

OGGETTO: APPROVAZIONE *Valutazione della Sicurezza del Viadotto Buzza km 119+655, entrambe le carreggiate dell'autostrada A20 Messina-Palermo, ai sensi delle Nuove Norme Tecniche per le Costruzioni (D.M. 17.01.2018) e delle Linee Guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio dei ponti esistenti (D.M. 204/2022).*

DECRETO DIRIGENZIALE N. 632 /DATE del 25 LUG. 2025

PREMESSO CHE:

- ai sensi dell'art. 14, comma 3, del Codice della Strada, D.L.vo 285/92 *"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."*;
- con nota prot. n.181/P del 09/06/2023, si è provveduto alla sostituzione del R.U.P. dei *"Lavori necessari per la messa in sicurezza ed esercizio del Viadotto Buzza - entrambe le carreggiate - A20 Messina-Palermo"*, Ing. Giuseppe Vicari (dimissionario CAS), con l'ing. Dario Costantino, Direttore dell'Area Tecnica e di Esercizio del CAS;
- per affrontare la progettazione definitiva, anche in ossequio alle *"Linee Guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio dei ponti esistenti"* emesse a cura del MIT, era necessario eseguire una verifica di sicurezza, valutazioni accurate di Livello 4, previa acquisizione di un piano di indagini che deve permettere di arrivare ad un livello di conoscenza LC3 e contenere un set di prove minimo in grado di definire per entrambe le carreggiate aspetti diagnostici e geofisici;
- le Linee Guida Ponti, nell'ambito dell'approccio multilivello per la classificazione e gestione del rischio, richiedono l'esecuzione di valutazioni accurate di Livello 4 per tutte le opere d'arte (ponti, viadotti e cavalcavia) di luce complessiva superiore ai 6.0 m che, all'esito della classificazione di cui al Livello 2, ricadano in classe di attenzione ALTA (v.§1.3 LG20);
- che secondo il Cap.8.3 delle Norme Tecniche la Valutazione della Sicurezza va effettuata per le opere caratterizzate da elevata "fragilità" intrinseca, per le quali una variazione, anche minima, delle caratteristiche strutturali compromette i meccanismi resistenti per i quali sono state progettate e non garantisce il comportamento strutturale originario previsto, portando a situazioni di crisi di tipo fragile;
- con Decreto n. 611/DATE del 11/12/2023 si è stato preso atto e sono stati approvati tutti gli atti di gara relativi all'affidamento la *Valutazione della Sicurezza del Viadotto Buzza km 119+655, entrambe le carreggiate dell'autostrada A20 Messina-Palermo, ai sensi delle Nuove Norme Tecniche per le Costruzioni (D.M. 17.01.2018) e delle Linee Guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio dei ponti esistenti (D.M. 204/2022)*, per un importo complessivo di € 124.255,09 oltre Iva e oneri previdenziali Inarcassa e si è giunti all'aggiudicazione all'operatore economico ALISEA S.r.l., con sede legale in Corso Galileo Ferraris n.ro 109 - 10129 Torino e partita Iva 09300650018, che ha offerto un ribasso del 40% sull'importo a base d'asta per un importo di aggiudicazione pari ad € 74.553,05 oltre Iva e oneri previdenziali;
- in data 22/12/2023 la società Alisea trasmetteva il piano di indagine e dal momento che il servizio della Valutazione della Sicurezza non poteva essere svolto senza le risultanze delle indagini medesime, venivano sospesi i tempi contrattuali di esecuzione fintanto che non fossero disponibili gli esiti delle investigazioni;
- l'esecuzione delle indagini in questione è stata affidata all'impresa esecutrice dell'*Accordo Quadro per servizi di indagini e ispezioni speciali per le strutture progettate posteriormente le norme sismiche di cui al decreto ministeriale 19 giugno 1984, con riferimento ai cavi di precompressione e alle strutture cave in c.a., e per indagini delle opere delle autostrade A/18 e A/20 - Lotto 1 Autostrada Messina - Palermo A20* all'interno dell'applicativo n.1 approvato con Decreto Dirigenziale 315/DATE del 26/06/2023;
- in data 19/04/2024 è stato stipulato il Disciplinare di Incarico con la società Alisea srl, Repertorio 1339/2024 registrato all'Agenzia delle Entrate di Messina Serie 1T Numero 6219 del 19/04/2024;
- con pec del 27/01/2025 l'impresa esecutrice dell'*Accordo Quadro per servizi di indagini e ispezioni speciali per le strutture progettate posteriormente le norme sismiche di cui al decreto ministeriale 19 giugno 1984, con riferimento ai cavi di precompressione e alle strutture cave in c.a., e per indagini delle*

opere delle autostrade A/18 e A/20 – Lotto 1 Autostrada Messina – Palermo A20 ha trasmesso i risultati delle indagini del Viadotto Buzza Km 119+655 in entrambe le direzioni, successivamente revisionati ed inviati in data 30/01/2025;

- con nota prot. 2439 del 31/01/2025 la Stazione Appaltante trasmetteva alla società Alisea srl i risultati delle indagini del Viadotto Buzza Km 119+655 in entrambe le direzioni;
- con pec del 31/01/2025 prot. 2521 del 03/02/2025 la società Alisea srl evidenziava la non completezza delle indagini trasmesse rispetto al piano di indagini predisposto;
- in data 04/02/2025 veniva eseguita una call tra l'impresa esecutrice delle indagini sul viadotto Buzza e la società Alisea Srl, alla presenza del RUP del servizio, al fine di integrare le indagini mancanti;
- con mail del 17/02/2025 venivano trasmesse le integrazioni delle indagini sul viadotto Buzza;
- con nota prot. 4417 del 20/02/2025 la Stazione Appaltante trasmetteva alla società Alisea srl le integrazioni delle indagini del Viadotto Buzza Km 119+655 in entrambe le direzioni;
- con pec del 25/02/2025 prot. 5104 del 26/02/2025 la società Alisea srl sollevava una serie di osservazioni di carattere generale ed anche in riferimento alla completezza delle indagini rispetto a quanto richiesto;
- con nota prot. 213/DG del 04/03/2025 è stato conferito l'incarico di Responsabile Unico del Progetto dei *Lavori necessari per la messa in sicurezza ed esercizio del Viadotto Buzza - entrambe le carreggiate - A20 Messina-Palermo* all'Ing. Anna Sidoti, in sostituzione del precedente RUP posto in quiescenza;
- a seguito di inoltro della nota della società Alisea srl da parte della stazione appaltante all'impresa Sidercerm, esecutrice dell'indagini, la stessa con mail del 13/03/2025, trasmetteva la nota di risposta ai quesiti posti dalla società Alisea srl, oltre a report integrativi.
- con nota prot.7039 del 14/03/2025 la Stazione Appaltante trasmetteva alla società Alisea srl la seconda integrazione delle indagini del Viadotto Buzza Km 119+655 in entrambe le direzioni contenente le:
 - Ispezione Speciale CAP Cavi Post Tesi dir. ME;
 - Ispezione Speciale CAP Cavi Post Tesi dir. PA;
 - Saggi Conci;
 - Saggi Conci
 - Saggi Pile;
 - Saggi Spalle;
 - Nota di risposta ad ing Alparone;
- con pec del 19/03/2025 la società Alisea srl trasmetteva le proprie controdeduzioni, confermando che le indagini non risultavano complete solo per i punti 6 (ispezione visiva di pile e spalle) e 7 (ispezione dei cavi di precompressione degli impalcati). Nel contempo le attività di analisi strutturale dei viadotti venivano già avviate nell'ottica di ridurre i tempi di consegna.
- con nota prot.8000 del 26/03/2025 la Stazione Appaltante trasmetteva alla società Alisea srl la terza integrazione delle indagini del Viadotto Buzza Km 119+655 in entrambe le direzioni contenente tutte le richieste fatte da Alisea interrompendo la sospensione dei tempi contrattuali, con data termine a 29 giorni dalla ricezione della suddetta comunicazione;
- con pec del 24/04/2025 veniva trasmessa dalla società Alisea la relazione Valutazione della sicurezza ai sensi del par. 8.3. delle NTC 2018 e Linea Guida Ponti del Viadotto BUZZA per entrambe le direzioni;
- con pec prot. 1146 del 30/04/2025 la Stazione Appaltante trasmetteva alla società R.T.P. "ENEMAREA" c.o. Capogruppo E2B s.r.l., affidataria dell'incarico di progettazione dei lavori inerenti il viadotto Buzza, la Valutazione della Sicurezza redatta dalla società Alisea, chiedendo di verificare il contenuto dei dati trasmessi;
- con pec del 30/04/2025 il raggruppamento R.T.P. "ENEMAREA", nella persona dell'ing. Alessandro Contin comunicava di aver prontamente contattato il tecnico estensore ing. Antonio Alparone (Alisea srl) al fine di concordare un incontro telematico volto a condividere le scelte tecniche esplicitate nella verifica stessa stessa;
- con pec del 06/05/2025, dopo aver svolto l'incontro telematico con Alisea srl, il raggruppamento R.T.P. "ENEMAREA" ha trasmesso le proprie valutazioni sulla valutazione della sicurezza. Nello specifico ha rappresentato le seguenti necessità di implementazione (grado prioritario) per poter proseguire con le attività di progettazione:

- *Necessità di eseguire delle prove conoscitive specifiche per la caratterizzazione della resistenza dei cavi di precompressione al fine di giustificare anche formalmente l'assunzione di un $FC=1$. Il numero delle prove può essere opportunamente ricavato dall'applicazione del documento FABRE redatto in collaborazione con ANAS, ASPI, MIMS, SALT, SATAP, SINA, Strada dei Parchi: "Ispezioni speciali su ponti esistenti in c.a.p. a cavi scorrevoli ai sensi delle Linee Guida: la classificazione e la valutazione accurata - Definizione di un approccio per gradi successivi di approfondimento mirato alla classificazione, e/o al monitoraggio, e/o alla valutazione dei ponti esistenti".*
- *Necessità di condividere gli assunti di calcolo circa le perdite di precompressione a lungo termine anche alla luce delle prove di detensionamento, effettuate in situ, che per altro non risultano analizzate nella VAL4 ricevuta. Si ritiene opportuno valutare nel documento VAL4 le stesse prove e/o eseguire nuove ed ulteriori se le prime fossero considerate non affidabili. Un minore tasso di precompressione potrebbe comportare un declassamento del grado di esercizio del ponte e/o implicare una verifica diretta come, ad esempio, una prova di carico dell'impalcato.*
- con pec del 07/05/2025 la Stazione Appaltante trasmetteva alla società Alisea la nota del progettista in merito alla valutazione della sicurezza al fine di un celere riscontro;
- con pec del 09/05/2025 la società Alisea inoltrava nota di chiarimento sulle osservazioni del progettista, in particolare:
 - *"...Sui cavi di precompressione è stato adottato un Fattore di Confidenza pari a 1.0 senza la necessità di eseguire prove sul materiale, in ragione della disponibilità dei certificati sui materiali risalenti all'epoca della realizzazione dell'opera e sulla base di quanto indicato sulla Circolare 21 gennaio 2019 relativa alle NTC2018, la quale, al comma 7 ed 8 del punto C8.5.4..."*
 - *"...Le cadute di precompressione per effetti reologici del calcestruzzo sono state valutate considerando i tempi di maturazione dei conci e i tempi di montaggio ed assemblaggio delle stampelle indicati nel giornale dei lavori e riportati anche nella relazione del prof. Gentile, applicando le curve di sviluppo del ritiro e del fluage presenti nella normativa cogente. In sede di indagine sono state effettuate delle prove di detensionamento del calcestruzzo che forniscono una valutazione dello stato di sollecitazione del calcestruzzo e quindi, in modo indiretto, una stima della precompressione presente nella sezione considerata. Come comunicato verbalmente, tali prove sono state fornite da Sidercem in termini di deformazioni e ma senza le formulazioni necessarie per risalire alle corrispondenti tensioni; e si era chiesto al laboratorio di fornire i dati tensionali o, in alternative le formulazioni da impiegare in accordo allo schema di disposizione degli estensimetri strain gauges. Tali informazioni sono state inviate da Sidercem nella giornata di ieri e saranno da noi elaborate nei prossimi giorni. Occorre però precisare che, come indicato nella relazione VAL4 inviata, un'eventuale riduzione della precompressione non desta preoccupazione sulle verifiche a stato limite ultimo dell'impalcato in quanto i cavi risultano integri e correttamente iniettati, consentendo così di poter contare sulla loro piena resistenza nei confronti delle sollecitazioni agenti..."*
- con mail del 12/05/2025 la stazione appaltante trasmetteva al consulente scientifico prof. Ing. Antonino Recupero la Valutazione della Sicurezza e la corrispondenza tra il tecnico estensore della valutazione della sicurezza ed il progettista, al fine di un parere scientifico;
- con mail del 13/05/2025 la società Alisea inoltrava al RUP la Sintesi dei risultati sperimentali e della elaborazione dei dati ottenuti dalle prove di rilascio tensionale eseguite sul viadotto Buzza inviatole dalla società Sidercem in data 07/05/2025 ed utilizzata per redigere la valutazione della sicurezza;
- con pec del 28/05/2025 la società Alisea trasmetteva la revisione della valutazione della sicurezza alla stazione appaltante, tenendo conto della elaborazione dei dati ottenuti dalle prove di rilascio tensionale eseguite sul viadotto Buzza ed inserendo le considerazioni sulle prove di detensionamento del calcestruzzo (cap. 6.2.5) la valutazione degli interventi e la stima dei costi;
- con pec prot. 13996 del 29/05/2025 il consulente scientifico prof. Antonino Recupero inoltrava la propria consulenza, in particolare:
 - *"...Punto 1 – Prove sugli acciai di precompressione: Si ritiene condivisibile la posizione espressa da Alisea circa l'adozione di un fattore di confidenza $FC = 1$, per le ragioni da essa stessa indicate*

nella risposta. L'armatura da precompressione viene collaudata al tiro: eventuali difetti dell'acciaio emergerebbero già in tale fase. In passato, lo scrivente ha effettuato prove su spezzoni di trefoli e fili prelevati da carcasse di travi, senza mai riscontrare criticità. Il prelievo da manufatti in esercizio non è tecnicamente praticabile e, pertanto, si ritiene fuorviante applicare una riduzione drastica della tensione ultima mediante un fattore $FC > 1$, come invece suggerito da alcuni professionisti...";

- "...Punto 2 – Prove di detensionamento del calcestruzzo: Lo scrivente condivide quanto affermato da Alisea. Una possibile riduzione nel tempo della precompressione avrebbe effetti sullo Stato Limite di Esercizio (SLE), in particolare sull'apertura dei giunti tra i conci. Tuttavia, dalle ispezioni effettuate non emergono evidenze in tal senso. Le analisi condotte nell'ambito della Verifica di Vulnerabilità sono da ritenersi sufficienti. Il progettista ha comunque la facoltà di introdurre eventuali modifiche, purché adeguatamente motivate. Si ricorda, in ogni caso, che "un'eventuale riduzione della precompressione non desta preoccupazioni per le verifiche a Stato Limite Ultimo (SLU) dell'impalcato, in quanto i cavi risultano integri e correttamente iniettati, permettendo di contare sulla loro piena resistenza nei confronti delle sollecitazioni agenti...";
- con pec prot. 14232 del 04/06/2025 è stata inoltrata al progettista la revisione della valutazione della sicurezza, disponendo che oltre alle lavorazioni proposte in fase di Valutazione della Sicurezza, di valutare in fase di progettazione, eventuali interventi di rinforzo o sostituzione dei ritegni trasversali, procedere con modifiche o sostituzioni dei ritegni longitudinali, eventuali interventi sulle barriere stradali con specifico riguardo alle zone di giunto. A tal proposito si allegava studio eseguito da un proprio consulente esperto in materia, per la verifica del sistema barriera-cordolo-soletta;
- con pec del 19/06/2025 il raggruppamento R.T.P. "ENEMAREA" ha trasmesso le proprie valutazioni sulla revisione della valutazione della sicurezza, con riferimento alla lettera ricevuta in data 04/06/2025 ed a seguito delle interlocuzioni con il laboratorio Sidercem esecutore delle prove di detensionamento sul viadotto oggetto delle verifiche di sicurezza a firma dell'Ing. Antonio Alparone. Nello specifico il progettista ha potuto constatare che i risultati riportati in VAL4 risultavano affetti da un refuso di calcolo nella valutazione dell'angolo di deviazione della tensione principale 1 (orientata prevalentemente in direzione verticale) e della associata tensione principale 2 (orientata orizzontalmente). A parere del progettista tale refuso, riportato nel report assunto a riferimento dall'estensore della VAL4, ha portato a travisare il senso dei risultati in campo, stimando un valore di tensione σ erroneamente maggiore rispetto al teorico;
- con la pec del 19/06/2025 l'ing. Alessandro Contin affermava che la sollecitazione orizzontale fosse inferiore a quella di calcolo teorico in 6 prove su 8 con valore minimi del 40% rispetto al valore teorico e che "...Il valore minore di tensione orizzontale misurato rispetto al teorico, a giudizio dello scrivente, può essere altresì riconducibile ad una perdita di precompressione, perdita che comunque non appare omogenea su tutte le sezioni ma comunque evidente in entrambe le carreggiate a meno di due singole sezioni di controllo....";
- il progettista dichiarava che "...vista la natura sperimentale delle prove eseguite, al fine di valutare correttamente la portata dei risultati, è necessario, ad avviso dello scrivente, eseguire delle ulteriori prove di detensionamento che svolgano il ruolo di controllo e taratura del metodo alternativo usato..."
 "...Tali prove, vista la conformazione geometrica a cassone, possono essere utilmente eseguite dall'esterno mediante la "prova di rilascio tensionale con provino troncopiramidale" (metodologia brevettata da 4Emme service s.p.a.) che permette di eseguire la lettura del dato in continuo grazie all'esecuzione di tagli verticali e orizzontali successivi, avendo però cura di installare anche in questo caso una rosetta di sensori al fine di misurare tutte le direzioni di deformazione." ;
- inoltre il progettista dichiarava "...Alla luce della lettura della verifica di sicurezza appare ancora non sviluppato il tema dei ritegni laterali. Vista la valenza economica di eventuali lavori di sostituzione e adeguamento degli stessi si ritiene opportuna una campagna di rilievo geometrico dei ritegni di spalla e di pila da eseguire con l'ausilio di by-bridge associata ad una campagna di prove con durometro per la stima delle resistenze medie a rottura. Il tutto al fine di confrontare le capacità di targa con quelle effettive e poter eseguire le corrette valutazioni progettuali...";

[Handwritten signature]

- con pec prot. 16390 del 24/06/2025 la Stazione appaltante trasmetteva alla società Alisea srl le determinazioni del progettista al fine di un celere riscontro;
- con pec del 30/06/2025 la società Alisea inoltrava le proprie considerazioni sulle determinazioni del progettista, richiedendo un documento ufficiale emesso da Sidercem che riporti i valori definitivi motivando la natura del rifiuto e soprattutto esplicitando chiaramente cosa indica tale angolo (cioè a quali sistemi di riferimento è riferito). Sulla base dei nuovi dati, la società dichiarava di eseguire nuovamente il calcolo delle tensioni σ_x , σ_y e τ_{xy} che dovrebbero a questo punto essere coincidenti con quelle dichiarate dal progettista. Solo allora potrà esprimersi sui risultati ottenuti;

CONSIDERATO CHE:

- al fine di porre chiarezza sull'interpretazione delle prove di rilascio tensionale eseguite e fugare qualsiasi dubbio su una eventuale perdita di precompressione supposta dal progettista, la Stazione Appaltante si è avvalsa nuovamente della consulenza scientifica dell'Università di Messina nella figura del prof. Antonino Recupero;
- infatti con pec del 04/07/2025 è stata inoltrata al consulente scientifico la nota con le considerazioni del progettista in merito alla valutazione della sicurezza al fine di un celere riscontro, in special modo in merito all'interpretazione circa i valori di detensionamento;
- con pec del 14/07/2025 il consulente scientifico prof. Ing. Antonino Recupero trasmetteva la propria consulenza scientifica circa le *Prove di rilascio tensionale: considerazioni metodologiche e limiti applicativi* e *La valutazione della sicurezza nelle strutture in calcestruzzo armato precompresso*;
- il prof. Antonino Recupero affermava che *"...l'apparente perdita di precompressione nel tempo evidenziata da alcune misurazioni appare erroneamente supposta, anche perché, da un esame visivo diretto dello scrivente, non si rilevano aperture nei giunti tra conci, segno che lo stato tensionale generale si è mantenuto..."*;
- con pec prot.18392 del 15/07/2025 venivano trasmessi alla società Alisea, i chiarimenti scientifici del prof. Recupero e la nota della società Sidercem per un celere riscontro;
- con pec del 15/07/2025 la società Alisea trasmetteva le proprie deduzioni finali in merito, evidenziando che *"... in virtù della tecnologia costruttiva di impalcato (conci prefabbricati realizzati in stabilimento a piè d'opera), della recente realizzazione che permette di consultare la documentazione di riscontro dei tempi di maturazione dei conci (giornale dei lavori), della qualità dei getti dei conci (provini di accettazione), delle operazioni di tesatura (verbali di tesatura con misura degli allungamenti), ed infine della dispersione dei risultati delle prove di detensionamento del calcestruzzo, ribadiamo al momento quanto espresso nella relazione VAL4 dove la stima della precompressione residua ad oggi è stata effettuata eseguendo un calcolo ad elementi finiti che ripercorre le fasi costruttive delle singole stampelle su pila e del loro muto assemblaggio, tenendo conto della reologia del calcestruzzo mediante modelli matematici affidabili e presenti nelle normative cogenti..."*
"...Come ulteriore considerazione sulla sicurezza strutturale, si precisa che un'eventuale riduzione della precompressione non desta preoccupazione sulle verifiche a presso-flessione allo Stato Limite Ultimo dell'impalcato in quanto le indagini eseguite hanno mostrato come ad oggi i cavi risultano integri e correttamente iniettati, consentendo così di poterli considerare come facenti parte della sezione in c.a.p. e potendo quindi contare sulla loro piena resistenza nei confronti delle sollecitazioni agenti. Le verifiche nei confronti dello sforzo di taglio sono soddisfatte con ampi margini ($F_s > 2$) e pertanto anche in questo caso, riduzioni fino al 50% non limitano la capacità resistente dell'impalcato a sopportare i carichi da traffico di norma. Per quanto riguarda le condizioni di esercizio, le osservazioni delle strutture di impalcato non hanno evidenziato aperture dei giunti tra i conci prefabbricati o quadri fessurativi sospetti, facendo ritenere come il grado di precompressione si sia mantenuto nel tempo..."
"...Assenza di apertura dei giunti di costruzione e/o fessurazioni che possano far intendere una perdita di precompressione di impalcato nel tempo..."

PRESO ATTO:

- dei chiarimenti evidenziati nella consulenza scientifica dell'Università di Messina, che conferma la bontà e valenza della Valutazione di Sicurezza eseguita dalla società Alisea;

- che la Valutazione della Sicurezza si è resa necessaria in quanto propedeutica alla progettazione esecutiva dei *“Lavori necessari per la messa in sicurezza ed esercizio del Viadotto Buzza - entrambe le carreggiate - A20 Messina-Palermo”*
- che l'intervento per l'esecuzione dei lavori rientra tra quelli finanziati nell'ambito dell'Accordo per lo Sviluppo e la Coesione tra la Presidenza del Consiglio dei Ministri e la Regione Siciliana, di cui alla Deliberazione n. 192 del 22 maggio 2024 della Giunta della Regione Siciliana Programmazione dei Fondi FSC 2021 2027, Area Tematica 07. Trasporti e mobilità, Linea di intervento 07.01 Trasporto Stradale, di cui alla Delibera CIPESS NR. 91 del 9 luglio 2025 pubblicata nella GU n. 256 del 31/10/2024;
- che la Delibera CIPESS NR. 91 del 9 luglio 2025 pubblicata nella GU n. 256 del 31/10/2024 stabilisce le tempistiche ai fini dell'assegnazione delle risorse, prevedendo, per l'intervento di cui in oggetto, l'acquisizione delle obbligazioni giuridicamente vincolanti (OGV) entro il II semestre del 2025;

RITENUTO opportuno e necessario approvare:

- la Valutazione della Sicurezza del Viadotto Buzza km 119+655, entrambe le carreggiate dell'autostrada A20 Messina-Palermo, ai sensi delle Nuove Norme Tecniche per le Costruzioni (D.M. 17.01.2018) e delle Linee Guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio dei ponti esistenti (D.M. 204/2022),

VISTI:

- l'urgenza dettata dalla necessità di procedere con celerità alla prosecuzione dell'iter tecnico amministrativo per l'esecuzione dei servizi di cui all'oggetto;
- l'art. 43 del D. Lgs n. 118/2011 e ss.mm.ii. che dispone in materia di esercizio provvisorio e gestione provvisoria;
- il punto 8.3 dell'allegato 4/2 del D. Lgs n. 118/2011 il quale consente esclusivamente una gestione provvisoria nei limiti corrispondenti stanziamenti di spesa dell'ultimo bilancio di previsione approvato;
- il D.D.G. n. 3291 del 18/11/2024 dell'Assessorato alle Infrastrutture, della Mobilità e Trasporti della Regione Siciliana con il quale è stato approvato il Bilancio Consortile per il triennio 2024/2026;
- il regolamento di contabilità di questo Ente di cui alla Delibera n. 5/AS del 01/10/2010, approvato con delibera della Giunta della Regione Siciliana n. 465 del 19/11/2018;

VISTA la Direttiva n. 260/DG del 14/03/2025

Per le motivazioni in narrativa indicate, il Dirigente Tecnico f.f. in pregio ai propri compiti

D E C R E T A

Art. 1) DI PRENDERE ATTO delle motivazioni indicate in narrativa che qui si intendono riportate e trascritte;

Art. 2) DI APPROVARE la Valutazione della Sicurezza del Viadotto Buzza km 119+655, entrambe le carreggiate dell'autostrada A20 Messina-Palermo, ai sensi delle Nuove Norme Tecniche per le Costruzioni (D.M. 17.01.2018) e delle Linee Guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio dei ponti esistenti (D.M. 204/2022), trasmessa con pec del 28/05/2025 dalla società Alisea srl, elaborato codice 1-PE.LO.01-GEN-RG_2 (Relaz VAL4_BUZZA_0) e confermata dalla stessa con pec del 15/07/2025.

Il presente Decreto sarà pubblicato sul sito istituzionale dell'Ente e trasmesso agli Uffici Ragioneria, Gare e Appalti, Contratti e Presidenza.

IL DIRETTORE GENERALE
(Dott. Calogero Franco Fazio)

Il Redattore
Ing. Roberto Silvestro

IL DIRIGENTE TECNICO f.f.
(Ing. Anna Sidoti)