



PROVINCIA DI PISA
Settore U.O. Viabilità

Interventi di manutenzione straordinaria dei ponti sulla SP3
"Bientina - Altopascio" al km 4+810 e al km 5+400

PERIZIA SUPPLETIVA E DI VARIANTE N.1

REL
01

Relazione generale della perizia suppletiva e di variante n.1

Data emissione:
Maggio 2026

CODICE
ELABORATO

Anno
2025

Commessa
012

Progetto
V

Tipologia
REL

Elaborato n°
0001

LIVELLO	Numero	Data	Stesura	Controllo	Approvazione
Prima emissione	01	05/2026	MD	EF	PB

Responsabile Unico del Procedimento
dott. ing. Cristiano RISTORI

Il Progettista
dott. ing. Gerardo MASIELLO



SMSTRUTTURE S.R.L.
Via G.B. Picotti 6
56125 Pisa (PI)
p. IVA 02472840509

Direzione dei Lavori



Studio INGEО
Ingegneri e Geologi Associati
Via Acquacalda n. 840/A - 55100 Lucca
Telefono 0583 - 48682
E-mail ingegneri@ingeo.it



Il Direttore dei Lavori
dott. ing. Paolo BARSOTTI

Il Coordinatore della sicurezza in fase di esecuzione
dott. ing. Enrico FAVILLA

Il Direttore operativo delle strutture
dott. ing. Simone MARTINELLI

Gruppo di lavoro
dott. ing. Marco DEL CARLO



PROVINCIA DI PISA

Settore Viabilità, Trasporti e Protezione Civile

Piazza Vittorio Emanuele II

56125 – Pisa (PI)

Tel 050 929111

pec: protocollo@provpisa.pcertificata.it

Oggetto: ACCORDO QUADRO TRIENNALE DI LAVORI DENOMINATO "LAVORI DI MANUTENZIONE ORDINARIA E STRAORDINARIA OPERE D'ARTE (PONTI) DELLE STRADE PROVINCIALI". CUI: L80000410508202400001 - CUP: E57H23000560001 -- CIG: B50CE9A14E. PROGETTO ESECUTIVO DEL CONTRATTO ATTUATIVO N. 2 MANUTENZIONE STRAORDINARIA PONTI SP 3 BIENTINA-ALTOPASCIO AL KM 4+810 E KM 5+400

Impresa: RTI: MERIDIONALE COSTRUZIONI GROUP SRL (capogruppo) con sede legale in Canello ed Arnone (CE), 81030 Via Maria SS. delle Grazie 29, C.F. 03755810615, e P.I. 03755810615, PEC: meridionalecostruzioni@legalmail.it - LAVORITALIA SRL (mandante), con sede legale in Canello ed Arnone (CE), 81030 Via Giovanni Paolo II 1, C.F. 04026670614, e P.I. 04026670614, PEC: lavoritaliasrl@pec.it.

DD.LL. Ing. Paolo Barsotti – Studio Ingeo

CSE Ing. Enrico Favilla – Studio Ingeo

Contratto: Contratto di appalto stipulato il 05/02/2026 mediante scrittura privata rep.n. 38/2026. Determinazione di aggiudicazione n.1153 del 31/07/2025.

Importo lavori (soggetto a ribasso)	€ 337.355,06
Oneri per la sicurezza (non soggetti a ribasso)	€ 36.366,77
Ribasso percentuale (26,11%) a detrarre	-€ 88.083,41
Importo del contratto al netto dell'IVA	€ 285.638,42

PERIZIA SUPPLETIVA E DI VARIANTE N.1

Ai sensi dell'art. 120 del D. Lgs. 36/2023

RELAZIONE GENERALE

L'anno **2026** il giorno **05** del mese di **maggio**, il sottoscritto dott. ing. Paolo Barsotti, Direttore dei Lavori in oggetto, premesso che:

- con la Determinazione Dirigenziale (D.D.) n. 969 del 20/06/2025 si è proceduto alla conclusione dell'Accordo Quadro con un unico operatore, per gli interventi in oggetto, in favore del RTI costituendo composto da MERIDIONALE COSTRUZIONI GROUP SRL (capogruppo) con sede legale in Canello ed Arnone (CE), 81030 via Maria SS. delle Grazie 29, C.F. 03755810615, e P.I. 03755810615, PEC: meridionalecostruzioni@legalmail.it - LAVORITALIA SRL (mandante), con sede legale in Canello ed Arnone (CE), 81030 Via Giovanni Paolo II 1, C.F. 04026670614, e P.I. 04026670614, PEC: lavoritaliasrl@pec.it avendo offerto un ribasso percentuale del 26,11% da applicare ai prezzi unitari posti a base di gara e

che saranno utilizzati per la quantificazione dei singoli contratti attuativi;

- la D.D. n. 1066 del 31/07/2024 cui veniva concluso l'AQ relativo ai servizi tecnici attinenti all'ingegneria ed all'architettura relativi alla direzione dei lavori e coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione dei lavori di manutenzione dei ponti delle strade provinciali a favore dell'RTI DP Ingegneria Srl (Capogruppo), sede legale in Lucca (LU), Viale S. Concordio 1160, C.F. e P.IVA: 02486940469; Studio Ingeo (mandante), sede legale in Lucca (LU), Via Acquacalda 840/A, C.F. e P.IVA: 01582240469;
- con la Determinazione nr. 1153 del 31/07/2025 è stato affidato al RTI il contratto attuativo di lavori n. 2 denominato "MANUTENZIONE STRAORDINARIA PONTI SP 3 BIENTINA-ALTOPASCIO AL KM 4+810 E km 5+400" al RTI Meridionale Costruzioni Group srl/Lavoritalia srl e contestualmente lo svolgimento delle relative funzioni di DLL e di CSE al RTI DP Ingegneria Srl/Ingeo;
- il corrispettivo per i lavori assunti dall'appaltatore con il presente contratto attuativo è pari a complessivi € **285.638,42 (duecentoottantacinquemilaseicentotrentotto/42)** oltre IVA, di cui € 249.271,65 al netto del ribasso del 26,11% sull'importo di lavori di € 337.355,06 e € 36.366,77 per oneri della sicurezza non soggetti a ribasso;
- l'impresa designata quale capogruppo è la MERIDIONALE COSTRUZIONI GROUP SRL (capogruppo) con sede legale in Canello ed Arnone (CE), 81030 via Maria SS. delle Grazie 29, C.F. 03755810615, e P.I. 03755810615, PEC: meridionalecostruzioni@legalmail.it;
- in data 04.08.2025 veniva richiesto dalla Stazione Appaltante l'Avvio Anticipato del Contratto e la consegna anticipata in Via d'urgenza come previsto art. 50 c.6 del D Lgs 36/2023 - Art. 7 del CSA dello specifico contratto attuativo nelle more di perfezionamento del contratto;
- il Contratto di Appalto è stato stipulato il 05/02/2026 mediante scrittura privata rep.n. 38/2026;

e considerato inoltre che:

- i lavori sono stati consegnati secondo gli art. 8 e 21 del Capitolato Speciale d'Appalto in data 25.08.2025, da ultimarsi entro il termine del 28.11.2025;
- con sottoscrizione della comunicazione trasmessa a mezzo PEC in data 28.11.2025, in risposta alla richiesta di proroga di 90 giorni avanzata dall'impresa esecutrice in data 26.11.2025, il RUP concedeva proroga sul termine ultimo dei lavori di n. 64 giorni naturali e consecutivi, portando il nuovo termine per l'ultimazione dei lavori al 31.01.2026;
- in corso d'opera è emersa la necessità di introdurre modifiche alle opere previste da progetto le quali, viste le circostanze di estrema urgenza e data la necessità di procedere a riapertura della strada nel minor tempo possibile, sono state studiate, concordate con l'impresa esecutrice con l'assenso della SA e successivamente realizzate, senza preventiva redazione ed approvazione di Perizia suppletiva di variante;
- verificata l'ultimazione delle principali opere previste da progetto e di quelle aggiuntive introdotte in corso d'opera, in data 29.01.2026 si procedeva ad emissione del Certificato di

Ultimazione dei Lavori, concedendo all'Impresa ulteriori 60 giorni per il completamento di alcune opere di piccola entità;

- risulta quindi necessario procedere a redazione di perizia suppletiva di variante nella quale si dia conto delle variazioni effettuate e delle lavorazioni aggiuntive che si sono rese necessarie in corso d'opera, dando conto anche delle maggiorazioni economiche che ne conseguono;

PER QUANTO SOPRA

ha redatto la presente Relazione della Perizia suppletiva e di variante n.1.

Sostanzialmente nell'ambito della perizia sono state rivalutate le modalità operative e le lavorazioni successivamente elencate, suddivise per Intervento. Si descrivono di seguito le lavorazioni che hanno comportato i principali scostamenti economici, sia in aumento che in diminuzione, rispetto a quanto previsto dal progetto esecutivo, rimandando per ulteriori dettagli agli elaborati economici allegati alla presente Perizia, con particolare riferimento all'elaborato "09 – Quadro di raffronto globale per lavorazioni", nel quale vengono messi in evidenza i principali scostamenti tra il computo di progetto e la perizia di variante, suddivisi per categoria di lavorazione eseguita.

Intervento sul Ponte al km 5+400:

- sono state modificate le lunghezze di sostituzione dei guardrail esistenti, seguendo ove possibile il principio di installazione per nuove barriere stradali per un'estensione complessiva pari alla lunghezza minima di crash test del tipologico di barriera installata (in questo caso pari a 63 m). Nello specifico si è proceduto ad installazione di ulteriori 17 m di barriera bordo ponte sul Lato Ovest dell'impalcato e di ulteriori 12,50 m di barriera bordo ponte sul Lato Est, in aggiunta ai 10 m già previsti dal progettista. Si è inoltre proceduto a sostituzione della barriera bordo laterale esistente, non prevista in progetto, per complessivi 69 m Lato Ovest e complessivi 13,50 m Lato Est. Sul Lato Ovest, procedendo dall'impalcato in direzione Altopascio, la sostituzione di 60 m di barriera bordo laterale si è resa necessaria a causa delle riscontrate condizioni di conservazione della barriera esistente, la quale risultava diffusamente danneggiata a tal punto da comprometterne la funzionalità;
- le necessità di estensione delle nuove barriere stradali di cui sopra hanno comportato necessariamente l'introduzione di lavorazioni di adeguamento dei cordoli esistenti e di nuova realizzazione di quelli mancanti, per garantire adeguato ancoraggio alle barriere stradali. Infatti, sul Lato Est, è stato necessario procedere a realizzazione di nuovo cordolo in ca in sommità ai muri andatori. Il vecchio guardrail risultava pericolosamente staffato esternamente rispetto alla sommità dei muri andatori in muratura, senza alcuna garanzia nei riguardi della tenuta ad urto degli stessi. Sul Lato Ovest, sono stati riscontrati cordoli esistenti sui muri andatori e si è scelto di procedere mediante opere di adeguamento strutturale degli stessi. Lato Bientina, è stato necessario migliorare la sezione resistente del cordolo mediante nuova struttura in ca resa collaborante con il cordolo esistente mediante inghisaggi; Lato Altopascio, invece, la sezione risultava adeguata e sono state effettuate opere di riqualificazione superficiale in sommità al cordolo esistente;
- è stata modificata la tecnologia costruttiva dei nuovi cordoli bordo ponte sull'impalcato. Da progetto, era previsto di realizzare i cordoli mediante utilizzo delle lastre predalles e delle

velette come cassero esterno. Per evitare ritardi dovuti al reperimento dei materiali prefabbricati necessari e per dare continuità costruttiva rispetto ai nuovi cordoli sui muri andatori, si è invece deciso di realizzare i cordoli d'impalcato mediante getto in opera;

- durante le operazioni di demolizione delle strutture esistenti e in fase di effettuazione preventiva di saggi sulla soletta d'impalcato, lo spessore della stessa è risultato essere pari a 30 cm, anziché 42 cm come ipotizzato in fase progettuale. È quindi emersa la necessità di procedere al ringrosso dell'estradosso per un'altezza pari a 12 cm, per ripristinare lo spessore di calcolo. Tale ringrosso, anche su indicazione del progettista incaricato per la redazione del Progetto esecutivo, è stato realizzato utilizzando una malta colabile ad altissima duttilità additivata con fibre metalliche anticorrosione e preventiva applicazione di promotore di adesione a base vinilica per facilitare l'aggrappo e l'adesione della malta e la collaborazione dello spessore aggiuntivo con la soletta esistente. Per rendere definitivamente collaborante lo spessore aggiuntivo con la soletta d'impalcato esistente, sono stati effettuati inghisaggi mediante impiego di spinotti zincati;
- le operazioni di smontaggio e rimontaggio delle porte vinciane presenti sul Lato Ovest dell'impalcato, a protezione del livello di piena del Canale Imperiale verso il canale emissario, sono risultate molto più complesse ed articolate rispetto a quanto stimato in fase progettuale. Ciò ha comportato la necessità di introdurre specifiche analisi del prezzo per le lavorazioni che si sono effettivamente rese necessarie, delle quali si dà conto nelle AP_01 e AP_02 allegate all'elaborato "02 - Verbale di concordamento nuovi prezzi";
- il risanamento murario delle spalle dell'impalcato è stato effettuato tramite ripristino corticale comprensivo di scarifica delle superfici, pulizia, ringrosso con malta, rasante e pittura protettiva idrorepellente. Non è stata effettuata l'operazione di ripristino mediante la tecnica del "cuci e scuci" prevista da progetto, dato l'avanzato stato di degrado della muratura esistente e la consistente presenza di malta tra gli elementi laterizi rinvenuti. La voce è quindi stata annullata e sostituita dalle operazioni di ripristino corticale precedentemente elencate;
- sono state estese le operazioni di demolizione e ripristino del manto di usura della pavimentazione stradale per sviluppi maggiori rispetto a quelli progettuali, comprendendo anche le zone demolite a causa della necessità di realizzazione dei nuovi cordoli sui muri andatori sul Lato Est dell'impalcato;
- la progettazione prevedeva la realizzazione di nuovi giunti di dilatazione a tampone nelle due sezioni di approccio all'impalcato, in sostituzione dei giunti esistenti. La lavorazione prevista non è stata effettuata perché, una volta ultimate le operazioni di demolizione della sovrastruttura, non si è riscontrata la presenza di giunti esistenti. Non risultavano inoltre presenti travi paraghiaia nelle zone di transizione tra impalcato e rinfianchi delle spalle, per cui la realizzazione di nuovi giunti di dilatazione non sarebbe stata possibile.

Interventi sul Ponte al km 4+810:

- anche in questo caso, sono state modificate le lunghezze di sostituzione dei guardrail esistenti, seguendo ove possibile il principio di installazione per nuove barriere stradali per un'estensione complessiva pari alla lunghezza minima di crash test del tipologico di barriera installata (in questo caso pari a 63 m). Nello specifico si è proceduto ad installazione di ulteriori 2 m di barriera bordo ponte sul Lato Ovest dell'impalcato e di ulteriori 2 m di

barriera bordo ponte sul Lato Est, in aggiunta ai 16 m già previsti dal progettista. Si è inoltre proceduto a sostituzione della barriera bordo laterale esistente, non prevista in progetto, per complessivi 77 m Lato Ovest e complessivi 18 m Lato Est. Sul Lato Ovest, le sostituzioni sono state effettuate garantendo la giusta protezione al bordo ponte del nuovo impalcato ed estendendo la sostituzione della barriera bordo laterale per lo sviluppo minimo necessario al raggiungimento dei 63 m (45 m) ai quali sono stati aggiunti ulteriori 32 m per le condizioni della barriera bordo laterale esistente, la quale necessitava di essere sostituita per tale sviluppo. Sul Lato Est, invece, la presenza dei due accessi nei pressi dell'impalcato non consente il raggiungimento della minima estensione di crash test, i prolungamenti sono stati effettuati garantendo adeguata protezione al bordo laterale nei pressi delle zone di raccordo all'impalcato;

- da progetto era previsto l'ancoraggio della barriera bordo ponte sui nuovi cordoli d'impalcato, sui cordoli di estremità delle solette di transizione e sui muri andatori per i tratti esterni. Per garantire il corretto ancoraggio anche nelle zone esterne all'impalcato, in corso d'opera si è optato per il prolungamento delle solette di transizione per l'intera estensione dei muri andatori, in modo da garantire il fissaggio della barriera sui cordoli di estremità delle solette per l'intero tratto. È stato quindi necessario prolungare le solette di transizione di 2,20 m Lato Bientina e di ca 1,75 m Lato Altopascio;
- il prolungamento delle solette di transizione sopra descritto ha necessariamente comportato l'estensione delle operazioni di demolizione e ripristino della pavimentazione stradale, rispetto alle quantità previste da progetto;
- anche in questo caso, le operazioni di smontaggio e rimontaggio delle porte vinciane presenti sul Lato Ovest dell'impalcato, a protezione del livello di piena del Canale Imperiale verso il canale emissario, sono risultate molto più complesse ed articolate rispetto a quanto stimato in fase progettuale. Ciò ha comportato la necessità di introdurre specifiche analisi del prezzo per le lavorazioni che si sono effettivamente rese necessarie, delle quali si dà conto nelle AP_01 e AP_02 allegate all'elaborato "02 - Verbale di concordamento nuovi prezzi";
- anche in questo caso, il risanamento murario delle spalle dell'impalcato è stato effettuato tramite ripristino corticale comprensivo di scarifica delle superfici, pulizia, ringrosso con malta, rasante e pittura protettiva idrorepellente. Non è stata effettuata l'operazione di ripristino mediante la tecnica del "cuci e scuci" prevista da progetto, dato l'avanzato stato di degrado della muratura esistente e la consistente presenza di malta tra gli elementi laterizi rinvenuti. La voce è quindi stata annullata e sostituita dalle operazioni di ripristino corticale precedentemente elencate;
- durante le operazioni di demolizione della sovrastruttura, si è riscontrato il buon stato di conservazione del timpano in muratura esistente e si è quindi deciso di non procedere a demolizione e ricostruzione di tale elemento. Le relative voci di computo previste da progetto sono quindi state annullate;
- da progetto si prevedeva di installare, in sommità ai micropali, maniglie saldate per aumentare la collaborazione tra il nuovo impalcato e le strutture di fondazione. Nel computo non si riscontra la voce relativa al compenso delle operazioni di saldatura di tali maniglie e si è quindi resa necessaria l'introduzione di un nuovo prezzo per computare la lavorazione eseguita;

- il progetto prevedeva la realizzazione di giunti di dilatazione da realizzarsi nelle sezioni di approccio all'impalcato, con tecnologia "a tamponi". Le esigenze costruttive e di maggior celerità hanno portato alla necessità di realizzare giunti in neoprene, riducendo la complessità di realizzazione e i tempi di esecuzione. Si è quindi proceduto ad introduzione di un nuovo prezzo per computare l'effettiva lavorazione eseguita;
- per poter procedere ad effettuazione delle prove di carico sui micropali di fondazione, eseguite in data 03/12/2025 e 04/12/2025, è stato necessario effettuare l'allestimento della prova mediante predisposizione e posizionamento di una trave in profilato metallico di caratteristiche idonee allo svolgimento del collaudo. Il carico di collaudo del palo risultava essere pari a 185 KN. Per lo svolgimento della prova, è stata quindi utilizzata una trave HEB300, di lunghezza pari a 3 m. Si è quindi introdotto un nuovo prezzo (AP_03), nel quale si considera la fornitura e la posa in opera della trave di contrasto, la predisposizione della trave secondo gli interassi dei micropali, le saldature degli elementi di collegamento tra i pali di contrasto e la trave, la saldatura della piastra di testa sul palo da collaudare e la movimentazione con gru della trave. Tale predisposizione non era prevista nel Computo metrico estimativo di progetto.

Stima degli oneri relativi alla sicurezza – km 4+810 e km 5+400:

- le esigenze di cantierizzazione delle aree limitrofe a quelle di chiusura della strada hanno comportato aumenti significativi relativi alla predisposizione della segnaletica di cantiere di prossimità. In maggior misura, l'aumento è riscontrabile relativamente ai cartelli di chiusura della strada. In progetto, erano previsti in un numero complessivo pari a 12; l'effettivo piano di segnaletica di prossimità prevedeva invece un numero di segnali pari a 22. Tale adeguamento, unitamente alla necessità di variazione in corso d'opera della configurazione di chiusura stradale al km 4+810 (Lato Bientina) hanno portato ad un aumento delle voci relative alla segnaletica temporanea verticale di cantiere e all'esigenza di introdurre nuovi prezzi relativi alla cartellonistica provvisoria;
- è stato aggiunto un nuovo prezzo per il compenso relativo all'impianto temporaneo di segnalamento semaforico installato all'incrocio a 3 vie tra Via della Dogana e la SS439, dato che il Computo di sicurezza di progetto non ne prevedeva il compenso;
- la segnaletica orizzontale temporanea era già presente su entrambi i cantieri, non è quindi stata realizzata e la relativa voce è stata annullata;
- è stato aggiunto un motore generatore per alimentare la torre faro nelle ore serali di 3 mesi sui 5 complessivi di durata effettiva del cantiere ed è stato introdotto il relativo nuovo prezzo;
- è stato aggiunto un nuovo prezzo per il compenso della torre faro utilizzata per rendere possibile le lavorazioni in condizioni operative di scarsa illuminazione;
- sono stati adeguati tutti i noleggi delle opere provvisorie di cantiere, estendendo la durata dei noli al tempo effettivo di 5 mesi complessivi. Gli allestimenti di cantiere sono stati ridotti alle predisposizioni effettivamente realizzate, nella misura di 1 box ricovero attrezzi, 1 box ufficio e 1 wc chimico (il progetto prevedeva la predisposizione di n.2 locali per ogni tipologia indicata);
- il progetto, sia al km 5+400 che al km 4+810, prevedeva il tombamento dei canali emissari tramite predisposizione di getto di magrone per regolarizzazione del fondo, installazione di tubazioni affiancate by-pass in direzione trasversale all'impalcato (nella direzione di deflusso

delle acque) e messa in opera di materiale di rinfilanco delle tubazioni per creazione di un piano di lavoro stabile al di sotto dell'impalcato. In fase esecutiva, considerando l'urgenza delle lavorazioni da eseguirsi, è stato deciso di non procedere a tombamento dei canali, variando lo schema di installazione del ponteggio di cantiere. Tutte le voci di tombamento dei canali emissari, quindi, sono state annullate;

- per quanto appena esplicitato, sono stati aggiunti nuovi prezzi per la compensazione della predisposizione effettiva del ponteggio a tubo giunto che si è resa necessaria su entrambi gli impalcati. Lo schema di ponteggio adottato, non avendo proceduto a tombamento dei canali emissari, è risultato di maggiore complessità rispetto a quello previsto da progetto ed ha quindi portato a maggiori oneri di installazione;
- a lavorazioni ultimate, una volta quindi riaperta la strada al traffico veicolare, sono emerse criticità relative alla regolarità della pavimentazione stradale nei pressi dell'intervento al km 5+400, all'altezza dell'incrocio tra Via della Dogana e la SS439 e in alcune zone della viabilità comunale denominata "Via della Tura", la quale ha subito ammaloramenti durante il periodo di chiusura, essendo stata utilizzata come percorso alternativo alla chiusura stradale. Tali ripristini, effettuati nel corso dei 60 giorni aggiuntivi concessi dal RUP per il completamento di alcune opere di finitura, si sono resi necessari principalmente per motivi legati alle condizioni di sicurezza della circolazione stradale. Per tale motivo, sono stati ricompresi negli oneri relativi alla sicurezza per il cantiere in oggetto.

Stima dei costi e modifiche contrattuali: Dal punto di vista contrattuale sono stati stimati i costi per la realizzazione delle opere di perizia. La perizia suppletiva di variante n.1 innalza l'importo complessivo lordo dei lavori a misura a € 473.706,24 (soggetti a ribasso) e € 78.397,41 per costi della sicurezza (non soggetti a ribasso). Con l'applicazione del ribasso d'asta pari al 26,11% l'importo totale complessivo per lavori e sicurezza ammonta a € 428.418,95 oltre l'IVA di legge. Si precisa che i prezzi applicati per la redazione della perizia suppletiva n.1 sono quelli previsti dal Prezzario Regionale di riferimento della progettazione TOS 2025/1 e, in subordine, quando i prezzi non risultavano presenti nel Prezzario regionale, si è fatto riferimento al Prezzario di progetto ANAS 2024.

Vista la non completa copertura delle maggiorazioni con le somme a disposizione del Quadro economico per l'applicativo in oggetto, occorrerà predisporre e procedere ad approvazione da parte della Stazione Appaltante di un atto aggiuntivo a copertura dei maggiori costi. Dal punto di vista delle tempistiche contrattuali, invece, la proroga citata nelle premesse del presente documento comprendeva già tempi aggiuntivi necessari per l'esecuzione delle opere di variante, che risultano ad oggi ultimate.

Si riportano di seguito gli elaborati che costituiscono parte integrante della presente perizia:

- 01 – Relazione generale della perizia suppletiva e di variante n.1;
- 02 – Processo verbale di concordamento nuovi prezzi n.1;
- 03 – Computo metrico estimativo – km 5+400;
- 04 – Computo metrico estimativo – km 4+810;
- 05 – Stima degli oneri di sicurezza;
- 06 – Quadro di raffronto CME km 5+400;

- 07 - Quadro di raffronto CME km 4+810;
- 08 - Quadro di raffronto Stima degli oneri di sicurezza;
- 09 - Quadro di raffronto globale per lavorazioni;
- 10 - Quadro di raffronto QE;
- 11 - TAV. V.1 - Planimetria e dettagli costruttivi delle opere di variante sul Ponte al km 5+400 della SP3;
- 12 - TAV V.2 - Planimetria e dettagli costruttivi delle opere di variante sul Ponte al km 4+810 della SP3.

L' IMPRESA

*RTI: Meridionale Costruzioni group srl
(capogruppo)
Lavoritalia Srl (mandante).*

IL DIRETTORE DEI LAVORI

dott. ing. Paolo Barsotti

Visto

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

dott. ing. Cristiano Ristori