurata e deformata e in altri tratti risulta bisognevole di interventi di riqualificazione specialmente per quanto attiene a opere di presidio, di corredo ed alcune opere d'arte vetuste.

Questa strada, di antica costruzione, attraversa un territorio soggetto a frane e smottamenti di terra che in alcune occasioni, soprattutto nel periodo invernale, provocano restringimenti della carreggiata con conseguenti disagi alla circolazione stradale.

Allo stato attuale, in numerosi tratti si riscontrano cedimenti, avvallamenti e ribassamenti della carreggiata stradale. Tali dissesti ne pregiudicano gravemente il transito veicolare.

Per quanto sopra esposto, si evince come la sistemazione della strada sia indispensabile per riattivare le attività socio-economiche di un vasto territorio e migliorare il livello di vita delle comunità che su di essa si affacciano .

Ubicazione dell'intervento.

L'intervento oggetto della presente progettazione è ubicato sulla S.P. n° 129 *“di Basalaci e Terre Bianche”*.

La Strada Provinciale n°129, denominata *“di Basalaci e Terre Bianche”*, ha una larghezza media di ml. 6,00 di carreggiata, affiancata da cunette o da banchine ed è dotata per l'intera estensione di pavimentazione bitumata. La strada in oggetto ricade nei territori del Comune di **Collesano e Campofelice di Roccella**.

Criteri di intervento e descrizione delle opere da realizzare

Su detta strada giornalmente si svolge un notevole transito veicolare sia di mezzi che si spostano per lo svolgimento delle attività aziendali in loco, nonché anche di mezzi destinati al Trasporto Pubblico Locale e la soccorso sanitario.

La natura e densità del traffico e le condizioni climatiche tipiche delle zone di montagna determinano un rapido deterioramento della pavimentazione bitumata che richiede una costante manutenzione.

Tale tronco stradale si presenta in alcuni punti dissestato e con pericolo di interruzione, del transito, per cui, per la sistemazione si prevede quanto segue.

La pavimentazione stradale in alcuni tratti si presenta usurata e deformata e in altri tratti risulta bisognevole di interventi di riqualificazione specialmente per quanto attiene a opere di presidio, di corredo ed alcune opere d'arte vetuste.

Da quanto sopra esposto si evince chiaramente quanto sia difficile la circolazione su questo importante asse viario, con continue lamentele da parte degli utenti della strada e dei Sindaci dei Comuni interessati.

La gravità dei dissesti e l'attuale situazione finanziaria dell'Ente per i mancati trasferimenti di fondi da parte della Regione Siciliana e dello Stato non hanno consentito, nei tempi passati, di risolvere totalmente tutte le problematiche di manutenzione e di messa in sicurezza di cui la strada necessita.

Nel corso degli anni, considerate le ridotte disponibilità finanziarie, l'Amministrazione è intervenuta solo con interventi puntuali relativi a piccole manutenzioni di importo contenuto, per

risolvere delle criticità volti a garantire un livello minimo di transitabilità ed evitare le chiusure al transito.

L'intervento, benché non esaustivo per la limitatezza del finanziamento, consisterà nel consolidamento di tratti limitati del corpo stradale, ove i movimenti franosi si limitano ad essere semplici deformazioni del corpo stradale, nel ripristino di tratti limitati di scarpata di valle che verrà delimitata da gabbionata, ripresa del piano viabile mediante la realizzazione di cassonetti con la distesa di fondazione stradale e conglomerati bituminosi (strato di base e strato di usura), nonché ripristino di alcuni tratti di barriere metalliche di sicurezza.

Per far fronte ad alcuni fenomeni di smottamento di terra da monte, si prevede l'utilizzazione di gabbioni. Tale sistema consente il prosciugamento della parte di terreno superficiale e contemporaneamente un regolare deflusso delle acque quando si presentano in maniera copiosa.

Nei tratti ove necessita si provvederà ad una migliore regimentazione delle acque piovane mediante la ricostruzione di cunette, il ripristino e rifunzionalizzazione di alcuni tombini ostruiti e la realizzazione di tratti di cunettone in cls e/o in terra per l'allontanamento delle acque dalla scarpata stradale.

L'intervento, inoltre, prevede la ripresa di tratti del manto stradale, previa risagomatura con conglomerato bituminoso o, nei casi più abbisognevole, il rifacimento del cassonetto stradale e successiva stesa dello strato di tappeto bituminoso, la collocazione di barriera metallica e la formazione della segnaletica orizzontale e verticale.

Esso si svilupperà sulla sede stradale e sue pertinenze, pertanto l'impatto ambientale dell'intervento è da considerarsi nullo.

Da quanto sopra esposto si evince chiaramente quanto sia difficile e pericolosa la circolazione su questo importante asse viario. In relazione a tali considerazioni è stato predisposto il presente progetto esecutivo riguardante i lavori di seguito indicati. In particolare si prevede l'esecuzione delle seguenti opere.

Opere per la ripresa del piano viabile e delle sue pertinenze mediante:

- la formazione di cassonetti stradali con l'impiego di fondazione stradale, conglomerato bituminoso per strato di base, binder e manto di usura;
- il rifacimento della fondazione e/o riempimento di buche nella fondazione stradale con idoneo materiale proveniente da cava regolarmente autorizzata;
- la ripresa della pavimentazione bitumata con conglomerato bituminoso per livellamento e risagomatura, nonché stesa di manto di usura;

Opere di contenimento delle scarpate mediante:

- realizzazione di gabbionate di pietrame;

Opere per la raccolta di acque superficiali o profonde mediante:

- realizzazione di cunetta banchina in cls.;

Opere di protezione del transito stradale mediante:

- la collocazione di nuove barriere metalliche di sicurezza;

Segnaletica orizzontale e verticale.

Impiego di manodopera e mezzi d'opera per lavori in economia;

L'intervento, una volta ultimato, riproporrà fedelmente la situazione dello stato dei luoghi e il tracciato della strada non subirà variazioni.

Vincoli e Fattibilità ambientale.

Trattandosi di intervento su strada esistente riconducibile al miglioramento della transitabilità in sicurezza e volto ad una riqualificazione della strada che non modifica la conformazione attuale dei luoghi e della strada mantenendone le caratteristiche plano-altimetriche e geometriche, non sussistono problematiche particolari da ricondursi all'inserimento dell'opera nell'ambiente, peraltro i lavori da eseguirsi ricadono sulla piattaforma stradale e relative pertinenze, pertanto non sussistono problemi di disponibilità e di accesso alle aree di intervento.

Pur tuttavia si evidenzia che l'intervento previsto sia nella fase transitoria di attuazione sia in quella di esercizio resta caratterizzato da un rigoroso rispetto per i siti, di elevato valore naturalistico in quanto la strada è interamente sottoposta a vincoli. La strada infatti come già detto è nella sua interezza sottoposta al vincolo paesaggistico (legge n. 42 del 22/01/2004) ed al vincolo idrogeologico, per cui gli interventi previsti sono di conservazione e riqualificazione dell'esistente in quanto tendono ad eliminare il degrado che attualmente offrono i tratti di strada interessati dagli interventi mediante una mera ricostruzione degli stessi.

Particolare cura è stata posta nelle scelte progettuali al fine di minimizzare l'impatto e di salvaguardia l'ambiente montano circostante, che peraltro è sottoposto a vincolo delle leggi n. 1497/39 e n. 431/85, e ricade nella sua interezza all'esterno della perimetrazione del Parco delle Madonie, e che l'intervento previsto sia nella fase transitoria di attuazione sia in quella di esercizio resta caratterizzato da un rigoroso rispetto per i siti. La strada infatti come già detto sono nella loro interezza sottoposte a vincolo dalla Soprintendenza ai Beni Culturali e Ambientali (leggi n. 1497/39 e n. 431/85), e ricade nella sua interezza all'esterno della perimetrazione del Parco delle Madonie.

La prevista regimazione delle acque con cunette in muratura di pietrame tende a mantenere i flussi umidi nei siti già da tempo creati e già naturalizzati. La sistemazione del tappeto bitumato consentirà oltre ad un miglioramento della sicurezza del transito una sistemazione delle pendenze trasversali ed un miglior assetto dell'attuale sede stradale.

I lavori del presente progetto, per la loro natura di ripristino e messa in sicurezza, non alterano lo stato dei luoghi e delle strade mantenendone le caratteristiche plano-altimetriche e geometriche pertanto non necessitano di visti e/o N.O. preventivi: gli interventi previsti che riguardano essenzialmente la ripresa di alcuni tratti di sovrastruttura stradale esistente, sono di conservazione e riqualificazione dell'esistente in quanto tendono ad eliminare il degrado che attualmente offrono i tratti di strada dissestati mediante una mera ricostruzione degli stessi.

In particolare i lavori previsti nel presente progetto ricadono tra gli interventi e le opere di cui all'Allegato "A", comma A.10, del D.P.R. n. 31 del 13/02/2017, non soggetti ad autorizzazione paesaggistica.

Anche se gli interventi previsti non ricadono in nessun tratto all'interno del Parco delle Madonie in "Zona D", così come riportato nella Carta delle Zone allegata al D.A. n. 599/11 del 24/11/1999 rientrano tra quelli previsti in base alla "Intesa ex art. 24 u.c. L.R. 14/88 tra l'Ente Parco delle Madonie e la Provincia Regionale di Palermo che non richiedono autorizzazioni preventive trattandosi di interventi quasi esclusivamente manutentivi.

L'intervento, una volta ultimato, riproporrà fedelmente la situazione dello stato dei luoghi antecedentemente al dissesto.

Tutte le fasi di lavorazioni avverranno sulla sede stradale per cui ad intervento ultimato non rimarrà traccia di materiali estranei all'ambiente, in quanto gli stessi materiali di risulta verranno trasportati a discarica in luoghi ove è consentito.

Cambiamenti fisici che derivano dal progetto.

Tutte le attività progettuali previste e configurabili in una fase di cantierizzazione e in una fase di normale esercizio comporteranno di fatto disturbi nulli o di lievissima entità al sito.

Infatti dal confronto dello stato ambientale attuale rispetto alla situazione di progetto, emergerebbe che la maggior parte delle conseguenze derivanti dall'intervento di messa in sicurezza dell'asse viario sulle varie componenti ambientali sarebbero complessivamente positive o tali da alterare, in modo limitato, lo stato di fatto (area comunque caratterizzata dall'essere pertinenza di sede stradale esistente, comunque incolta e ricoperta da vegetazione bordo strada).

Si evidenzia che sicuramente alcuni sensibili miglioramenti si produrranno in ordine a specifici aspetti, indicati generalmente con il termine di "impatti positivi".

L'impatto positivo di maggiore rilevanza è sicuramente legato all'aspetto del notevole miglioramento della transitabilità veicolare, con la riduzione dei punti di conflitto veicolare e al miglioramento del transito in sicurezza.

Da un punto di vista ambientale si precisa che le lavorazioni, per le problematiche legate alle analisi condotte sulla sicurezza stradale, da realizzare in aree immediatamente adiacenti la strada provinciale (a ridosso di cunette e/o muri di sostegno esistenti e comunque su aree di pertinenza della sede stradale di proprietà dell'Ente), risultano necessarie per la messa in sicurezza della S.P. n°14, garantendo la salvaguardia e la tutela della sicurezza del territorio e della popolazione.

Trattandosi di un intervento riconducibile al carattere manutentorio ordinario, volto ad una riqualificazione e messa in sicurezza, non sussistono problematiche particolari da ricondurre all'inserimento dell'opera nell'ambiente. Pur tuttavia si evidenzia che l'intervento previsto, sia nella fase transitoria di attuazione sia in quella di esercizio, resta caratterizzato da un rigoroso rispetto per i siti e, per certi aspetti, comprende anche recuperi ambientali conseguenti alla eliminazione di situazioni di degrado.

Si precisa che l'esecuzione delle lavorazioni, sopra descritte, comunque di modesta entità, eseguite in territorio del Comune di Gangi, saranno eseguite con mezzi meccanici direttamente dal ciglio stradale, senza la realizzazione di piste d'accesso e senza interessare suolo vegetale o determinare alterazione o frammentazione dell'habitat naturale.

Saranno colmati e rassodati opportunamente i vuoti determinati dalle modeste attività di scavo di suolo vegetale, evitando quindi fenomeni di dilavamento, di scoscendimento e la modifica dell'assetto idrogeologico superficiale.

Tutte le lavorazioni preserveranno la copertura vegetale arbustiva, evitando il taglio integrale della vegetazione stessa e conservando quei nuclei di comunità vegetali suscettibili a produrre, ad intervento ultimato, il ripopolamento dei versanti interessati dai lavori.

Non è prevista la realizzazione di alcuna piazzola per il deposito temporaneo e provvisorio dei materiali lapidei provenienti dagli scavi. A fine lavori sarà comunque ripristinata e/o dismessa ogni eventuale modifica al preesistente stato dei luoghi.

I lavori, relativamente alla componente acque, non modificheranno in alcun modo il naturale deflusso delle acque e le opere di regimentazione idrauliche continueranno a convogliare le acque meteoriche nei luoghi di normale deflusso naturale; per questo motivo l'impatto è stato valutato positivamente.

Relativamente alla componente paesaggistica (percezione visiva), il livello d'impatto è limitato, in quanto le opere di sostituzione della segnaletica stradale ammalorata, risultano sostanzialmente "trasparenti" sia guardando verso monte che verso valle.

Per quanto riguarda l'inquinamento atmosferico ed acustico, l'intervento determinerebbe traffico veicolare più fluente, con una oggettiva riduzione dei tempi di permanenza dei veicoli nella zona. Pertanto, l'intervento indurrebbe degli effetti positivi sulla configurazione di traffico veicolare della zona e di conseguenza dal punto di vista atmosferico ed acustico.

Gli effetti delle piccole trasformazioni sono nel complesso molto limitati, date le modeste superfici che potrebbero essere interessate. In particolare, per quanto concerne gli aspetti naturalistici (vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi), la maggior parte degli interventi previsti lungo il tracciato è caratterizzata da un impatto limitato.

In generale, infatti, il progetto occuperà una buona parte di area adibita sede viaria e comporterà conseguenze limitate dal punto di vista naturalistico; comunque ove possibile saranno adottate misure di mitigazione e compensazione, garantendo la eventuale ripiantumazione di specie vegetali accidentalmente estirpate.

L'obiettivo della conservazione del sito sarà perseguito anche interessando le maestranze che saranno opportunamente informate sulle specie protette presenti nell'area e sulla loro ecologia e svolgeranno, insieme alla Direzione dei Lavori, un'azione di monitoraggio sulla presenza di specie animali e vegetali di pregio in modo da attuare tutte le misure di tutela eventualmente necessarie.

Disponibilità delle aree

I lavori da eseguire ricadono nell'ambito dell'esistente sede stradale e/o pertinenze delle stesse.

Ne consegue che si può ipotizzare la completa disponibilità delle aree necessarie comprese delle strade esistenti e relative pertinenze.

L'intervento, una volta ultimato, riproporrà fedelmente la situazione dello stato dei luoghi antecedentemente al dissesto.

Utilizzazione dell'opera e benefici attesi.

L'intervento in parola verrà eseguito su strade aperte al transito e gestite da questa Amministrazione, pertanto a lavori ultimati i risultati attesi avranno immediata e completa rilevanza sugli utilizzatori, consentendo il ripristino delle ordinarie condizioni di transitabilità ed innalzando il livello di sicurezza e di mobilità dell'area, con diretto positivo ritorno per lo sviluppo del territorio.

Considerazioni finali

Gli interventi inseriti nel progetto risolvono soltanto alcune tra le principali criticità dell'arteria viaria.

In particolare si è data priorità agli interventi di eliminazione dei più significativi dissesti idrogeologici.

Come già ampiamente esplicitato le previsioni di perizia, prevedono la sistemazione dei tratti ammalorati, la realizzazione di cunette con spalletta di pietrame, la pavimentazione bitumata e la messa a sicurezza, mediante la collocazione di barriere metalliche e corredo di segnaletica verticale ed orizzontale.

Previsione di spesa

Il costo complessivo dei lavori è determinato dal costo delle opere per la ripresa del piano viabile, delle opere di contenimento, delle opere per la raccolta di acque, delle opere di protezione e della segnaletica oltre alle somme a disposizione dell'Amministrazione.

I lavori sono stati stimati sulla base del “Prezzario Unico Regionale LL. PP. Sicilia Anno 2022 aggiornato ai sensi del c.2 art. 26 D.L. n. 50 del 17/05/2022” integrato con prezzi ricavati da appositi analisi.

Le somme a disposizione dell'Amministrazione sono costituite da:

1. Oneri discarica e vari
2. Indagini geognostiche, geofisiche e geotecniche di laboratorio
3. Allacciamenti a pubblici servizi
4. Per imprevisti
5. Acquisizioni aree o immobili e pertinenti indennizzi
6. Accantonamento per adeguamento prezzi di cui all'art.26 del D.L. 50/2022
7. Competenze tecniche 2%
8. Spese per assicurazione dipendenti
9. Spese per attività tecnico amministrative connesse alla progettazione di supporto al R.U.P
10. Spese per commissioni giudicatrici
11. Spese per pubblicità
12. Spese per accertamenti di laboratorio e verifiche tecniche previste dal capitolato speciale d'appalto
13. Per IVA sui lavori
14. Contributo AVCP

Pertanto l'importo complessivo del progetto è di €.100.000,00 di cui €.70.500,00 per lavori e €. 29.500,00 per somme a disposizione dell'Amministrazione distinto come nel seguente quadro economico:

Quadro economico di progetto

A) Per Lavori compreso oneri per la sicurezza:	€. 70.500,00
B) Per somme a disposizione dell'Amm.ne	€. <u>29.500,00</u>
TOTALE GENERALE	€. 100.000,00

Così distinti

A) Per Lavori compreso oneri per la sicurezza:	€. 70.500,00
di cui costo netto manodopera incluso nei lavori €3.957,76	
di cui costi per l'attuazione del piano di sicurezza (non soggetti a ribasso)	€. <u>3.814,22</u>
rimane l'importo a base d'asta	€. 66.685,78

B) Per somme a disposizione dell'Amm.ne
di cui:

1) Per IVA sui lavori 22% di A)	€. 15.510,00
2) Oneri di accesso in discarica e vari	€. 5.645,00
3) Per imprevisti sui lavori	€. 3.000,00
4) Accantonamento per adeguamento prezzi (art.26 D.L. 50/2022)	€. 3.400,00
5) Per competenze tecniche 2,0%	€. 1.410,00
6) Spese per accertamenti di laboratorio e verifiche tecniche	€. 500,00
7) Contributo AVCP	€. <u>35,00</u>
Totale somme a disposizione Amm.ne	€. 29.500,00

L'importo complessivo ammonta a €.100.000,00 di cui €.70.500,00 per lavori, di cui €.3.814,22 per oneri della sicurezza non soggetti a ribasso, ed €.29.500,00 per somme a disposizione.

Resta salva comunque la facoltà dell'Amministrazione di apportare variazioni a detti importi parziali nonché all'importo complessivo dell'appalto senza che l'impresa possa avanzare richieste di compensi.

Fonte di finanziamento

L'intervento può essere finanziato con ogni risorsa attivabile dall'Amministrazione.

Palermo, li

Il Progettista
(Ing. Elio Venturella)