

Decreto di Governo

DECRETO DEL PRESIDENTE N. 2 / 2026

OGGETTO: D.M. AREE INTERNE 12/10/2021 - MIMS 00333.AI.PU - ANNUALITÀ 2026 . LAVORI DI STRAORDINARIA MANUTENZIONE PER IL MIGLIORAMENTO DELL'ACCESSIBILITÀ DELLE AREE INTERNE NEI COMUNI DI CAGLI, APECCHIO, ACQUALAGNA, PIOBBICO TRAMITE INTERVENTI SU PIANI VIABILI, PERTINENZE E DISSESTI PIATTAFORMA - (CUP B17H22000950001). APPROVAZIONE PROGETTO ESECUTIVO.

L'anno **duemilaventisei** il giorno **tredici** del mese di **gennaio** alle ore **12:00** negli uffici della Provincia di Pesaro e Urbino, viale Gramsci n. 4, il **PRESIDENTE DELLA PROVINCIA PAOLINI GIUSEPPE**, con la partecipazione e assistenza del **SEGRETARIO GENERALE CANCELLIERI MICHELE**, che garantisce la conformità dell'azione amministrativa alle Leggi, allo Statuto ed ai Regolamenti vigenti, ai sensi dell'art. 97, comma 2 del D.Lgs. 267/2000, ha assunto il seguente decreto:

Richiamata la PROPOSTA N. 62/2026 sottoscritta dal dirigente del SERVIZIO 4 - PROGRAMMAZIONE DELLE OPERE PUBBLICHE - VIABILITA' - PROGETTAZIONE OPERE PUBBLICHE RETE VIARIA - EDILIZIA E PROGRAMMAZIONE SCOLASTICA recante ad oggetto: **“D.M. AREE INTERNE 12/10/2021 - MIMS 00333.AI.PU - ANNUALITÀ 2026 . LAVORI DI STRAORDINARIA MANUTENZIONE PER IL MIGLIORAMENTO DELL'ACCESSIBILITÀ DELLE AREE INTERNE NEI COMUNI DI CAGLI, APECCHIO, ACQUALAGNA, PIOBBICO TRAMITE INTERVENTI SU PIANI VIABILI, PERTINENZE E DISSESTI PIATTAFORMA - (CUP B17H22000950001). APPROVAZIONE PROGETTO ESECUTIVO.”** e di seguito integralmente riportata:

« **VISTA E CONDIVISA** la seguente relazione, acclarata unitamente ad altra documentazione inerente l'oggetto, al protocollo generale della Provincia di Pesaro e Urbino con n. 256 del 08/01/2026, redatta del Dott. Ing. Riccardo Salvato, Responsabile dell'Elevata Qualificazione 4.4

“Viabilità 3 – Nerone – Alto e Medio Metauro” del Servizio 4 “Programmazione delle Opere Pubbliche - Viabilità - Progettazione Opere Pubbliche Rete Viaria - Edilizia e Programmazione Scolastica” della Provincia di Pesaro e Urbino, quale Progettista dell’intervento in epigrafe descritto:

“PREMESSE E CARATTERISTICHE DEL LAVORO

PREMESSE

L'articolo n. 14 del Decreto Legislativo 30 aprile 1992 n. 285 "Nuovo Codice della Strada" e s.m.i. (compreso il Decreto Legge 24 aprile 2017 n. 50), contiene opportuni precetti ai quali devono attenersi gli Enti proprietari delle infrastrutture viarie per assolvere, con efficienza, correttezza e completezza, ai compiti di gestione, manutenzione e pulizia delle strade e delle loro pertinenze, degli arredi, delle attrezzature, degli impianti e dei servizi.

Nello stesso articolo è stato opportunamente previsto, l'obbligo della manutenzione e della gestione delle strade nonché il controllo tecnico dell'efficienza delle medesime e delle relative pertinenze. Ne consegue che tutte le infrastrutture al servizio della viabilità pedonale e veicolare devono sempre essere mantenute in perfetta efficienza da parte degli Enti proprietari o dei soggetti esercenti che sono tenuti alla loro gestione.

OBIETTIVI DEL PROGETTO

Il progetto in esame riguarda la messa in sicurezza ed il miglioramento dei livelli di sicurezza della rete stradale ricompresa nella “Viabilità V3 – Nerone – Alto e Medio Metauro”, attraverso la realizzazione di interventi atti a garantire la circolazione in sicurezza di persone e veicoli a motore e muscolari (biciclette).

La redazione del presente progetto esecutivo nasce dall’analisi approfondita della situazione esistente attraverso rilevazioni in sito dei tratti di strade provinciali nell’ambito della suddetta Viabilità V3 e rientranti nei seguenti Comuni:

Cagli, Apecchio, Acqualagna e Piobbico.

Tali indagini hanno permesso di programmare gli interventi di riqualificazione delle sedi stradali deteriorate, a seguito degli eventi atmosferici degli ultimi anni, a causa dei quali si sono creati avvallamenti e deformazioni.

Lo scopo del presente progetto è quello di giungere a garantire un adeguato standard di sicurezza per gli utenti della strada e quindi di offrire un miglior servizio alla collettività, limitare gli

interventi di manutenzione futura per ridurre i costi derivanti dai ripetuti interventi manutentivi puntuali.

Dopo il sopralluogo ed un'attenta valutazione dello stato attuale delle strade interessate, si è proceduto alla redazione del presente progetto, privilegiando interventi atti ad eliminare situazioni di maggior pericolo derivanti dal deterioramento dello strato di usura e dalle deformazioni dei piani viabili.

Si evidenzia inoltre che alla luce degli importi stanziati non sarà possibile intervenire su tutti i tratti delle arterie localizzate nei suddetti territori comunali in quanto le risorse economiche non permettono di intervenire su tutte le estese ma obbligano l'intervento solo per alcuni tratti, quelli con porzioni maggiormente ammalorate; ne consegue che i tratti oggetto di intervento individuati sono risultati prioritari rispetto ad altri tratti sulle stesse estese che necessiterebbero comunque di interventi di manutenzione sia del manto stradale che delle sue pertinenze.

ANALISI DELLA VIABILITÀ ESISTENTE NELLO STATO DI FATTO

Allo stato odierno, nonostante i continui interventi puntuali attraverso riprese con bitume a freddo effettuati in amministrazione diretta dalla Provincia, le strade presentano dei fondi in conglomerato bituminoso deteriorato in vari punti. Inoltre, in alcune zone, a causa del non corretto smaltimento delle acque meteorologiche nei canali di scolo che costeggiano i tratti stradali, si evidenzia un degrado del tappetino di usura.

Esaminato lo stato di fatto della viabilità provinciale della “Viabilità V3 – Nerone – Alto e Medio Metauro”, si rilevano alcune strade con maggiore priorità d'intervento, vista la presenza di elevata usura e deterioramento del manto stradale, con presenza di ripristini e rappezzi rendendo il manto stradale non più omogeneo e compatto, con la conseguente presenza di avvallamenti anche a seguito di interventi effettuati dai gestori delle reti idriche, elettriche, fognarie, telefoniche e del gas.

Data l'orografia del territorio, la maggior parte delle strade provinciali risultano realizzate con sezione a “mezzacosta”, con scarpata di monte e di valle spesso sistemate con terreno naturale e senza particolari opere di sostegno.

Le scarpate di monte in molti casi subiscono smottamenti della parte superficiale verso la strada in genere derivanti dalla regimazione delle acque superficiali provenienti da monte e da zone non di proprietà provinciale, con conseguente scorrimento del terreno sulla carreggiata stradale.

La messa in sicurezza delle strade nei tratti oggetto di intervento risulta necessaria anche in considerazione dello sviluppo di un'ampia attività ciclistica amatoriale, che vede il territorio provinciale percorso da un importante traffico ciclistico; tale fenomeno ha visto recentemente una evoluzione ed è pertanto frequente incontrare, in qualsiasi giorno, ciclisti o gruppi di ciclisti che percorrono le strade extraurbane provinciali, rendendo necessari gli interventi previsti anche in funzione dell'ampio utilizzo ciclabile delle stesse.

In egual misura, all'interno dei centri abitati, sono presenti criticità dovute, in particolare, alle problematiche connesse alle opere d'arte, con particolare riferimento ai sistemi di raccolta delle acque meteoriche. Nello specifico, oltre ai dissesti conseguenti le pendenze trasversali della sezione stradale, si rende necessario intervenire sui sistemi di smaltimento delle acque meteoriche riportando le caditoie stradali alla giusta quota ed eventualmente integrando il numero delle stesse qualora si rivelassero insufficienti.

RISORSE FINANZIARIE

*A seguito dell'emanazione del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS) AREE INTERNE del 12/10/2021: "Decreto 12 ottobre 2021 - Decreto del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili di concerto con il Ministro per il Sud e la Coesione Territoriale e con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, per la "Ripartizione ed utilizzo dei fondi per la messa in sicurezza e manutenzione straordinaria della rete viaria per l'accessibilità delle aree interne" registrato alla Corte dei Conti il 7 novembre 2021 e pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale Serie Generale n. 290 del 6 dicembre 2021. Programma sessennale 2021-2026", l'Amministrazione Provinciale ha redatto e trasmesso al suddetto Ministero, tra le altre, la scheda di intervento con indicatore **00333.AI.PU**, la quale prevede il finanziamento complessivo di € 312.888,89 per l'annualità 2026.*

CRITERI DI PROGETTO

Per la stesura del presente progetto, sono state quindi seguite le direttive dell'Amministrazione nell'individuazione delle priorità tra le strade che presentano un'urgente necessità di manutenzione straordinaria, tenendo conto:

- di quanto era stato possibile fare con i finanziamenti degli anni scorsi;*
- delle strade non incluse nei precedenti interventi per mancanza di finanziamento o per programmazioni e/o priorità differenti;*

- dell'impossibilità comunque di coprire tutte le necessità in base alle risorse economiche disponibili.

La valutazione delle necessità di manutenzione è stata eseguita verificando lo stato di conservazione delle strade anche in base al carico veicolare, alle lesioni già presenti sui piani viabili, alle sconnessioni, avvallamenti che emergono da ammaloramenti in atto ed in fase di evoluzione, nonché ai precedenti rappezzi effettuati periodicamente.

Alla luce di quanto sopra, si rende necessario realizzare tutte le opere finalizzate al miglioramento della percorribilità stradale sia essa veicolare, pedonale o ciclabile, tenendo conto sia delle disponibilità finanziarie e anche in funzione dei numerosi percorsi presenti all'interno del territorio "Viabilità V3 – Nerone – Alto e Medio Metauro".

OMISSIONE DEL PRIMO LIVELLO DI PROGETTAZIONE

Ai sensi dell'art. 41, comma 5 del Codice dei Contratti Pubblici (D.Lgs. 31/03/2023, n. 36), per gli interventi di manutenzione ordinaria o straordinaria, quali quello di cui trattasi, può essere omesso il primo livello di progettazione, a condizione che il progetto esecutivo contenga tutti gli elementi previsti per il livello omesso.

La definizione del presente progetto esecutivo ha considerato la specifica tipologia e dimensione dell'intervento, le caratteristiche, i requisiti e gli elaborati necessari.

FINALITÀ DEL PROGETTO

Nel presente progetto è previsto il rifacimento della sovrastruttura stradale a sostegno del piano viabile mediante interventi mirati al rifacimento dal manto di usura, al rinforzo del piano viabile mediante la posa di binder da stendere nelle zone ove sono presenti buche o avvallamenti ed, eventualmente, al consolidamento delle parti più ammalorate della struttura stradale con fresatura ed asportazione del materiale degradato presente.

Al fine di contenere il costo delle opere e contestualmente realizzare più superficie risanata possibile, si è ritenuto possibile realizzare, solo in alcune zone, fasce o tratti di bitumature nella stessa strada, che non interessano tutta la sede stradale, ma solo parte di essa, ad esempio una corsia.

Si premette che le diffuse condizioni di degrado presenti su gran parte delle strade individuate e le risorse finanziarie messe a disposizione, non consentono interventi risolutivi; pertanto, si specifica che le opere previste in progetto sono finalizzate solamente a risolvere parzialmente e

temporaneamente situazioni di particolare gravità (ad esempio, formazione continua di buche a seguito di copiose piogge, ecc...).

Gli interventi di bitumatura comprendono, comunque, la fresatura di alcune porzioni dell'esistente e la posa del nuovo manto bituminoso, in modo da evitare il più possibile differenze di quote, situazione che, oltre ad interferire sulla scorrevolezza degli automezzi, migliorerà il deflusso delle acque meteoriche.

*Le Strade Provinciali ricadenti all'interno della "Viabilità V3 – Nerone – Alto e Medio Metauro" rientranti nei Comuni di Cagli, Apecchio, Acqualagna e Piobbico nell'ambito della presente scheda **MIMS 00333.AI.PU**, sono le seguenti:*

- S.P. n. 3 "Flaminia", nel Comune di Cagli,*
- S.P. n. 54 "Monte Petrano", nel Comune di Cagli,*
- S.P. n. 28 "Pianditrezza", nei Comuni di Apecchio e Cagli,*
- S.P. n. 29 "Pietralunga", nel Comune di Cagli,*
- S.P. n. 82 "Rocca Leonella", nei Comuni di Cagli e Piobbico,*
- S.P. n. 15 "Monte Nerone", nel Comune di Apecchio,*
- S.P. n. 90 "Graticcioli", nel Comune di Apecchio,*
- S.P. n. 101 "Caselle", nel Comune di Apecchio,*
- S.P. n. 153 "Pian delle Serre", nel Comune di Apecchio,*
- S.P. n. 43 "S. Gregorio", nel Comune di Acqualagna,*
- S.P. n. 55 "Fangacci", nel Comune di Acqualagna,*
- S.P. n. 98 "Furlo-Monte", nel Comune di Acqualagna.*

Gli interventi previsti comprenderanno tratti nelle suddette strade provinciali individuati nell'ambito dei Comuni interessati, tra diverse progressive chilometriche, dando comunque priorità alle porzioni di strada maggiormente ammalorate in funzione delle risorse finanziarie a disposizione. Gli interventi previsti sono quindi da considerare come ripristino di problematiche puntuali sui piani viabili.

Il perdurare della situazione attuale comporterebbe l'ulteriore ammaloramento della sede stradale, con un conseguente aggravio finanziario per la riparazione della stessa, oltre all'aggravarsi dei pericoli per la sicurezza della circolazione stradale.

Sono anche considerati possibili interventi di ripristino paramenti murari a ridosso delle sedi stradali, ove maggiormente degradati, e sistemazione di eventuali movimenti franosi, ove necessario.

I lavori hanno quindi come obiettivo prioritario il miglioramento delle condizioni di sicurezza dell'infrastruttura, la salvaguardia della pubblica incolumità, l'incremento della durabilità, la riduzione dei costi di manutenzione e di conseguenza, il miglioramento generale della viabilità in termini di fluidità e sicurezza del traffico.

STRATEGIE MIGLIORATIVE

Le strategie migliorative mirano ad ottenere i benefici apportati in termini di sicurezza, di riduzione del rischio per la circolazione stradale, la diminuzione dei costi di manutenzione ordinaria ed il ripristino delle condizioni di comfort dell'utenza veicolare.

Lo scopo del presente progetto, accertate le criticità sopramenzionate, è quello di individuare le azioni correttive per l'eliminazione delle problematiche e carenze.

Il progetto è finalizzato al miglioramento della qualità delle strade a servizio del territorio provinciale, aumentando il livello di sicurezza dei cittadini e riqualificando, dal punto di vista ambientale e funzionale, parte del sistema viario con il rifacimento di pavimentazioni stradali e manufatti degradati. Si elencano di seguito le principali lavorazioni previste, ma per l'elenco completo delle diverse fasi si rimanda al dettaglio riportato nell'elenco voci dell'allegato computo metrico estimativo con le descrizioni e le relative quantità di lavorazioni e forniture previste per l'esecuzione dei lavori:

Principali interventi:

1) Ricariche in conglomerato bituminoso (binder) nei tratti interessati dalle fessature della pavimentazione stradale e nei tratti più avvallati della carreggiata ove necessita intervenire con risagomature del piano viabile (eventualmente preceduta da fessatura del manto stradale pre-esistente);

2) Rifacimento del piano viabile da effettuarsi mediante la posa di uno strato di conglomerato bituminoso (tappeto d'usura) con granulometria idonea, steso mediante macchina vibro-finitrice, opportunamente compattato e rullato (eventualmente preceduto da fessatura del manto stradale preesistente).

Nella pratica potrà anche essere rimossa, mediante fessatura, una parte dell'attuale strato di conglomerato superficiale di usura, in modo da eliminare la possibile formazione di

scalini/dislivelli nei tratti in corrispondenza di attiguo asfalto di strade non oggetto di intervento; inoltre, le fresature sono necessarie per rendere la superficie livellata ed adeguatamente grezza atta a migliorare l'adesione del successivo manto d'usura, ottenendo così una sede stradale compatta, che possa impedire le infiltrazioni di sostanze (soprattutto acqua e sali disgelanti) che favorirebbero possibili fenomeni di dissesto e/o di sgretolamento dello stesso.

Il conglomerato bituminoso impiegato nei vari interventi sarà a granulometria variabile in funzione della zona d'impiego, onde favorire maggiori fruibilità e durata.

STIMA DEI LAVORI

L'importo della stima del progetto esecutivo, è specificato nel seguente quadro economico:

A – LAVORI	
Lavori (di cui ONERI per la sicurezza iclusi compresi nei prezzi, soggetti a ribasso: € 5.051,92) (di cui COSTO Manodopera compreso nei prezzi, soggetto a ribasso d'asta: € 34.830,40)	€ 252.595,75
COSTI della Sicurezza aggiuntivi (NON soggetti a ribasso d'asta)	€ 348,33
TOTALE LAVORI	€ 252.944,08
Importo lavori a base d'asta	€ 252.595,75
B) SOMME a disposizione della stazione appaltante	
Incentivi alle funzioni tecniche 2%, Art. 45 D.Lgs. 36/2023 (quota 80%)	€ 4.047,11
I.V.A. lavori principali ed eventuali altre imposte e contributi dovuti per legge	€ 55.647,70
Contributo gara ANAC	€ 250,00
TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE	€ 59.944,81
TOTALE PROGETTO (A+B)	€ 312.888,89

DESCRIZIONE DEI PRINCIPALI INTERVENTI

Gli interventi riguarderanno vari tratti delle Strade Provinciali nei Comuni previsti dalla scheda Mit/Mims oggetto del presente progetto. Tali tratti presentano problemi legati principalmente al

degrado della pavimentazione stradale che, in alcune zone, a causa dell'infiltrazione delle acque piovane, ha prodotto fenomeni di ormaimento, fessurazione ed avvallamento.

Per un miglioramento della planarità della carreggiata, si prevede quindi quanto segue:

- la realizzazione di uno strato di conglomerato bituminoso tipo binder (Tipo di conglomerato bituminoso a basso tenore di bitume e con elementi lapidei non molto grossi, che si adopera come strato di base per pavimentazioni bituminose su strade a traffico pesante. Per queste strade, infatti, risulterebbe troppo onerosa la pavimentazione in unico strato ricco di bitume - malta bituminosa -, cosicché si affida la costituzione del piano viabile al tappeto superficiale di usura, più ricco e sottile - spessore 25-30 mm -, mentre si lascia al binder - spessore 35-80 mm - la funzione di resistenza di base e di collegamento con la fondazione), dove si sono evidenziati degli avvallamenti più profondi;*
- la fresatura dei bordi stradali dove risultano presenti cordolature, sia relative ai marciapiedi che alle cunette cementate, al fine di non compromettere lo scolo delle acque piovane, per uno spessore di almeno 4 cm a bordo cordolo fino a zero verso il centro strada;*
- uno strato di tappeto di usura in conglomerato bituminoso, per uno spessore medio di 4 cm, secondo le prescrizioni del capitolato speciale di appalto;*

Si utilizzeranno materiali che garantiscono livelli di prestazione elevati per lo strato di usura di prima categoria, ovvero contenete graniglie di tipo basaltico o similari, così da ottenere migliori garanzie di resistenza ed aderenza e di conseguenza un aumento della sicurezza stradale.

Con le somme a disposizione dell'appalto, derivanti dal ribasso di gara, si potrà, nel caso, provvedere alla manutenzione delle opere d'arte minori, come tombini, paramenti murari di contenimento ed opere accessorie per il convogliamento e l'allontanamento sia delle acque di dilavamento che di ruscellamento, con l'inclusione della pulizia e sistemazione delle pertinenze stradali quali banchine, fossi laterali, drenaggi sotterranei, canalette e caditoie, tutto nell'ottica di garantire un corretto e rapido smaltimento delle acque meteoriche oltre alla rigenerazione, ove necessario, della sovrastruttura stradale e di contenimento.

Le scelte tipologiche degli interventi di riabilitazione della sovrastruttura stradale sono state effettuate sulla scorta di un'analisi dei costi/benefici, ovvero in considerazione delle risorse economiche messe a disposizione dall'Amministrazione provinciale, dall'importanza del collegamento stradale e sulla scorta delle condizioni di traffico veicolare che interessano le infrastrutture viarie oggetto degli interventi.

La categoria dei lavori prevalente è la OG3 Lavori Stradali, classifica I (Fino a 258.000,00 euro accresciuta di un quinto, cioè incrementata del 20 %, e quindi per € 309.600,00).

Ai fini della procedura di cui al DURC, si definiscono i seguenti codici da utilizzarsi per la compilazione della sezione B - riquadro "Lavorazioni":

Natura dell'opera: Costruzioni stradali in genere;

Tipologia: Rifacimento manti;

Lavorazione: 02 004 004 - Formazione manto bituminoso (strato di usura).

Ai fini della procedura di cui al CVP, si definiscono il seguente codice:

45233141-9 Lavori di manutenzione stradale

CRONO-PROGRAMMA

*Il tempo necessario per dare ultimati i lavori è di giorni **150 (centocinquanta)** naturali e consecutivi a decorrere dalla data di consegna.*

INTERFERENZE DELLE RETI AEREE E SOTTERRANEE

Durante i sopralluoghi ed i rilievi effettuati, non sono state evidenziate linee aeree o sotterranee interferenti con la realizzazione dell'opera.

Comunque, prima dell'inizio delle operazioni di fresatura o eventuali scavi di bonifica localizzati o nell'impiego di macchine per la rigenerazione in sito degli attuali strati della sovrastruttura stradale, l'Impresa dovrà farsi carico di prendere le dovute informazioni e precauzioni presso tutti gli Enti Gestori dei servizi. Tale onere rientra negli obblighi contrattuali dell'Impresa appaltatrice.

ESPROPRI - OCCUPAZIONI

Le verifiche effettuate hanno evidenziato che le aree necessarie alla realizzazione dell'opera sono già di proprietà dell'Amministrazione Provinciale.

Se in corso di esecuzione dei lavori l'Impresa appaltatrice ritenesse necessarie occupazioni temporanee di aree che non sono nella disponibilità della Provincia, gli oneri e le procedure necessarie per acquisire i permessi rientrano negli obblighi a carico esclusivo dell'Impresa esecutrice ed eventuali prolungamenti dei tempi dell'appalto sarebbero imputabili alla stessa.

STUDIO DI PRE-FATTIBILITÀ AMBIENTALE

I lavori di cui al presente progetto non rivestono alcuna rilevanza ambientale, in quanto gli interventi prevedono sostanzialmente opere di “manutenzione straordinaria”, e non comportano alcuna indagine geologica e idraulica.

Si evidenzia, inoltre, che non sono previste rettifiche, né planimetriche, né altimetriche, degli attuali piani viabili.

DICHIARAZIONE SUI VINCOLI

I lavori in progetto si configurano come interventi di manutenzione straordinaria che non alterano lo stato dei luoghi e, pertanto, non soggetti ad autorizzazione paesaggistica, ai sensi dell'art. 149, comma, 1 lettera a) del Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, nonché dell'art. 2, comma 1 del Decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 2017, n. 31.

Non è necessaria la verifica dell'interesse archeologico di cui al D.Lgs. n. 36/2023, in quanto i lavori non comportano nuova edificazione o scavi a quote diverse da quelle già impegnate dai manufatti esistenti.

Gli interventi previsti sono conformi agli strumenti urbanistici vigenti e adottati in quanto insiste integralmente su aree già classificate come “viabilità”.

SVOLGIMENTO DEI LAVORI

Durante lo svolgimento dei lavori, dovrà essere garantito sempre il libero passaggio dei mezzi di soccorso e pronto intervento e dei mezzi per il trasporto pubblico.

Eventuali variazioni al normale svolgimento del transito, restringimenti e/o deviazioni che si protraessero oltre la giornata lavorativa, dovranno essere autorizzate a mezzo di apposita ordinanza della Provincia di Pesaro e Urbino.

Data la natura della strada di circolazione extraurbana, le lavorazioni dovranno essere svolte in presenza di traffico a senso unico alternato ovvero usufruendo alternativamente di metà carreggiata, spesso per tratti non continui quindi con spostamenti delle attrezzature e dei mezzi d'opera.

Il cantiere è del tipo in lento movimento/avanzamento, il che vuol dire spostare la segnaletica di cantiere ovvero il cantiere stesso man mano che procedono i lavori.

È inoltre necessario ed indispensabile, ai fini della sicurezza al transito veicolare, ultimare il tratto entro la giornata lavorativa ovvero fresare, bitumare e stendere almeno il binder nell'arco delle 8 ore lavorative, installando e lasciando fino a completamento della segnaletica orizzontale la

relativa segnaletica verticale temporanea di cantiere, indicante soprattutto l'assenza della segnaletica orizzontale.

Non è consentito lasciare tratti incompleti, ad esempio fresati e non pavimentati.

CONCLUSIONI

Il presente progetto esecutivo, redatto e completo di tutti gli elaborati tecnici, viene trasmesso per l'approvazione, trovando copertura finanziaria con i fondi del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, piano dei finanziamenti ai sensi del D.M. Aree Interne del 12/10/2021, annualità 2026.”

DATO ATTO che la spesa complessiva di € 312.888,89 relativa all'esecuzione dei lavori in oggetto, è finanziata con i fondi del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS), ai sensi D.M. AREE INTERNE del 12 ottobre 2021 - Decreto del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili di concerto con il Ministro per il Sud e la Coesione Territoriale e con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, per la “Ripartizione ed utilizzo dei fondi per la messa in sicurezza e manutenzione straordinaria della rete viaria per l'accessibilità delle aree interne” registrato alla Corte dei Conti il 7 novembre 2021 e pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale Serie Generale n. 290 del 6 dicembre 2021. Programma sessennale 2021-2026” con il codice intervento MIMS 00333.AI.PU, annualità 2026, ovvero con le risorse da accertare in entrata sul capitolo 9514 ad oggetto: “Trasferimenti MIT Viabilità aree interne – Interventi area Basso Appennino Pesarese – Anconetano ved.cap.110142s” e da impegnare sul capitolo di Spesa 110142 ad oggetto: “Interventi Basso Appennino Pesarese – Anconetano finanziati con Trasferimento Mit. Fondo Viabilità aree interne ved.cap 9514e”;

RITENUTO di procedere, con il presente atto, all'approvazione del progetto esecutivo dei lavori in oggetto indicati, dell'importo complessivo di € 312.888,89;

VISTO l'allegato parere in ordine alla regolarità tecnica, di cui all'art. 49, comma 1, del D.Lgs. n. 267/2000 e ss.mm.ii.;

VISTO l'allegato parere in ordine alla regolarità contabile di cui all'art. 49, comma 1, del D.Lgs. n. 267/2000 e ss.mm.ii.;

VISTI:

- lo Statuto della Provincia di Pesaro e Urbino;

- il Regolamento sull'Ordinamento degli Uffici e dei Servizi;
- il Decreto Legislativo 18 agosto 2000 n. 267 e ss.mm.ii.;
- il D.Lgs. 31 marzo 2023, n. 36;
- il D.Lgs. n. 81/2008 e ss.mm.ii..

PROPONE

- 1) **di dare atto** che le premesse, che qui si intendono integralmente riportate e trascritte, sono parte integrante e sostanziale del presente atto e ne costituiscono la motivazione;
- 2) **di dare atto** che, in attuazione di quanto disposto dall'art. 41, comma 5 del D. Lgs. 36/2023 e ss.mm.ii, per il progetto di che trattasi viene omesso il primo livello di progettazione in ragione del fatto che il progetto esecutivo contiene tutti gli elementi previsti per il livello omesso;
- 3) **di approvare** il progetto esecutivo dei seguenti lavori: **“D.M. AREE INTERNE 12/10/2021 - MIMS 00333.ALPU - ANNUALITÀ 2026. LAVORI DI STRAORDINARIA MANUTENZIONE PER IL MIGLIORAMENTO DELL'ACCESSIBILITÀ DELLE AREE INTERNE NEI COMUNI DI CAGLI, APECCHIO, ACQUALAGNA, PIOBBICO TRAMITE INTERVENTI SU PIANI VIABILI, PERTINENZE E DISSESTI PIATTAFORMA – (CUP B17H22000950001).”**, dell'importo complessivo di **€ 312.888,89** suddiviso così come indicato nel seguente quadro economico di spesa:

QUADRO ECONOMICO

A – LAVORI	
Lavori (di cui ONERI per la sicurezza iclusi compresi nei prezzi, soggetti a ribasso: € 5.051,92) (di cui COSTO Manodopera compreso nei prezzi, soggetto a ribasso d'asta: € 34.830,40)	€ 252.595,75
COSTI della Sicurezza aggiuntivi (NON soggetti a ribasso d'asta)	€ 348,33
TOTALE LAVORI	€ 252.944,08
<i>Importo lavori a base d'asta</i>	€ 252.595,75
B) SOMME a disposizione della stazione appaltante	

Incentivi alle funzioni tecniche 2%, Art. 45 D.Lgs. 36/2023 (quota 80%)	€ 4.047,11
I.V.A. lavori principali ed eventuali altre imposte e contributi dovuti per legge	€ 55.647,70
Contributo gara ANAC	€ 250,00
TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE	€ 59.944,81
TOTALE PROGETTO (A+B)	€ 312.888,89

4) **di dare atto** che il progetto esecutivo dei lavori in oggetto indicati, acquisito al protocollo n. 256 del 08/01/2026, è composto dai seguenti elaborati:

- Relazione tecnica e Q.E.;
- Computo metrico estimativo;
- Elenco prezzi unitari;
- Capitolato speciale d'appalto;
- Piano di manutenzione;
- Relazione criteri ambientali minimi;
- Piano di sicurezza e coordinamento.

5) **di dare atto**, altresì, che il progetto esecutivo è stato validato, ai sensi dell'art. 42 del D. Lgs. 36/2023, con verbale acquisito al protocollo n. 411 in data 08/01/2026;

6) **di dare atto**, altresì, che la spesa complessiva, relativa all'esecuzione dei lavori in parola, pari ad **€ 312.888,89** relativa all'esecuzione dei lavori in oggetto, è finanziata con i fondi del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS), ai sensi D.M. AREE INTERNE del 12 ottobre 2021 - Decreto del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili di concerto con il Ministro per il Sud e la Coesione Territoriale e con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, per la "Ripartizione ed utilizzo dei fondi per la messa in sicurezza e manutenzione straordinaria della rete viaria per l'accessibilità delle aree interne" registrato alla Corte dei Conti il 7 novembre 2021 e pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale Serie Generale n. 290 del 6 dicembre 2021. Programma sessennale 2021-2026" con il codice intervento MIMS 00333.AI.PU, annualità 2026, ovvero con le risorse da accertare in entrata sul capitolo 9514 ad oggetto: "Trasferimenti MIT Viabilità aree interne – Interventi area Basso Appennino Pesarese – Anconetano ved.cap.110142s" e da impegnare sul capitolo di Spesa 110142 ad oggetto: "Interventi Basso

Appennino Pesarese – Anconetano finanziati con Trasferimento Mit. Fondo Viabilità aree interne ved.cap 9514e”;

- 7) **di dare atto**, inoltre, che con successivo, apposito provvedimento dirigenziale, si procederà all'accertamento delle somme in entrata, all'imputazione della spesa, all'approvazione delle modalità di affidamento dei lavori ed all'affidamento dei lavori;
- 8) **di dare atto** che, per assolvere al principio di trasparenza e pubblicità, il presente Decreto presidenziale verrà pubblicato all'Albo Pretorio on-line dell'Ente;
- 9) **di rappresentare**, ai sensi del combinato disposto dell'art. 3 comma 4 della Legge n. 241/1990 e ss.mm.ii e dell'articolo 29 del Codice del processo amministrativo di cui al Decreto Legislativo 2 luglio 2010, n. 104 e ss.mm.ii., che avverso il presente Decreto è possibile proporre innanzi al TAR Marche, nel termine di decadenza di sessanta giorni, azione di annullamento per violazione di legge, incompetenza ed eccesso di potere; contro il medesimo atto è ammessa altresì la presentazione, entro centoventi giorni, del ricorso straordinario al Capo dello Stato ai sensi del Decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 1971, n° 1199 e ss.mm.ii;
- 10) **di dichiarare**, rilevata l'urgenza, l'immediata eseguibilità dell'atto, ai sensi e per gli effetti dell'art. 134, comma 4 del D.Lgs. 267/2000 e ss.mm.ii, al fine di procedere quanto prima all'esecuzione dei lavori in oggetto, onde garantire migliori condizioni di sicurezza per la transibilità degli autoveicoli, la circolazione stradale e la salvaguardia della pubblica incolumità.

Sottoscritta dal Dirigente

PRIMAVERA MARIO

con firma digitale»

IL PRESIDENTE DELLA PROVINCIA DI PESARO E URBINO

Esaminata la sopra riportata proposta di decreto e ritenuto di condividerne le motivazioni e di farla quindi integralmente propria;

Richiamata l'art. 1, comma 55, della Legge 56/2014;

Richiamato, altresì, l'art. 23 dello Statuto dell'Ente;

DECRETA

1) di dare atto che le premesse, che qui si intendono integralmente riportate e trascritte, sono parte integrante e sostanziale del presente atto e ne costituiscono la motivazione;

2) di dare atto che, in attuazione di quanto disposto dall'art. 41, comma 5 del D. Lgs. 36/2023 e ss.mm.ii, per il progetto di che trattasi viene omesso il primo livello di progettazione in ragione del fatto che il progetto esecutivo contiene tutti gli elementi previsti per il livello omesso;

3) di approvare il progetto esecutivo dei seguenti lavori: **“D.M. AREE INTERNE 12/10/2021 - MIMS 00333.AI.PU - ANNUALITÀ 2026. LAVORI DI STRAORDINARIA MANUTENZIONE PER IL MIGLIORAMENTO DELL'ACCESSIBILITÀ DELLE AREE INTERNE NEI COMUNI DI CAGLI, APECCHIO, ACQUALAGNA, PIOBBICO TRAMITE INTERVENTI SU PIANI VIABILI, PERTINENZE E DISSESTI PIATTAFORMA – (CUP B17H22000950001).”**, dell'importo complessivo di **€ 312.888,89** suddiviso così come indicato nel seguente quadro economico di spesa:

QUADRO ECONOMICO

A – LAVORI	
Lavori (di cui ONERI per la sicurezza iclusi compresi nei prezzi, soggetti a ribasso: € 5.051,92) (di cui COSTO Manodopera compreso nei prezzi, soggetto a ribasso d'asta: € 34.830,40)	€ 252.595,75
COSTI della Sicurezza aggiuntivi (NON soggetti a ribasso d'asta)	€ 348,33
TOTALE LAVORI	€ 252.944,08
Importo lavori a base d'asta	€ 252.595,75
B) SOMME a disposizione della stazione appaltante	
Incentivi alle funzioni tecniche 2%, Art. 45 D.Lgs. 36/2023 (quota 80%)	€ 4.047,11
I.V.A. lavori principali ed eventuali altre imposte e contributi dovuti per legge	€ 55.647,70
Contributo gara ANAC	€ 250,00

TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE	€ 59.944,81
TOTALE PROGETTO (A+B)	€ 312.888,89

4) di dare atto che il progetto esecutivo dei lavori in oggetto indicati, acquisito al protocollo n. 256 del 08/01/2026, è composto dai seguenti elaborati:

- Relazione tecnica e Q.E.;
- Computo metrico estimativo;
- Elenco prezzi unitari;
- Capitolato speciale d'appalto;
- Piano di manutenzione;
- Relazione criteri ambientali minimi;
- Piano di sicurezza e coordinamento.

5) di dare atto, altresì, che il progetto esecutivo è stato validato, ai sensi dell'art. 42 del D. Lgs. 36/2023, con verbale acquisito al protocollo n. 411 in data 08/01/2026;

6) di dare atto, altresì, che la spesa complessiva, relativa all'esecuzione dei lavori in parola, pari ad **€ 312.888,89** relativa all'esecuzione dei lavori in oggetto, è finanziata con i fondi del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS), ai sensi D.M. AREE INTERNE del 12 ottobre 2021 - Decreto del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili di concerto con il Ministro per il Sud e la Coesione Territoriale e con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, per la "Ripartizione ed utilizzo dei fondi per la messa in sicurezza e manutenzione straordinaria della rete viaria per l'accessibilità delle aree interne" registrato alla Corte dei Conti il 7 novembre 2021 e pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale Serie Generale n. 290 del 6 dicembre 2021. Programma sessennale 2021-2026" con il codice intervento MIMS 00333.AI.PU, annualità 2026, ovvero con le risorse da accertare in entrata sul capitolo 9514 ad oggetto: "Trasferimenti MIT Viabilità aree interne – Interventi area Basso Appennino Pesarese – Anconetano ved.cap.110142s" e da impegnare sul capitolo di Spesa 110142 ad oggetto: "Interventi Basso Appennino Pesarese – Anconetano finanziati con Trasferimento Mit. Fondo Viabilità aree interne ved.cap 9514e";

7) di dare atto, inoltre, che con successivo, apposito provvedimento dirigenziale, si procederà all'accertamento delle somme in entrata, all'imputazione della spesa, all'approvazione delle modalità di affidamento dei lavori ed all'affidamento dei lavori;

8) di dare atto che, per assolvere al principio di trasparenza e pubblicità, il presente Decreto presidenziale verrà pubblicato all'Albo Pretorio on-line dell'Ente;

9) di rappresentare, ai sensi del combinato disposto dell'art. 3 comma 4 della Legge n. 241/1990 e ss.mm.ii e dell'articolo 29 del Codice del processo amministrativo di cui al Decreto Legislativo 2 luglio 2010, n. 104 e ss.mm.ii., che avverso il presente Decreto è possibile proporre innanzi al TAR Marche, nel termine di decadenza di sessanta giorni, azione di annullamento per violazione di legge, incompetenza ed eccesso di potere; contro il medesimo atto è ammessa altresì la presentazione, entro centoventi giorni, del ricorso straordinario al Capo dello Stato ai sensi del Decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 1971, n° 1199 e ss.mm.ii;

10) di dichiarare, rilevata l'urgenza, l'immediata eseguibilità dell'atto, ai sensi e per gli effetti dell'art. 134, comma 4 del D.Lgs. 267/2000 e ss.mm.ii, al fine di procedere quanto prima all'esecuzione dei lavori in oggetto, onde garantire migliori condizioni di sicurezza per la transibilità degli autoveicoli, la circolazione stradale e la salvaguardia della pubblica incolumità.

IL SEGRETARIO GENERALE
CANCELLIERI MICHELE
(sottoscritto con firma digitale)

IL PRESIDENTE DELLA PROVINCIA
PAOLINI GIUSEPPE
(sottoscritto con firma digitale)