



CITTÀ DI CARPI

Provincia di Modena

Settore A3

Lavori Pubblici Infrastrutture Patrimonio

U.O. Nuove Opere Infrastrutturali

Oggetto: Affidamento dei servizi tecnici di progettazione di fattibilità tecnica ed economica, definitiva ed esecutiva, studio d'impatto ambientale ed acustico, piano d'esproprio, indagine geologica, geotecnica, idrologica e idraulica, direzione lavori, coordinamento della sicurezza in fase di progettazione ed esecuzione, frazionamenti e accatastamenti relativamente il *"Progetto n.02/2020 - Completamento della tangenziale nord-ovest nel tratto tra le vie Guastalla e S.P. 413 Romana Nord (Bretella di Fossoli), realizzazione di una rotatoria tra le vie Guastalla e tangenziale B. Losi e del collegamento ciclabile con la zona Autotrasportatori"*

DOCUMENTO PRELIMINARE ALL'AVVIO DELLA PROGETTAZIONE

(art. 15 commi 5 e 6 del D.P.R. n.207/2010)

Sommario

1. Premessa	3
2. Precisazioni di natura procedurale	3
2.1 <i>Tipologia di contratto per la realizzazione dell'opera</i>	3
2.2 <i>Procedura di appalto</i>	4
2.3 <i>Contratto</i>	4
2.4 <i>Criterio di aggiudicazione</i>	4
3. Approfondimenti tecnici e amministrativi	4
3.1 <i>Situazione iniziale e possibilità di far ricorso a tecniche di ingegneria naturalistica</i>	4
3.2 <i>Obiettivi generali da perseguire e strategie per raggiungerli</i>	4
3.3 <i>Esigenze e bisogni da soddisfare</i>	5
3.4 <i>Norme tecniche da rispettare</i>	6
3.5 <i>Vincoli e pareri di legge relativi al contesto in cui è previsto l'intervento</i>	6
3.6 <i>Funzioni che dovrà svolgere l'intervento</i>	7
3.7 <i>Requisiti tecnici</i>	7
3.8 <i>Impatti dell'opera sulle componenti ambientali</i>	7
3.9 <i>Livelli di progettazione, tempi di svolgimento, elaborati grafici e descrittivi da redigere</i>	8
3.10 <i>Limiti finanziari da rispettare, stima dei costi e fonti di finanziamento</i>	9
3.11 <i>Sistema di realizzazione da impiegare</i>	9
4. Referenti interni alla stazione appaltante	9
5. Allegati tecnici	9

1. Premessa

Il Comune di Carpi intende procedere al completamento della propria rete infrastrutturale con particolare riferimento alla tangenziale esistente, nel tratto compreso tra le vie Guastalla e la S.P. 413 Romana Nord, nella porzione di territorio comunale posto a nord ovest attraverso la realizzazione di una nuova strada extraurbana secondaria, unitamente ad una nuova rotatoria tra le vie Guastalla e Bruno Losi e ad un nuovo collegamento ciclabile con la zona Autotrasportatori di Fossoli.

Il presente Documento Preliminare all'avvio della Progettazione (DPP), funzionale all'avvio delle attività del servizio di cui all'oggetto, è redatto in attuazione di quanto previsto dall'art. 15, comma 5 e 6 del D.P.R. 207/2010, applicabile in virtù del disposto di, cui all'art. 216, comma 4, del D.Lgs. 50/2016 e ss.mm.ii.; nonché dalle Linee guida n.3 di attuazione del D.Lgs. 18 aprile 2016, n.50, recanti "Nomina, ruolo e compiti del responsabile unico del procedimento per l'affidamento di appalti e concessioni", approvate dal Consiglio dell'Autorità con deliberazione n. 1096 del 26/10/2016, ed aggiornate al D.lgs. 56/2017 con deliberazione n. 1007 del 11/10/2017.

Il responsabile del procedimento redige il Documento Preliminare all'avvio della Progettazione, attraverso il quale fornisce ai progettisti le informazioni necessarie a garantire, la realizzazione di un intervento di qualità e tecnicamente valido, nel rispetto del miglior rapporto tra i benefici e i costi globali di costruzione, manutenzione e gestione delle opere e riporta in allegato ogni atto necessario alla redazione del progetto e recante, in particolare, le seguenti precisazioni di natura procedurale:

- a) la tipologia di contratto individuata per la realizzazione dell'opera o del lavoro;
- b) se per l'appalto si seguirà una procedura aperta, ristretta o negoziata;
- c) se il contratto sarà stipulato a corpo o a misura, o parte a corpo e parte a misura;
- d) se in relazione alle caratteristiche dell'oggetto del contratto, verrà adottato il criterio di aggiudicazione al prezzo più basso o dell'offerta economicamente più vantaggiosa.

In considerazione alla tipologia di lavori di che trattasi ai sensi dell'art. 23 comma 2 del D.Lgs. 50/2016, si ritiene che all'intervento in oggetto non possa essere attribuita una particolare rilevanza sotto il profilo architettonico, ambientale, paesaggistico, agronomico e forestale, storico-artistico, conservativo, nonché tecnologico, con la conseguente applicabilità dell'art. 24 del medesimo D.Lgs. 50/2016.

2. Precisazioni di natura procedurale

2.1 Tipologia di contratto per la realizzazione dell'opera

La realizzazione dell'opera è articolata in due fasi procedurali consecutive.

La prima si riferisce all'espletamento delle seguenti prestazioni secondo tre livelli successivi di approfondimento ai sensi dell'art. 23, del D.Lgs. n. 50/2016:

- progettazione di fattibilità tecnica ed economica;
- progettazione definitiva;
- progettazione esecutiva.

La seconda, si riferisce allo svolgimento della fase di esecuzione dei lavori che sarà svolta a seguito di successiva gara per l'esecuzione dei lavori, effettuata sulla base del progetto esecutivo, ai sensi del D.Lgs. n. 50/2016 e s.m.i. secondo il seguenti prestazioni affidate:

- Direzione lavori, assistenza al collaudo, prove di accettazione
- Liquidazione
- Contabilità lavori a corpo
- Coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione
- Frazionamenti e accatastamenti

I documenti di gara di entrambe le fasi procedurali dovranno essere predisposti in conformità ai criteri ambientali di cui al D.M. 24/12/2015, al D.M. 24 maggio 2016 e all'art. 34 del D.Lgs. n. 50/2016.

2.2 Procedura di appalto

La procedura scelta per l'affidamento dei servizi tecnici di cui all'oggetto sarà del tipo ordinaria (procedura aperta o ristretta ai sensi del D.Lgs. n.50/2016 e s.m.i. a scelta dell'amministrazione).

2.3 Contratto

Il contratto di appalto relativo all'esecuzione dei lavori sarà stipulato "a corpo".

2.4 Criterio di aggiudicazione

Ai sensi dell'art. 95 comma 3 lettera b) del D.Lgs. n.50/2016 e s.m.i. il contratto di servizio sarà aggiudicato con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa individuata sulla base del miglior rapporto qualità/prezzo. Al fine di assicurare l'effettiva individuazione del miglior rapporto qualità/prezzo, si valorizzeranno gli elementi qualitativi dell'offerta e individueranno criteri tali da garantire un confronto concorrenziale effettivo sui profili tecnici.

3. Approfondimenti tecnici e amministrativi

3.1 Situazione iniziale e possibilità di far ricorso a tecniche di ingegneria naturalistica

3.1.1 Presupposti amministrativi

L'opera oggetto di progettazione è inserita nel Programma Triennale delle Opere Pubbliche della Stazione Appaltante (2020-2022) all'identificativo 8710 ed in particolare alla Voce di bilancio 7210.00.41 Acquisizione di beni immobili – Bretella di Fossoli, Viabilità, segnaletica e semafori : investimenti.

3.1.2 Stato di fatto

L'area individuata per la realizzazione degli interventi previsti in progetto è situata nel territorio del Comune di Carpi, ricadente nella porzione nord-ovest oltre il territorio urbanizzato, in particolare:

- il completamento della tangenziale sarà realizzato tra le vie Guastalla e S.P. 413 Romana Nord, interessando un tratto di circa 2.100 metri lineari occupando una superficie di circa mq 65000;
- la rotatoria in progetto sarà invece realizzata in sostituzione dell'intersezione semaforica esistente tra la via Guastalla e la tangenziale B. Losi per una superficie di circa mq 4.500;
- il collegamento ciclabile sarà realizzato in sede propria bidirezionale e permetterà di collegare la zona Autotrasportatori in località Fossoli.

L'andamento del terreno è pressoché pianeggiante, mentre si segnala la presenza di canali irrigui di cui alcuni di competenza del Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale.

Si specifica che sia per la fase di progettazione che per la fase esecutiva dovranno essere adottate le opportune misure volte a minimizzare l'impatto sull'ambiente.

3.2 Obiettivi generali da perseguire e strategie per raggiungerli

3.2.1 Obiettivi

La realizzazione dell'opera si pone come obiettivo primario il completamento della tangenziale cittadina, nel quadrante nord-ovest del territorio e permetterà il collegamento da via Guastalla alla S.P. 413 Romana-Nord. A seguito del suo completamento l'asse viario permetterà di connettere la città e i suoi comparti industriali-commerciali collocati a ridosso della stessa, sia con le direttrici principali di collegamento extraurbano (direzione Modena-Reggio Emilia-Mantova), sia con le frazioni dell'area nord, oltre che con il resto del territorio nazionale ed europeo con particolare riferimento alla presenza del casello autostradale A22 Modena Brennero.

Unitamente a quanto sopra descritto l'opera si pone come obiettivi la gestione dei volumi di traffico sostituendo, con una nuova rotatoria, l'intersezione ad alta intensità di traffico regolata attualmente da un impianto semaforico sulla tangenziale B.Losi e di promuovere la mobilità sostenibile in bicicletta dal tessuto urbano centrale a quello periferico, nel collegamento casa-scuola-lavoro,

attraverso la realizzazione di un nuovo itinerario ciclabile con l'area produttiva Autotrasportatori in zona Fossoli.

Attraverso la realizzazione delle opere sopra descritte si potrà ottenere una significativa riduzione del traffico veicolare sulla tangenziale nell'area urbana traendo beneficio sia in termini di miglioramento della qualità dell'aria, di diminuzione dell'inquinamento acustico e di aumento della sicurezza stradale in uno degli assi di traffico più problematici della città di Carpi.

La progettazione – a tutti i livelli – e l'esecuzione dei lavori dovranno essere improntati al fine di ottenere un intervento di elevata qualità e tecnicamente valido e funzionale, nel rispetto del miglior rapporto fra i benefici e i costi globali di costruzione, manutenzione e gestione.

3.2.2 Strategie per il conseguimento degli obiettivi

Il conseguimento degli obiettivi come sopra evidenziati dovrà avvenire mediante uno studio approfondito delle esigenze proprie della tipologia d'intervento, in funzione dei rapporti con il territorio circostante, le sue caratteristiche, del contesto paesaggistico ambientale, dei flussi di traffico, della tipologia d'utenza e della gestione delle interferenze.

In particolare dovranno essere cercate soluzioni atte a risolvere i difetti dell'infrastruttura esistente con l'intento di riequilibrare il rapporto tra i vari utenti della strada unita alla maggiore percezione da parte dell'utenza della consistenza della rete, a riduzione degli impatti negativi della mobilità sull'ecosistema, sulla salute e nel miglioramento dell'accessibilità delle fasce deboli.

In relazione agli obiettivi sopra richiamati si specifica che dovranno essere attuate strategie che siano coerenti con le seguenti tematiche:

- individuazione delle modalità di realizzazione dell'opera per poter consentire la flessibilità necessaria in grado di gestire al meglio le interferenze tra i volumi di traffico delle infrastrutture esistenti con la programmazione delle lavorazioni;
- utilizzo del criterio della sostenibilità ambientale da ricercare attraverso l'adozione di tecnologie innovative finalizzate al rispetto dell'art.34 del D.Lgs.50/2016 e s.m.i. relativo ai criteri minimi ambientali, di sostenibilità ambientale, al fine di una riduzione del consumo di suolo e mantenimento della permeabilità, limitando le alterazioni della dinamica naturale del ciclo idrologico, prevedendo materiali drenanti e filtranti insieme a soluzioni innovative capaci di adattarsi ai cambiamenti climatici;
- qualità e originalità delle soluzioni proposte con particolare attenzione alla riconoscibilità e innovazione delle soluzioni progettuali, dei materiali, delle finiture, dell'illuminazione e delle sistemazioni esterne incluso la progettazione della mitigazione ambientale attraverso un progetto specifico del verde urbano;
- aspetti progettuali delle soluzioni proposte in relazione al costo complessivo dell'intervento e all'impatto delle opere e del cantiere durante la fase di esecuzione dei lavori, in particolare:
 - chiarezza ed esaustività nella rappresentazione progettuale;
 - sistemi realizzativi che privilegino l'utilizzo di materiali in tutto od in parte riciclati, naturali e/o rigenerabili, anche di provenienza locale in modo da ridurre i trasporti;
 - utilizzo del criterio della massima manutenibilità, durabilità e particolarità dei materiali e componenti e di controllabilità nel tempo delle prestazioni per l'intero ciclo di vita dell'opera con particolare riferimento a soluzioni mirate all'ottenimento dell'economicità della gestione e della manutenzione;
 - mitigazione acustica anche attraverso l'adozione di tecnologie mirate e l'impiego di opportuni componenti edilizi che mitighino le fonti di rumore verso i recettori esterni.

Per quanto non espressamente indicato, si dovrà comunque fare riferimento ai criteri ambientali del Ministero dell'Ambiente in vigore al momento della progettazione definitiva ed esecutiva.

3.3 Esigenze e bisogni da soddisfare

Sulla base degli obiettivi generali descritti nel precedente punto, la progettazione dell'opera dovrà soddisfare i seguenti parametri prestazionali:

- Soddisfacimento dei bisogni della collettività;
- Mitigazione e adattamento climatico;
- Rispetto della biodiversità;
- Conformità alle norme ambientali, urbanistiche e di tutela dei beni culturali e paesaggistici, nonché il rispetto di quanto previsto dalla normativa in materia di salute e sicurezza;

- Il rispetto dei vincoli idro-geologici, sismici e forestali nonché degli altri vincoli esistenti;
- Il risparmio e l'efficientamento energetico, nonché la valutazione del ciclo di vita e della manutenibilità delle opere;
- La compatibilità con preesistenze archeologiche;
- La razionalizzazione delle attività di progettazione e delle connesse verifiche attraverso l'uso di metodologie e strumenti elettronici specifici quali quelli di modellazione per le infrastrutture;
- La compatibilità geologica, geomorfologica, idrologica dell'opera;
- Accessibilità e adattabilità secondo quanto previsto dalle disposizioni vigenti in materia di barriere architettoniche.

Al fine di garantire l'unità della progettazione l'appalto dei lavori previsti dal presente DPP non prevede la suddivisione in lotti. Ciò in quanto la suddivisione dell'appalto in lotti non offrirebbe adeguate garanzie di funzionalità, fruibilità, fattibilità e rapidità di esecuzione dell'opera in considerazione degli obiettivi perseguiti.

3.4 Norme tecniche da rispettare

La progettazione dell'opera dovrà rispettare le normative generali e speciali sulla progettazione delle infrastrutture richiamate nel seguente elenco non esaustivo:

- Codice dei Contratti Pubblici D. Lgs. 18 aprile 2016 n.50 e s.m.i.
- Regolamento di attuazione del codice per la parti in vigore DPR 207/2010 e s.m.i.
- Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285: Nuovo Codice della Strada (NCDS)
- Decreto Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495: Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada;
- Decreto Legislativo 10 settembre 1993, n. 360: Modifiche ed integrazioni al D.L. 30 aprile 1992, n. 285;
- Legge 1 agosto 2003, n. 214: Modifiche ed integrazioni al D.L. 30 aprile 1992, n. 285;
- Decreto Presidente della Repubblica 16 settembre 1996, n. 610: Regolamento recante modifiche del DPR n. 495/92 concernente il Regolamento di esecuzione e di attuazione del NCDS;
- Circolare della Presidenza del Consiglio dei Min. 31 marzo 1993, n. 432: Itinerari ciclabili e pedonali nelle aree urbane;
- Circolare del Min. Aree Urbane 28 maggio 1991, n. 1196: Indirizzi per la fluidificazione del Traffico Urbano;
- Principali criteri e standards progettuali delle piste ciclabili (Parte II - Circ. Min. Aree Urbane n. 432/1993);
- Decreto 30 novembre 1999, n. 557: Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili;
- Linee guida per la Redazione dei Piani della Sicurezza Stradale Urbana emesse dal Ministero dei Lavori Pubblici il 18/08/2001;
- Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade - D.M. 5/11/2001;
- Decreto 22 aprile 2004, n. 67/S: Modifica del decreto 5 novembre 2001, n. 6792, recante "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade";
- Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali - D.M. 19/04/2006.
- Linee guida della Regione Emilia Romagna per il sistema regionale della ciclabilità (L.r. n. 10/2017)
- Decreto Legislativo 9 aprile 2008 n.81 testo unico in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro;
- Norme del P.R.G. del Comune di Carpi;
- Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Carpi;
- Piano per la ciclabilità del Comune di Carpi;
- Regolamento edilizio e di igiene del Comune di Carpi.

3.5 Vincoli e pareri di legge relativi al contesto in cui è previsto l'intervento

La realizzazione dell'opera è soggetta ai seguenti vincoli di legge in rapporto al contesto in cui è inserita:

1.	Verifica preventiva interesse archeologico	SI	a carico dell'amministrazione
2.	Sorveglianza archeologica	-	da definire in seguito all'esito del punto 1.
3.	Verifica assoggettabilità (Screening)	SI	
4.	VIA (Valutazione Impatto Ambientale)	-	da definire in seguito all'esito dei punti 2, 5.1 e 5.2
5.	Variante urbanistica	SI	
	5.1 adozione variante urbanistica con contestualmente avvio della procedura di screening sul progetto di fattibilità tecnica economica		
	<u><i>In alternativa:</i></u>		
	5.2 procedimento unico sul progetto definitivo attraverso convocazione conferenza dei servizi ai sensi art.53 L.R. 24/2017		
6.	Vincolo preordinato all'esproprio	SI	
7.	Autorizzazione paesaggistica	NO	
8.	Zona sismica	SI	
9.	Elettrodotto alta tensione	SI	art. NTA 19.01
10.	Rispetto ferroviario	SI	art. NTA 75.00
11.	Bonifiche storiche	SI	art. NTA 69.09
12.	Invasi ed alvei bacini corsi d'acqua	SI	art. NTA 69.03
13.	Viabilità storica	SI	art. NTA 69.10
14.	Elementi della centuriazione	SI	art. NTA 69.07

3.6 Funzioni che dovrà svolgere l'intervento

Le nuove opere in progetto dovranno permettere un aumento del livello di sicurezza della strada, con particolare riferimento alle ore notturne, produrre un miglioramento a livello dei volumi di traffico e nello stesso tempo apportare un significativo contributo all'organizzazione e sviluppo del territorio tale da garantire una più funzionale e sicura mobilità delle persone e delle merci.

La progettazione dovrà essere svolta in modo da garantire condizioni di efficienza ottimale, nel rispetto dei requisiti propri della progettazione delle strade e dei principi di economicità ed efficienza nell'utilizzo delle risorse.

3.7 Requisiti tecnici

La soluzione progettuale dovrà presentare il miglior rapporto tra costi e benefici per la collettività e dovrà garantire il rispetto dei principi di minimizzazione dell'impiego di risorse materiali non rinnovabili e di massimo riutilizzo delle risorse naturali impegnate dall'intervento e di massima manutenibilità, durabilità dei materiali e dei componenti, sostituibilità degli elementi, compatibilità dei materiali ed agevole monitoraggio delle prestazioni dell'intervento nel tempo.

3.8 Impatti dell'opera sulle componenti ambientali

L'intervento non deve alterare le componenti ambientali ma valorizzarne la presenza, le nuove opere dovranno essere realizzate nel rispetto della morfologia delle aree, inoltre dovrà essere prevista la progettazione di opere a verde a mitigazione dell'infrastruttura con nuove piantumazioni, favorendo la biodiversità, anche con soluzioni idonee per l'attraversamento della fauna e la costruzione di corridoi verdi all'interno della rete ecologica del territorio.

3.9 Livelli di progettazione, tempi di svolgimento, elaborati grafici e descrittivi da redigere

Ai sensi dell'art.23 del D.Lgs. n. 50/2016 e s.m.i. la progettazione in materia di lavori pubblici si articola secondo tre livelli di successivi approfondimenti tecnici: **progetto di fattibilità tecnica ed economica, progetto definitivo e progetto esecutivo.**

In particolare si specifica il seguente contenuto minimo da presentare per ogni singola fase progettuale:

Progetto di fattibilità tecnica ed economica (art.17,19 del D.P.R. 207/2010) - Tempo di svolgimento: 60 gg

- Relazioni, planimetrie, elaborati grafici
- Calcolo sommario spesa, quadro economico di progetto
- Piano particellare preliminare delle aree e rilievo di massima degli immobili
- Relazione geotecnica
- Relazione idrologica
- Relazione idraulica
- Relazione geologica
- Prime indicazioni e prescrizioni per la stesura dei Piani di Sicurezza
- Studio di prefattibilità ambientale (Screening)
- Piano di monitoraggio ambientale

Progetto definitivo (art.24, 26 del D.P.R. 207/2010)

- Tempo di svolgimento: 60 gg

- Relazioni generale e tecniche, elaborati grafici, calcolo delle strutture e degli impianti, relazione sulla risoluzione delle interferenze, relazione sulla gestione delle materie
- Disciplinare descrittivo e prestazionale
- Piano particellare d'esproprio
- Elenco prezzi unitari, analisi prezzi, computo metrico estimativo, quadro economico
- Rilievi planoaltrimetrici
- Relazione sismica e sulle strutture
- Relazione idrologica
- Relazione idraulica
- Relazione geologica
- Elaborati e relazioni per i requisiti acustici
- Studio di impatto ambientale (VIA)
- Piano di monitoraggio ambientale

Progetto esecutivo (art.33, 36 del D.P.R. 207/2010)

- Tempo di svolgimento: 60 gg

- Relazioni generale e specialistiche, elaborati grafici, calcoli esecutivi
- Particolari costruttivi
- Elenco prezzi unitari, analisi prezzi, computo metrico estimativo, quadro economico, quadro dell'incidenza della manodopera
- Schema di contratto, capitolato speciale d'appalto, cronoprogramma
- Piano di manutenzione dell'opera
- Piano di Sicurezza e coordinamento, Fascicolo Tecnico dell'opera

Si precisa che i sopradetti tempi di svolgimento non tengono conto delle tempistiche autorizzative, quali l'approvazione di varianti urbanistiche e l'ottenimento di pareri obbligatori da parte di altri Enti. I sopradetti termini potranno essere altresì sospesi per eventuali approfondimenti che l'Amministrazione intenda svolgere.

Si precisa che il progetto esecutivo da porre a base di gara sarà sottoposto a validazione da parte del responsabile del procedimento solo dopo la verifica positiva della conformità dello stesso al progetto definitivo.

L'espletamento delle prestazioni dei suddetti livelli di progettazione e degli altri servizi di ingegneria e architettura avverrà ai sensi dell'art. 24 del D.Lgs n. 50/2016.

Le stime dei corrispettivi relativamente alla parcella professionale dei servizi tecnici posta a base dell'affidamento dei servizi tecnici in oggetto sarà determinata tenendo conto di quanto previsto dal D.Lgs. n.50/2016 e s.m.i. sulla base del DM 17/06/2016.

3.10 Limiti finanziari da rispettare, stima dei costi e fonti di finanziamento

La progettazione e realizzazione dell'opera in oggetto è inserita nel Programma Triennale delle Opere Pubbliche della Stazione Appaltante (2020-2022) come segue:

- per euro 7.000.000,00 alla Voce di bilancio 7210.00.41 Acquisizione di beni immobili – Bretella di Fossoli, Viabilità, segnaletica e semafori : investimenti.

3.11 Sistema di realizzazione da impiegare

Oltre a quanto già riportato nei paragrafi precedenti, si specifica ulteriormente che dovranno essere utilizzati sistemi realizzativi che privilegino l'uso di tecniche orientate alla sostenibilità, riconoscendo le prestazioni degli edifici in settori chiave, quali il risparmio energetico ed idrico, la riduzione delle emissioni di CO2, il miglioramento della qualità ecologica degli interni e le risorse impiegati.

Sono inoltre da privilegiare sistemi che consentano di ridurre sensibilmente i tempi di realizzazione delle opere, mediante il ricorso a tecniche di prefabbricazione, preassemblaggio dei componenti, ecc.

4. Referenti interni alla stazione appaltante

Si riportano i referenti interni all'Amministrazione a cui fare riferimento nel corso della progettazione dell'opera:

– il Responsabile Unico del Procedimento è l'ing. Antonio Morini.

5. Allegati tecnici

Sono parte integrante del presente documento i seguenti elaborati:

– Planimetria di inquadramento

Carpi 19 marzo 2020

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO
E to Dott. Ing. Antonio Morini

