



Comune di **Oristano**

**CENTRO INTERMODALE PASSEGGERI
E
STAZIONE DI INTERSCAMBIO DI ORISTANO**

IMPRESA APPALTATRICE: Consorzio MEDIL S. Cons. a R.L. - Benevento

DIRETTORE DEI LAVORI: Ing. MICHELE SCANU

RESP. UNICO PROCED.: Ing. ANNA LUIGIA FODDI

PERIZIA DI VARIANTE - N.2

OGGETTO ELABORATO

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

DATA

Febbraio 2021

CODICE ELABORATO

RLZ/PZ2

SCALA

L'IMPRESA

IL RUP

CENTRO INTERMODALE PASSEGGERI E STAZIONE DI INTERSCAMBIO DI ORISTANO

MODIFICA DEI LAVORI

RELAZIONE

Premessa

La presente relazione illustra le modifiche che si intende apportare ai lavori di realizzazione del “Centro intermodale passeggeri e stazione interscambio di Oristano”, la cui esecuzione è stata affidata al Consorzio Stabile MEDIL S.c.a.r.l., con contratto d'appalto Rep. 06/2019 del 13/06/2019, registrato a Oristano – Serie 1T n° 1729 del 14/06/2019.

Per i lavori in oggetto è stata già approvata, con Determinazione del Dirigente del Settore Sviluppo del Territorio n° 1462 del 04/12/2019, una variante migliorativa presentata dal Consorzio Stabile MEDIL S.c.a.r.l., ai sensi dell'art. 8 comma 8 del Decreto MIT n. 49 del 07/03/2018, riguardante la realizzazione del monolite di collegamento pedonale e le opere provvisorie per la costruzione del prolungamento del sottopasso interferente con i binari ferroviari. A seguito dell'approvazione di tale variante, in data 6/12/2019 (Rep. 107/2019) è stato sottoscritto un apposito “Atto di sottomissione e verbale di concordamento nuovi prezzi”. Successivamente, con Determinazione del Dirigente del Settore Sviluppo del Territorio n° 851 del 24/07/2020, è stata approvata una variante in corso d'opera ai sensi dell'art. 106, comma 1, lett. a) e lett. e) del d.lgs. 50/2016 e s.m.i., che ha interessato la modifica ai dimensionamenti esecutivi ed in parte ai metodi costruttivi previsti in progetto, nonché le modifiche non sostanziali dovute a lavorazioni che si sono rese necessarie nel corso dell'avanzamento dei lavori, ancorché non previste nel progetto esecutivo. A fronte di tale variante, è stato sottoscritto l'Atto di sottomissione e verbale di concordamento nuovi prezzi Rep. 93/2020 del 27/07/2020.

In relazione ai contenuti del progetto esecutivo ed alla concreta situazione riscontrabile in cantiere, si è valutata la possibilità di apportare un'ulteriore variante dei lavori. In proposito si deve preliminarmente osservare che il bando di gara approvato con Determinazione del Dirigente del Settore Sviluppo del Territorio n° 1383 del 28/11/2018 prevede esplicitamente la facoltà di modifica ai sensi dell'art. 106 comma 1 lett. a) del D.Lgs. 50/2016, per opere complementari o di miglioramento nei limiti del 30% dell'importo contrattuale.

Allo stesso tempo, il Capitolato Speciale d'Appalto, approvato con successive Determinazioni del Dirigente Settore Sviluppo del Territorio n. 1258 del 29/10/2018 e n° 1383 del 28/11/2018, allegato al contratto d'appalto quale parte integrante e sostanziale, stabilisce che:

– Relativamente alle modifiche “preventivate” di cui all'art. 106, comma 1, lett. a), l'amministrazione aggiudicatrice si riserva la facoltà di procedere ad una modifica dell'importo contrattuale, senza una nuova procedura di affidamento, fino all'importo massimo del 30% dello stesso. Le opere non potranno modificare la natura generale del contratto né le finalità del progetto, essendo riferite ad opere comunque a completamento o miglioramento o comunque ad integrazione di quanto appaltato. In tal caso saranno applicati gli stessi prezzi del contratto originale; sarà ammessa l'istituzione di nuovi prezzi relativamente a nuove lavorazioni; detti prezzi saranno quelli del prezzario regionale (da sottoporre a ribasso formulato in sede di gara) e qualora non disponibili, dovranno essere presenti e approvate le analisi dei prezzi; tali modifiche non potranno alterare la natura generale del contratto.

Modifiche ex art. 106, comma 1, lett. a) D.Lgs. 50/2016

Una prima modifica interessa la modalità operativa per l'unione del sottopasso realizzato nell'ambito dei lavori in oggetto con il sottopasso esistente presso la stazione ferroviaria. Si tratta più precisamente di una integrazione alle lavorazioni di demolizione nel muro di sostegno esistente al servizio del sottopasso ferroviario, per realizzare il necessario varco.

A seguito delle intervenute interlocuzioni con la struttura tecnica di RFI, sono state acquisite le necessarie indicazioni per il corretto collegamento tra i sottopassi di rispettiva competenza nonché le prescrizioni di RFI indispensabili per l'ottenimento dell'autorizzazione alla manomissione del muro di sostegno interessato dal varco. A fronte di tali indicazioni è stato affidato, con determinazione del Dirigente del Settore Sviluppo del Territorio n° 538 del 25/5/2020, alla Soc. Tecnolav Engineering s.r.l. l'incarico di condurre le necessarie indagini e verifiche, nonché di redigere il progetto dell'intervento in questione, comprensivo di fasi realizzative, elaborati grafici di dettaglio e relazioni di calcolo strutturali, da sottoporre a RFI per l'approvazione di rito.

La "Definizione progettuale di dettaglio e la valutazione della sicurezza" elaborata dalla Soc. Tecnolav è stata sottoposta all'attenzione di RFI che, con successive note prot. 50278 del 01/09/2020, prot. 61078 del 27/10/2020 e prot. 64136 in data 11/11/2020, ha autorizzato l'intervento progettato.

Tale intervento, meglio descritto nelle tavole grafiche allegate alla variante oggetto della presente, prevede essenzialmente le seguenti lavorazioni:

- Scanalatura della parete interessata e posizionamento di due profilati in acciaio tipo UPN 300 di lunghezza 4.8 m, sia in sommità che alla base, successivamente collegati con barre M20 posizionate con interasse di 50 cm;
- Taglio della parete mediante disco diamantato, in orizzontale e in verticale e demolizione della parete;
- Posizionamento ai lati del varco realizzato di profilati in acciaio tipo HEA300 verticali a chiusura del telaio, collegati agli architravi superiore ed inferiore;
- Impermeabilizzazione esterna dei terreni adiacenti alla giunzione delle due strutture, mediante iniezione di una resina poliuretanica monocomponente a consistenza ultrafluida;
- Impermeabilizzazione di entrambe le superfici delle strutture, attraverso la posa di un giunto bentonitico mediante l'utilizzo di adesivi elastici ibridi, nonché applicazione, prima della posa dei profilati metallici, di un sigillante idroespansivo e successivo riempimento dell'interstizio tra il nuovo monolite e il muro del sottopasso esistente con un legante cementizio superfluido e fibrorinforzato;
- Finitura del giunto con apposizione su entrambe le strutture di un nastro elastico applicato mediante adesivo.

Per migliorare la durabilità della struttura in cemento armato della pensilina, si prevede di applicare un trattamento protettivo traspirante per superfici di calcestruzzo, mediante applicazione di un ciclo protettivo formato da tre strati di prodotti vernicianti ad un componente, indurente all'aria. Si realizzerà quindi un rivestimento anti carbonatazione, attraverso la successiva stesa sui pilastri ed il fondo della pensilina di un fondo consolidante costituito da resina acrilica monocomponente, non pigmentata, dispersa nel relativo solvente e due mani di copertura di colore grigio, costituita da resina acrilica monocomponente, biossido di titanio e pigmenti, dispersi nel relativo solvente.

Sempre per migliorare la durabilità della struttura in cemento armato, si è previsto di incrementare la qualità dell'impermeabilizzazione della pensilina mediante l'utilizzo di un manto impermeabile con finitura della faccia superiore in scaglie di ardesia, costituito da due membrane prefabbricate elastoplastomeriche armate in tessuto non tessuto di poliestere da filo continuo, dello spessore complessivo di 8 mm, in luogo del manto impermeabile mono strato inizialmente previsto. Il miglioramento della qualità del manto di impermeabilizzazione è ottenuto anche attraverso la mancata predisposizione dei sostegni previsti per la

cosiddetta linea vita, che in relazione alle numerose forature previste per i lucernai avrebbe dovuto trovare integrazione con sistemi di reti anticaduta da utilizzare in caso di interventi manutentivi.

Infine, per migliorare la durabilità della pista ciclopedonale, si prevede di realizzare una cordonata anche a ridosso della recinzione in rete metallica, così da ottenere il contenimento della sovrastruttura ed evitare possibili cedimenti della stessa per l'azione di dilavamento delle acque meteoriche.