



# ACaMIR

Agenzia Campana Mobilità Infrastrutture e Reti

## PIANO TRIENNALE DEI SERVIZI PER LA MANUTENZIONE DELLE STRADE REGIONALI DGR 304/2018

### Servizio per la manutenzione integrata della rete stradale regionale

Progetto ai sensi dell'art. 23, commi 14 e 15, del DLgs 50/2016  
Relazione tecnica illustrativa, Stima dei costi, Quadri Economici

Versione	Descrizione	Data	Approvato
0	Emissione	02 luglio 2018	Sergio Negro

#### **Assistenza Tecnica**

*Dr.ssa Ornella CARBONE*

*Ing. Ciro MARCIANO*

#### **Il Progettista**

*Ing. Dario GENTILE*

#### **Il R.U.P.**

*Ing. Giovanni ARGENTO*

## 1. Sommario

1. Premessa .....	3
2. Inquadramento, coerenza ed obiettivi .....	4
3. La rete stradale oggetto del procedimento .....	8
4. Organizzazione delle attività e frazionamento in lotti.....	9
5. Sedi logistiche per l'espletamento dei servizi .....	12
6. Accordo con gli Enti .....	12
7. Stima dei costi dell'intervento.....	13
8. Articolazione dei costi in Lotti di gara .....	17
9. Quadri economici pre-gara .....	17

## 1. Premessa

Con nota prot. 2018.0287646 del 4 maggio u.s., la Direzione Mobilità della Regione Campania ha chiesto all'ACaMIR, alla luce delle competenze della stessa Agenzia, di predisporre il Piano Triennale dei servizi di manutenzione delle strade regionali, tenendo nella debita considerazione sia le esigenze determinate dal contesto di riferimento sia le iniziative già in corso di realizzazione, ivi comprese quelle programmate dalla Giunta Regionale con DGR 104/2018, allo scopo di elaborare una pianificazione che consenta l'integrazione delle misure finalizzate a garantire le condizioni migliori di viabilità e di sicurezza stradale.

Con nota prot. 1012 del 7 maggio 2018, l'ACaMIR, allo scopo di predisporre il suddetto Piano, ha chiesto alla Direzione Generale per la Difesa del suolo e l'Ecosistema di fornire un aggiornamento sullo stato dei procedimenti attuativi dei Programmi di cui alla DGR n. 43 del 30 gennaio 2017: "Campania più Verde: interventi per la riqualificazione e manutenzione straordinaria del verde stradale a servizio della rete viaria di rilevanza regionale/provinciale e del relativo sistema di raccolta e smaltimento delle acque superficiali" e "Campania più Controlli: Vigilanza delle arterie stradali a più alto rischio di fenomeni di abbandono rifiuti", evidenziando gli aspetti tecnici necessari all'articolazione del citato Piano, anche ai fini di una loro verifica di coerenza e compatibilità.

Con nota prot. 1.061 del 14 Maggio, l'ACaMIR ha trasmesso alla Regione Campania un primo contributo per la disciplina dei servizi del Piano Triennale di Manutenzione delle strade di interesse regionale, sulle quali, con il D.Lgs n. 96/1999, il Governo, sostituendosi alle Regioni che non avevano ancora legiferato, ha attribuito, tra l'altro, alle Regioni: le funzioni amministrative di programmazione e coordinamento della rete viaria trasferita alle stesse ai sensi del D.Lgs n. 112/1998, e di disciplina delle relative modalità e criteri di progettazione, costruzione, manutenzione e miglioramento; alle Province: le funzioni amministrative di gestione delle strade regionali e provinciali, ivi compresi gli interventi di nuova costruzione e miglioramento, nonché i compiti di vigilanza.

La Regione Campania, con DGR n. 304 del 15 maggio 2018 ha preso atto del "Disciplinare dei servizi del Piano triennale di manutenzione delle strade regionali" redatto da ACaMIR e ne ha disposto la programmazione di €60.000.000,00 di cui:

- €40.000.000,00 a valere sul POC 2014/2020 (Linee di Azione 2.1 e 2.4. dell'Asse 2 "Ambiente e Territorio": €21.164.287,37; Linea di Azione 1.3 dell'Asse 1 "Trasporti e Mobilità": €18.835.712,63);
- €20.000.000,00 a valere sul bilancio pluriennale 2014/2020 approvato con L.R. n. 39 del 29/12/2017;

Inoltre, la medesima delibera ha disposto l'approvazione dello schema di Accordo di collaborazione ex Art. 15 della Legge n. 241 del 07.08.1990 da sottoscrivere fra la Regione Campania/Province/Città metropolitana quali soggetti beneficiari del Piano di Manutenzione triennale delle strade regionali ed ACaMIR in qualità di Soggetto Attuatore per conto dei predetti Enti, soggetti beneficiari, per le attività di pianificazione, progettazione e gestione delle procedure di gara.

In data 26 giugno 2018 è stato firmato digitalmente l'Accordo tra Enti stipulato ex art. 15 legge 7 agosto 1990, n. 241 tra la Regione Campania, le Province della Campania, la Città Metropolitana di Napoli e l'ACaMIR per la realizzazione del Piano triennale dei servizi per la manutenzione delle strade regionali. In virtù di tale Accordo, l'ACaMIR si è impegnata a predisporre quanto necessario per l'attuazione del Piano ed a redigere tutti gli atti necessari all'espletamento della procedura di gara volta ad individuare l'appaltatore e alla gestione delle relative procedure di evidenza pubblica. A valle dell'adozione della DGR 304/2018, nelle more della sottoscrizione del citato Accordo, l'ACaMIR ha immediatamente avviato la complessa attività di progettazione del Piano, ivi inclusa l'interlocuzione con gli Enti coinvolti.

Nel rispetto di quanto stabilito nella fase di concertazione con gli Enti Territoriali a seguito della stipula dell'Accordo, l'ACaMIR ha redatto il progetto, ai sensi dell'art. 23, commi 14 e 15, del DLgs 50/2014, del Servizio per la manutenzione integrata della rete stradale regionale, nell'ambito del Piano Triennale di Manutenzione delle strade regionali di cui alla D.G.R. 304/2018, predisponendo la presente Relazione tecnica illustrativa che comprende la Stima dei costi ed i Quadri Economici.

## 2. Inquadramento, coerenza ed obiettivi

Il Piano in argomento punta a promuovere lo sviluppo di un'azione di gestione integrata delle strade di interesse regionale in coerenza con la vigente programmazione regionale in tema di Mobilità Sostenibile. Essa si configura come un programma di interventi, di carattere "integrato", caratterizzata da alcuni aspetti fra loro complementari ed interconnessi.

Il programma in parola, mediante la realizzazione di una serie di azioni come nel seguito descritte, si configura, in coerenza e ad integrazione della programmazione e delle risorse nazionali, in primis quale rafforzamento del sistema dei trasporti regionali. Ciò con particolare riguardo al miglioramento dello stato di fatto delle infrastrutture stradali esistenti, garantendo una migliore accessibilità di persone e merci all'intero territorio regionale, nonché elevando l'interconnessione dei Sistemi Territoriali Locali con quelli nazionali, interregionali e infraregionali, in un'ottica di ottimizzazione dei collegamenti e di miglioramento dei livelli di sicurezza.

Le reti in questione verranno individuate sulla base dei fabbisogni di mobilità e comunque in coerenza con la Programmazione regionale sulla Viabilità, nonché in condivisione con la Città Metropolitana di Napoli e le Province di Salerno, Caserta, Avellino e Benevento.

Si prevede di effettuare una serie di lavorazioni che, partendo dalla manutenzione degli assi viari, possano consentire la riqualificazione ambientale ed urbanistica del territorio per una più completa e qualitativa fruizione dello stesso.

Questa modalità operativa consentirà un più puntuale controllo dello stato di attuazione degli interventi previsti nonché una migliore prevenzione delle eventuali criticità realizzative che dovessero manifestarsi e relative azioni correttive da porre in essere.

Gli obiettivi di medio periodo che si intendono perseguire possono sintetizzarsi come segue:

- garantire un maggior controllo della rete stradale di interesse regionale, al fine di prevenire, oppure di contrastare sul nascere, comportamenti illeciti che si verifichino sulle strade extraurbane di interesse regionale e/o sulle loro pertinenze, incluso il fenomeno dell'abbandono di rifiuti di qualunque natura;
- assicurare una maggiore sicurezza e comfort della circolazione, sia di mezzi di trasporto pubblici che privati, attraverso un'adeguata manutenzione della segnaletica nonché attraverso l'eliminazione delle buche della pavimentazione stradale;
- promuovere un maggior decoro della proprietà pubblica, anche mediante il ricorso alla pulizia della carreggiata, delle aree pertinenziali e delle opere d'arte presenti.

Tali finalità sono raggiunte attraverso la realizzazione di una serie di azioni integrate sulle infrastrutture viarie interessate dal Piano che, fra i principali criteri di priorità nella individuazione degli ambiti di intervento, prevede la selezione di strade regionali e provinciali interessate da rilevanti problematiche di incidentalità e di traffico, integrando i collegamenti fra le strade principali di diverso ordine e grado.

Il Piano Triennale dei servizi di manutenzione delle strade regionali si articola nelle azioni di seguito descritte.

- 1) Monitoraggio continuo delle condizioni della strada, con segnalazione delle situazioni di criticità dell'infrastruttura (a titolo esemplificativo e non esaustivo: formazione di buche, di qualsiasi dimensione; ormaiamento della pavimentazione; fessurazione da scorrimento; deterioramento del tappetino d'usura; presenza di materiale che renda sdruciolevole la pavimentazione - come ad es.: olio, detriti, idrocarburi, carichi dispersi, ...-; dissesto delle scarpate a margine; deterioramento delle opere d'arte a margine e degli attraversamenti; inadeguatezza o assenza dei sicurvia; mancanza o danneggiamento della recinzione e/o degli elementi che denotano il confine della strada; eccessivo rigoglio delle specie vegetali; ecc.) nonché dei casi di comportamenti illeciti da parte di terzi (a titolo esemplificativo e non esaustivo: occupazione abusiva di suolo pubblico; apertura abusiva di passi carrabili; danneggiamento oppure manomissione della proprietà; abbandono di rifiuti; incuria di manufatti privati latitanti che possa costituire un pericolo per la pubblica incolumità; ecc.);
- 2) Pulizia della carreggiata stradale e delle aree scoperte di pertinenza, pavimentate o non, presenti a margine della strada e non affidate in concessione (a titolo esemplificativo e non esaustivo: accumulo ed inertizzazione ai fini antincendio, nei modi consentiti dalla normativa vigente, di rifiuti e detriti, compresi i rifiuti speciali, quali gli accumulatori, gli pneumatici, i RAEE, ... e con l'eccezione dei rifiuti tossici, quali l'amianto ed i prodotti contenenti amianto, e dei rifiuti di origine ospedaliera e simili; taglio e trasporto a rifiuto della vegetazione che cresce sulle pertinenze stradali non affidate in concessione; taglio e trasporto a rifiuto della vegetazione che abbia attecchito sulle opere d'arte latitanti, quali i muri di sostegno, le spalle di ponti e viadotti, i muri di confine, i marciapiedi, ecc.; taglio e trasporto a rifiuto della vegetazione che invada la carreggiata dai fondi privati latitanti; è compresa la pulizia delle opere idrauliche, quali: arginelli, caditoie, canalette, sifoni, tombini, fossi di guardia);
- 3) Manutenzione della segnaletica orizzontale esistente (a titolo esemplificativo e non esaustivo: ripasso delle linee di margine e di mezzzeria; ripasso delle indicazioni di direzione, dei segni di arresto e delle linee di canalizzazione; ripasso delle zebraure; ripristino dei catarifrangenti, c.d.

occhi di gatto, ecc.). La presente attività non riguarda il Lotto di gara relativo alla rete stradale in Provincia di Caserta;

- 4) Manutenzione della segnaletica verticale e complementare esistente (a titolo esemplificativo e non esaustivo: riposizionamento in sito dei cartelli segnaletici deviati o deformati; sostituzione di quelli sbiaditi o irrimediabilmente danneggiati; sostituzione dei pali di sostegno in condizioni statiche precarie ovvero danneggiati; manutenzione dei delineatori di margine; ecc.);
- 5) Manutenzione del confine di proprietà della strada (a titolo esemplificativo e non esaustivo: ripristino delle recinzioni; tinteggiature delle opere in acciaio; manutenzione dei muri di confine; ripristino dei testimoni; ecc.);
- 6) Manutenzione della pavimentazione stradale, limitatamente alla chiusura temporanea d'emergenza, con conglomerato bituminoso a freddo, di buche della pavimentazione stradale che rispondano, contemporaneamente, alle seguenti caratteristiche:
  - profondità compresa tra i 3cm ed i 13cm;
  - superficie inferiore ad 1,0 m<sup>2</sup>;
  - volume inferiore ai 0,2 m<sup>3</sup>.

Per buche di maggiori dimensioni, l'Affidatario si limiterà alla segnalazione all'Ente Committente dello stato della pavimentazione nell'ambito delle attività di monitoraggio di cui al punto 1).

In relazione al trasporto a rifiuto dei materiali di risulta di tutte le attività di manutenzione svolte da parte delle squadre, è opportuno precisare che lungo le strade è possibile rinvenire, per cause di varia natura, anche RSU; in questi casi, oltre alla dovuta segnalazione alle autorità competenti, la prestazione da richiedere ai Contraenti è quella di accumulare, nei modi e tempi opportuni, con le dovute cautele e nel rispetto delle disposizioni legislative e normative vigenti, i RSU presenti affinché non costituiscano un intralcio alla circolazione né un rischio per la salute delle persone. È opportuno prevedere che tali accumuli, una volta formati, vengano opportunamente trattati, al fine di inibire la possibilità che, nel periodo intercorrente tra la formazione e la rimozione, siano all'origine di roghi tossici i quali, oltre ad inquinare l'ambiente e minacciare la salute delle persone, avendo luogo nelle immediate vicinanze della sede stradale potrebbero anche causare situazioni di pericolo per la circolazione oppure rendere impossibile il transito.

Nel caso di rinvenimento di rifiuti speciali oppure di rifiuti tossici, quali possono essere: pneumatici, batterie, manufatti in eternit, rifiuti ospedalieri, ecc. ecc. la prestazione richiesta ai Contraenti sarà solo quella della segnalazione circostanziata alle Autorità competenti, oltre che all'Ente proprietario.

Le attività di cui ai precedenti punti 1) e 2) si caratterizzano come servizi, mentre le attività da 3) a 6) si caratterizzano come lavori, e precisamente: le attività sub 3) e sub 4) rientrano nella categoria speciale "OS 10: segnaletica stradale non luminosa" e le attività sub 5) e sub 6) rientrano nella categoria generale "OG 3: strade [...] e relative opere complementari".

Per quanto sopra rappresentato, il Piano è pienamente corrispondente, per struttura, obiettivi e finalità, alla strategia del POR FESR Campania 2014/2020.

Per la natura integrata degli interventi previsti, il programma risponde ad una serie di obiettivi declinati nell'ambito dell'OT 07, Linea di intervento 7.b, quali:

- il miglioramento dei livelli di accessibilità della rete stradale regionale. La progettazione ed attuazione del presente programma sarà orientata allo sviluppo della mobilità sostenibile regionale, in grado di garantire trasporti efficienti, ecocompatibili e accessibili a tutti, anche come occasione di riqualificazione urbanistica e di sviluppo economico;
- l'incremento della mobilità collettiva, assicurato da una migliore condizione di fruibilità delle arterie stradali regionali e provinciali;
- il miglioramento della qualità della vita e del benessere della popolazione, garantito dalla riduzione attesa della incidentalità stradale, legata all'ottimizzazione delle condizioni di circolazione viaria, nonché dei tempi di spostamento sia in ambito provinciale che regionale;
- la coerenza con l'obiettivo collegato di promozione dello sviluppo urbano, mediante un programma di interventi di mobilità sostenibile, che, attraverso un approccio integrato e multisettoriale, possa rafforzare i centri urbani con maggiore pressione demografica e che rivestono un ruolo di raccordo con il resto del territorio.

Riguardo ai **criteri di valutazione**, si è puntato alla adozione di un processo attuativo che, partendo da una valutazione puntuale delle strade interessate dai lavori di manutenzione, presentasse una struttura integrata data dalla concomitanza degli interventi a farsi, ciascuno gestito, in fase realizzativa, dall'Ente istituzionalmente competente per legge.

Tale approccio metodologico consentirà, da un lato di vigilare in maniera costante sulla realizzazione dei lavori richiesti, dall'altro di offrire soluzioni in tempi più brevi ed in modo più puntuale rispetto all'ipotesi di ricorso alla attuazione di una pluralità di interventi in capo ad un solo Soggetto Beneficiario.

In termini realizzativi, si terrà presente delle indicazioni espresse dalla Corte dei Conti Europea in sede di Relazione specifica n. 5/2013 del 29.05.2013 e ritenute "buone prassi" dalla Commissione Europea in tema di compartecipazione dei Fondi FESR alla realizzazione di infrastrutture stradali, ovvero:

- l'esistenza di obiettivi chiari, corredati di indicatori per quanto riguarda la riduzione dei tempi di percorrenza, della maggiore sicurezza stradale, del miglioramento della capacità di circolazione con connessi effetti sull'economia regionale;
- adozione di modelli di monitoraggio finanziario in sede di realizzazione degli interventi costituenti il programma per garantire il controllo dei costi della manutenzione prevista *in itinere* e non esclusivamente ex-post.

Il programma previsto, infine, garantisce il rispetto del pieno accesso delle infrastrutture stradali riqualificate/manutenute alla collettività nonché il rispetto del principio della pari opportunità sia in fase realizzativa che nella successiva fase di funzionamento.

Risulta altresì pienamente rispondente alla strategia di concentrazione delle risorse finanziarie in poche operazioni il cui impatto sul territorio sia più facilmente misurabile.

In termini di indicatori fisici di realizzazione, per quanto visto, gli stessi rientrano nelle seguenti codifiche:

- ID C14 - Lunghezza totale strade (KM);
- interventi di ristrutturazione (N).

Circa gli indicatori di risultato, non può ignorarsi l'impatto occupazionale dal programma *de quo*.

Per la natura dell'operazione, l'impatto occupazionale è di assoluta rilevanza in termini quantitativi (Num. occupati attivati) ma anche qualitativi (età media degli occupati attivati).

### 3. La rete stradale oggetto del procedimento

La Regione Campania, a seguito della recente pubblicazione sulla GURI n. 98/2018 del DPCM 20 febbraio 2018, è proprietaria di circa 1.400 chilometri di strade ex ANAS, costituite da arterie la cui rilevanza strategica all'interno della rete stradale complessiva è considerata di livello regionale e non nazionale.

La gestione delle arterie ex ANAS passate alla Regione Campania è in capo alle quattro Province campane ed alla città Metropolitana, le quali sono altresì proprietarie, nonché titolari della gestione, di ulteriori 6.100 chilometri circa di strade.

Ente	Proprietà [km]	Rete ex ANAS [km]	Totale [km]
Provincia di Avellino <sup>1</sup>	1.024	477	1.501
Provincia di Benevento	1.141	165	1.306
Provincia di Caserta	1.113	276	1.389
Città metropolitana di Napoli <sup>2</sup>	761	63	825
Provincia di Salerno	2.074	441	2.515
<b>Totale Regionale</b>		<b>1.422</b>	<b>7.536</b>

Complessivamente, dunque, in Campania ci sono circa 7.500 chilometri di strade di interesse regionale, delle quali gli Enti Territoriali sovracomunali devono garantire la sicurezza e la fruibilità, oltre che il decoro. Di tale estesa, circa 3.850 chilometri rientrano nella porzione di territorio regionale a maggior densità abitativa e maggior intensità di traffico veicolare.

Allo scopo di individuare una porzione minima della rete stradale regionale sulla quale intervenire in via prioritaria, nel caso in cui dovesse essere necessario parzializzare il Programma di Gestione Integrata della Rete stradale regionale rispetto ai fondi disponibili, in sede di istruttoria tecnica sono stati assunti i seguenti criteri di valutazione e scelta:

- precedenza alle strade caratterizzate dai maggiori volumi di traffico veicolare;
- contiguità territoriale degli archi appartenenti alla rete infrastrutturale selezionata;
- possibilità di individuare Tronchi elementari costituiti da archi omogenei tra loro, o comunque quanto più omogenei possibile (sia in relazione alle caratteristiche costruttive che in relazione alle necessità di intervento manutentivo);
- rilevanza funzionale all'interno della rete stradale complessiva.

Dalle analisi condotte in base ai criteri esposti, è emersa la seguente possibile estensione minima della rete infrastrutturale oggetto della procedura di gara:

<sup>1</sup> I dati complessivi della Provincia di Avellino sono indicativi, in corso di aggiornamento

<sup>2</sup> La lunghezza delle arterie a carreggiate separate è data dalla somma delle lunghezze di ciascuna carreggiata.



- 1) le strade provinciali o regionali della Provincia di Avellino che siano contigue alla rete della Provincia di Napoli ed entro il raggio medio equivalente di 20km dal confine provinciale, per un totale di circa 598km;
- 2) le strade provinciali o regionali della Provincia di Benevento che siano contigue alla rete della Provincia di Caserta ed entro il raggio medio equivalente di 30km dal confine provinciale, per un totale di circa 922km;
- 3) tutte le strade provinciali o regionali della Provincia di Caserta, per un totale di circa 1.389km;
- 4) le strade provinciali o regionali della Città Metropolitana di Napoli che non abbiano caratteristiche autostradali oppure sezioni trasversali del tipo A di cui alle norme tecniche per la costruzione di strade, per un totale di circa 496km;
- 5) le strade provinciali o regionali della Provincia di Salerno che siano contigue alla rete della Provincia di Napoli ed entro il raggio medio equivalente di 20km dal confine provinciale, per un totale di circa 445km.

## 4. Organizzazione delle attività e frazionamento in lotti

Con riferimento agli obblighi in capo agli Enti proprietari, si riporta il testo dell'art. 14 del D. Lgs. 285/1992 e s.m.i. "Codice della Strada":

***"Art. 14 del Codice: Poteri e compiti degli enti proprietari delle strade***

*1. Gli enti proprietari delle strade, allo scopo di garantire la sicurezza e la fluidità della circolazione, provvedono:*

- a) alla manutenzione, gestione e pulizia delle strade, delle loro pertinenze e arredo, nonché delle attrezzature, impianti e servizi;*
- b) al controllo tecnico dell'efficienza delle strade e relative pertinenze;*
- c) alla apposizione e manutenzione della segnaletica prescritta.*

*2. Gli enti proprietari provvedono, inoltre:*

- a) al rilascio delle autorizzazioni e delle concessioni di cui al presente titolo;*
- b) alla segnalazione agli organi di Polizia delle violazioni alle disposizioni di cui al presente titolo e alle altre norme ad esso attinenti, nonché alle prescrizioni contenute nelle autorizzazioni e nelle concessioni.*

*3. Per le strade in concessione i poteri e i compiti dell'ente proprietario della strada previsti dal presente codice sono esercitati dal concessionario, salvo che sia diversamente stabilito.*

*4. Per le strade vicinali di cui all'art. 2, comma 7 (del D. Lgs. 285/1992 e s.m.i., NdR), i poteri dell'ente proprietario previsti dal presente codice sono esercitati dal comune."*

Il modello organizzativo per la gestione della rete stradale di interesse regionale prevede la suddivisione della rete stessa in tratte elementari, o Tronchi di Manutenzione, della lunghezza indicativa di circa 50km.

Ad ogni Tronco è associato l'impiego di una squadra di manutenzione, che ha il compito di assicurare, continuativamente nel tempo, gli interventi ordinari di manutenzione, che possono essere definiti di tipo ricorrente, volti ad assicurare le migliori condizioni possibili di sicurezza e fluidità della circolazione dell'arteria, oltre che la pulizia ed il decoro.

Per ciascun tronco, è prevista la figura di un sorvegliante, ovvero una persona che quotidianamente percorre l'intero tronco per verificarne le condizioni di sicurezza e di transitabilità, oltre che per individuare eventuali illeciti commessi nell'ambito delle pertinenze stradali.

L'unione di 2 Tronchi di Manutenzione costituisce un Nucleo di Manutenzione, mentre l'insieme di più Nuclei costituisce un Centro di Manutenzione.

Compito dei Nuclei di Manutenzione è di organizzare le attività operative delle squadre che vi fanno capo e di assicurare agli operai la disponibilità delle attrezzature e dei materiali occorrenti per tali attività.

I Centri di Manutenzione coordinano le attività dei Nuclei e curano gli approvvigionamenti necessari; inoltre, dispongono di proprie squadre di manutenzione che si occupano delle attività meno frequenti da effettuare sulla rete di competenza del Centro, eseguono gli interventi di pulizia, manutenzione e riparazione sulle attrezzature meccaniche e sui veicoli in dotazione al Centro ed intervengono, in caso di necessità, per dare supporto alle squadre di Tronco.

Ferma restando l'organizzazione di tipo piramidale propria del modello ANAS, alle squadre di manutenzione della rete regionale si intende affidare un ventaglio di attività leggermente diverso, in particolare prevedendo l'intervento di chiusura d'emergenza, in via temporanea, delle buche che si formano nella pavimentazione stradale, in modo da garantire un livello di servizio adeguato agli utenti nelle more dell'esecuzione degli interventi di ripavimentazione vera e propria della sede. Quello delle buche stradali, infatti, è divenuto un problema pressante della rete stradale a livello nazionale, con immediate e gravi ripercussioni sulla sicurezza della circolazione, oltre che sui tempi e sulle condizioni di circolazione.

Sulla base del modello organizzativo ANAS dianzi richiamato, è stato, quindi, ipotizzato di suddividere la rete stradale di interesse regionale, descritta nello specifico allegato tecnico, in tronchi elementari della lunghezza di circa 50km ciascuno; per ciascuno di questi tronchi è stato previsto l'utilizzo di un addetto alla sorveglianza e di una squadra di manutentori costituita da 6 (sei) operai ed un caposquadra. L'unione di due tronchi, opportunamente selezionati, costituisce un Nucleo di Manutenzione, a capo del quale vi è un geometra che coordina e gestisce le attività delle due squadre e garantisce la disponibilità delle attrezzature occorrenti e dei materiali di consumo. In definitiva, a ciascun Nucleo di Manutenzione corrispondono: 1 geometra Capo Nucleo, 2 sorveglianti, 2 capi-squadra, 12 operai, per un totale di: 17 addetti. La composizione delle squadre di manutenzione è da considerare inderogabile ai fini del conseguimento dell'interesse pubblico di garantire da un lato la realizzazione del servizio integrato di manutenzione della rete stradale regionale di cui trattasi e, dall'altro, di ottimizzare l'impiego delle risorse secondo i requisiti di cui al precedente punto 2 .

Atteso lo sviluppo complessivo della rete stradale oggetto della presente procedura di gara, pari a circa 3.850 chilometri, occorre istituire 78 nuclei di manutenzione, ai quali corrispondono complessivamente 663 addetti, di cui; 468 operai di tronco; 78 capisquadra di tronco; 78 sorveglianti di tronco; 39 geometri Capo Nucleo.

La ripartizione tra i cinque lotti di gara del personale summenzionato è riportata nella tabella seguente, le cui indicazioni in termini di personale addetto sono inderogabili:

Lotto	Nome	Estens. rete [km]	Ripartizione in:		Personale addetto			
			Tronchi	Nuclei	Operai tronco	Capo squadra	Sorvegli.	Capo Nucleo
1	Avellino	598,565	12	6	72	12	12	6
2	Benevento	922,126	19	10	114	19	19	10
3	Caserta	1.388,586	28	14	168	28	28	14
4	Napoli	495,682	10	5	60	10	10	5
5	Salerno	444,771	9	4	54	9	9	4
	<b>totali</b>	<b>3.849,730</b>	<b>78</b>	<b>39</b>	<b>468</b>	<b>78</b>	<b>78</b>	<b>39</b>

Le attività dei Nuclei di Manutenzione descritti devono essere coordinate da un funzionario tecnico ingegnere, il quale sovrintende a più Nuclei; l'insieme dei Nuclei gestiti dal medesimo ingegnere forma un Centro di Manutenzione. L'ingegnere Capo Centro si avvale del supporto di un ingegnere Vice Capo Centro e dispone di squadre di manutenzione ulteriori rispetto a quelle in forza presso i Nuclei che da lui dipendono. Le squadre in forza presso i Centri di Manutenzione intervengono a supporto di quelle in forza presso i singoli Nuclei. Il frazionamento per lotti della rete stradale complessiva, in relazione alle 4 Province ed alla Città Metropolitana di Napoli, portano ad avere sub reti di lunghezze non omogenee; l'insieme dei Nuclei di Manutenzione sul quale si estendono le competenze di un Centro di Manutenzione non è dunque omogeneo. Complessivamente, sono stati individuati 8 Centri di Manutenzione, come riepilogato nella tabella seguente:

Lotto	Nome	Estens. rete [km]	Ripartizione in:		Squadre attribuite	Personale addetto			
			Nuclei	Centri		Operai Centro	Capo squadra	Vice Capo Centro	Capo Centro
1	Avellino	598,565	6	1	4	24	4	1	1
2	Benevento	922,126	10	2	6	36	6	2	2
3	Caserta	1.388,586	14	3	10	60	10	3	3
4	Napoli	495,682	5	1	3	18	3	1	1
5	Salerno	444,771	4	1	2	12	2	1	1
	<b>totali</b>	<b>3.849,730</b>	<b>39</b>	<b>8</b>	<b>25</b>	<b>150</b>	<b>25</b>	<b>8</b>	<b>8</b>

Le squadre di manutentori assegnati ai Centri hanno la medesima composizione inderogabile delle squadre di Nucleo; ne deriva che agli 8 Centri sui quali deve essere imperniata l'organizzazione complessiva delle attività di manutenzione, in base al numero di squadre assegnate corrispondono complessivamente: 150 operai di Centro, 25 Capo Squadra di Centro, 8 ingegneri Capo Centro ed 8 ingegneri Vice Capo Centro, per un totale di ulteriori 191 addetti che si aggiungono ai 663 addetti in forza presso i Nuclei di Manutenzione.

Il personale complessivamente impiegato sul territorio per lo svolgimento delle attività oggetto della procedura di gara è pari ad 854 addetti, articolati nelle varie qualifiche e mansioni descritte; di essi, 799 addetti non necessitano di particolari qualifiche professionali, 39 addetti sono geometri e 16 addetti sono ingegneri, come da tabella seguente.

Per comodità dei Concorrenti, si riepiloga il numero **minimo** di addetti da assumere secondo quanto riportato al punto 2 del presente Capitolato Tecnico e Prestazionale.

Lotto	Nome	Operai di tronco	Caposquadra Di Tronco	Sorvegli. Di tronco	Operai di Centro	Caposquadra Di Centro	Totale
1	Avellino	72	12	12	24	4	124
2	Benevento	114	19	19	36	6	194
3	Caserta	168	28	28	60	10	294
4	Napoli	60	10	10	18	3	101
5	Salerno	54	9	9	12	2	86
	<b>totali</b>	<b>468</b>	<b>78</b>	<b>78</b>	<b>150</b>	<b>25</b>	<b>799</b>

La DGR Campania 304/2018 ha precisato che nella fase attuativa del Piano Triennale dei servizi di manutenzione delle strade regionali occorre assicurare l'applicazione di apposita clausola sociale, volta a tutelare l'utilizzo di forza lavoro costituita dai disoccupati di lunga durata e ad incentivare, con quanto stabilito con le DGR Campania 199/2017 e 244/2017, l'utilizzo della platea di cui al Protocollo sottoscritto con il Ministero del Lavoro in data 22 Giugno 2017.

## 5. Sedi logistiche per l'espletamento dei servizi

Per la logistica delle attività di manutenzione ricorrente, occorre che il Contraente disponga di sedi in numero e posizione adeguate ad assolvere alle seguenti funzioni:

- 1) ospitare gli uffici amministrativi di Nucleo e di Centro ed i relativi servizi;
- 2) ospitare i locali spogliatoio destinati alle squadre di manutentori ed i relativi servizi;
- 3) consentire il ricovero dei veicoli (autovetture ed autocarri), dei mezzi d'opera, delle attrezzature meccaniche e delle attrezzature individuali di lavoro a disposizione delle squadre di manutentori;
- 4) consentire lo stoccaggio dei materiali di consumo da impiegare per le attività di manutenzione;
- 5) consentire di svolgere le attività di pulizia e di manutenzione ordinaria sui veicoli, sui mezzi d'opera e sulle attrezzature meccaniche ed individuali.

Le caratteristiche minime della sede di un Nucleo di Manutenzione sono le seguenti:

- superficie scoperta pavimentata: 350m<sup>2</sup>
- superficie coperta per magazzino/officina: 50m<sup>2</sup>
- superficie coperta per spogliatoi, servizi, uffici: 150m<sup>2</sup>

mentre le caratteristiche minime della sede di un Centro di Manutenzione sono le seguenti:

- superficie scoperta pavimentata: 800m<sup>2</sup>
- superficie coperta per magazzino/officina: 150m<sup>2</sup>
- superficie coperta per spogliatoi, servizi, uffici: 350m<sup>2</sup>

## 6. Accordo con gli Enti

La ripartizione degli impegni e delle attività operative tra i diversi Enti territoriali di cui al citato art. 14 del D.Lgs 285/1992 e s.m.i, finalizzata all'armonizzazione delle azioni di gestione della rete ed al contenimento ed ottimizzazione della spesa complessiva, andrà opportunamente precisata mediante la stipula di un apposito Accordo, nel rispetto delle specifiche competenze istituzionali.

L'Accordo tra Enti è finalizzato, dunque, anche a razionalizzare la spesa pubblica, evitando sovrapposizioni e/o duplicazioni di attività; giova rilevare, al riguardo, che la Città Metropolitana di Napoli ha già indetto due procedure di gara di tipo analogo a quella di cui trattasi, aventi ad oggetto: a) la sorveglianza di una parte della rete stradale della Provincia di Caserta e della Città Metropolitana di Napoli (*Campania più Verde*) con riferimento agli aspetti connessi con l'abbandono indiscriminato di rifiuti di varia natura lungo le strade e nelle immediate pertinenze, e b) la riqualificazione e manutenzione del verde pubblico lungo le medesime tratte stradali soggette a sorveglianza (*Campania più Controlli*).

La sorveglianza della rete ai fini del contrasto all'abbandono indiscriminato dei rifiuti è un *di cui* della più ampia azione di monitoraggio che la Regione Campania intende condurre sulle strade regionali e provinciali; non solo perché la rete infrastrutturale oggetto della procedura di gara della Città Metropolitana è solo una parte della rete stradale presa in considerazione dalla Regione Campania, ma anche perché gli elementi monitorati, da parte del medesimo personale e nel corso del medesimo giro ispettivo, sono più numerosi. È da tener presente, inoltre, che dei due lotti previsti nella gara della Città Metropolitana *Campania più controlli*, uno non ha ricevuto offerte. Ricondurre ad un unico procedimento le due azioni (quella avviata dalla Città Metropolitana di Napoli e quella della Regione Campania) consente non solo un efficientamento della spesa ma anche un efficientamento dell'azione amministrativa di controllo, grazie all'unificazione del modello di rilevamento e segnalazione con ovvi ulteriori risparmi di tempo e di spesa.

Nell'ambito della citata concertazione tra Enti, sarà inoltre opportuno porre attenzione all'esatta definizione delle attività che rientreranno nei Contratti Applicativi dell'Accordo Quadro della Città Metropolitana inerente la gara per la manutenzione del verde, precisando anche i limiti fisici di intervento da parte degli affidatari. Anche in questo caso, la rete infrastrutturale oggetto della procedura indetta dalla Regione Campania è più estesa e ricomprende anche le porzioni oggetto della gara "Campania più Verde", nell'ambito della quale la cura del verde è intesa anche come fornitura e messa a dimora di nuove essenze (in accordo con le specifiche progettazioni del concorso di idee indetto dalla Regione Campania) e come interventi manutentivi di natura straordinaria (potatura di essenze pregiate, trattamenti fitosanitari, ecc.), i quali hanno, inoltre, un carattere di natura puntuale piuttosto che estensiva.

## 7. Stima dei costi dell'intervento

La valutazione preliminare dell'impegno finanziario occorrente è stata effettuata mediante la stima dei costi unitari annui di esecuzione delle prestazioni che si intende richiedere; tali costi sono stati disaggregati nelle sei macrovoci:

- 1) manodopera;
- 2) attrezzature individuali;
- 3) spese aziendali (tra le quali, vi sono i costi per la sicurezza);
- 4) utile aziendale,
- 5) IVA;
- 6) costi in capo agli Enti Committenti per la gestione dei Contratti.

Tenuto conto dell'estensione della rete infrastrutturale di interesse (l'intera rete regionale ha un'estensione di circa 7.500 km, mentre la porzione di rete che ricade all'interno del territorio di maggior densità abitativa e che costituisce la rete su cui intervenire in un'ottica di priorità relativa dettata dalle risorse finanziarie disponibili ha un'estensione di circa 3.800km) ed a seguito degli approfondimenti del caso si ritiene probabile più funzionale agli obiettivi sopra specificati la articolazione del servizio in più lotti, preferibilmente afferenti a ciascun territorio provinciale, anche al fine di ampliare la platea dei potenziali Concorrenti e di mantenere opportunamente separate le competenze degli Enti territoriali coinvolti.

I costi stimati per l'esecuzione, sulle porzioni della rete individuate come prioritarie, delle attività di Manutenzione Integrata delle Strade regionali ammontano a € 48.743.822,00, netti di IVA e comprensivi degli oneri per la sicurezza non soggetti a ribasso.

Com'è stato precedentemente esposto, le attività da affidare attengono sia alla categoria dei servizi che a quella dei lavori; in particolare, sono attività di servizi la sorveglianza delle strade e la pulizia delle medesime con le relative pertinenze (incluso il trasporto a discarica dei rifiuti prodotti), mentre sono lavori le attività di manutenzione della segnaletica (orizzontale e verticale), di manutenzione dei confini di proprietà e di chiusura delle buche.

Il 12% circa dell'importo lordo stimato per i costi di gara riguarda la categoria dei lavori e va imputato alle categorie OS10 ed OG3.

La stima dei costi dell'intervento è stata operata valutando il fabbisogno di personale per l'esecuzione delle attività nonché le attrezzature ed i mezzi d'opera occorrenti, i materiali di consumo, la necessità di disporre di adeguate sedi territoriali. Oltre alle voci di costo così definite, si è tenuto conto degli oneri per la sicurezza nonché di un margine di utile per l'operatore economico che si aggiudicherà ciascuno dei lotti di gara.

In relazione all'estensione della rete stradale interessata, e tenuto conto dell'organizzazione che si intende dare alle attività di manutenzione ricorrente, il fabbisogno totale di personale da impiegare sul territorio è stato stimato in 854 unità, differenziato per tipologia di attività da svolgere e per ricorrenza della medesima. In particolare, le attività di sorveglianza saranno svolte quotidianamente in tutti i giorni feriali dell'anno; parimenti, ogni giorno feriale dell'anno le squadre di tronco eseguiranno le attività di pulizia del verde e delle opere idrauliche, in base al programma operativo curato dal Contraente. Le squadre di manutentori in forza presso i Centri di Manutenzione si occuperanno, invece, a rotazione di diverse attività, afferenti sia alla categoria dei servizi che alla categoria dei lavori.

Al personale direttamente impegnato nelle attività lungo gli assi stradali, costituito da 799 addetti, si aggiunge il personale con mansioni di direzione, coordinamento e controllo, costituito da un geometra per ciascun Nucleo di Manutenzione e da due ingegneri per ciascun Centro di Manutenzione, per un totale stimato di ulteriori 55 addetti.

Per la logistica delle attività oggetto del Programma triennale per la Gestione Integrata della rete Stradale di interesse regionale è stato stimato un fabbisogno ottimale di 38 sedi territoriali, considerando che ciascun Nucleo di manutenzione abbia una sia sede e che in 8 casi la sede del Nucleo sia anche sede del sovraordinato Centro di Manutenzione. Ulteriori ottimizzazioni in tal senso sono affidate alle capacità organizzative del Contraente, considerato che ad una riduzione del numero di sedi territoriali corrisponde una riduzione delle spese connesse con il loro funzionamento ma un aumento dei costi di

spostamento delle squadre tra la sede ed il tronco stradale da mantenere.

Per completare la valutazione dei costi di natura aziendale connessi con lo svolgimento delle attività, si è considerato che per ciascun lotto il Contraente si avvalga dell'operato di 5 ulteriori dipendenti, di cui 1 dirigente e 4 funzionari.

A livello aggregato per il complesso delle attività previste nel Piano Triennale, dunque, i costi annui che sono stati stimati e ritenuti congrui per l'esecuzione delle attività, aggregati come se le attività stesse costituissero un unico lotto di gara, sono riepilogati nella seguente tabella:

Voce/Descrizione		Costo annuo
<b>A</b>	Costi di personale	€ 23.010.128
<b>B</b>	Attrezzature	€ 3.645.200
<b>C</b>	Oneri per la sicurezza connessi alle sedi territoriali	€ 97.500
<b>D</b>	Spese aziendali	€ 3.475.900
<b>E=A+B+C+D</b>	<b>Costi totali</b>	<b>€ 30.228.728</b>
<b>F</b>	Utile lordo d'impresa (7,5% dei costi totali)	€ 2.267.155
<b>G=E+F</b>	<b>Importo annuo totale netto</b>	<b>€ 32.495.882</b>
<b>H</b>	IVA sul totale a base di gara	€ 7.149.094
<b>I=G+H</b>	<b>Importo annuo totale lordo</b>	<b>€ 39.644.977</b>

## Voce A

La stima dei costi di cui alla Voce A è riassunta nella tabella seguente e fa riferimento all'utilizzo del CCNL per i lavoratori nel settore dei Servizi di pulizia ambientale.

In particolare, il costo aziendale di un singolo addetto di livello 1 è pari a 22.996€/anno, comprensivi degli oneri riflessi in capo all'Azienda, che non entrano a far parte della retribuzione lorda annua indicata in busta paga.

Rispetto a tale importo, è stato considerato un incremento retributivo del 10% per gli addetti aventi mansioni di caposquadra o di sorveglianti, un incremento del 50% per gli addetti con la qualifica di geometra ed un incremento del 150% per gli addetti con la qualifica di ingegnere.

Personale territoriale	Numero Addetti	Costo totale
operai comuni	618	€ 14.211.732
caposquadra	181	€ 4.578.569
<b>subtotale lavoratori bassa qualifica</b>	<b>799</b>	<b>€ 18.790.301</b>
geometri di nucleo	39,0	€ 1.345.285
dirigenti territoriali	16,00	€ 919.853
<b>subtotale personale qualificato</b>	<b>55</b>	<b>€ 2.265.139</b>
<b>subtotale personale territoriale</b>	<b>854</b>	<b>€ 21.055.440</b>

personale d'ufficio	Numero Addetti	Costo totale
quadri (somma di 5 lotti)	40	€ 1.379.780
dirigenti (somma di 5 lotti)	10	€ 574.908
<b>subtotale personale d'ufficio</b>	<b>50</b>	<b>€ 1.954.688</b>

	Addetti	costo totale
<b>costi totali annui del personale</b>	<b>904</b>	<b>€ 23.010.128</b>

## Voce B

Per stimare il costo delle attrezzature, sono state prese in considerazione le dotazioni individuali da garantire agli addetti operanti sul territorio (vestiario, DPI, attrezzi di lavoro), gli automezzi occorrenti in funzione delle attività svolte (sorveglianza della rete, attività manutentive delle squadre di Tronco, attività manutentive delle squadre di Centro) ed i materiali di consumo occorrenti (asfalto a freddo, vernici, malte, ferramenta, ....) nonché i materiali di consumo (carburanti, lame, lacci, cinghie, sacchi, schiumogeni, ....); nel caso dei veicoli, in particolare, è stato portato in conto il valore annuo di ammortamento del costo di acquisto, netto IVA, dei medesimi. Sono compresi, in questi costi, quelli connessi con la sicurezza.

Nella tabella seguente, sono riportati i valori unitari annui, al netto dell'IVA, che concorrono alla stima della Voce B.

Costo totale annuo per attrezzare ciascuna squadra di Tronco	€ 29.000
Costo totale annuo per le attrezzature di ciascun Nucleo	€ 20.800
Costo totale annuo per le attrezzature di ciascun Centro e per attrezzare ciascuna squadra di Centro	€ 71.500

## Voce C

In aggiunta ai costi per la sicurezza compresi nei costi di equipaggiamento del personale impiegato su strada, è stato stimato un ulteriore costo per la sicurezza, relativo all'esercizio delle sedi territoriali; l'importo complessivo annuo, netto IVA, di tale costo è di € 97.500.



## Voce D

Oltre ai costi di cui alle precedenti voci, sono stati stimati i costi per l'acquisizione e l'esercizio delle sedi occorrenti sul territorio al fine di poter svolgere le attività di manutenzione. Tenuto conto anche del fatto che 5 sedi verranno messe a disposizione dalla Regione Campania, in ragione di una per ciascun lotto di gara, l'ulteriore spesa annua da sostenere è pari ad €1.764.600, cui si aggiungono €1.711.300 di spese aziendali generali, per un totale annuo, netto IVA, di € 3.475.900.

## Voce F

Infine, al totale dei costi annui stimati in capo all'Azienda Appaltatrice per l'esecuzione delle attività del Piano Triennale per la manutenzione delle strade regionali è stato aggiunto il valore dell'utile lordo d'impresa; è stata ritenuta congrua una percentuale del 7,5%.

## 8. Articolazione dei costi in Lotti di gara

Con riferimento alla citata suddivisione delle attività da affidare in cinque lotti, in coerenza con i confini amministrativi delle Province Campane, sono stati elaborati i costi associati a ciascun lotto di gara in relazione alla durata dell'affidamento, pari a 18 mesi. La ripartizione dei costi è stata operata in funzione delle diverse estensioni delle reti stradali oggetto delle attività, così come concordate con i singoli Enti Committenti; i valori relativi a ciascun lotto sono riportati nella tabella seguente.

Lotto/ Provincia	servizi i.e.	Lavori OG3 i.e.	Lavori OS10 i.e.	importo ribassabile netto IVA	oneri sicurezza	Totale gara netto IVA
	a	b	c	d=a+b+c	e	f=d+e
1/Avellino	€ 6.457.949	€ 465.692	€ 465.692	€ 7.389.333	€ 189.470	€ 7.578.803
2/Benevento	€ 9.948.866	€ 717.427	€ 717.427	€ 11.383.720	€ 291.890	€ 11.675.610
3/Caserta	€ 15.437.671	€ 1.080.339	€ 624.196	€ 17.142.206	€ 439.544	€ 17.581.750
4/Napoli	€ 5.347.939	€ 385.648	€ 385.648	€ 6.119.234	€ 156.903	€ 6.276.137
5/Salerno	€ 4.798.658	€ 346.038	€ 346.038	€ 5.490.734	€ 140.788	€ 5.631.522
	<b>€ 41.991.084</b>	<b>€ 2.995.144</b>	<b>€ 2.539.000</b>	<b>€ 47.525.228</b>	<b>€ 1.218.596</b>	<b>€ 48.743.822</b>

Si precisa che, nell'ambito dell'importo a base di gare come indicato nella precedente tabella nella colonna f, sono stati inclusi anche i costi relativi alla fase di addestramento della manodopera, previsti nel limite inderogabile di n. 15 giorni, quale attività propedeutica all'avvio oggetto dell'appalto.

## 9. Quadri economici pre-gara

Di seguito si allegano i quadri economici pre-gara, articolati per singolo lotto; nel prospetto complessivo, sono riportate anche le previsioni di spesa per le annualità 2018/2019/2020.

**POC 2014 - 2020 Servizio per la manutenzione integrata della rete stradale regionale - Provincia di AVELLINO**

<b>Cod.</b>	<b>Prestazione</b>	<b>Q.E. pre gara POC 2014-20</b>
A.1	Servizi a base di gara	€ 6.457.949,00
A.2	Lavori a base di gara	€ 931.384,00
<b>A.1+A.2</b>	<b>Importo Servizi e Lavori a base di gara</b>	<b>€ 7.389.333,00</b>
<b>A.3</b>	<b>Oneri per la sicurezza non soggetti a ribasso</b>	<b>€ 189.470,00</b>
<b>A</b>	<b>TOTALE SERVIZI E LAVORI (A.1+A.2+A.3)</b>	<b>€ 7.578.803,00</b>
<b>B1</b>	<b>Lavori in economia esclusi dall'appalto</b>	<b>€ 0,00</b>
<b>B2</b>	<b>Rilievi, accertamenti e indagini - Spese tecniche</b>	<b>€ 0,00</b>
<b>B3</b>	<b>Allacciamenti pubblici servizi e spese per forniture di beni previste nel progetto escluse dall'appalto</b>	<b>€ 0,00</b>
<b>B4</b>	<b>Imprevisti</b>	<b>€ 0,00</b>
<b>B5</b>	<b>Acquisizione di aree o immobili</b>	<b>€ 0,00</b>
<b>B6</b>	<b>Accantonamento Art. 205 Dlgs 50/2016 e ss.mm.ii.</b>	<b>€ 0,00</b>
<b>B7</b>	<b>Spese generali, di cui:</b>	<b>€ 61.613,41</b>
B7.1	Spese per prestazioni svolte da personale dipendente relative alle attività di RUP e DEC (esclusi oneri a carico dell'ente)	€ 44.990,77
B7.2	Spese per assicurazione dipendenti nonché spese di carattere strumentale sostenute dall'amministrazione aggiudicatrice	€ 0,00
B7.3	Spese tecniche relative a prestazioni svolte da professionisti esterni relative alla progettazione, alle necessarie attività preliminari, nonché al coordinamento della sicurezza in fase della progettazione ed esecuzione	€ 0,00
B8	Spese per consulenza o supporto	€ 0,00
B9	Spese per commissioni giudicatrici	€ 1.200,00
B10	Spese per pubblicità e comunicazione	€ 7.924,17
B11	Spese per accertamenti di laboratorio, verifiche tecniche, certificazione di conformità	€ 7.498,46
<b>B12</b>	<b>IVA (22% su A e su B10)</b>	<b>€ 1.669.079,98</b>
<b>B13</b>	<b>Oneri previdenziali ed assicurativi, inclusa IRAP (su B.7.1 e B11; IRAP su B9)</b>	<b>€ 21.885,03</b>
<b>B</b>	<b>TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE</b>	<b>€ 1.752.578,42</b>
	<b>TOTALE Q.E. (A+B)</b>	<b>€ 9.331.381,42</b>

**POC 2014 - 2020 Servizio per la manutenzione integrata della rete stradale regionale - Provincia di BENEVENTO**

Cod.	Prestazione	Q.E. pre gara POC 2014-20
A.1	Servizi a base di gara	€ 9.948.866,00
A.2	Lavori a base di gara	€ 1.434.854,00
<b>A.1+A.2</b>	<b>Importo Servizi e Lavori a base di gara</b>	<b>€ 11.383.720,00</b>
A.3	Oneri per la sicurezza non soggetti a ribasso	€ 291.890,00
<b>A</b>	<b>TOTALE SERVIZI E LAVORI (A.1+A.2+A.3)</b>	<b>€ 11.675.610,00</b>
B1	Lavori in economia esclusi dall'appalto	€ 0,00
B2	Rilievi, accertamenti e indagini - Spese tecniche	€ 0,00
B3	Allacciamenti pubblici servizi e spese per forniture di beni previste nel progetto escluse dall'appalto	€ 0,00
B4	Imprevisti	€ 0,00
B5	Acquisizione di aree o immobili	€ 0,00
B6	Accantonamento Art. 205 Dlgs 50/2016 e ss.mm.ii.	€ 0,00
B7	<b>Spese generali, di cui:</b>	<b>€ 89.987,05</b>
B7.1	Spese per prestazioni svolte da personale dipendente relative alle attività di RUP e DEC (esclusi oneri a carico dell'ente)	€ 69.311,04
B7.2	Spese per assicurazione dipendenti nonché spese di carattere strumentale sostenute dall'amministrazione aggiudicatrice	€ 0,00
B7.3	Spese tecniche relative a prestazioni svolte da professionisti esterni relative alla progettazione, alle necessarie attività preliminari, nonché al coordinamento della sicurezza in fase della progettazione ed esecuzione	€ 0,00
B8	Spese per consulenza o supporto	€ 0,00
B9	Spese per commissioni giudicatrici	€ 1.200,00
B10	Spese per pubblicità e comunicazione	€ 7.924,17
B11	Spese per accertamenti di laboratorio, verifiche tecniche, certificazione di conformità	€ 11.551,84
B12	IVA (22% su A e su B10)	€ 2.570.377,52
B13	Oneri previdenziali ed assicurativi, inclusa IRAP (su B.7.1 e B11; IRAP su B9)	€ 33.660,10
<b>B</b>	<b>TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE</b>	<b>€ 2.694.024,67</b>
	<b>TOTALE Q.E. (A+B)</b>	<b>€ 14.369.634,67</b>

**POC 2014 - 2020 Servizio per la manutenzione integrata della rete stradale regionale - Provincia di CASERTA**

Cod.	Prestazione	Q.E. pre gara POC 2014-20
A.1	Servizi a base di gara	€ 15.437.671,00
A.2	Lavori a base di gara	€ 1.704.535,00
<b>A.1+A.2</b>	<b>Importo Servizi e Lavori a base di gara</b>	<b>€ 17.142.206,00</b>
A.3	Oneri per la sicurezza non soggetti a ribasso	€ 439.544,00
<b>A</b>	<b>TOTALE SERVIZI E LAVORI (A.1+A.2+A.3)</b>	<b>€ 17.581.750,00</b>
B1	Lavori in economia esclusi dall'appalto	€ 0,00
B2	Rilievi, accertamenti e indagini - Spese tecniche	€ 0,00
B3	Allacciamenti pubblici servizi e spese per forniture di beni previste nel progetto escluse dall'appalto	€ 0,00
B4	Imprevisti	€ 0,00
B5	Acquisizione di aree o immobili	€ 0,00
B6	Accantonamento Art. 205 Dlgs 50/2016 e ss.mm.ii.	€ 0,00
B7	<b>Spese generali, di cui:</b>	<b>€ 130.891,77</b>
B7.1	Spese per prestazioni svolte da personale dipendente relative alle attività di RUP e DEC (esclusi oneri a carico dell'ente)	€ 104.372,23
B7.2	Spese per assicurazione dipendenti nonché spese di carattere strumentale sostenute dall'amministrazione aggiudicatrice	€ 0,00
B7.3	Spese tecniche relative a prestazioni svolte da professionisti esterni relative alla progettazione, alle necessarie attività preliminari, nonché al coordinamento della sicurezza in fase della progettazione ed esecuzione	€ 0,00
B8	Spese per consulenza o supporto	€ 0,00
B9	Spese per commissioni giudicatrici	€ 1.200,00
B10	Spese per pubblicità e comunicazione	€ 7.924,17
B11	Spese per accertamenti di laboratorio, verifiche tecniche, certificazione di conformità	€ 17.395,37
<b>B12</b>	<b>IVA (22% su A e su B10)</b>	<b>€ 3.869.728,32</b>
<b>B13</b>	<b>Oneri previdenziali ed assicurativi, inclusa IRAP (su B.7.1 e B11; IRAP su B9)</b>	<b>€ 50.635,55</b>
<b>B</b>	<b>TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE</b>	<b>€ 4.051.255,64</b>
	<b>TOTALE Q.E. (A+B)</b>	<b>€ 21.633.005,64</b>

**POC 2014 - 2020 Servizio per la manutenzione integrata della rete stradale regionale - Provincia di NAPOLI**

Cod.	Prestazione	Q.E. pre gara POC 2014-20
A.1	Servizi a base di gara	€ 5.347.939,00
A.2	Lavori a base di gara	€ 771.295,00
<b>A.1+A.2</b>	<b>Importo Servizi e Lavori a base di gara</b>	<b>€ 6.119.234,00</b>
A.3	Oneri per la sicurezza non soggetti a ribasso	€ 156.903,00
<b>A</b>	<b>TOTALE SERVIZI E LAVORI (A.1+A.2+A.3)</b>	<b>€ 6.276.137,00</b>
B1	Lavori in economia esclusi dall'appalto	€ 0,00
B2	Rilievi, accertamenti e indagini - Spese tecniche	€ 0,00
B3	Allacciamenti pubblici servizi e spese per forniture di beni previste nel progetto escluse dall'appalto	€ 0,00
B4	Imprevisti	€ 0,00
B5	Acquisizione di aree o immobili	€ 0,00
B6	Accantonamento Art. 205 Dlgs 50/2016 e ss.mm.ii.	€ 0,00
B7	Spese generali, di cui:	€ 52.591,41
B7.1	Spese per prestazioni svolte da personale dipendente relative alle attività di RUP e DEC (esclusi oneri a carico dell'ente)	€ 37.257,63
B7.2	Spese per assicurazione dipendenti nonché spese di carattere strumentale sostenute dall'amministrazione aggiudicatrice	€ 0,00
B7.3	Spese tecniche relative a prestazioni svolte da professionisti esterni relative alla progettazione, alle necessarie attività preliminari, nonché al coordinamento della sicurezza in fase della progettazione ed esecuzione	€ 0,00
B8	Spese per consulenza o supporto	€ 0,00
B9	Spese per commissioni giudicatrici	€ 1.200,00
B10	Spese per pubblicità e comunicazione	€ 7.924,17
B11	Spese per accertamenti di laboratorio, verifiche tecniche, certificazione di conformità	€ 6.209,61
B12	IVA (22% su A e su B10)	€ 1.382.493,46
B13	Oneri previdenziali ed assicurativi, inclusa IRAP (su B.7.1 e B11; IRAP su B9)	€ 18.140,90
<b>B</b>	<b>TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE</b>	<b>€ 1.453.225,77</b>
	<b>TOTALE Q.E. (A+B)</b>	<b>€ 7.729.362,77</b>

**POC 2014 - 2020 Servizio per la manutenzione integrata della rete stradale regionale - Provincia di SALERNO**

Cod.	Prestazione	Q.E. pre gara POC 2014-20
A.1	Servizi a base di gara	€ 4.798.658,00
A.2	Lavori a base di gara	€ 692.076,00
<b>A.1+A.2</b>	<b>Importo Servizi e Lavori a base di gara</b>	<b>€ 5.490.734,00</b>
<b>A.3</b>	<b>Oneri per la sicurezza non soggetti a ribasso</b>	<b>€ 140.788,00</b>
<b>A</b>	<b>TOTALE SERVIZI E LAVORI (A.1+A.2+A.3)</b>	<b>€ 5.631.522,00</b>
<b>B1</b>	<b>Lavori in economia esclusi dall'appalto</b>	<b>€ 0,00</b>
<b>B2</b>	<b>Rilievi, accertamenti e indagini - Spese tecniche</b>	<b>€ 0,00</b>
<b>B3</b>	<b>Allacciamenti pubblici servizi e spese per forniture di beni previste nel progetto escluse dall'appalto</b>	<b>€ 0,00</b>
<b>B4</b>	<b>Imprevisti</b>	<b>€ 0,00</b>
<b>B5</b>	<b>Acquisizione di aree o immobili</b>	<b>€ 0,00</b>
<b>B6</b>	<b>Accantonamento Art. 205 Dlgs 50/2016 e ss.mm.ii.</b>	<b>€ 0,00</b>
<b>B7</b>	<b>Spese generali, di cui:</b>	<b>€ 48.126,94</b>
B7.1	Spese per prestazioni svolte da personale dipendente relative alle attività di RUP e DEC (esclusi oneri a carico dell'ente)	€ 33.430,94
B7.2	Spese per assicurazione dipendenti nonché spese di carattere strumentale sostenute dall'amministrazione aggiudicatrice	€ 0,00
B7.3	Spese tecniche relative a prestazioni svolte da professionisti esterni relative alla progettazione, alle necessarie attività preliminari, nonché al coordinamento della sicurezza in fase della progettazione ed esecuzione	€ 0,00
B8	Spese per consulenza o supporto	€ 0,00
B9	Spese per commissioni giudicatrici	€ 1.200,00
B10	Spese per pubblicità e comunicazione	€ 7.924,17
B11	Spese per accertamenti di laboratorio, verifiche tecniche, certificazione di conformità	€ 5.571,82
<b>B12</b>	<b>IVA (22% su A e su B10)</b>	<b>€ 1.240.678,16</b>
<b>B13</b>	<b>Oneri previdenziali ed assicurativi, inclusa IRAP (su B.7.1 e B11; IRAP su B9)</b>	<b>€ 16.288,15</b>
<b>B</b>	<b>TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE</b>	<b>€ 1.305.093,24</b>
	<b>TOTALE Q.E. (A+B)</b>	<b>€ 6.936.615,24</b>

Quadro economico complessivo - Servizio per la riqualificazione delle rete stradale delle Province di NAPOLI, CASERTA, BENEVENTO, AVELLINO, SALERNO							
Cod.	Prestazione	Q.E. pre gara Prov. Avellino	Q.E. pre gara Prov. Benevento	Q.E. pre gara Prov. Caserta	Q.E. pre gara (CdM Napoli)	Q.E. pre gara Prov. Salerno	Q.E. pre gara Totale
A.1	Servizi a base di gara	€ 6.457.949,00	€ 9.948.866,00	€ 15.437.671,00	€ 5.347.939,00	€ 4.798.658,00	€ 41.991.083,00
A.2	Lavori a base di gara	€ 931.384,00	€ 1.434.854,00	€ 1.704.535,00	€ 777.295,00	€ 692.076,00	€ 5.534.144,00
A.3	Oneri per la sicurezza nn soggetti al ribasso	€ 189.470,00	€ 291.890,00	€ 439.544,00	€ 156.903,00	€ 140.788,00	€ 1.218.595,00
<b>A</b>	<b>LAVORI E SERVIZI A BASE DI GARA</b>	<b>€ 7.578.803,00</b>	<b>€ 11.675.610,00</b>	<b>€ 17.581.750,00</b>	<b>€ 6.276.137,00</b>	<b>€ 5.631.522,00</b>	<b>€ 48.743.822,00</b>
B1	Lavori in economia esclusi dall'appalto	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
B2	Rilievi, accertamenti e indagini - Spese tecniche	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
B3	Allacciamenti pubblici servizi e spese per forniture di beni previste nel progetto am escluse dall'appalto	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
B4	Imprevisti	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
B5	Acquisizione di aree o immobili	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
B6	Accantonamento Art. 133 Digs 163/2006 e ss.mm.ii.	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
B7	Spese generali, di cui:	€ 61.613,41	€ 89.987,05	€ 130.891,77	€ 52.591,41	€ 48.126,94	€ 383.210,57
B7.1	Spese per prestazioni svolte da personale dipendente relative alle attività di RUP e DEC (esclusi oneri a carico dell'ente)	€ 44.990,77	€ 69.311,04	€ 104.372,23	€ 37.257,63	€ 33.430,94	€ 289.362,62
B7.2	Spese per assicurazione dipendenti nonché spese di carattere strumentale sostenute dall'amministrazione aggiudicatrice	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
B7.3	Spese tecniche relative a prestazioni svolte da professionisti esterni relative alla progettazione, alle necessarie attività preliminari, nonché al coordinamento della sicurezza in fase della progettazione ed esecuzione	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
B8	Spese per consulenza o supporto	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
B9	Spese per commissioni giudicatrici	€ 1.200,00	€ 1.200,00	€ 1.200,00	€ 1.200,00	€ 1.200,00	€ 6.000,00
B10	Spese per pubblicità e comunicazione	€ 7.924,17	€ 7.924,17	€ 7.924,17	€ 7.924,17	€ 7.924,17	€ 39.620,85
B11	Spese per accertamenti di laboratorio, verifiche tecniche, certificazione di conformità	€ 7.498,46	€ 11.551,84	€ 17.395,37	€ 6.209,61	€ 5.571,82	€ 48.227,10
B12	IVA (10% su B.4; 22% su A)	€ 1.669.079,98	€ 2.570.377,52	€ 3.869.728,32	€ 1.382.493,46	€ 1.240.678,16	€ 10.732.357,43
B13	Oneri previdenziali ed assicurativi, inclusi a IRAP (su B.7.1 e B.11; IRAP su B9)	€ 21.885,03	€ 33.660,10	€ 50.635,55	€ 18.140,90	€ 16.288,42	€ 140.610,00
<b>B</b>	<b>TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE</b>	<b>€ 1.752.578,42</b>	<b>€ 2.694.024,67</b>	<b>€ 4.051.255,64</b>	<b>€ 1.453.225,77</b>	<b>€ 1.305.093,51</b>	<b>€ 11.256.178,00</b>
	<b>TOTALE Q.E. (A+B)</b>	<b>€ 9.331.381,42</b>	<b>€ 14.369.634,67</b>	<b>€ 21.633.005,64</b>	<b>€ 7.729.362,77</b>	<b>€ 6.936.615,51</b>	<b>€ 60.000.000,00</b>
	<b>PROVINCIA DI RIFERIMENTO</b>	<b>LAVORI E SERV</b>	<b>IVA</b>	<b>ALTRE SAD</b>	<b>TOTALE</b>		
	PROVINCIA NA	€ 6.276.137,00	€ 1.382.493,46	€ 70.732,31	€ 7.729.362,77		
	PROVINCIA CE	€ 17.581.750,00	€ 3.869.728,32	€ 181.527,32	€ 21.633.005,64		
	PROVINCIA BN	€ 11.675.610,00	€ 2.570.377,52	€ 123.647,15	€ 14.369.634,67		
	PROVINCIA AV	€ 7.578.803,00	€ 1.669.079,98	€ 83.498,44	€ 9.331.381,42		
	PROVINCIA SA	€ 5.631.522,00	€ 1.240.678,16	€ 64.415,36	€ 6.936.615,51		
	<b>TOTALE COMPLESSIVO</b>	<b>€ 48.743.822,00</b>	<b>€ 10.732.357,43</b>	<b>€ 523.820,58</b>	<b>€ 60.000.000,00</b>		
	<b>Profilo di spesa per annualità (stime)</b>	2018	2019	2020			
		€ 6.000.000,00	€ 42.000.000,00	€ 12.000.000,00			