

COMUNE DI UTA

Città Metropolitana di Cagliari



DOCUMENTO DI INDIRIZZO PER LA PROGETTAZIONE

Lavori di completamento dell'anello ciclabile urbano e periurbano

RIPARTIZIONE DEL FONDO PER LA PROGETTAZIONE TERRITORIALE

DPCM 17/12/2021 – Pubblicazione GURI Serie Generale 41 del 18/02/2022

SOMMARIO

1. PREMESSA.....	3
1.1. ANALISI DEL CONTESTO URBANO	4
1.2. LOCALIZZAZIONE DELL'AREA DI INTERVENTO.....	4
2. STATO DEI LUOGHI	6
2.1. ANALISI VINCOLISTICA AREE INTERVENTO.....	6
2.2. DISPONIBILITÀ DELLE AREE	6
2.3. STATO DEI LUOGHI.....	6
3. OBIETTIVI DA PERSEGUIRE.....	21
4. REQUISITI TECNICI DI PROGETTO	25
5. LIVELLI DELLA PROGETTAZIONE RICHIESTA.....	26
5.1. LIVELLI E DETTAGLIO DELLA PROGETTAZIONE RICHIESTA.....	26
5.2. TEMPI DI SVOLGIMENTO DELLE ATTIVITÀ.....	31
6. RACCOMANDAZIONI PER LA PROGETTAZIONE	31
7. LIMITI FINANZIARI	32
8. SISTEMA DI REALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO	33
8.1. PROCEDURA DI SCELTA DEL CONTRAENTE.....	33
8.2. CRITERIO DI AGGIUDICAZIONE.....	33
8.3. TIPOLOGIA CONTRATTO DEI LAVORI.....	33
8.4. SPECIFICHE TECNICHE CRITERI AMBIENTALI MINIMI (CAM) E UTILIZZO DEI MATERIALI	33
8.5. LOTTI FUNZIONALI E/O PRESTAZIONALI.....	34
9. INDIRIZZI GENERALI PER LA PROGETTAZIONE DEL MONITORAGGIO.....	34
10. ALLEGATI.....	35
<i>ALLEGATO A – Tabella evoluzione popolazione di UTA.....</i>	<i>36</i>
<i>ALLEGATO B - Tav. 1b del PUMS di Uta.....</i>	<i>38</i>

<i>ALLEGATO C - Planimetria itinerario ciclabile</i>	<i>40</i>
<i>ALLEGATO D – Schema di parcella Concorso di progettazione.....</i>	<i>42</i>
<i>ALLEGATO E – Schema di parcella Progettazione definitiva, esecutiva, CSP</i>	<i>44</i>
<i>ALLEGATO F – Schema di parcella DL-CSE.....</i>	<i>45</i>

1. PREMESSA

Con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri in data 17/12/2021, ad oggetto “Ripartizione del Fondo per la Progettazione Territoriale”, pubblicato sulla GURI serie generale n. 41 del 18/02/2022, è stata definita, per ciascuno degli anni dal 2021 al 2022, la modalità di ripartizione, i termini e le modalità di accesso e di rendicontazione dei contributi agli Enti beneficiari a valere sul Fondo per la Progettazione Territoriale.

Sulla base del citato Decreto, il Comune di Uta è risultato beneficiario di un finanziamento di € 47.652,78, per sviluppare la progettazione territoriale attraverso lo strumento del concorso di progettazione.

Con Delibera di G.C. n. 81 del 29/07/2022 sono stati forniti gli indirizzi al Responsabile dell’area LL.PP. per gli interventi da sottoporre a Concorso di progettazione, tra i quali è stato identificato anche quello in oggetto.

Il presente Documento di Indirizzo per la Progettazione (DIP) risulta propedeutico allo svolgimento del concorso di progettazione in due gradi per la redazione di Progetti di Fattibilità Tecnica ed Economica (PFTE) per i “lavori di completamento dell’anello ciclabile urbano e periurbano (di seguito anello ciclabile), connettendo e mettendo a sistema i tratti ciclabili esistenti e garantendo il raggiungimento di tutti i punti strategici presenti nel territorio urbano”. CUP: xxxxxxxxxxxxxxxx - CIG:

xxxxxxxxxxxxxxxx

In particolare il concorso di progettazione, denominato “concorso di progettazione in due gradi per il completamento dell’anello ciclabile”, finanziato a valere sul «Fondo concorsi progettazione e idee per la coesione territoriale», istituito dall’art. 6-quater, comma 1, del decreto legge 20 giugno 2017, n.91, presso l’Agenzia per la coesione territoriale in vista dell’avvio del ciclo di programmazione 2021/2027 dei fondi strutturali del Fondo per lo Sviluppo e la Coesione “FSC” e della partecipazione ai bandi attuativi del PNRR, è finalizzato al rilancio e all’accelerazione del processo di progettazione dei comuni. Le proposte progettuali da finanziare con il predetto fondo devono essere “coerenti o complementari rispetto agli obiettivi posti dall’articolo 3 del regolamento (UE) 2021/241 che istituisce il dispositivo per la ripresa e la resilienza, nonché con gli obiettivi della programmazione del FSC 2021/2027”.

Il presente concorso di progettazione, che si svolge in due gradi ai sensi dell’art 154 comma 5 del D.Lgs 50/2016, ha come oggetto l’acquisizione, dopo l’esperimento del secondo grado, di un progetto con livello di approfondimento pari a quello di un PFTE.

Attuando il presente intervento si andranno a raggiungere alcuni degli obiettivi definiti nel PUMS del Comune di Uta, in particolare si otterranno benefici importanti per lo sviluppo della mobilità lenta, sul miglioramento della sicurezza stradale e sulla valorizzazione del territorio.

1.1. ANALISI DEL CONTESTO URBANO

Il Comune di Uta al 31 Dicembre 2021 presenta una popolazione residente pari a 8.585 abitanti e negli ultimi 20 anni è stato interessato da un aumento sostanziale dei residenti, passando dai 6.686 abitanti del 2001 ai 7.859 del 2011, per arrivare agli 8.585 del 2021. revalentemente all'aumento dell'attrattività del Comune di Uta, il quale viene scelto come residenza dalle famiglie che gravitano per lavoro nell'hinterland di Cagliari.

Dall'analisi della tabella A allegata al presente DIP, si evince un aumento sostanziale delle fasce di età comprese tra i 30 e 50 anni, ossia la categoria in età lavorativa, che effettua la maggior parte degli spostamenti per lavoro.

L'aumento della popolazione genera un aumento delle necessità da parte della popolazione residente, pertanto l'amministrazione comunale deve rispondere alle crescenti richieste di offerta.

Dall'analisi del PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile) del Comune di Uta, approvato con delibera di Consiglio Comunale n.2 del 07/01/2021 si evince che, nonostante la pressoché assenza di percorsi ciclabili, la propensione all'utilizzo della bicicletta risulta molto elevata. Infatti, considerando tutti gli spostamenti, intracomunali ed intercomunali, la percentuale modale di utilizzo della bicicletta risulta pari al 4,6%, collocando Uta al secondo posto, dietro Pula, tra i comuni della Città metropolitana. Considerando invece i soli spostamenti intracomunali, tale percentuale sale al 10,5%, collocando Uta al primo posto.

Dal punto di vista orografico Uta presenta un territorio pressoché pianeggiante, caratterizzato dalla presenza del centro abitato ed una fascia rurale raggiungibile attraverso una viabilità che idealmente rappresenta un anello. La caratteristica orografica e la struttura della viabilità consente lo sviluppo della ciclabilità attraverso interventi di realizzazione di piste e/o corsie ciclabili, unite all'istituzione di zone a velocità 30 km/h.

1.2. LOCALIZZAZIONE DELL'AREA DI INTERVENTO

Dall'analisi dell'allegato B- tav. 1b del PUMS di Uta (allegato al presente DIP), si evince che dal punto di vista ciclabile il territorio di Uta si potrà connettere ai centri vicini attraverso l'itinerario periurbano della Rete Regionale Ciclabile – Tratto Assemini Siliqua.

L'intervento in progetto va ad integrarsi a tale itinerario, in sintonia con le indicazioni del PUMS e delle esigenze evidenziate dall'Amministrazione Comunale, la quale intende realizzare un anello ciclabile urbano con sviluppo di circa 7,5 km. L'intervento si snoda nella viabilità urbana e rurale del Comune di Uta, e può essere identificata come segue:

TRATTO A – Via Riu Nostu

TRATTO B – Via Sant'Ambrogio – Via Santa Maria

TRATTO C – Via Santa Maria – Parco Santa Maria

TRATTO D – Viabilità rurale località Santa Maria

TRATTO E – Via Montegratico

TRATTO F – Via Regina Margherita – Via Guglielmo Marconi – Via R. Fresia

TRATTO G – Via Torino – Via Stazione – Via Bascus Argius

TRATTO H – Località Bascus Argius – aree rurali

Di seguito si riporta un estratto di foto aerea con l'identificazione dei vari tratti dell'intervento.



2. STATO DEI LUOGHI

2.1. ANALISI VINCOLISTICA AREE INTERVENTO

L'itinerario ciclabile andrà a snodarsi lungo le varie arterie urbane e periurbane, come definito nella mappa del precedente capitolo.

Dall'analisi vincolistica si evince che sono presenti le seguenti tipologie di vincolo:

- Aree a pericolosità idraulica soggette alla disciplina del PAI (Piano Assetto Idrogeologico) e del Piano Stralcio delle Fasce Fluviali. Alcuni tratti ricadono in zona Hi2, Hi3 ed Hi4.
- Il Parco e la Chiesa di Santa Maria sono dichiarate di notevole interesse pubblico e risultano vincolate con provvedimento amministrativo, risultando soggette alla disciplina degli artt. 136, 137 e 157 del D.Lgs 42/2004.

2.2. DISPONIBILITÀ DELLE AREE

Per la realizzazione dell'intervento prevalentemente si dovrà operare sulla viabilità esistente o sulle banchine e/o marciapiedi. In alcuni tratti dell'itinerario si rende necessario procedere all'esproprio di porzioni di terreno privato.

2.3. STATO DEI LUOGHI

TRATTO A – Via Riu Nostu.

Il tratto A risulta già realizzato con precedente intervento e attualmente risulta parzialmente utilizzato dai ciclisti. La pista realizzata è in sede riservata e sopraelevata rispetto alla carreggiata stradale, presenta una larghezza variabile ed è a doppio senso di marcia. In alcuni tratti la sede ciclabile è stata adattata, ma non consente una adeguata fruizione da parte dell'utenza. La finitura è realizzata con un tappeto di usura in conglomerato bituminoso. È presente la segnaletica orizzontale.

Dall'analisi del tratto si evince la necessità di adeguare i tratti che non rispettano le condizioni minime per l'utilizzo in sicurezza. Si rende necessario inoltre effettuare un intervento di ripristino della tinteggiatura orizzontale.



Figura 1 – TRATTO A – VIA RIU NOSTU



Figura 2 - Tratto ciclabile esistente - Via Riu Nostu

TRATTO B – Via Sant’Ambrogio - Via Santa Maria

Nel primo tratto, rappresentato dalla Via Sant’Ambrogio la viabilità è caratterizzata dalla presenza di marciapiedi su ambo i lati e carreggiata a doppio senso di marcia. La sezione stradale presenta una larghezza della carreggiata variabile. In questo tratto risulta possibile procedere alla realizzazione dell’itinerario ciclabile riducendo la larghezza del marciapiede e/o la sezione stradale.

Nel secondo tratto, rappresentato dalla viabilità lungo il canale invece non sono presenti i marciapiedi e la carreggiata presenta dimensioni insufficienti alla realizzazione della pista ciclabile. Tuttavia, la presenza sul lato sinistro di campi coltivati, consente la realizzazione dell’intervento successivamente all’acquisizione dell’area necessaria tramite procedura espropriativa. Altra opzione può essere la realizzazione dell’itinerario ciclabile nel lungo argine destro, attualmente sterrato.



Figura 3 TRATTO B - VIA SANT’AMBROGIO - VIA SANTA MARIA

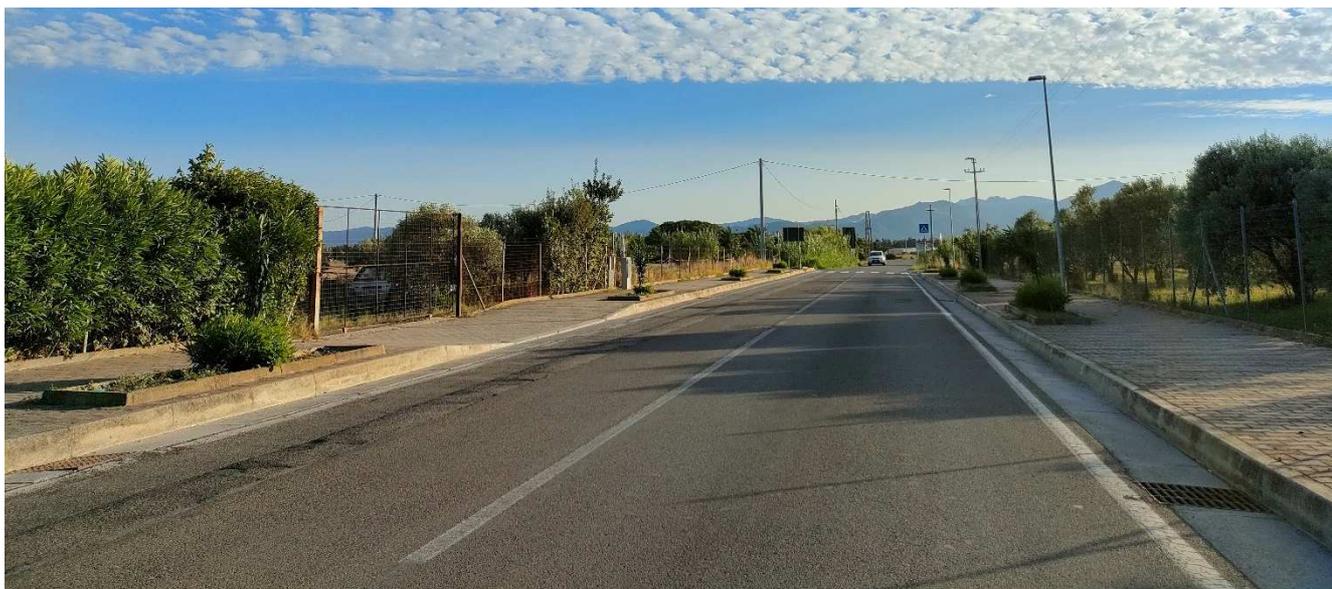


Figura 4 - Primo tratto con ampio marciapiede su entrambi i lati



Figura 5 - Secondo tratto



Figura 6 - Terzo tratto con possibilità d andare sulla viabilità esistente o sullo stradello sterrato alla destra del canale

TRATTO C – Via Santa Maria – Parco Santa Maria

Nel primo tratto, rappresentato dalla Via Sant’Ambrogio e dalla parte iniziale della Via Santa Maria, la viabilità è caratterizzata dall’assenza di marciapiedi e carreggiata con dimensioni ridotte. In questo tratto si potrà intervenire con la segnalazione della zona 30 km/h e uso promiscuo della sede stradale.

Nel secondo tratto della Via Santa Maria invece sono presenti i marciapiedi ambo i lati, e risultano caratterizzati dalla presenza delle alberature. In questo tratto, in adiacenza al marciapiede destro, sono presenti dei campi, pertanto, attraverso procedura espropriativa risulta possibile acquisire la fascia necessaria per la realizzazione della pista ciclabile.



Figura 7 - TRATTO C - VIA SANTA MARIA - PARCO SANTA MARIA



Figura 8 - primo tratto via Santa Maria

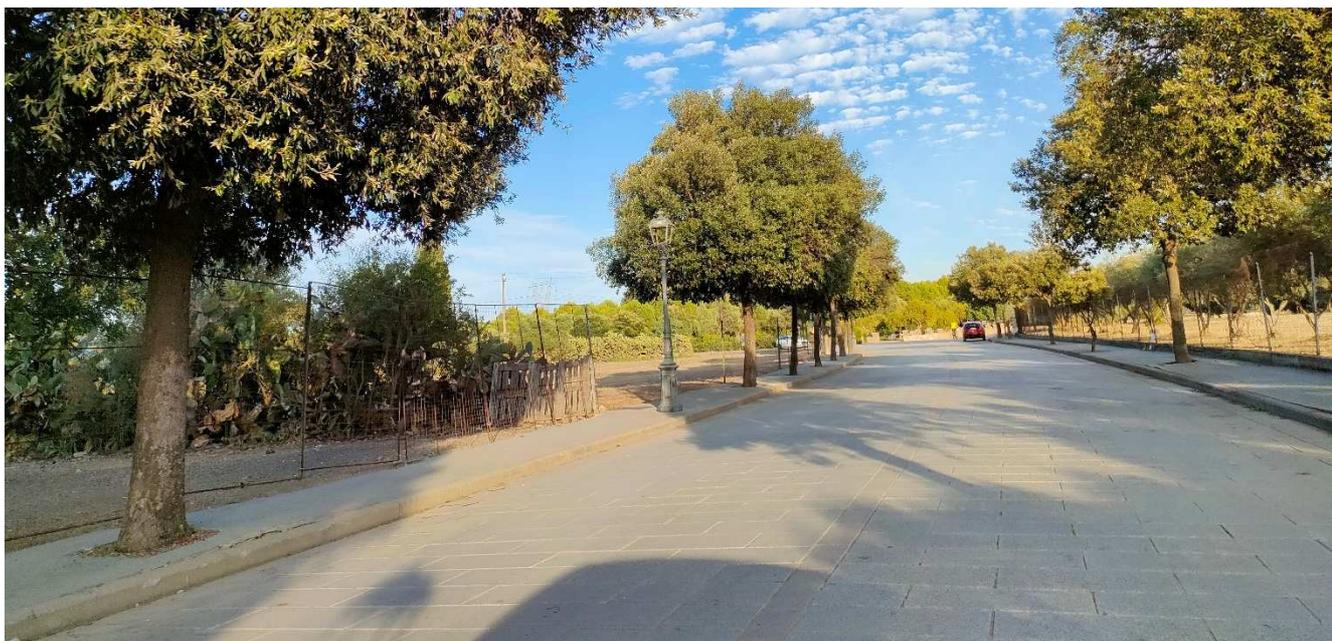


Figura 9 - secondo tratto via Santa Maria



Figura 10 – Anello Parco Santa Maria

TRATTO D – Viabilità rurale località Santa Maria

Il tratto di viabilità si sviluppa completamente in ambito rurale. Attualmente la sede stradale presenta dimensioni ridotte, con ai due lati le cunette in terra, che costeggiano terreni agricoli. Attraverso un intervento di raccolta delle acque meteoriche, sarà possibile realizzare l'itinerario ciclabile nella fascia attualmente occupata dalla cunetta. Nel caso si rendesse necessaria una larghezza maggiore, si dovrà prevedere una procedura espropriativa per l'acquisizione della fascia necessaria.



Figura 11 – TRATTO D – Viabilità rurale Santa Maria

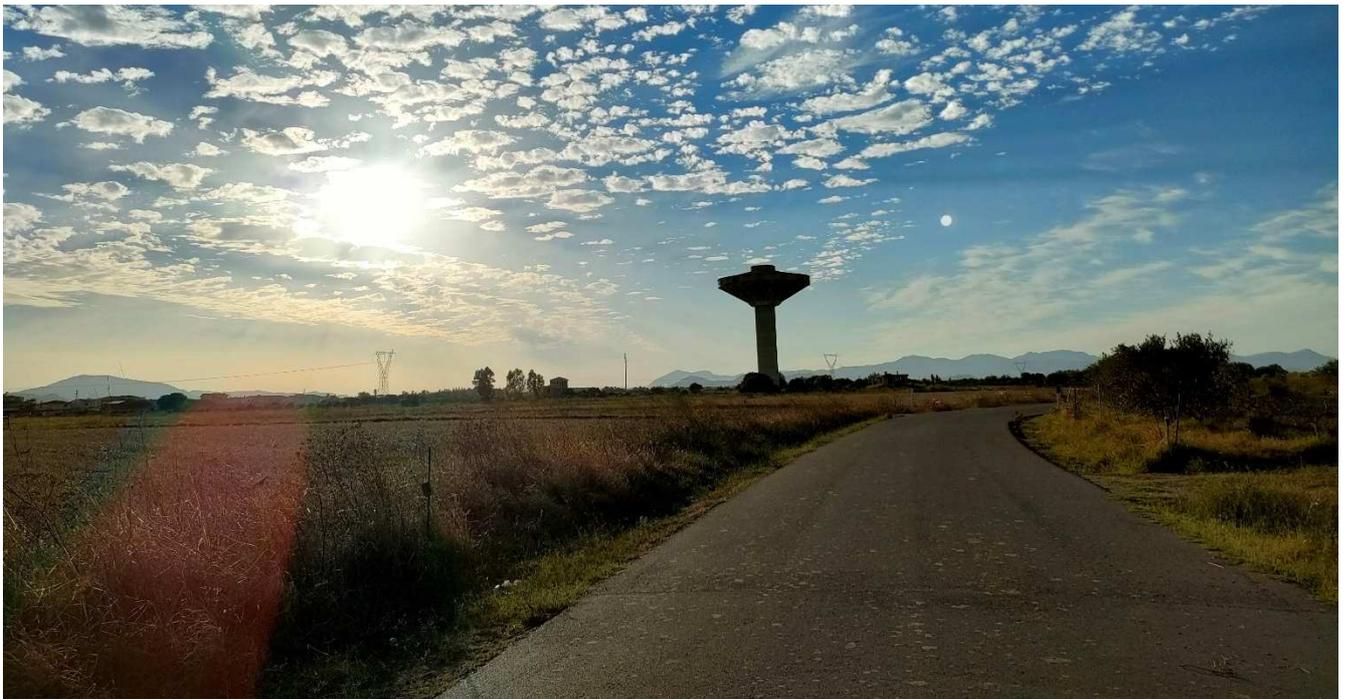


Figura 12 - Viabilità rurale

TRATTO E – Via Montegratico

La via Montegratico può essere suddivisa in tre tratti: nel primo tratto è presente la carreggiata stradale e le due cunette laterali larghe rispettivamente, che consentono la realizzazione del tracciato ciclabile; il secondo tratto è stato oggetto di intervento ed è caratterizzata dalla presenza di una corsia ciclabile e dal lato opposto di marciapiede per i pedoni; il terzo tratto va dall'intersezione con la via Giolitti sino all'incrocio con Via Regina Margherita ed è caratterizzato dall'assenza di marciapiedi e dall'impossibilità di realizzare una corsia ciclabile.



Figura 13 - TRATTO E - VIA MONTEGRANATICO

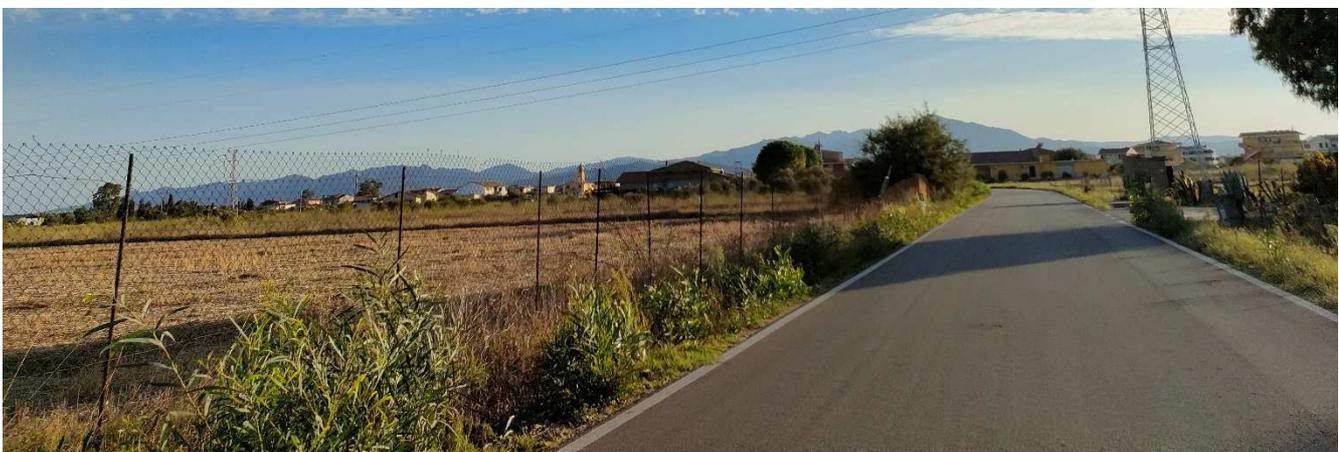


Figura 14 - Primo tratto via Montegratico



Figura 15 - Secondo tratto via Montegratico



Figura 16 - Terzo tratto via Montegratico

TRATTO F – Via Regina Margherita – Via Marconi – Via Fresia

Il primo tratto di Via Regina Margherita risulta a senso unico e presenta sul lato destro i parcheggi per le autovetture, mentre risultano assenti i marciapiedi. L'arteria stradale presenta una larghezza tale da consentire una rimodulazione della carreggiata, ricavando la sezione necessaria per la realizzazione della pista ciclabile.

Il secondo tratto di Via Regina Margherita presenta il marciapiedi su ambo i lati e la possibilità di realizzare l'itinerario ciclabile. Nel tratto finale della Via Regina Margherita (circa 50 metri) non è presente alcun marciapiede.

Il tratto di Via Marconi e di Via Fresia, invece dispongono di ampi spazi per poter realizzare la pista ciclabile, essendo presenti ampi marciapiedi su ambo i lati.



Figura 17- TRATTO F - VIA REGINA MARGHERITA - VIA MARCONI - VIA FRESIA

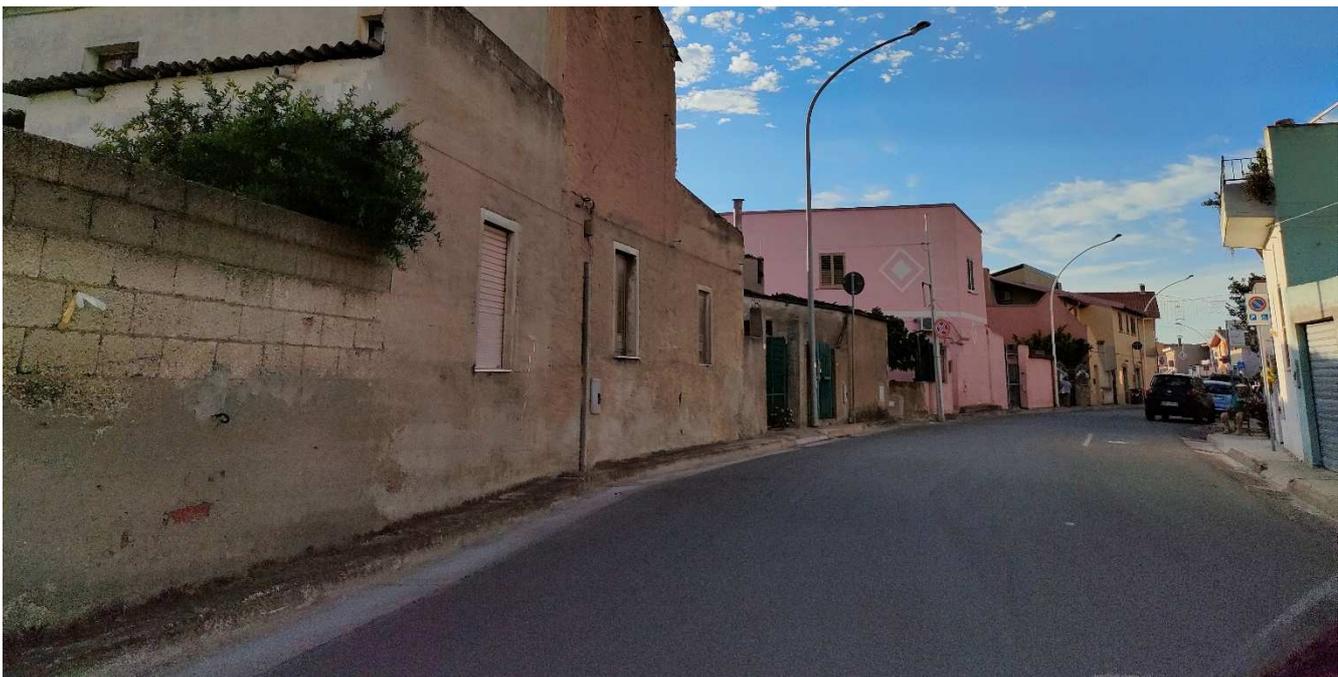


Figura 18 – Via Regina Margherita



Figura 19 - Via Regina Margherita



Figura 20 - Via Marconi



Figura 21 - Via Fresia

TRATTO G – Via Torino – Via Stazione – Via Bascus Argius

Il primo tratto in Via Torino è caratterizzato dalla presenza di parcheggi e marciapiedi su entrambi i lati e marcia a senso unico. In questo tratto attraverso una rimodulazione della viabilità risulta possibile ricavare la sezione necessaria per la realizzazione della pista ciclabile.

La via stazione rappresenta l'arteria di accesso per chi proviene dalla SS130. Risulta a doppio senso di marcia ed è dotata ambo i lati di marciapiede alberato. Attraverso la rimodulazione dei marciapiedi risulta possibile ricavare il percorso ciclabile.

La via Bascus Argius nel primo tratto non è dotata di marciapiede, ma risulta possibile realizzare la pista ciclabile attraverso l'esproprio della fascia necessaria alla realizzazione.



Figura 22 - TRATTO G - VIA TORINO - VIA STAZIONE - VIA BASCUS ARGUIS



Figura 23 - Via Torino



Figura 24 - Via Stazione

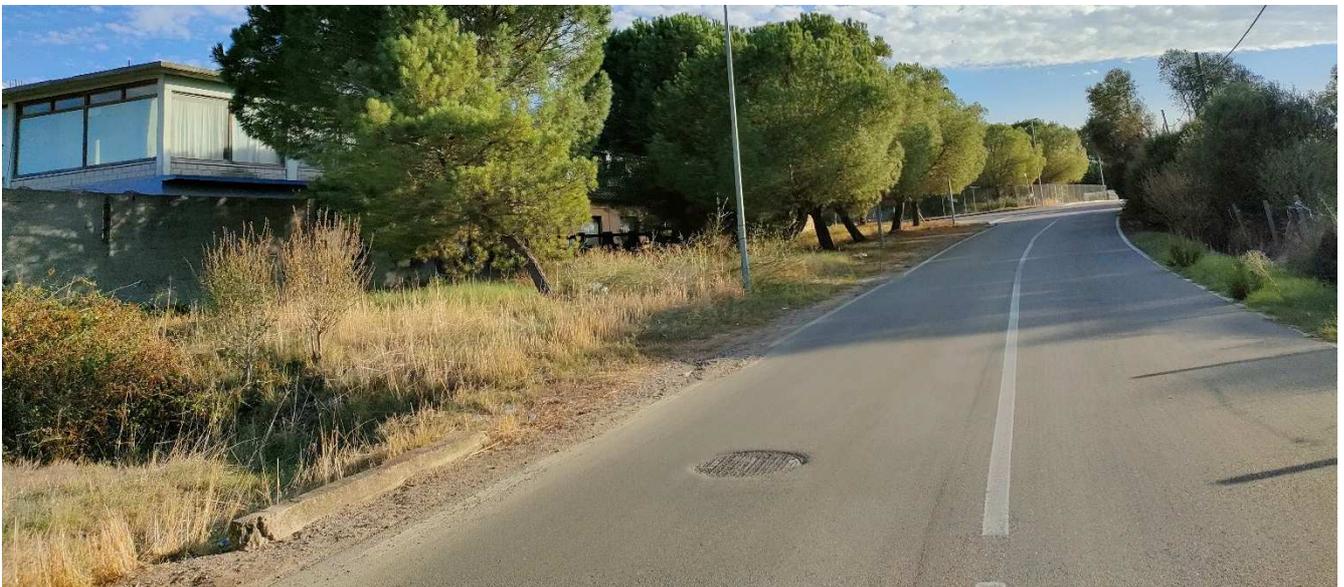


Figura 25 Via Bascus Argius Primo Tratto



Figura 26 – Traversa Bascus Argius

TRATTO H – Località Bascus Argius – aree rurali

Tale tratto rappresenta viabilità rurale con terreni agricoli adiacenti. La realizzazione della pista ciclabile risulta possibile attraverso l'uso delle cunette e/o l'esproprio delle aree necessarie alla realizzazione.



Figura 27 TRATTO H - LOCALITA' BASCUS ARGIOUS - AREE RURALI



Figura 28 - Via Bascus Argius tratto campo sportivo



Figura 29 - Viabilità rurale

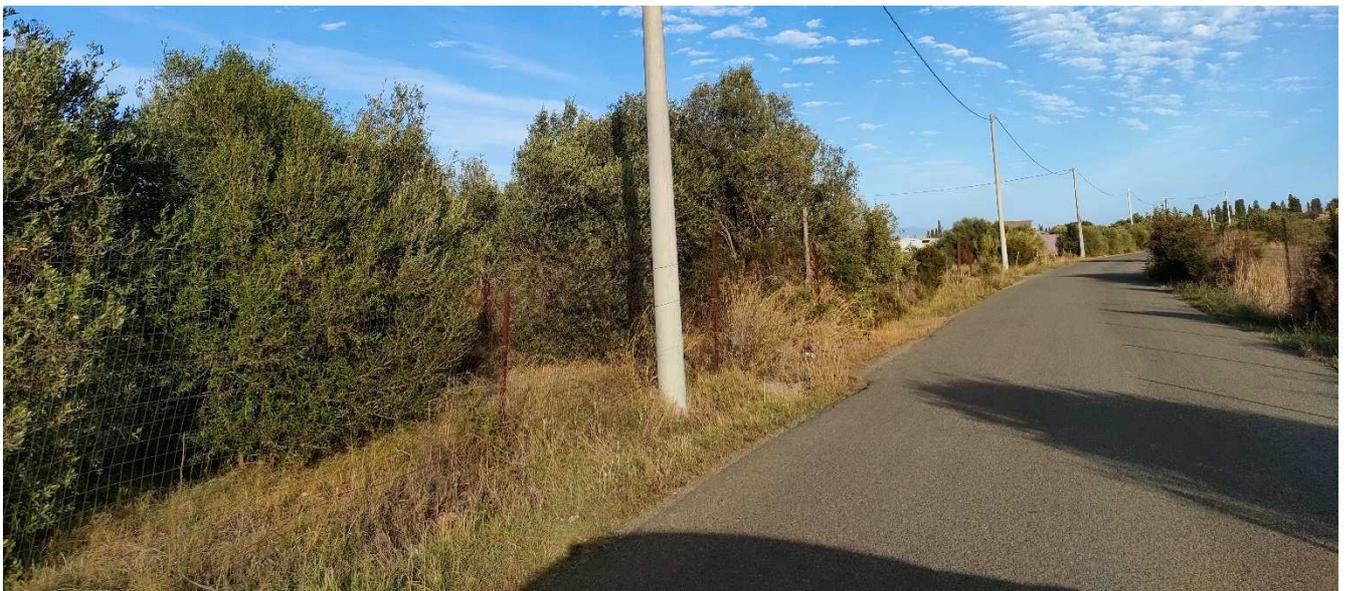


Figura 30 Viabilità rurale

AREE EX AGRIS

Quest'area era di proprietà dell'Agris e veniva utilizzata per gli scopi di ricerca dell'Ente. Recentemente è entrata nella disponibilità del Comune di Uta, la quale vorrebbe riqualificarla creando un importante polmone verde per la città.

Attualmente nell'area sono presenti aree alberate, aree incolte e alcune strutture da riqualificare e/o da demolire.

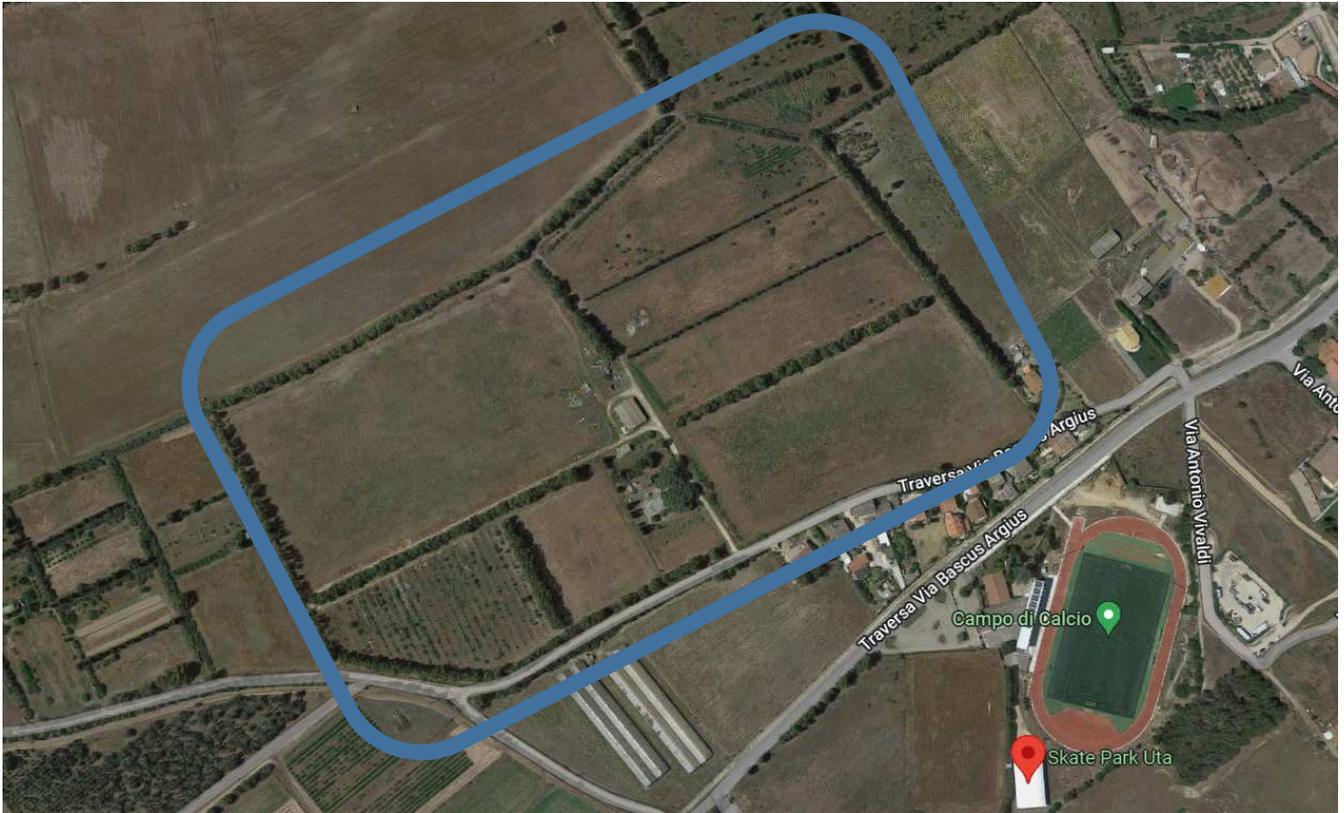


Figura 31 Localizzazione aree



Figura 32 Vista delle aree



Figura 33 Vista di un edificio da riqualificare

3. OBIETTIVI DA PERSEGUIRE

La definizione degli obiettivi da perseguire non può che partire dall'analisi SWOT realizzata in sede di redazione del PUMS di Uta, la quale risulta ancora attuale e che ben rappresenta il quadro esigenziale.

Di seguito si riporta l'analisi effettuata nel PUMS relativamente al sistema di trasporto nel Comune di UTA:

PUNTI DI FORZA
<ul style="list-style-type: none"> • Localizzazione nelle vicinanze di un corridoio plurimodale di rilevanza regionale • Condizioni climatiche favorevoli allo sviluppo di una mobilità attiva • Configurazione orografica favorevole allo sviluppo della pedonalità e ciclabilità • Generale propensione all'uso della bicicletta
PUNTI DI DEBOLEZZA
<ul style="list-style-type: none"> • Mancanza di infrastrutture per la mobilità lenta (pedoni e ciclisti) • Diffusa presenza di barriere architettoniche • Presenza di flussi veicolari di mezzi pesanti sulla rete locale • Scarsa accessibilità ai servizi ferroviari • Carenza di servizi di trasporto pubblico extraurbano su gomma. • Assenza di una chiara gerarchia funzionale della rete viaria • Carenza nell'organizzazione dei sensi di circolazione • Eccessivo costo degli abbonamenti con il trasporto pubblico • Assenza del servizio di trasporto collettivo urbano di Città Metropolitana (CTM) • Mancanza di un'adeguata gestione degli spazi riservati alla sosta

- Criticità nella segnaletica stradale
- Eccessiva velocità delle auto soprattutto negli itinerari di attraversamento
- Scarsa accessibilità dell'area industriale e del carcere
- Eccessivo utilizzo delle autovetture private
- Scarsa connessione viaria con il corridoio stradale di rilevanza regionale e di Città Metropolitana (SS 130)
- Presenza di barriere naturali (corsi d'acqua) e artificiali (ferrovia) che limitano il livello di connettività territoriale
- Insufficiente sicurezza nei percorsi e negli attraversamenti pedonali
- Elevati flussi di attraversamento che interessano la rete viaria locale
- Scarsa accessibilità nel territorio rurale

OPPORTUNITÀ

- Possibilità di cogliere le opportunità di sviluppo del sistema infrastrutturale regionale (strade e ferrovie)
- Popolazione in crescita e giovane
- Appartenenza alla Città Metropolitana di Cagliari
- Integrazione della rete locale ciclabile all'interno del piano della ciclabilità regionale

MINACCE

- Previsioni di sviluppo urbano disperso difficilmente servibile dal trasporto pubblico
- Decentramento delle strutture scolastiche dal centro urbano
- Aumento dei flussi veicolari di attraversamento derivante dalla realizzazione della nuova SS 195
- Incremento dell'uso delle autovetture private
- Mancanza di coordinamento tra lo sviluppo urbanistico e le politiche dei trasporti
- Localizzazione periferica nell'ambito della Città Metropolitana
- Sviluppo con caratteri di dipendenza nei confronti di Cagliari o di altri comuni della Città Metropolitana

Gli obiettivi del presente intervento riprendono quelli definiti nel PUMS, e possono essere individuati come segue:

- **Miglioramento della sicurezza stradale**, con particolare riferimento alla salvaguardia dei pedoni e dei ciclisti. Tale obiettivo potrà essere raggiunto con la realizzazione degli itinerari ciclopedonali e la riduzione delle dimensioni delle corsie veicolari, realizzando di fatto un deterrente per la velocità in auto;
- **Sviluppo della mobilità lenta**, favorendo il raggiungimento dei principali punti di interesse localizzati in ambito urbano e periurbano, fornendo una particolare attenzione ai collegamenti verso le scuole ed i centri dedicati ai ragazzi. Vari studi trasportistici dimostrano che il cambio di abitudine nei trasporti avviene con l'aumento dell'offerta

di trasporto e miglioramento delle condizioni di sicurezza; Tali studi dimostrano inoltre che il cambio di abitudini avviene in tempi più rapidi nelle fasce di età più basse, in quanto risultano più proattive al cambio di abitudini;

- **Potenziamento dell'intermodalità.** Con il presente intervento si intende avviare la realizzazione l'anello urbano e periurbano, il quale si intersecherà con la rete ciclabile regionale Assemini-Siliqua, favorendo il raggiungimento dei centri limitrofi e le stazioni ferroviarie di Uta e Decimomannu. In questo caso i pendolari con le proprie biciclette potranno raggiungere in sicurezza le stazioni, parcheggiarle negli appositi stalli e proseguire verso Cagliari in treno.
- **Ridefinizione e valorizzazione della mobilità rurale.** Con l'intervento si intende valorizzare le aree rurali e consentire il raggiungimento delle stesse in sicurezza e confort;
- **Riduzione dei flussi di traffico intracomunali.** Con l'aumento dell'offerta ciclabile si intende ridurre i flussi di traffico intracomunali, con particolare riguardo a quelli che si verificano nelle ore di punta nei pressi delle scuole.
- **Maggior controllo del territorio.** La realizzazione dell'intervento favorirà l'utilizzo della bicicletta anche per motivazioni di svago, ed aumentando i percorsi in sicurezza si avrà un aumento delle persone che trafficano nell'anello periurbano di Uta. Questo comporterà di riflesso un maggiore controllo del territorio, fungendo da deterrente per i malintenzionati che abbandonano i rifiuti nelle campagne.
- **Riduzione dell'inquinamento.** Con la realizzazione dell'itinerario ciclabile si intende migliorare l'offerta ciclabile, rendendola più appetibile per la categoria di utenza che oggi non utilizza la bici prediligendo l'autovettura privata.
- **Inclusione sociale e miglioramento della qualità della vita.** L'itinerario ciclabile consente il raggiungimento di vari attrattori quali centro sportivo, scuole, parco Santa Maria e compendio ex Agris, nel quale sarà possibile realizzare un parco tematico dedicato all'inclusione sociale, ove sarà possibile organizzare attività all'aperto per tutte le categorie di utenza, favorendo l'attività fisica ed il benessere fisico.

Gli obiettivi precedentemente descritti si integrano con quelli generali di livello nazionale, riassunti di seguito:

- quanto disposto dall'art.12 c.6 D.L. 121/21: "Crescita intelligente sostenibile e inclusiva che assicuri lo sviluppo armonico dei territori anche dal un punto di vista infrastrutturale" e "Coesione economica, occupazione, produttività, competitività, sviluppo turistico del territorio"
- l'agenda 2030: obiettivo 11 "città e comunità sostenibili: fornire l'accesso a sistemi di trasporto sicuri, sostenibili e convenienti per tutti"; obiettivo 13 "lotta contro il cambiamento climatico: integrare nelle politiche nelle strategie e nei piani nazionali le misure di contrasto ai cambiamenti climatici"
- PNRR, la Missione 2 "Rivoluzione verde e transizione ecologica", componente 2 "Energia rinnovabile, idrogeno, rete e mobilità sostenibile" nella quale, tra gli interventi, è previsto il rafforzamento della mobilità ciclistica"; obiettivo: sviluppo di un trasporto locale più sostenibile, non solo ai fini della decarbonizzazione ma anche come leva di

miglioramento complessivo della qualità della vita (riduzione inquinamento dell'aria e acustico, diminuzione congestioni e integrazioni nuovi servizi).

4. REQUISITI TECNICI DI PROGETTO

Di seguito si riporta la tipologia di intervento da realizzare sui vari tratti precedentemente individuati:

TRATTO A – Via Riu Nostu

In questo tratto è presente una pista ciclabile che necessita dell'adeguamento normativo della sezione in alcuni tratti, ed un rifacimento della segnaletica orizzontale.

TRATTO B – Via Sant’Ambrogio – Parco Santa Maria

Nel tratto di Via Sant’Ambrogio che va dall’intersezione con via Riu Nostu sino all’incrocio con la via Cannas de Coratu, attraverso il ridimensionamento dei marciapiedi, sarà possibile realizzare una corsia ciclabile per senso di marcia.

Nel tratto di via Cannas de Coratu sino al canale sarà possibile realizzare le corsie ciclabili intervenendo sulla banchina ed eventualmente procedendo all’esproprio di una piccola fascia laterale.

Nell’ultimo tratto dell’itinerario si rende necessario un intervento di risagomatura della viabilità sterrata presente lungo il margine destro del canale.

TRATTO C – Via Santa Maria – Parco Santa Maria

Nel primo tratto di via Santa Maria, a causa delle dimensioni ridotte della carreggiata, non sarà possibile realizzare una pista dedicata, ma potrà essere istituita la zona 30 km/h.

Nel tratto alberato della via Santa Maria, agendo sul ridimensionamento della carreggiata, o eventualmente con l’esproprio, si potranno realizzare due corsie ciclabili.

Nel Parco Santa Maria sarà realizzato un percorso ciclopedonale ad anello

TRATTO D – Viabilità rurale località Santa Maria

Nell’arteria rurale che collega il Parco Santa Maria con la via Montegranatico potrà essere realizzata una pista ciclabile utilizzando le cunette stradali ed eventualmente procedendo all’esproprio di una piccola fascia di terreno. In questo caso si renderà necessaria anche l’implementazione della rete di smaltimento delle acque meteoriche.

TRATTO E – Via Montegranatico

Si dovrà provvedere alla realizzazione della pista ciclabile sul primo tratto, sino a collegarsi con quello esistente, ove potrebbe essere necessario effettuare alcuni piccoli interventi di adeguamento e completamento.

TRATTO F – Via Regina Margherita – Via Guglielmo Marconi – Via R. Fresia

Attraverso la rimodulazione delle dimensioni della carreggiata sarà possibile realizzare le corsie ciclabili.

TRATTO G – Via Torino – Via Stazione – Via Bascus Argius

Nella via Torino si potranno realizzare le corsie ciclabili rimodulando la carreggiata, mentre nella via stazione si potrà operare ridimensionando la larghezza dei marciapiedi. Nella Via Bascus Argius si avrà il primo tratto in cui si dovrà procedere all'esproprio di una fascia di terreni privati per realizzare le corsie, mentre nel tratto adiacente agli impianti sportivi si potrà procedere attraverso la rimodulazione dei marciapiedi. Nel tratto che costeggia il canale di Via Bascus Argius sino al terreno ex Agris, si potrà procedere alla realizzazione dell'itinerario ciclabile attraverso l'esproprio di una piccola fascia iniziale, in modo da proseguire direttamente all'interno del terreno comunale.

TRATTO H – Località Bascus Argius – aree rurali

Si prevede la realizzazione delle corsie ciclabili sfruttando le banchine e cunette esistenti. Ove insufficienti, si dovrà procedere all'esproprio delle fasce di terreno necessarie.

Questo intervento verosimilmente non potrà essere realizzato con questo primo lotto funzionale

AREE EX AGRIS

Si prevede la realizzazione di camminamenti con percorsi salute attrezzati e aree gioco per i bambini. Inoltre dovrà essere prevista la riqualificazione e messa in sicurezza degli edifici esistenti, fornendo la priorità alla eventuale rimozione e/o demolizione delle parti pericolose per la salute e la sicurezza dei fruitori. Negli edifici agibili dovranno essere realizzati i servizi igienici ed un punto informazioni e ristoro.

5. LIVELLI DELLA PROGETTAZIONE RICHIESTA

5.1. LIVELLI E DETTAGLIO DELLA PROGETTAZIONE RICHIESTA

Concorso di progettazione (art. 154, comma 4 del D.Lgs. 50/2016)

Con il finanziamento ottenuto per il fondo concorsi di progettazione, istituito dall'art. 6-quater, comma 1, del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, presso l'Agenzia per la coesione territoriale in vista dell'avvio del ciclo di programmazione 2021-2027 dei fondi strutturali del Fondo sviluppo e coesione e della partecipazione ai bandi attuativi del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), il Comune di Uta ha programmato l'ottenimento del PFTE, ai sensi dell'art. 154, comma 4 del D.Lgs. 50/2016.

Il concorso sarà organizzato ai sensi dell'art. 154, comma 4 del D.Lgs. 50/2016 e prevedrà due gradi.

Il **primo grado**, anonimo, sarà aperto a tutti i soggetti di cui all'art. 46, comma 1 del D.Lgs.50/2016, che non siano soggetti a cause di esclusione di cui all'art. 80 dello stesso Codice e risultino in possesso di tutti i requisiti di idoneità professionale specificati nel Disciplinare di concorso.

Gli elaborati richiesti per il primo grado sono i seguenti:

- **Relazione illustrativa** – massimo 6 facciate in formato UNI A4 – orientamento verticale – carattere Arial di dimensione 11, interlinea 1,2 per un massimo di 8.000 battute spazi compresi. La relazione metterà in evidenza i concetti espressi graficamente, con particolare riferimento ai criteri di valutazione indicati nel bando e nel disciplinare. Non sono ammessi schemi grafici e immagini;
- **Calcolo sommario della spesa e quadro economico** –in formato UNI A4 – orientamento verticale
- **Tavole grafiche** – massimo n. 3 tavole in formato UNI A1
- **Organigramma di lavoro** – massimo 2 facciate in formato UNI A4 – orientamento verticale – carattere Arial di dimensione 11, interlinea 1,2. La relazione dovrà mettere in evidenza la composizione del gruppo di lavoro mediante l'inserimento delle qualifiche e professionalità, evitando l'inserimento di nomi o lavori eseguiti, in modo da garantire l'anonimato dei partecipanti.

Al **secondo grado** potranno accedere le 3 (tre) migliori proposte selezionate. Il secondo grado riguarderà specificamente la redazione del PFTE, e si concluderà con l'acquisizione di un progetto vincitore, con livello di approfondimento pari a quello di un PFTE”.

Gli elaborati richiesti per il secondo grado sono i seguenti:

- Relazione Generale
- Relazione Tecnica
- Studio di Prefattibilità ambientale
- Relazione di sostenibilità dell'opera
- Elaborati grafici di progetto
- Quadro economico di progetto
- Computo Metrico Estimativo dell'opera
- Stima dei costi di gestione
- Cronoprogramma per la realizzazione delle fasi di attuazione dell'opera
- Prime indicazioni per la stesura del piano di sicurezza e coordinamento

Progetto di fattibilità tecnica ed economica (PFTE, art. 23, comma 5 del D.Lgs. 50/2016)

Il progetto di fattibilità tecnica ed economica dovrà essere conforme a quanto disposto dall'art. 17 e successivi del D.P.R. n. 207/2010. e secondo le linee guida per la redazione del PFTE da porre a base dell'affidamento di contratti pubblici di lavori del PNRR e del PNC art.48 c.7 D.L.31/05/2021 n.77, convertito in L.29/07/2021.

Il vincitore del Concorso, entro 60 giorni dalla proclamazione della graduatoria definitiva del concorso, dovrà completare lo sviluppo degli elaborati concorsuali, raggiungendo il livello del progetto di fattibilità tecnica ed economica.

Tale livello progettuale dovrà definire le caratteristiche qualitative e funzionali dei lavori, il quadro delle esigenze da soddisfare e delle specifiche prestazioni da fornire, dovrà evidenziare le aree impegnate, le relative eventuali fasce di rispetto e le occorrenti misure di salvaguardia, nonché le specifiche funzionali ed i limiti di spesa delle opere da realizzare. Esso dovrà stabilire i profili e le caratteristiche più significative degli elaborati dei successivi livelli di progettazione, in funzione delle dimensioni economiche e della tipologia e categoria dell'intervento, e dovrà essere composto dagli elementi grafici ed amministrativi previsti dalle norme richiamate, tradotte nei seguenti elaborati, salva diversa motivata determinazione anche con riferimento alla loro articolazione:

- a. relazione generale;
- b. relazione tecnica;
- c. studio di prefattibilità ambientale;
- d. relazione di sostenibilità dell'opera
- e. studi necessari per un'adeguata conoscenza del contesto in cui è inserita l'opera, corredati da dati bibliografici, accertamenti ed indagini preliminari - quali quelle storiche archeologiche ambientali, topografiche, geologiche, idrologiche, idrauliche, geotecniche e sulle interferenze e relative relazioni ed elaborati grafici – atti a pervenire ad una completa caratterizzazione del territorio ed in particolare delle aree impegnate;
- f. planimetria generale e elaborati grafici;
- g. prime indicazioni e misure finalizzate alla tutela della salute e sicurezza dei luoghi di lavoro per la stesura dei piani di sicurezza;
- h. calcolo sommario della spesa;
- i. quadro economico di progetto; piano particellare preliminare delle aree o rilievo di massima degli immobili nel caso di procedure espropriative.
- j. studio di compatibilità idraulica (se necessario)

Criteri di determinazione e ripartizione dei premi del concorso di progettazione

L'importo complessivo dei premi, pari ad € 10.000,00 è stato determinato secondo le modalità di cui al D.M. 17/06/2016, mentre la ripartizione è la seguente:

- € 6.000,00, pari al 60% dell'importo complessivo dei premi viene assegnato al primo classificato
- € 2.500,00, pari al 25% dell'importo complessivo dei premi viene assegnato al secondo classificato
- € 1.500,00, pari al 25% dell'importo complessivo dei premi viene assegnato al terzo classificato

Inoltre, previo reperimento delle risorse necessarie ed in assenza di intervenuti motivi ostativi alla realizzazione dell'intervento, ai sensi dell'articolo 154 comma 4 del Codice, al vincitore del concorso potrà essere affidata la

realizzazione dei successivi livelli di progettazione, la direzione dei lavori e il coordinamento della sicurezza in fase di progettazione ed esecuzione.

La progettazione si svilupperà ai sensi dell'art. 23 del D.lgs 50/2016 secondo due livelli successivi:

- Progetto definitivo;
- Progetto esecutivo.

Ai sensi dell'art. 23 comma 3 del D.lgs. 50/2016 il quale prevede che "Con decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti, su proposta del Consiglio superiore dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e del Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo sono definiti i contenuti della progettazione nei tre livelli progettuali.

Per quanto riguarda il progetto Definitivo ed Esecutivo fino alla data di entrata in vigore di detto decreto, si applica l'articolo 216, comma 4." nelle more dell'entrata in vigore del suddetto decreto gli elaborati dovranno essere redatti in conformità al D.P.R. 207/2010 ed alla normativa nazionale e regionale di settore. Il progetto dovrà essere redatto in modo da assicurare il massimo rispetto e la piena compatibilità con le caratteristiche del contesto territoriale e ambientale. Per tutte le fasi di progettazione l'Amministrazione si riserva la facoltà di richiedere la presentazione di ulteriori elaborati, qualora ritenuti necessari per una maggiore definizione tecnica e funzionale dell'opera in oggetto o per soddisfare ogni possibile richiesta e valutazione finalizzata all'ottenimento di eventuali autorizzazioni da parte degli enti competenti, anche in relazione ad eventuali modifiche o integrazioni che gli stessi dovessero richiedere al fine dell'emissione dei pareri di competenza.

Progetto definitivo (art. 23, comma 7 del D.Lgs. 50/2016)

Il **Progetto Definitivo** dovrà essere conforme a quanto disposto dall'art. 24 e successivi del D.P.R. n. 207/2010.

Tale livello progettuale redatto sulla base delle indicazioni del PFTE approvato e di quanto emerso in sede di eventuale conferenza di servizi, o richiesto dagli enti competenti, dovrà individuare compiutamente i lavori da realizzare, nel rispetto delle esigenze, dei criteri, dei vincoli e delle indicazioni stabiliti nel PFTE e dovrà contenere tutti gli elementi necessari ai fini del rilascio delle prescritte autorizzazioni ed approvazioni. Esso dovrà sviluppare gli elaborati grafici e descrittivi nonché i calcoli ad un livello di definizione tale che nella successiva progettazione esecutiva non si abbiano significative differenze sia tecniche che di costo. Esso dovrà comprendere i seguenti elaborati, (salva diversa motivata determinazione anche con riferimento alla loro articolazione):

- a) relazione generale;
- b) relazioni tecniche e relazioni specialistiche;
- c) rilievi planoaltimetrici e studio dettagliato di inserimento urbanistico;
- d) elaborati grafici;

- e) studio di impatto ambientale (ove previsto dalle vigenti normative) ovvero studio di fattibilità ambientale;
- f) calcoli delle strutture e degli impianti secondo quanto specificato all'articolo 28, comma 2, lettere h) ed i) del DPR 207/2010;
- g) disciplinare descrittivo e prestazionale degli elementi tecnici;
- h) censimento e progetto di risoluzione delle interferenze;
- i) piano particellare di esproprio (nel caso di procedura espropriativa);
- j) elenco dei prezzi unitari ed eventuali analisi;
- k) computo metrico estimativo;
- l) aggiornamento del documento contenente le prime indicazioni e disposizioni per la stesura dei piani di sicurezza;
- m) quadro economico con l'indicazione dei costi della sicurezza.

Progetto esecutivo (art. 23, comma 8 del D.Lgs. 50/2016)

Il **Progetto Esecutivo** dovrà essere conforme a quanto disposto dall'art. 33 e successivi del D.P.R. n. 207/2010.

Esso costituisce l'ingegnerizzazione di tutte le lavorazioni e pertanto, definisce compiutamente ed in ogni particolare architettonico, strutturale ed impiantistico l'intervento da realizzare. Il progetto esecutivo dovrà essere redatto in conformità al progetto definitivo, e determinare in ogni dettaglio i lavori da realizzare e il relativo costo previsto, dovendo essere sviluppato a un livello di definizione tale da consentire che ogni elemento sia identificabile in forma, tipologia, qualità, dimensione e prezzo. Il progetto è redatto nel pieno rispetto del progetto definitivo nonché delle prescrizioni impartite nei documenti autorizzativi o in sede di accertamento di conformità urbanistica, o di conferenza di servizi o di pronuncia di compatibilità ambientale, ove previste. Il progetto esecutivo, salva diversa motivata determinazione anche con riferimento alla loro articolazione, dovrà essere composto dai seguenti documenti:

- a) relazione generale;
- b) relazioni specialistiche;
- c) elaborati grafici, comprensivi anche di quelli delle strutture, degli impianti e di ripristino e miglioramento ambientale;
- d) calcoli esecutivi delle strutture e degli impianti;
- e) piano di manutenzione dell'opera e delle sue parti;
- f) piano di sicurezza e di coordinamento di cui all'articolo 100 del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, e quadro di incidenza della manodopera;
- g) computo metrico estimativo e quadro economico;
- h) cronoprogramma;
- i) elenco dei prezzi unitari ed eventuali analisi;
- j) schema di contratto e capitolato speciale di appalto;

k) piano particellare di esproprio nel caso di attivazione di procedure espropriative.

In tutte le fasi progettuali come sopra definite l'amministrazione si riserva la facoltà di richiedere ulteriori elaborati progettuali anche a livello più dettagliato, sia in relazione alle proprie esigenze che in relazione a quanto richiesto a vario titolo dagli enti coinvolti nel procedimento.

5.2. TEMPI DI SVOLGIMENTO DELLE ATTIVITÀ

PFTE, art. 23, comma 5 del D.Lgs 50/2016

Il vincitore del Concorso di progettazione, **entro 60 giorni** dalla proclamazione della graduatoria definitiva, dovrà completare lo sviluppo degli elaborati concorsuali, raggiungendo il livello del PFTE, predisposto secondo le linee guida per la reazione del PFTE da porre a base dell'affidamento di contratti pubblici di lavori del PNRR e del PNC art.48 c.7 D.L.31/05/2021 n.77, convertito in L.29/07/2021.

Progetto Definitivo art 24 dPR 207/2010

Il **progetto definitivo** dovrà essere consegnato **entro 60 giorni** naturali e consecutivi a partire dall'approvazione del pPFTEe dalla formale comunicazione di avvio della singola fase da parte del Responsabile del Procedimento.

Progetto Esecutivo art 33 dPR 207/2010

Il **progetto esecutivo** dovrà essere consegnato **entro 30 giorni** naturali e consecutivi a partire dall'approvazione del progetto definitivo e dalla formale comunicazione di avvio della singola fase da parte del Responsabile del Procedimento.

Esecuzione dei lavori, Direzione Lavori e Coordinamento della Sicurezza in Fase di Esecuzione

I termini per l'espletamento delle prestazioni in fase di esecuzione (Direzione lavori e coordinamento della sicurezza in fase esecutiva) sono calcolati in giorni solari consecutivi, interrotti solo con atto scritto motivato da parte dell'Ente Appaltante, e sono determinati dalle disposizioni del d.P.R. n. 207 del 2010 e di ogni altra disposizione legislativa o regolamentare vigente, in relazione alle prestazioni connesse all'andamento dei lavori o, per quanto non disciplinato da tale normativa, da ordini specifici dell'Amministrazione comunale.

Il termine presunto per l'espletamento della Direzione lavori è pari a 24 mesi, oltre i tempi della fase di collaudo ovvero della durata equivalente alla realizzazione delle opere.

6. RACCOMANDAZIONI PER LA PROGETTAZIONE

Per la redazione della progettazione dovrà essere utilizzato il Prezzario Regione Sardegna aggiornato al 2022, mentre per le voci non presenti in tale prezzario si potrà utilizzare qualsiasi altro prezzario regionale (citandolo espressamente nel computo) oppure dovranno essere predisposte apposite voci analizzate utilizzando voci derivanti da analisi di mercato.

Per quanto riguarda la progettazione, sarà cura del professionista predisporre tutti gli studi ed elaborati necessari per eventuali conferenze di servizio.

7. LIMITI FINANZIARI

In questa fase si stima che l'importo necessario per la realizzazione della totalità dell'intervento sia pari ad € 5.000.000,00, ma con il presente concorso di progettazione si potrà intervenire sul tratto urbano, stimando un intervento di importo pari ad € 1.900.000,00,

Di seguito si riporta lo schema di Quadro Economico dell'intervento:

QUADRO ECONOMICO			
A. LAVORI A MISURA, CORPO, IN ECONOMIA		€	€
	Importo Lavori		
A1.1	ADEGUAMENTO E MESS A NORMA STRADE URBANE, PISTA CICLABILE	€ 1 000 000,00	
A1.2	SISTEMAZIONE AREE VERDI	€ 300 000,00	
A1	Totale importo dei lavori (A1.1+A1.2)		€ 1 300 000,00
A2	Oneri della sicurezza non soggetti a ribasso		€ 30 000,00
	Totale importo dei lavori e delle forniture (A1+A2)		€ 1 330 000,00
B. PROGETTAZIONE E SICUREZZA		€	€
	Importo Lavori		
B1	Progettazione Definitiva	€ 24 715,63	
B2	Progettazione Esecutiva	€ 20 497,22	
B3	Direzione lavori e Coordinamento Sicurezza Esecuzione	€ 47 751,32	
B4	Oneri previdenziali su spese tecniche (4% di B1+B2+B3)	€ 3 718,57	
B	Toale spese tecniche (B1+...+B4)		€ 96 682,74
C. SOMME A DISPOSIZIONE DELL'AMMINISTRAZIONE		€	€
C1	Spese per supporto al RUP	€ 25 049,44	
C2	Incentivo 2% art.113 D.lgs 50/2016 e s.m.i.	€ 26 600,00	
C3	Spese commissione, pubblicità legale e varie amministrative, bolli e spese	€ 4 404,46	
C4	Contributo AVCP	€ 675,00	
C5	Espropri, Imprevisti e arrotondamenti	€ 84 519,28	
C6	Premi per concorso di progettazione	€ 10 000,00	
C7	Oneri previdenziali premi concorso progettazione (4% di C6)	€ 400,00	
C	Somme a disposizione dell'amministrazione (C1+...+C6)		€ 151 648,18
D. IVA		%	€
D1.1	I.V.A. sui lavori	22%	€ 292 600,00
D1.2	I.V.A. sui servizi di progettazione e dir. Lavori e coord.	22%	€ 21 270,20
D1.3	I.V.A. sui spese supporto al RUP	22%	€ 5 510,88
D1.4	I.V.A. sui premi del concorso di progettazione	22%	€ 2 288,00
D	Totale IVA (D1.1+...+D1.4)		€ 321 669,08
	Totale Somme a disposizione (B+C+D)		570 000,00 €
			€ 1 900 000,00

8. SISTEMA DI REALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO

Una volta completata la progettazione, nel rispetto dei disposti normativi del D.Lgs 50/2016 e s.m.i., si procederà all'affidamento dei lavori in oggetto. Nei seguenti paragrafi si individueranno le principali informazioni necessarie per la fase di progettazione.

8.1. PROCEDURA DI SCELTA DEL CONTRAENTE

Ai sensi dell'art. 36 comma 2 lett. d) del D.Lgs 50/2016 e s.m.i., l'affidamento dei lavori essendo superiore a 1.000.000,00 di euro, dovrà essere effettuato mediante ricorso alle procedure di cui all'articolo 60 (procedura aperta).

8.2. CRITERIO DI AGGIUDICAZIONE

Ai sensi dell'art. 95 D.Lgs 50/2016 (Codice dei Contratti Pubblici) il criterio dell'aggiudicazione della gara è quello dell'offerta economicamente più vantaggiosa, la stazione appaltante si riserva la possibilità di far ricorso a quanto previsto dall'art. 23 c.4 del Codice, unificando la progettazione definitiva a quella esecutiva.

8.3. TIPOLOGIA CONTRATTO DEI LAVORI

I lavori in oggetto dovranno essere contabilizzati a misura.

8.4. SPECIFICHE TECNICHE CRITERI AMBIENTALI MINIMI (CAM) E UTILIZZO DEI MATERIALI

La procedura dovrà essere effettuata nel rispetto del disposto normativo dell'art. 34 del D.Lgs 50/2016 e s.m.i., che impone alle stazione appaltante l'obbligo di contribuire al conseguimento degli obiettivi ambientali previsti dal Piano d'azione per la sostenibilità ambientale dei consumi nel settore della pubblica amministrazione attraverso l'inserimento, nella documentazione progettuale e di gara, almeno delle specifiche tecniche e delle clausole contrattuali contenute nei criteri ambientali minimi adottati con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

I CAM, come indicato nell'art. 34 comma 2 del D.Lgs 50/2016, potranno essere inseriti come criteri premianti nelle procedure di gara.

L'attenzione durante la progettazione dovrà essere posta in particolar modo verso il rispetto dell'ambiente e l'utilizzo di materiali e soluzioni che garantiscano la totale assenza di sostanze pericolose ed al contempo consentano la disassemblabilità (possibilità a fine vita di selezionare e riciclare i vari componenti), utilizzo di materiali riciclati (soprattutto per le fondazioni stradali, calcestruzzo e bitumi).

8.5. LOTTI FUNZIONALI E/O PRESTAZIONALI

L'intervento complessivamente richiede una dotazione finanziaria pari ad € 5.000.000,00. Con il presente Concorso di progettazione il Comune di Uta intende realizzare un primo lotto funzionale che comprenda i tratti urbani, per un importo di € 1.900.000,00.

Con il presente lotto si intende fornire la priorità sui seguenti tratti:

TRATTO A – Via Riu Nostu

TRATTO D – Viabilità rurale località Santa Maria

TRATTO C – Via Santa Maria – Parco Santa Maria

TRATTO E – Via Montegranatico

TRATTO F – Via Regina Margherita – Via Guglielmo Marconi – Via R. Fresia

TRATTO G – Via Torino – Via Stazione – Via Bascus Argius

Con eventuali economie si potrà prevedere la realizzazione di ulteriori tratti secondo la seguente priorità di intervento:

TRATTO B – Via Sant'Ambrogio – Via Santa Maria

TRATTO H – Località Bascus Argius – aree rurali

9. INDIRIZZI GENERALI PER LA PROGETTAZIONE DEL MONITORAGGIO

Qualora l'intervento venisse finanziato e nel caso la linea di finanziamento lo richieda espressamente, la Stazione Appaltante dovrà redigere un piano di monitoraggio che dovrà essere implementato con le modalità di analisi e di elaborazione per la definizione degli output di monitoraggio.

Nella progettazione si dovrà tener conto della possibilità di dover effettuare un monitoraggio, pertanto sarà necessario considerare tali aspetti.

A titolo esemplificativo e non esaustivo si riporta un possibile piano di monitoraggio applicabile per l'intervento in oggetto.

RISULTATO ATTESO	INDICATORE DI IMPATTO	TARGET
Scurezza stradale	Numero incidenti	Riduzione numero incidenti del ___%
	Segnalazioni alle autorità competenti (Polizia locale, Carabinieri, etc) e multe apposte per l'impraticabilità dei tracciati a causa dei comportamenti scorretti degli automobilisti	Riduzione delle multe e segnalazioni del ___%

Sviluppo mobilità lenta	Flussi ciclabili	Aumento dei flussi ciclabili nelle ore di punta del ___%
	Richieste implementazione offerta	Aumento delle richieste di implementazione offerta ciclabile del ___%
	Realizzazione bicibus	N. ___ bambini al giorno
Attrattività aree rurali	Organizzazione eventi dedicati	n. ___ eventi all'anno
	Aumento dell'utilizzo della bici per spostamenti verso le campagne	Aumento dei flussi in bici verso le campagne del ___%
Potenziamento intermodalità	Aumento utenti che utilizzano bici+treno per andare verso Cagliari	Aumento del n° medio di biciclette parcheggiate nella stazione di Uta del ___%
Riduzione traffico	Riduzione flussi veicolari intracomunali	Riduzione del numero di spostamenti intracomunali del ___%

10. ALLEGATI

Si allegano al presente DIP i seguenti elaborati:

- Allegato A – Tabella evoluzione popolazione di UTA
- Allegato B - Tav. 1b del PUMS di Uta
- Allegato C - Planimetria itinerario ciclabile
- Allegato D – Schema di parcella Concorso di progettazione
- Allegato E – Schema di parcella Progettazione definitiva, esecutiva, CSP
- Allegato F – Schema di parcella DL-CSE