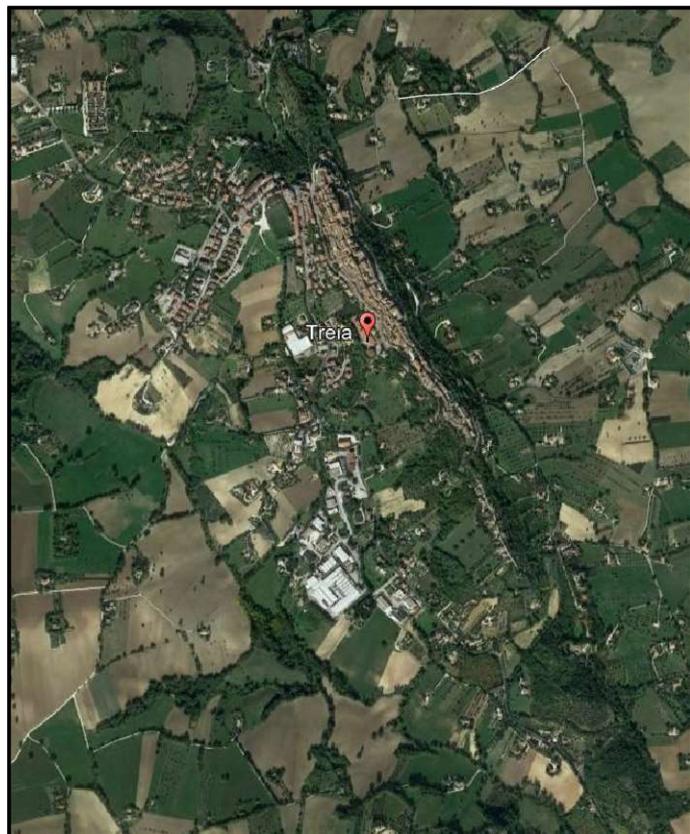


COMUNE DI TREIA

Settore VII

“Settore Ricostruzione Post Sisma del Patrimonio e del Territorio”



PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA

UNITA' PROGETTAZIONE

Arch. Michela FRANCONI

Responsabile del Procedimento

PROGETTISTI INCARICATI

Arch. Michela Francioni

Arch. Alessandro Gigli

Ing. Mauro Braccacini

Ing. Domenico Villano

BIKE PARK UNIONE MONTANA RETE CICLABILE LOCALE-TREIA

REALIZZAZIONE DI PISTA CICLABILE DI
COLLEGAMENTO TRA HOTSPOTS ARTISTICOCULTURALI
(VILLA SPADA E CENTRO STORICO),
REALIZZAZIONE PARCHEGGIO E MINI AREA
SOSTA CAMPER IN PROSSIMITÀ DELLA STAZIONE
CLICLOTURISTICA DI VILLA SPADA

CUP:I31B21002760007

Firme dei professionisti

Scala disegno:

Data:

Giugno 2021

ELABORATO:

RELAZIONE TECNICA ILLUSTRATIVA

TAVOLA N.

PF1-01

Revisione

Data revisione

Disegnatore

Controllato

Verifica RUP



CITTÀ DI TREIA

Settore VII "Ricostruzione Post Sisma del Patrimonio e del Territorio"

PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA

BIKE PARK UNIONE MONTANA

RETE CICLABILE LOCALE TREIA

1. PISTA CICLABILE VILLA SPADA – CENTRO STORICO



dati GIUGNO 2021	Serie ALLEGATI	Codice
	Relazione TECNICA ILLUSTRATIVA	PF01.01

COMUNE DI TREIA

Piazza della Repubblica 1,62010Treia MC

Responsabile Unico del Procedimento –RUP

Arch. **MICHELA FRANCONI**

Progettisti interni incaricati alla Progettazione

ARCH. MICHELA FRANCONI

ARCH. ALESSANDRO GIGLI

ING. MAURO BRACACCINI

ING. DOMENICO VILLANO



CITTÀ DI TREIA

Settore VII "Ricostruzione Post Sisma del Patrimonio e del Territorio"

1. PREMESSA

La presente relazione e gli elaborati grafici a corredo, riguardano il progetto di fattibilità tecnica ed economica per la realizzazione di una rete comunale cicloturistica con individuazione dei tracciati e delle strutture annesse, quali parcheggi scambiatori auto/bicicletta, con eventuale noleggio di bike e e-bike, info-point, stazioni di servizio con bar, punti di ristoro con servizi igienico-sanitari, officina e punti di ricarica e-bike, lavaggio bike, e spazi ludico-ricreativi, quali park fitness, pum track, spazi verdi attrezzati, parchi gioco e percorsi botanico-vegetazionali che la Città di Treia intende sviluppare all'interno del proprio territorio comunale al fine di permettere la scoperta, valorizzazione e fruizione profonda dell'ambiente naturale e culturale che contraddistingue il capoluogo treiese, in interconnessione con i limitrofi comuni di San Severino Marche, Cingoli, Castelraimondo, Gagliole, Apiro, Esanatoglia, Pioraco, Fiuminata e la sovracomunale Rete Ciclabile Regionale.

La Città di Treia si identifica nella bellezza del paesaggio naturale costellato di beni culturali diffusi su tutto il territorio, offrendo momenti di attrazione storica, artistica, enogastronomica, naturale e culturale di altissima qualità e varietà. Un paesaggio, pertanto, umanizzato, plasmato con segni e significati che permettono di leggere e codificare la storia di chi ha abitato queste terre nel tempo.

La rete cicloturistica, pertanto, è stata pensata come parte integrante di questa straordinaria opera d'arte, recuperando per quanto possibile i tracciati esistenti, mutandone le forme, laddove necessario nell'apertura di nuovi tracciati con materiali locali, naturali e facilmente reperibili, associando ai percorsi filari alberati che offrano il piacere dell'ombra, strutture integrate che garantiscono il riposo e il ristoro in spazi ameni.

Le ciclovie delle Marche sono parte del sistema della mobilità, ma sono al contempo parte del sistema della rete ecologica, Il loro tracciato percorre i corridoi ecologici fluviali, divenendo occasione di nuove connessioni verdi o di recupero di aree dismesse e degradate. La realizzazione di una ciclovia è riconosciuta come occasione di miglioramento delle condizioni naturali del territorio, di incremento della biodiversità, riconoscendola quale via di conoscenza del nostro ambiente naturale, portatrice di un nuovo e più forte legame tra le comunità locali e la loro Terra.

La definizione di un sistema regionale di ciclovie fa seguito all'entrata in vigore della legge nazionale 2/2018 recante *“Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di*



CITTÀ DI TREIA

Settore VII "Ricostruzione Post Sisma del Patrimonio e del Territorio"

percorribilità ciclistica" che definisce le ciclovie italiane sulla base dell'intelaiatura messa a punto dalla F.I.A.B. con la mappa Bicitalia, ma introduce anche l'obbligo delle regioni di dotarsi di Piani Regionale di mobilità ciclistica.

La ciclovìa Adriatica è l'unica ciclovìa di livello nazionale che attraversa le Marche, completata dalle ciclovie vallive di carattere regionale, nonostante alcune di esse vadano ad allacciarsi alle reti regionali umbra, toscana e laziale, così da costituire vere e proprie trasversali che legano l'Adriatico al Tirreno. Per distinguere la scala nazionale o regionale si assumono dei colori distintivi: l'azzurro per la ciclovìa adriatica (che rimanda al colore della bandiera europea) e il verde per le ciclovie vallive regionali (che rimanda al colore di fondo del simbolo della Regione Marche).

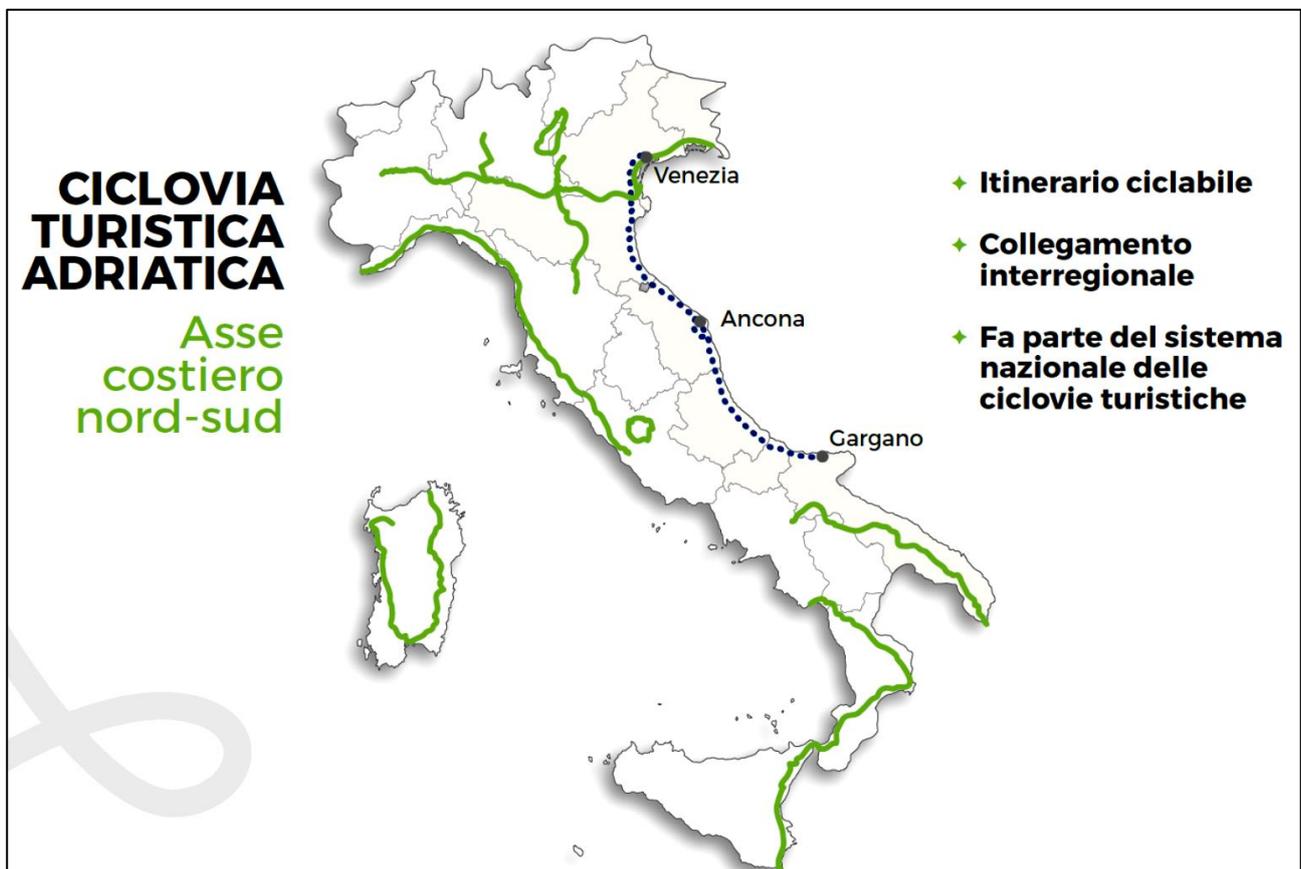


Figura 1: inserimento della ciclovìa turistica Adriatica all'interno del quadro cicloturistico nazionale

La regione Marche ha progettato e ottenuto parzialmente finanziamenti per una rete ciclabile regionale chiamata "Ciclovie delle Marche" che prevede un asse costiero (Nord-Sud) che percorre la fascia costiera Adriatica connettendosi con le direttrici trasversali (Est-Ovest) disposte lungo le principali vallate fluviali.



CITTÀ DI TREIA

Settore VII "Ricostruzione Post Sisma del Patrimonio e del Territorio"

La rete cicloturistica regionale è stata organizzata come elemento integrativo del paesaggio all'interno di uno sviluppo di un sistema di mobilità dolce, attraverso il concetto di infrastruttura quotidiana ecologica, turistica e sportiva, secondo un nuovo modo di vivere e di viaggiare.

Un impianto a "pettine" che consentirà attraverso un sistema di sviluppo della mobilità dolce, il collegamento delle aree interne con la costa e la Ciclovia Adriatica, permettendo la connessione con altri tracciati a livello locale, al fine di penetrare integralmente il territorio, alla scoperta dei molti e diffusi luoghi, borghi e belle naturali, culturali e paesaggistiche dell'intero territorio marchigiano.

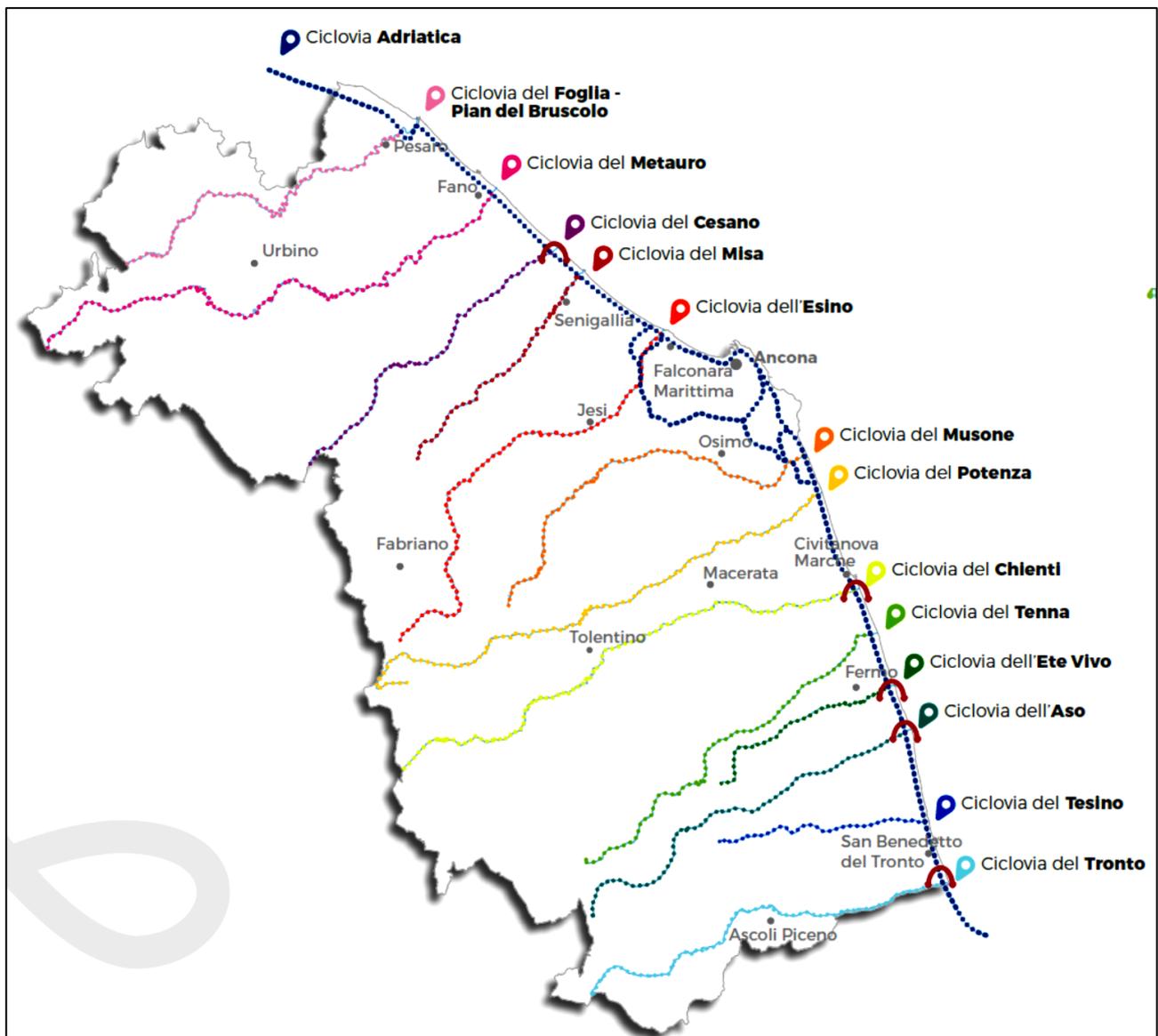


Figura 2: individuazione delle ciclovie interne e dei tratti costieri della ciclovia Regione Marche.



CITTÀ DI TREIA

Settore VII "Ricostruzione Post Sisma del Patrimonio e del Territorio"

2. QUADRO ESIGENZIALE

Il presente progetto prevede l'aggregazione di 12 Comuni tra i quali Apiro, Castelraimondo, Cingoli, Esanatoglia, Fiuminata, Gagliole, Matelica, Pioraco, Sefro, Treia, San Severino Marche che aderiscono all'Unione Montana Esino-Potenza-Musone mirando a interconnettere il sistema ciclopedonale locale al Sistema ciclabile delle valli del Potenza, Esino e Musone.

Pertanto, il Comune di Treia a predisposto un progetto di fattibilità tecnica ed economica individuando:

- I percorsi ciclabili appartenenti alla rete ciclabile locale di competenza con la interconnessione al Sistema ciclabile sovracomunale attraverso la CICLOVIA POTENZA e con la rete ciclabile di collegamento ai territori comunali limitrofi, quali Cingoli e San Severino Marche;
- Due BASI STRATEGICHE dislocate lungo i tracciati primari, agevolmente raggiungibili con qualsiasi mezzo all'interno del network bike locale quali principali punti di arrivo/partenza per la transizione alla mobilità dolce:
 1. STAZIONE HUB VILLA SPADA;
 2. CICLOSTAZIONE SAN LORENZO.

I progetti, pertanto si articolano, in tre stralci funzionali, indipendenti tra loro, e la presente relazione, intende sviluppare l'intervento di realizzazione della **PISTA CICLABILE VILLA SPADA – CENTRO STORICO**.



CITTÀ DI TREIA

Settore VII "Ricostruzione Post Sisma del Patrimonio e del Territorio"

3. SCOPO E CONTENUTO DEL DOCUMENTO

L'intervento mira a realizzare un percorso di collegamento tra hotspots artistico-culturali (Villa Spada-Centro Storico) e connessioni con comuni di valle e di dorsale e la pista ciclabile del Potenza, realizzando:

- un'area di scambio (Hub di Villa Spada) per la transizione alla mobilità dolce composta da un parcheggio con n. 43 posti auto e mini area di sosta attrezzata per n. 7 camper, realizzata in prossimità della stazione cicloturistica finanziata con fondi GAL;
- una pista ciclabile in ampliamento alla strada comunale esistente, all'interno dell'area di pertinenza, come percorso di collegamento dall'hub di Villa Spada fino al parcheggio con attracco meccanizzato del Centro Storico.

Tutte le opere di progetto saranno realizzate nel rispetto dei criteri previsti da enti omologanti e/o standard condivisi a livello europeo secondo la certificazione I.M.B.A. (International Mountain Bike Association) e nel rispetto di tutte le norme di sicurezza.



CITTÀ DI TREIA

Settore VII "Ricostruzione Post Sisma del Patrimonio e del Territorio"

4. STATO DI FATTO E INQUADRAMENTO URBANISITCO

La stazione Hub di Villa Spada è una stazione cicloturistica adiacente al sito di interesse storico-artistico di Villa Spada già Villa La Quiete e il percorso ciclabile, che consente all'utente di arrivare fino al Centro Storico, è inserito in una zona di particolare pregio storico-artistico e paesistico-ambientale dal contesto rurale di C. da San Marco alle pendici della cinta muraria storica che conduce al centro storico.

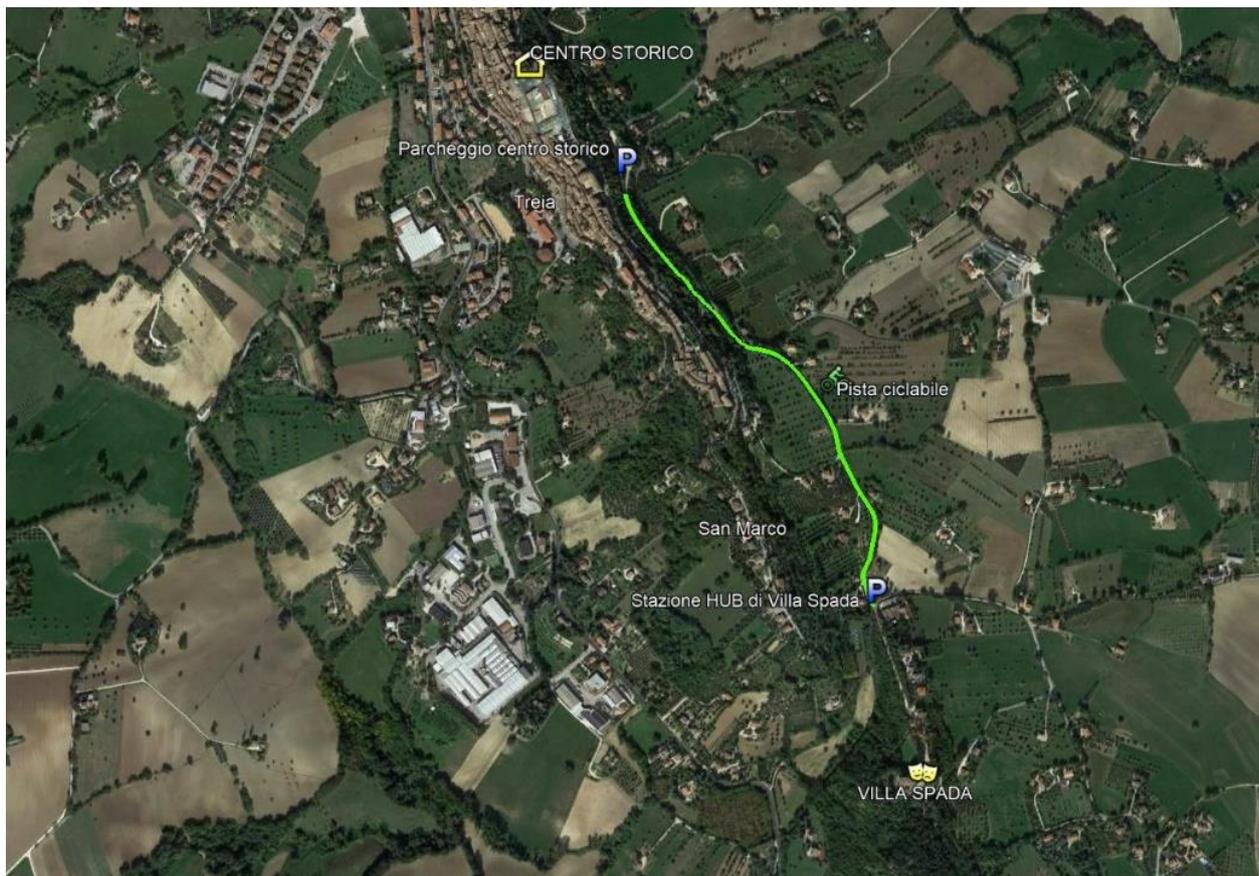


Figura 3: individuazione su base aerofotogrammetrica dell'area compresa tra Villa Spada e il Centro storico

Come desumibile dallo stralcio del Piano Regolatore Generale vigente adeguato al PPAR Marche, le aree interessate dagli interventi previsti in progetto sono compatibili con le destinazioni d'uso, la zonizzazione e con i vincoli paesistico-ambientali insistenti sull'area (si veda Figura 4) come appresso specificato:



CITTÀ DI TREIA

Settore VII "Ricostruzione Post Sisma del Patrimonio e del Territorio"

5. PROGETTO

Il progetto prevede la realizzazione di due stralci di cui uno relativo alla realizzazione delle strutture (ciclostazione) e uno relativo alle aree scoperte a parcheggio (compresa mini area camper) in prossimità della ciclostazione e pista ciclabile di collegamento con il parcheggio con attracco meccanizzato del centro Storico.

Il primo stralcio è rientrato all'interno del finanziamento PIL GAL SIBILLA e prevede un contributo di € 225.040,41 per la realizzazione della stazione cicloturistica dotata di:

- piazzale di accesso con area per lo stallo delle biciclette con spazi per la pulizia e la ristorazione;
- due costruzioni per il servizio di accoglienza e informazioni (info-point) e bagni, officina e spazio associativo per clubs e riunioni;
- pensilina in legno ombreggiante, interposta sui lati di fruizione dei vari servizi, come punto di relazione tra gli utenti;
- vialetto interno che conduce ad una zona boscata annessa con sentiero interno.

Il secondo stralcio viene inserito nel seguente progetto e prevede, come detto, il completamento della stazione Hub di Villa Spada e la realizzazione di una pista ciclo-pedonale di collegamento tra questa e l'area a parcheggio con impianto meccanizzato del Centro Storico. L'Hub di Villa Spada prevede la realizzazione di un parcheggio per automezzi e una mini area di sosta attrezzata per i camper situate in adiacenza della ciclostazione; i parcheggi sono a supporto dell'utilizzazione turistico culturale della vicina Villa Spada, oltre che per la stessa ciclostazione e come vertice della pista ciclo-pedonale che condurrà al Centro Storico, realizzando, in questo modo, un collegamento tra hotspots artistico-culturali e interconnessioni con i comuni di valle e di dorsale e con la pista ciclabile del Potenza. Il parcheggio auto è pensato con una distribuzione ad anello, con percorrenza a senso unico con entrata ed uscita convergenti un unico accesso a stalli di parcheggio su entrambi i lati. Al centro trova posto una mini area attrezzata per la sosta dei camper a supporto anche del turismo campeggistico, itineranti, rurale ed escursionistico. La mini area sarà dotata di tutti i servizi necessari quali approvvigionamento idrico, colonnine per allaccio elettrico, sistema di raccolta e trattamento reflui, sistema di conferimento e raccolta dei rifiuti, sistema di illuminazione e sicurezza degli spazi comuni. La pista ciclo-pedonale di collegamento tra l'Hub di Villa Spada e il Centro Storico, sarà realizzata in ampliamento alla strada comunale esistente, all'interno dell'area di pertinenza.



CITTÀ DI TREIA

Settore VII "Ricostruzione Post Sisma del Patrimonio e del Territorio"



Figura 5: DILOCAZIONE AREE DI INTERVENTO

Da una prima analisi, pertanto gli interventi proposti, risultano compatibili sotto il profilo urbanistico.

Le aree risultano a disposizione dell'Ente, in quanto principalmente risultano ricadente all'interno del patrimonio comunale ed è inoltre in corso di definizione la procedura concorsuale che consiste nella vendita dell'area per la quale il Comune di Treia ha presentato la propria offerta di acquisto (area Hub di Villa Spada).



CITTÀ DI TREIA

Settore VII "Ricostruzione Post Sisma del Patrimonio e del Territorio"

6. DOCUMENTAZIONE E CONDIZIONI DI PARTECIPAZIONE

La documentazione del progetto deve essere prodotta in conformità con la legislazione applicabile, attualmente disciplinata dalla parte vigente del d.p.r. n. 207/2010 da art. 14 a art. 43 per quanto concerne la completezza della documentazione dei diversi livelli progettuali previsti dal Codice de Contratti Pubblici approvato con decreto legislativo n. 50/2016.

L'incarico deve essere svolto da professionisti iscritti negli appositi albi previsti dai vigenti ordinamenti professionali, personalmente responsabili, che devono essere indicati dall'operatore economico con la specificazione delle rispettive qualificazioni professionali, nonché dei ruoli e delle competenze da essi posseduti per lo svolgimento delle attività di progettazione.

In particolare, a pena di esclusione, l'operatore economico dovrà possedere la qualifica professionale coerente con la prestazione professionale svolta, ossia l'iscrizione al relativo albo o all'ordine professionale o al registro previsti dalla legislazione nazionale riguardante l'esecuzione dei servizi oggetto della procedura.

Essendo la stima parametrica dell'importo dei lavori comprensiva degli oneri della sicurezza, ordinaria e aggiuntiva, pari a € 932.000,00, la progettazione deve articolarsi nelle seguenti classi e categorie, identificate secondo quanto riportato nella Tabella Z del D.M. 17 giugno 2016, recante "Approvazione delle tabelle dei corrispettivi commisurati al livello qualitativo delle prestazioni di progettazione adottato ai sensi dell'art. 24 comma 8 del decreto legislativo n. 50/2016", rilevanti ai fini della qualificazione, indicate nella tabella infra riportata:

ID OPERE	Corrispondenza			Identificazione delle Opere	Grado di Complessità	Parametro	Valore dell'opera
	Legge 143/49	DM 18/11/1971	DM 232/1991		G	P	V
V.02	VI/a	II/a		Strade, linee tramviarie, ferrovie, strade ferrate, di tipo ordinario, escluse le opere d'arte da compensarsi a parte - Piste ciclabili	0,45	0,070948089	932.000,00 €



CITTÀ DI TREIA

Settore VII "Ricostruzione Post Sisma del Patrimonio e del Territorio"

7. QUADRO ECONOMICO

In conclusione, a seguito dell'analisi finanziaria condotta attraverso la stima dei dati geometrici delle varie opere e il loro rispettivo costo di realizzazione, l'analisi dei servizi necessari all'espletamento dei servizi di progettazione dei successivi livelli, definitivo ed esecutivo, direzione lavori e contabilità, nonché coordinamento della sicurezza in fase di progettazione ed esecuzione, collaudo e verifiche, è possibile definire il seguente quadro tecnico economico di massima riportato nell'allegato "PF01.04 QUADRO TECNICO ECONOMICO"

8. CRONOPROGRAMMA

Cronoprogramma attività								
FASI	2021		2022				2023	
	3° TRIMESTRE	4° TRIMESTRE	1° TRIMESTRE	2° TRIMESTRE	3° TRIMESTRE	4° TRIMESTRE	1° TRIMESTRE	2° TRIMESTRE
GARA 1 - Campagna indagini, rilievo, Progettazione e DL	X							
GARA 2 - Verifica		X						
GARA 3 - Collaudo								
GARA 4 - Affidamento dei Lavori/PPP/SERVIZI/FORNITURE				X				



CITTÀ DI TREIA

Settore VII "Ricostruzione Post Sisma del Patrimonio e del Territorio"

Il cronoprogramma potrebbe essere modificato e ciascuna fase potrebbe subire dei ritardi a causa dei rischi di seguito elencati. Nelle successive fasi di progettazione si dovrà tenere debito conto degli stessi.

RISCHI DI INSTABILITA' NEL CONTESTO DECISIONALE	<ul style="list-style-type: none">• Orientamenti dell'opinione pubblica e dei cittadini,• Orientamento degli organi decisori delle amministrazioni,• Orientamento degli attori coinvolti nel processo.
RISCHI DI NON ACCETTAZIONE DELL'OPERA DA PARTE DEGLI STAKEHOLDER ESTERNI	<ul style="list-style-type: none">• Rispondenza a specifici bisogni e finalità,• Sostenibilità ambientale,• Sicurezza,• Qualità estetica,• Ambientazione,• Integrazione con il contesto circostante,• Qualità percepita,• Tempestività,• Costi del ciclo di vita dell'opera.
RISCHI DI NON CONFORMITA' RISPETTO ALLE ESIGENZE DELLE AMMINISTRAZIONI	<ul style="list-style-type: none">• Conformità agli orientamenti politici,• Conformità alle leggi, alle norme, agli standard previsti,• Conformità alle specifiche iniziali di progetto,• Rispetto dei programmi temporali,• Rispetto dei preventivi di costo.
RISCHI DI NON RISPETTO DELLE PERFORMANCE QUALITATIVE DELL'OPERA	<ul style="list-style-type: none">• Funzionalità,• Manutenibilità,• Affidabilità,• Durabilità.
RISCHI DI PROCESSO	<ul style="list-style-type: none">• Rischi legati a ciascuna delle fasi del processo (progettazione, appalto, esecuzione lavori, collaudo, ecc.),• Organizzativi (rete di fornitura di beni e servizi),• Incidenti.