



Accordo quadro per lavori di manutenzione delle strade e pronto intervento

Relazione illustrativa

Sommario

1.1	Premessa	3
1.2	Oggetto dell'Appalto.....	3
1.2.1	<i>Obiettivi dell'Accordo quadro</i>	3
1.2.2	<i>Mancata suddivisione in lotti</i>	4
1.3	Finanziamento.....	5
1.4	Definizioni.....	5
1.5	Consistenza della rete stradale.....	6
1.5.1	<i>Generalità</i>	6
1.5.2	<i>Comune di Monte San Pietro</i>	6
1.5.3	<i>Comune di Casalecchio di Reno</i>	7
1.5.4	<i>Estensione dell'ambito di intervento</i>	7
1.6	Descrizione dei lavori e dei servizi.....	8
1.6.1	<i>Lavori di manutenzione</i>	8
1.6.2	<i>Servizio di Pronto intervento</i>	9
1.6.3	<i>Descrizione dei Servizi di supporto tecnico</i>	10
1.7	Prefattibilità ambientale.....	11
1.8	Relazioni specialistiche	12
1.9	Calcoli esecutivi delle strutture e degli impianti	12
1.10	Piano di manutenzione dell'opera.....	12
1.11	Importo complessivo presunto dell'Accordo quadro	12
1.12	Normativa di riferimento	13

1.1 Premessa

Adopera S.r.l. nasce nel 2007 come Azienda Speciale Multiservizi per l'esercizio di Servizi Pubblici Locali ed è una società *in house* partecipata dai Comuni di Casalecchio di Reno, Monte San Pietro e Zola Predosa.

La società ha per oggetto la gestione di servizi pubblici e la manutenzione del patrimonio; persegue finalità di mantenimento, incremento e miglioramento della qualità delle infrastrutture del Comune di Casalecchio di Reno e dal 2019 gestisce con gli stessi obiettivi anche i servizi cimiteriali per i Comuni di Zola Predosa e Monte San Pietro.

1.2 Oggetto dell'Appalto

Con il presente accordo quadro vengono fissate le condizioni e le prescrizioni in base alle quali affidare, in appalto, i lavori di manutenzione della rete stradale dei Comuni Soci o convenzionati e i Servizi di pronta reperibilità connessi, con particolare riguardo a:

- le prestazioni affidabili;
- la durata dell'accordo quadro;
- il tetto di spesa entro il quale potranno essere affidate le prestazioni;
- le modalità di determinazione dei corrispettivi dei singoli contratti applicativi con i quali verrà data esecuzione all'accordo quadro.

La procedura aperta ha ad oggetto la conclusione di un Accordo Quadro art. 54 comma 3 del D. Lgs. n. 50/2016, con un unico operatore economico, attraverso il quale, nel corso della sua durata e vigenza, Adopera srl potrà effettuare l'affidamento di appalti per la gestione e manutenzione del patrimonio stradale affidato ad Adopera in concessione o comunque nelle disponibilità dell'Amministrazione Comunali socie o convenzionate, nonché dei lavori di manutenzione ordinaria o straordinaria. L'Accordo Quadro assume la qualifica di "contratto normativo".

L'Accordo Quadro contiene pertanto la disciplina generale inerente all'affidamento e l'esecuzione delle prestazioni che saranno specificamente e successivamente individuate ed affidate all'operatore economico con appositi contratti applicativi.

Adopera srl (in seguito chiamata Stazione Appaltante) stipulerà i contratti applicativi in forma di scrittura privata, oppure con contratto mediante corrispondenza secondo l'uso del commercio, tramite successivi ordini di servizio/lavoro nei casi previsti ai sensi di legge ovvero laddove esigenze di celerità non consentano la stipula tramite scrittura privata.

I singoli contratti saranno affidati conformemente a quanto prescritto nel *Capitolato d'oneri* e nel disciplinare di gara e dovranno essere eseguiti nel rispetto delle specifiche di cui alla documentazione tecnica relativa al singolo servizio/lavoro.

Il presente accordo quadro ha natura mista avendo ad oggetto un complesso di attività riconducibili sia a prestazioni di servizi sia di lavori ai sensi dell'art. 28 del D.Lgs 50/2016, con prevalenza funzionale della parte "lavori" intendendosi la quota "servizi" quale accessoria allo svolgimento dell'Accordo quadro.

Le suddette prestazioni sono pattuite con riferimento ad un determinato arco di tempo, per interventi non predefiniti nel numero, secondo le necessità della Stazione Appaltante.

1.2.1 Obiettivi dell'Accordo quadro

In estrema sintesi gli obiettivi che la Stazione Appaltante vuole raggiungere con il presente Accordo quadro sono i seguenti:

- mantenere la funzionalità, la sicurezza, il decoro urbano e la rispondenza alle prescrizioni del CdS dell'infrastruttura stradale dei Comuni Soci o convenzionati;
- disporre di un servizio di Pronto intervento e Reperibilità in grado di fare fronte a situazioni di emergenza che possono creare pericolo per la pubblica incolumità o danni patrimoniali;
- gestire gli interventi manutentivi in un'ottica preventiva sfruttando l'ampio orizzonte temporale previsto nell'Accordo quadro;
- diminuire il disagio che i cantieri stradali creano alla cittadinanza programmando, in sinergia con l'Appaltatore e con il supporto tecnico dello stesso, gli interventi sul territorio.

1.2.2 Mancata suddivisione in lotti

La regola generale della suddivisione in lotti, contenuta nell'art. 51 del D.Lgs. 18 aprile 2016, n. 50, risponde ai principi comunitari, esplicitati all'art. 30, comma 1, del D.Lgs. n. 50/2016, del "favor participationis" alle procedure d'appalto da parte delle micro, piccole e medie imprese, nonché di proporzionalità e di non discriminazione. Deve tuttavia evidenziarsi che, anche nel nuovo regime, il principio non risulta posto in termini assoluti e inderogabili, giacché il medesimo art. 51, al comma 1, secondo periodo, afferma che "le stazioni appaltanti motivano la mancata suddivisione dell'appalto in lotti nel bando di gara o nella lettera d'invito e nella relazione unica di cui agli articoli 99 e 139".

Nel caso specifico si ritiene non appropriato suddividere l'Accordo quadro in lotti funzionali o prestazioni ed in particolare la mancata suddivisione in lotti, deriva nello specifico dalle seguenti considerazioni:

- a) non è possibile individuare dei lotti prestazionali in quanto proprio in considerazione della particolare natura dei contratti derivati, ciascun progetto esecutivo relativo ad uno specifico appalto affidato all'interno dell'Accordo Quadro potrebbe riguardare, per pesi ed importi diversi, più categorie di opere. Alcuni interventi di manutenzione potranno avere al loro interno lavorazioni per la segnaletica stradale luminosa o a seconda dei casi non luminosa, prevedere segnaletica verticale oltre che orizzontale ovvero la posa di barriere di sicurezza o ancora interventi di manutenzione anche della rete fognaria piuttosto che no. Per tali motivazioni l'accordo quadro non risulta divisibile in lotti prestazionali.
- b) gli interventi di manutenzione straordinaria o della rete stradale dei Comuni di Casalecchio di Reno e di Monte san Pietro sono previsti in fondi aggregati o individuati con interventi specifici del piano investimenti e i progetti relativi ai singoli interventi, oggetto dei successivi contratti applicativi, saranno realizzati in corso d'anno. La eventuale suddivisione in lotti funzionali non è strettamente correlata alla equa suddivisione delle risorse finanziarie sul territorio comunale in quanto gli interventi di manutenzione vengono individuati in corso d'anno sulla base delle priorità e delle problematiche che si possono presentare in maniera imprevedibile ed imprevedibile. La ripartizione delle risorse dei contratti applicativi non è quindi strettamente legata alle aree in cui è diviso il territorio comunale.
- c) tenuto conto che trattasi di interventi di manutenzione, è necessario assicurare una più efficace e coordinata fruizione del complesso di attività in cui si articoleranno i successivi diversi appalti, nonché garantire la razionalizzazione e realizzare i conseguenti risparmi di spesa. L'esigenza di coordinare i diversi operatori economici per i lotti potrebbe rischiare seriamente di pregiudicare la corretta ed omogenea esecuzione degli appalti derivati con la conseguenza che soprattutto nell'ambito di interventi di manutenzione non si otterrebbe la stessa efficacia raggiungibile attraverso una gestione globale del degli interventi su tutto il territorio comunale.
- d) la suddivisione in lotti rende l'esecuzione dell'appalto più articolata dal punto di vista tecnico e onerosa in quanto avere più lotti determina anche la necessità di avere più impianti di cantiere e più sedi operative nel territorio dei Comuni di Casalecchio di Reno e di Monte san Pietro con dimensioni adeguate al ricovero attrezzature e mezzi da utilizzarsi per i cantieri derivanti dai contratti applicativi, generando oneri indiretti che si riflettono sui contratti applicativi stessi.

Si precisa in ogni caso che la mancata suddivisione in lotti non pregiudica comunque la partecipazione delle PMI alle gare, qualora i requisiti di accesso vengano tarati non tanto sull'importo complessivo dell'Accordo Quadro ma su un valore inferiore in considerazione da un lato della durata dell'Accordo Quadro e dall'altro della incertezza dell'ammontare che effettivamente sarà affidato a seguito di contratti

applicativi.

1.3 Finanziamento

Il presente accordo quadro in quanto tale, e per la natura stessa dell'accordo quadro, non è finanziato mentre saranno oggetto di specifico finanziamento i singoli progetti oggetto dei successivi contratti applicativi. L'aggiudicatario dell'Accordo Quadro non avrà nulla a che pretendere fintanto che non saranno perfezionati i successivi contratti applicativi, in relazione ai quali la Stazione Appaltante non ha alcun vincolo quantitativo. Gli appalti oggetto degli eventuali contratti applicativi saranno finanziati tramite risorse interne.

1.4 Definizioni

Accordo quadro

Introdotta dal Codice degli Appalti (art. 54 D.Lgs n. 50/2016) - è uno strumento innovativo di contrattazione, che stabilisce le regole relative ad appalti da aggiudicare durante un periodo massimo di quattro anni. Si distingue dalla procedura classica che prevede alla base del contratto un Progetto Esecutivo (che si fonda su una definizione precisa dell'oggetto del contratto con un computo metrico estimativo - prezzi e quantità) per il fatto che non sono definite quantità oggetto del contratto, bensì voci di lavorazioni, che nell'ambito di esecuzione del contratto saranno richieste all'operatore economico sulla base delle effettive necessità contingenti. Si tratta quindi di uno strumento flessibile e che si presta all'esercizio della manutenzione, nel quale a priori non possono essere determinate in modo preciso le quantità delle prestazioni da svolgere.

Contratto di Accordo Quadro

Contratto sottoscritto dall'operatore in esito alla gara d'appalto e che regola l'esecuzione generale di quanto previsto (elenco prezzi, attività e capitolato), rimandando la fase esecutiva alla sottoscrizione di contratti specifici successivi

Codice

Il Codice dei Contratti pubblici, decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 s.m.i.

Appaltatore

Per Appaltatore si intende l'impresa a cui è stato aggiudicato l'appalto e che si assume l'obbligo di eseguire i lavori manutentivi e i relativi servizi secondo gli obblighi contrattuali.

Contratti Applicativi

Contratti che saranno stipulati fra la Stazione Appaltante e l'operatore economico, a seguito della sottoscrizione dell'Accordo Quadro, aventi una determinata durata temporale e valore economico, nel rispetto dell'Accordo Quadro stesso.

Capitolato generale: il capitolato generale d'appalto approvato con decreto ministeriale 19 aprile 2000, n. 145, per quanto ancora in vigore.

Decreto n. 81 del 2008: il decreto legislativo 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.

Stazione appaltante: il soggetto giuridico che indice il presente Accordo Quadro (Adopera srl) ma anche il soggetto che affiderà i singoli appalti derivanti (contratti applicativi) dall'Accordo Quadro medesimo e sottoscriverà i relativi contratti.

Comuni Soci: Adopera srl è una società di diritto pubblico i cui soci attuali sono: il Comune di Casalecchio di Reno, il Comune di Monte San Pietro e il Comune di Zola Predosa

1.5 Consistenza della rete stradale

1.5.1 Generalità

L'appalto prevede di effettuare lavori e servizi per la manutenzione delle strade dei Comuni di Monte San Pietro e Casalecchio di Reno. Come sommariamente illustrato nei paragrafi che seguono, i due territori hanno caratteristiche viarie e morfologiche molto differenti. Il Comune di Casalecchio è contiguo a Bologna e in molte zone ha lo stesso tipo di connotazione, con strade di tipo urbano e molto trafficate mentre il Comune di Monte San Pietro ha un territorio molto ampio e in parte collinare: la viabilità collega tra loro piccole frazioni e il traffico si riversa principalmente nelle due strade provinciali che lo attraversano.

Queste differenze di fondo tra i due territori, ampliano di molto le tipologie di lavoro che saranno oggetto dei Contratti applicativi: dall'intervento di modifica del marciapiede alla risagomatura dei fossi, dal ripristino di pavimentazioni in porfido alla risagomatura di strade bianche ecc.

1.5.2 Comune di Monte San Pietro

La rete stradale di Monte San Pietro è formata da circa 100 km di strade, la maggior parte delle quali si trova in ambito extraurbano.

Il comune è attraversato da nord a sud dalla SP26 Valle del Lavino per quasi 20 km, che prende il nome di Via Lavino all'interno del territorio comunale, la strada ne rappresenta la principale via di comunicazione attraversando molti dei centri abitati principali, che si sviluppano principalmente attorno ad essa per via della tortuosità della

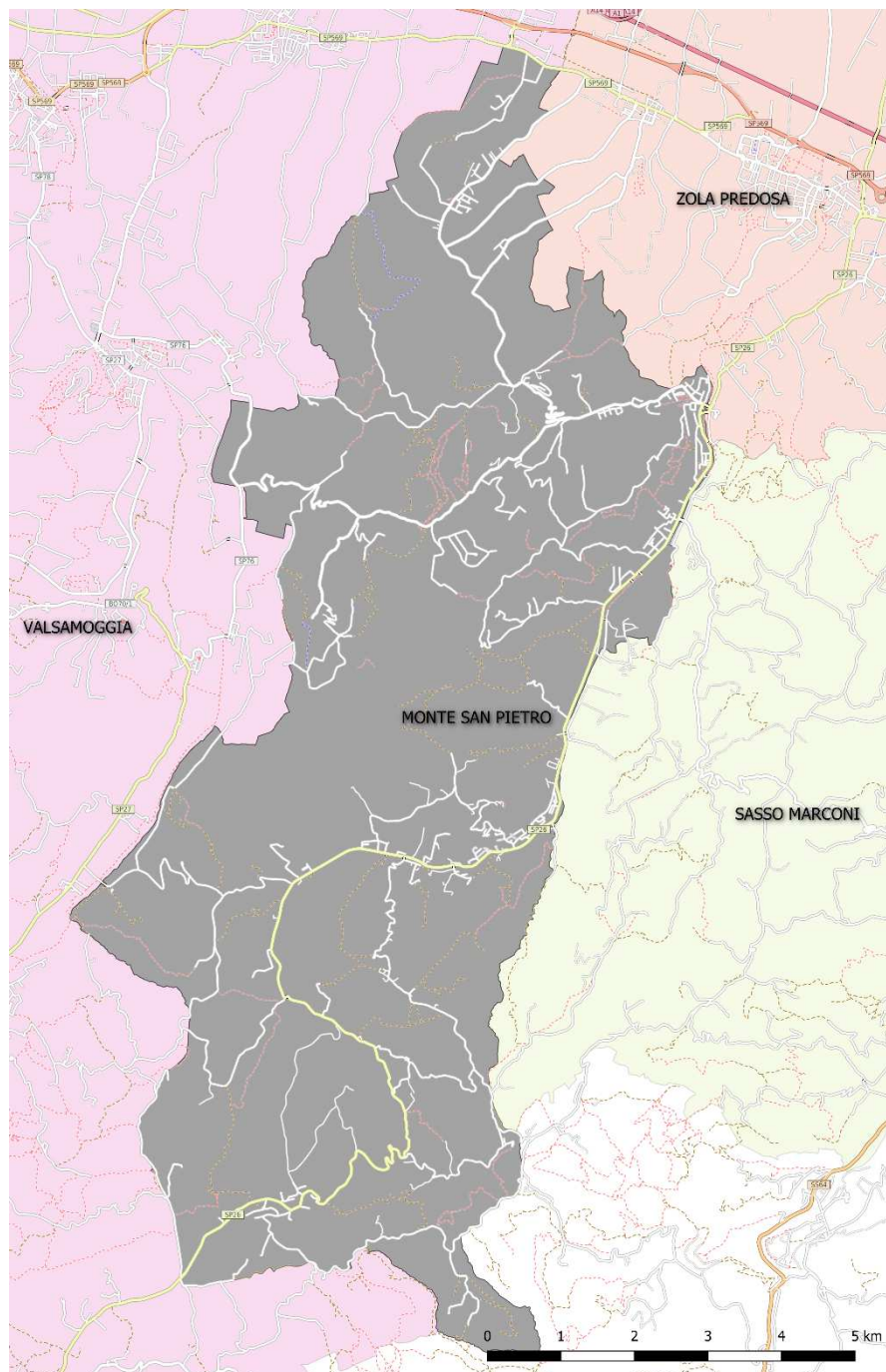


Figura 1 Il territorio del Comune di Monte San Pietro

valle del Lavino. Questa strada, insieme alla SP 569 di Vignola, permette di raggiungere il capoluogo di provincia in un quarto d'ora da Calderino. Oltre alla via Lavino, il comune è anche attraversato dalla SP75 Via Landa, che ne attraversa la valle e attorno a cui si sviluppano alcuni centri abitati. Questa strada collega inoltre il territorio comunale a Monteveglio.

Il territorio comunale è suddiviso in sei frazioni. Queste sono poi ulteriormente divise in 36 località.

Calderino (ufficialmente Capoluogo) comprende le località di: Calderino, Gorizia, Rio Tradito, Bellaria Torrazza, Amola, e Ponterivabella.

Loghetto comprende le località di: Loghetto, Sartorano, Cà di Dio, Montemaggiore e la località storica originaria di Monte San Pietro.

Monte San Giovanni comprende le località di: Monte San Giovanni, Colombara, Venezia, Mongiorgio, Venerano, Stella, Samoggia, Gavignano, Pilastrino, San Chierlo, Badia, Oca, Poggio e Sopra Badia.

Montepastore comprende le località di: Montepastore, Ronca, Borra, Padova, Cà dei Fabbri, Varsellane e Borgotto.

San Lorenzo in Collina comprende le località di: San Lorenzo in Collina, La Fornace e Pradalbino.

San Martino in Casola comprende le località di: San Martino in Casola e Chiesa Nuova.

Il territorio del Comune di Monte San Pietro risulta quindi molto ampio e le strade che lo attraversano possono essere di vario tipo:

- strade pavimentate in asfalto, dotate di marciapiedi, pubblica illuminazione e altri impianti;
- strade pavimentate in asfalto e banchina laterale;
- strade bianche.

1.5.3 Comune di Casalecchio di Reno

La rete stradale di Casalecchio di Reno è formata da circa 100 km di strade, la maggior parte delle quali si trova in ambito urbano. Si tratta di strade dotate di marciapiedi e impianto di illuminazione, attraversate da un gran numero di sottoservizi: Enel, Telecom, fognatura e acquedotto. Il territorio comunale è caratterizzato da intenso traffico di attraversamento e molte strade sono utilizzate per il parcheggio dei veicoli per cui gli interventi di manutenzione devono essere fatti con particolari cautele e grande attenzione alla sicurezza della circolazione. Inoltre, vista

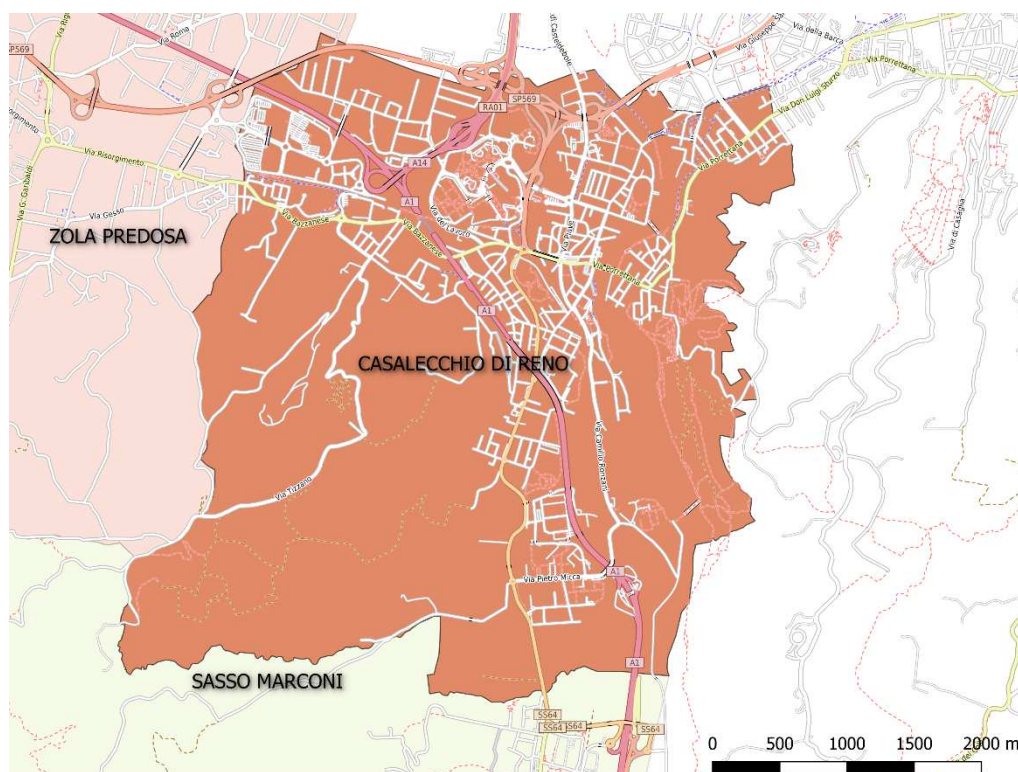


Figura 2 Il Territorio del Comune di Casalecchio di Reno

l'alta densità abitativa è necessario programmare gli interventi di manutenzione con anticipo in modo da poter informare al meglio la cittadinanza e creare così meno disagi possibile.

1.5.4 Estensione dell'ambito di intervento

Nel corso dell'appalto sarà possibile effettuare interventi sul territorio di altri Comuni Soci o Comuni Convenzionati.

ti, tali lavori saranno oggetto di contratti applicativi dedicati.

1.6 Descrizione dei lavori e dei servizi

L'Accordo quadro prevede la possibilità di attivare una serie di attività, la maggior parte delle quali riguarda lavori di manutenzione mentre un'altra parte riguarderà alcuni servizi tecnici e gestionali quali: il Servizio di Pronto reperimento o il Servizio di supporto tecnico della Stazione Appaltante.

1.6.1 Lavori di manutenzione

Per la manutenzione di una rete stradale così estesa e ramificata sul territorio si rende quindi indispensabile avvalersi delle prestazioni rese da un operatore economico in possesso dei requisiti di qualificazione e capacità, prescritti per ciascuna prestazione prevista dal contratto demandando quindi ad esso ogni onere in ordine all'acquisizione del personale, dei mezzi d'opera e all'organizzazione gestionale dei cantieri.

A titolo indicativo si riporta un elenco dei possibili lavori che saranno affidati all'Appaltatore.



Manutenzioni stradali

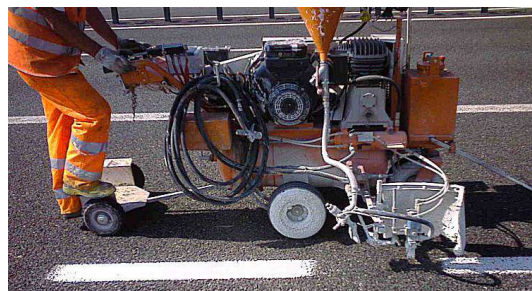
1. manutenzione di marciapiedi, piste ciclabili, percorsi ambientali, e abbattimento delle barriere architettoniche;
2. interventi di ristrutturazione sugli elementi accessori della piattaforma necessari per dare attuazione ad interventi di riorganizzazione della viabilità (cordonate, banchine, cunette, cigli erbosi, arginelli, ecc.);
3. ripristino di tratti di pavimentazione in conglomerato bituminoso che prevedono interventi di "rafforzamento", "ricostruzione parziale (usura + collegamento + base)" e "risanamento" delle pavimentazioni stradali in conglomerato bituminoso presso strade e/o pertinenze stradali;
4. manutenzione di strade bianche;
5. riparazione e consolidamento di ponticelli, tombini, muri di sostegno e arredo urbano;
6. manutenzione delle strade di accesso e delle aree esterne degli edifici pubblici;
7. interventi, anche di tipo strutturale, su ponti, cavalcavia, gallerie, sottovie e opere d'arte minori consistenti nella reintegrazione strutturale, demolizione e riparazione parziale di calcestruzzi, c.a., acciaio e legno;
8. riparazioni e rifacimento opere scolo acque (condotte, griglie, caditoie ecc.);
9. opere civili per impianti tecnologici (illuminazione - telecomunicazione) consistenti nel ripristino canalizzazioni guidacavi, condotte orizzontali e verticali con integrazioni e sostituzioni tubazioni, pozzetti, ecc.;
10. assistenze murarie opere edili relative a interventi sugli impianti;
11. sostituzione ed installazione di arredo urbano;
12. interventi di modifica ed adeguamento sui sistemi di sicurezza e protezione, quali adeguamento normativo di barriere di sicurezza;

Pulizia, ripristini idrogeologici e verde

13. altri interventi sul corpo stradale quali interventi di sgombero degli smottamenti;
14. ripristini idrogeologici e opere di regimazione acque, su rilevati e scarpate;
15. pulizia di caditoie, griglie e delle condotte di scolo dell'acqua e dei fossi stradali;
16. messa in sicurezza delle alberature stradali anche mediante tagli parziali o totali;
17. opere di pulizia e di spurgo di caditoie e fossi di guardia, anche mediante l'uso di escavatore;
18. manutenzione del verde nelle pertinenze stradali, sfalcio, potature e taglio piante pericolose;

Segnaletica

19. interventi adeguamento e riorganizzazione della viabilità;
20. modifica e riorganizzazione di viabilità con conseguente adeguamento di segnaletica orizzontale e verticale;
21. sostituzione ed integrazione di segnaletica verticale anche fornita dal committente;
22. manutenzione e rifacimento di segnaletica orizzontale;
23. sostituzione ed installazione dei delineatori di margine;
24. opere di fondazione per segnaletica e impiantistica varie;
25. interventi di riparazione e/o adeguamento e/o nuove installazioni delle barriere di sicurezza.



1.6.2 Servizio di Pronto intervento

L'Accordo quadro prevede la possibilità di attivare un servizio di **reperibilità e pronto intervento** attivo sulle 24 ore e 7 giorni su 7 festivi compresi per l'esecuzione di interventi urgenti che si rendessero necessari a tutela della pubblica incolumità o per evitare eventuali danni imminenti al patrimonio stradale.

Le tipologie di intervento che potrebbero essere richieste nell'ambito del servizio di pronta reperibilità consistono indicativamente in:

1. assistenza al traffico, e assistenza alle operazioni per il ripristino delle condizioni di transitabilità del corpo stradale;
2. interventi urgenti di messa in sicurezza della viabilità o del patrimonio pubblico in caso di situazioni di pericolo potenziale, imminente o esistente di qualsiasi genere, mediante posizionamento di segnaletica posata conformemente al D.M. Infrastrutture e Trasporti del 10/07/2002, anche in caso di pioggia, neve, condizioni meteo avverse, a tutela della pubblica incolumità;
3. l'eliminazione delle condizioni di pericolo presente o potenziale tramite uno o più delle tipologie di interventi ricomprese nell'elenco di cui al precedente articolo, o analoghi, come ad esempio la ricarica di buche di qualsiasi dimensione mediate asfalto plastico a freddo, compresa la fornitura del materiale.



Allerte di Protezione civile

L'Appaltatore sarà inserito nella *mailing-list* delle Allerte di Protezione civile ed è tenuto a restare costantemente informato sulle criticità meteorologiche ed ambientali presenti o previste nel territorio dei Comuni soci o convenzionati (<https://allertameteo.regione.emilia-romagna.it/allerte-e-bollettini>).

A titolo indicativo, nella tabella seguente sono elencate alcune delle situazioni di emergenza affrontate negli ultimi anni dai Comuni Soci, con una media di una ventina interventi all'anno.

Evento	Attività effettuata
Richiesta di intervento fatta durante la notte dalle forze dell'Ordine per la presenza di una buca in carreggiata	Intervento di chiusura della buca con asfalto a freddo. Messa in sicurezza mediante apposizione di idonea ed esaustiva segnaletica
Allagamento di una palestra durante l'esondazione del fiume Reno	Realizzazione di barriere di contenimento con sacchi di sabbia o altri sistemi di efficacia analoga e posizionate davanti agli ingressi dell'edificio
Allagamenti di una scuola durante un temporale	Intervento di pulizia dei pozzetti e dei pluviali

Voragine creatasi a seguito di guasto di sottoservizi	Messa in sicurezza tramite trasporto e posa di lastra metallica di copertura
Alberi caduti sulla carreggiata o su edifici	Taglio e rimozione di tronchi e ramaglie
Cedimento di una botola	Intervento di messa in sicurezza della viabilità tramite segnaletica
Caduta di un palo della pubblica illuminazione	Intervento di taglio e rimozione del palo
Allagamento di una strada durante un temporale	Pulizia di alcune caditoie per favorire il deflusso dell'acqua
Smottamento di scarpate	Intervento di pulizia dei detriti e transennatura
Richiesta di movieri del traffico da impiegare in occasione di eventi particolari quali ad esempio le competizioni sportive fatte su strada	Impiego di movieri per chiudere temporaneamente le strade

1.6.3 Descrizione dei Servizi di supporto tecnico

Con l'avvio dell'Appalto la Stazione Appaltante intende migliorare tutta l'attività di programmazione dei lavori che sta alla base di una efficiente gestione della manutenzione. Per raggiungere questo obiettivo, considerata anche la molteplicità di eventi che interessano l'infrastruttura stradale nell'arco del tempo (alcuni dei quali sono programmabili altri no), l'Appaltatore dovrà essere in grado di fornire alla Stazione Appaltante e ai Comuni soci o convenzionati il supporto tecnico necessario per:

1. l'individuazione delle criticità;
2. la redazione dei preventivi di spesa per gli interventi;
3. la programmazione dei lavori.



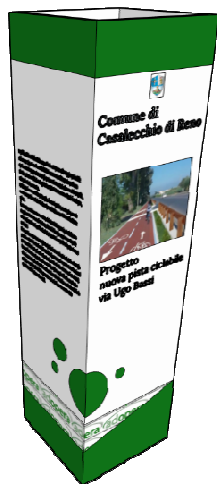
In particolare, per quanto riguarda l'individuazione delle criticità, saranno necessari sopralluoghi congiunti tra i tecnici della Stazione Appaltante e quelli dell'Appaltatore al fine di analizzare, con rilievi e misure, i punti della rete stradale che necessitano di interventi di manutenzione.

Il supporto tecnico riguarda anche le proposte dei materiali e delle lavorazioni più idonee per risolvere i problemi manutentivi rilevati.

Le conseguenti attività di preventivazione e programmazione dei lavori necessitano di essere svolte con una grande accuratezza: da un lato per gestire bene le risorse disponibili e dall'altro per creare meno disagio possibile agli utenti della strada ed ai cittadini in genere. Per questo, la Stazione Appaltante, in sinergia con l'Appaltatore, deve impostare l'attività manutentiva in un'ottica preventiva che prenda in considerazione almeno:

- le segnalazioni fatte dagli utenti: che sono da verificare nel più breve tempo possibile;

- gli eventi e le iniziative promosse dal territorio: che possono richiedere un grande impegno per informare e coinvolgere la cittadinanza;
- le richieste dei Comuni Soci o convenzionati e le criticità individuate dalla Stazione Appaltante: che possono richiedere una preventiva progettazione;



- i lavori eseguiti dai gestori dei sottoservizi: che devono essere coordinati con le manutenzioni stradali per evitare la sovrapposizione dei cantieri;
- le attività di Pronto intervento: che possono far emergere la necessità di ulteriori lavori da programmare nel breve periodo.

Pertanto, all'Appaltatore è richiesto di partecipare alle riunioni di coordinamento, di contribuire alla redazione di documenti tecnici o di tipo divulgativo (preventivi, schemi, dossier fotografici), di fornire dati per l'aggiornamento delle pagine web istituzionali ecc.

Inoltre, per condividere con i cittadini gli obiettivi, le finalità e i tempi di attuazione di ogni intervento di manutenzione, ogni cantiere sarà caratterizzato dalla presenza materiale informativo (totem, pannelli o altro) realizzato a cura e spese dell'Appaltatore e su indicazione della Stazione appaltante.



Rendicontazione delle attività e dei lavori

L'Appaltatore collabora con la Stazione Appaltante e con il Direttore dei lavori per la redazione dei documenti di contabilità e per la rendicontazione delle attività svolte. Per condividere le informazioni in modo efficiente l'Appaltatore dovrà utilizzare gli stessi applicativi in uso dalla Stazione Appaltante:

- il software di contabilità (Primus, ACCA);
- il software gestionale della manutenzione (a libero accesso e utilizzo per l'Appaltatore);
- i normali sistemi informatici di comunicazione e condivisione delle informazioni (posta elettronica, applicazioni di messaggistica istantanea ecc.).

1.7 Prefattibilità ambientale

La prefattibilità ambientale ha lo scopo di verificare la compatibilità degli interventi da realizzare con le prescrizioni di piano vigenti sulla zona in cui insistono, nonché il loro impatto sull'ambiente e sulla salute dei cittadini.

Nel caso specifico gli interventi previsti, trattandosi essenzialmente di manutenzione straordinaria e ripristino dell'esistente, non avranno alcun effetto peggiorativo sulle componenti ambientali e sulla salute dei cittadini rispetto alla situazione antecedente l'intervento.

Diventerà significativo scegliere le migliori soluzioni in termini di dislocazione e di logistica per attenuare il più possibile gli impatti ambientali e socio antropologici conseguenti all'apertura di ogni cantiere (emissioni acustiche ed atmosferiche, produzione e gestione rifiuti, impatto dei lavori su traffico e viabilità). Occorre adottare accorgimenti necessari per la sicurezza e la fluidità della circolazione veicolare e pedonale. L'area di lavoro dovrà essere opportunamente recintata segnalata mediante cartellonistica indicante divieti, obblighi e normative di sicurezza vigenti conformi al CdS integrata se necessario da dispositivi rifrangenti fissi per rendere il cantiere ben visibile anche di notte o in condizioni di scarsa visibilità. L'approntamento di ogni singolo cantiere dovrà essere impostato al fine di minimizzare l'ingombro trasversale e longitudinale mantenendo per quanto possibile il transito dei veicoli anche durante i lavori seppure su sede stradale ridotta.

Dato il carattere meramente manutentivo degli interventi, non valutabili in via preventiva nella consistenza, nella qualità, nella quantità, interessanti il solo demanio stradale comunale non si è ritenuto necessario effettuare indagini geologiche, geotecniche, idrogeologiche ed idrauliche poiché gli interventi di progetto non risultano valutabili in via preventiva. Sarà cura della Stazione Appaltante procedere alla richiesta di singole indagini qualora un particolare intervento lo renda consigliabile o necessario.

Per quanto riguarda la natura storica artistica ed archeologica dei luoghi in cui sono previsti gli interventi, prelimi-

narmente alla realizzazione degli stessi saranno effettuate le verifiche sulla esistenza di eventuali vincoli e nel caso di accertamenti che confermano la presenza di questa tipologia di vincoli verranno attivate le procedure di salvaguardia necessarie.

1.8 Relazioni specialistiche

Considerata la natura dei lavori in progetto ai sensi dell'art. 35 D.P.R. n° 207/2010, non sussiste la necessità di predisporre le relazioni specialistiche previste dalla normativa vigente.

1.9 Calcoli esecutivi delle strutture e degli impianti

Considerata la natura dei lavori in progetto ai sensi dell'art. 37 D.P.R. n° 207/2010, non sussiste la necessità di predisporre calcoli di strutture e impianti come previsto dalla normativa vigente.

1.10 Piano di manutenzione dell'opera

In rapporto alla specifica tipologia e alle dimensioni dei lavori, ai sensi dell'art. 38 – comma 9 del D.P.R. n° 207/2010, si ritiene di derogare alla redazione del piano di manutenzione.

1.11 Importo complessivo presunto dell'Accordo quadro

Tenuto conto delle previsioni annuali di bilancio dei Comuni Soci o convenzionati, è stato **stimato** l'importo delle lavorazioni e dei servizi che saranno oggetto del presente Accordo quadro al fine di determinare l'importo a base di gara. Dopo la sottoscrizione dell'Accordo quadro ogni singolo Contratto attuativo sarà applicato sulla base di specifici quadri economici definiti ai sensi dell'art. 16 del DPR 207/2010.

Rif.	Voce	Importo escluso IVA
a	Lavori da appaltare (soggetti a ribasso)	€ 4.447.000,00
b	Stima oneri di sicurezza (non soggetti a ribasso)	€ 290.000,00
c	Servizi di cui al Titolo III a prezzo fisso mensile (non soggetti a ribasso)	€ 63.000,00
a+b+c	Totale complessivo degli eventuali contratti applicativi	€ 4.800.000,00

1.12 Normativa di riferimento

La direttiva 2004/18/CE relativa al coordinamento delle procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di lavori, forniture e servizi definisce l'**accordo quadro** come "un accordo concluso tra una o più Amministrazioni aggiudicatrici e uno o più operatori economici e il cui scopo è quello di stabilire le clausole contrattuali degli appalti da aggiudicare durante un dato periodo, in particolare per quanto riguarda i prezzi e, se del caso, le quantità previste". L'accordo quadro consente alla pubblica amministrazione di stabilire una volta per tutte le clausole destinate a disciplinare i rapporti con l'interlocutore o gli interlocutori privati, senza avere l'obbligo di contrattare volta per volta tutte le singole clausole del rapporto.

Quindi in definitiva l'accordo quadro costituisce una particolare forma di contrattazione allorquando l'amministrazione necessita di accorpare lavori e/o acquisti ripetitivi, omogenei e di piccola entità evitando di ricorrere reiteratamente al confronto concorrenziale e di stipulare diversi contratti di fornitura di modeste dimensioni. La giurisprudenza civilistica ha statuito che per il principio dell'autonomia contrattuale, è pienamente ammissibile il cosiddetto accordo o contratto normativo, che, avendo ad oggetto la disciplina di negozi giuridici eventuali e futuri, dei quali fissa preventivamente il contenuto, non comporta il sorgere di un rapporto da cui scaturiscono immediatamente diritti ed obblighi per i contraenti, ma detta norme intese a regolare il rapporto, nel caso che le parti intendano costituirlo. Il contratto normativo concerne quindi la situazione in cui le parti raggiungono un accordo sulla fissazione del contenuto di futuri contratti che sono liberi di stipulare o meno. Le parti non dispongono dei propri interessi ex art. 1321 del Codice Civile, ma si limitano a raggiungere un accordo, appunto, sul contenuto di clausole o dell'eventuale futuro contratto. La procedura dell'accordo quadro soddisfa i suddetti obiettivi:

- garantire la possibilità alle stazioni appaltanti di eseguire lavori, acquistare prodotti e servizi con la rapidità necessaria e ad un prezzo favorevole nel momento in cui si manifesta il bisogno pubblico;
- assicurare la certezza dell'approvvigionamento necessario al regolare funzionamento delle pubbliche amministrazioni,
- consentire al soggetto pubblico di frazionare gli interventi o acquisti su un dato periodo di tempo, consentendo risparmi di tempo e risorse pubbliche per l'indizione delle procedure di appalto.

L'elemento di fondo dell'accordo quadro è, sostanzialmente, quello di accorpare prestazioni di tipo ripetitivo ed omogeneo (si pensi all'esecuzione di una serie di lavori caratterizzati da una certa ripetitività, quali le manutenzioni), effettuando una gara complessiva per giungere alla conclusione dell'accordo quadro, con prevedibile risparmio di tempi e di costi, soprattutto in quelle circostanze in cui non si ha certezza in merito alle quantità di lavori che nel tempo dovranno essere realizzati. Man mano che viene definita l'esatta misura nelle quantità di prodotti, lavori e servizi da acquisire o realizzare, si potrà procedere all'affidamento e all'aggiudicazione dei singoli appalti, sulla base delle clausole e delle condizioni pattuite con l'operatore economico al momento della conclusione dell'accordo e che costituiscono l'oggetto dell'accordo stesso. Tale procedura ha quale conseguenza quella di ricondurre a regole i contratti medio-piccoli che le Amministrazioni, frequentemente, stipulano con procedure negoziate in considerazione del loro importo e della ripetitività delle prestazioni, con possibilità concreta di spuntare un prezzo più vantaggioso, tenendo conto delle maggiori quantità di beni, lavori o servizi oggetto di gara e della competizione tra gli operatori economici. Il Codice degli appalti D.Lgs 50/2016 prevede l'istituto dell'Accordo quadro nell'articolo 54.

Normativa sui contratti pubblici

- D.Lgs. n. 50/2016 e s.m.i. Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture;
- D.P.R. n.207/2010 del 05 ottobre 2010 per quanto applicabile.

Normativa in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro

- D.Lgs. n.81/2008 del 09 aprile 2008 Testo unico per la sicurezza.

Normativa in materia di strade e segnaletica stradale

- D. Lgs 30 aprile 1992, n.285 "Nuovo codice della strada";
- D.P.R. 16 dicembre 1992, n.495 "Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada";
- Disciplinare tecnico Ministero dei Lavori Pubblici, Decreto 31 marzo 1995 ("Approvazione del disciplinare

tecnico sulle modalità di determinazione dei livelli di qualità delle pellicole retroriflettenti impiegate per la costruzione dei segnali stradali”);

- Direttiva sulla corretta ed uniforme applicazione delle norme del Codice della Strada in materia di segnaletica e criteri per la sua installazione e manutenzione, del 24 ottobre 2000;
- D.M. 27/04/2006 n.777 II Direttiva sulla corretta ed uniforme applicazione delle norme del Codice della Strada in materia di segnaletica e criteri per la sua installazione e manutenzione;
- D.M. 05/11/2001 Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade;
- D.M. 10/07/2002 Disciplinare tecnico relativo agli schemi segnaletici, differenziati per categoria di strada da adottare per il segnalamento temporaneo;
- Decreto Interministeriale 4 marzo 2013 che definisce i criteri generali di sicurezza relativi alle procedure di revisione, integrazione e apposizione della segnaletica stradale destinata alle attività lavorative che si svolgono in presenza di traffico veicolare;
- Decreto 21 giugno 2004. Aggiornamento delle istruzioni tecniche per la progettazione, l'omologazione e l'impiego delle barriere stradali di sicurezza e le prescrizioni tecniche per le prove delle barriere di sicurezza stradale;
- D.M. 19/04/2006 Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali;
- Circolare Ministero dei Lavori Pubblici N° 34233 del 25/02/1991;
- Circolare Ministero dei Lavori Pubblici N° 6736/61A1 del 19/07/67;
- UNI 11122/2004 “Materiali per segnaletica verticale – Caratteristiche prestazionali dei materiali per segnaletica verticale con tecnologia a microprismi”;
- UNI EN 1436/2008 Materiali per segnaletica orizzontale, prestazioni della segnaletica orizzontale per gli utenti della strada.