



Comune di Vernio
Provincia di Prato

DOCUMENTO PRELIMINARE ALLA PROGETTAZIONE

*Art. 15 DPR 5 ottobre 2010 n. 207 e s.m.i.
(Ex art. 216 comma 4° del D. lgs. 50/2016)*

Oggetto: RIQUALIFICAZIONE FUNZIONALE DELLA FRAZIONE DI SANT'IPPOLITO CON MIGLIORAMENTO DELLA FRUIBILITÀ DEI PERCORSI PEDONALI E CICLABILI E DELLA VIVIBILITÀ DI PIAZZA DELLA PIEVE

- Committente:* COMUNE DI VERNIO (PO);
- Titolo:* Documento preliminare alla progettazione esecutiva;
- Sommario:* Il documento contiene le prime indicazioni per l'attività di progettazione di fattibilità tecnico - economica;
- Riferimenti di Legge:* Art. 15 Art. 15 DPR 5 ottobre 2010 n. 207 e s.m.i.
- Incaricati:* Responsabile: RUP – Arch. Franco Querci;

Il presente documento è composto da __13__ pagine, inclusa la presente.

1.1 PREMESSA GENERALE

Scopo del presente Documento di Indirizzo alla Progettazione è di fornire le informazioni necessarie alla realizzazione del seguente intervento proposto nell'ambito del Concorso di progettazione promosso dal Comune di Vernio:

RIQUALIFICAZIONE FUNZIONALE DELLA FRAZIONE DI SANT'IPPOLITO CON MIGLIORAMENTO DELLA FRUIBILITÀ DEI PERCORSI PEDONALI E CICLABILI E DELLA VIVIBILITÀ DI PIAZZA DELLA PIEVE

per complessivi € 50.678,33, derivanti dal «Fondo concorsi progettazione e idee per la coesione territoriale» previsto dall'articolo 6-quater del decreto legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito in legge 3 agosto 2017 n. 123, come modificato dall'articolo 12 del decreto legge 10 settembre 2021 n.121, convertito in legge 9 novembre 2021 n. 156.

Il finanziamento sarà destinato per € 10.000,00, comprensivo degli oneri previdenziali e al netto di IVA, ai premi riconosciuti ai concorrenti che hanno superato il primo grado di selezione, mentre i restanti € 33.339,61, comprensivo degli oneri previdenziali e al netto di IVA, saranno destinati all'affidamento al vincitore del concorso di progettazione dei livelli successivi, ovvero progetto definitivo ed esecutivo.

La progettazione esecutiva è da considerarsi prioritaria per il Comune di Vernio al fine di potere procedere alla cantierizzazione dell'intervento ed alla sua realizzazione, non appena disponibili le risorse per il finanziamento dell'opera, attraverso la partecipazione a bandi oggetto del PNRR e del PNC, anche prevedendone una realizzazione in due o più stralci funzionali.

ANAGRAFICA DELLA PROPOSTA

Committente: COMUNE DI VERNIO (PO);

Incarico: (da conferire);

Soggetto individuato per la predisposizione del progetto:

(da conferire incarico professionale per la progettazione architettonica, strutturale e impiantistica, oltre che di assistenza al RUP per le procedure di variante urbanistica e di esproprio eventuali)

R.U.P. per la progettazione

Arch. Franco Querci (Ufficio Tecnico del Comune di Vernio)

R.U.P. per la procedura del concorso

I.A. Tommaso Grassi (Ufficio Tecnico del Comune di Vernio)

1.2 PREMESSA SULL'AREA DI INTERVENTO

La frazione abitata di S. Ippolito di Vernio, rappresenta storicamente il terzo polo abitato del fondo della valle del Bisenzio, essendo già censita alla fine del '700 nel Catasto Leopoldino, come parrocchia dotata di propria autonomia.

In effetti il peso della frazione, non può essere immediatamente comparato con le vicine, più abitate Mercatale e S. Quirico, però “in punta di urbanistica”, l'entità urbana di S. Ippolito non può nemmeno confondersi con un semplice aggregato, come in effetti lo sono Luciana o Gagnaia.

Per definire S. Ippolito come entità urbana (in questo caso la “frazione”), occorre evidentemente scomodare le categorie contemplate dai manuali di urbanistica, le quali recitano che: “una entità urbana autonoma, si può classificare come tale, solo lì dove si verificano condizioni minime di vita sociale e la presenza di servizi”. In questo caso S. Ippolito risponde a quei presupposti, disponendo in proprio di un bar, di una macelleria e di un negozio di alimentari aperti tutto l'anno. Sono presenti inoltre una chiesa parrocchiale, una biblioteca (funzionante), una scuola materna, un cimitero proprio, un impianto sportivo di grandi dimensioni, un circolo ricreativo - ristorante. Ergo in termini storico – anagrafici per questa entità, si può ancora parlare di un “popolo di S. Ippolito”.

Inoltre grazie alla posizione particolarmente felice, sul versante sud della dorsale montana, S. Ippolito a differenza di altre frazioni ha conosciuto nell'ultimo decennio anche un leggero sviluppo edilizio, con una serie di interventi di nuova edificazione. Questo interesse rimane ancora inalterato, per tanto nel breve – medio termine, si ritiene del tutto fondata l'ipotesi di rafforzamento demografico.

1.3 ANALISI DEL CONTESTO URBANISTICO

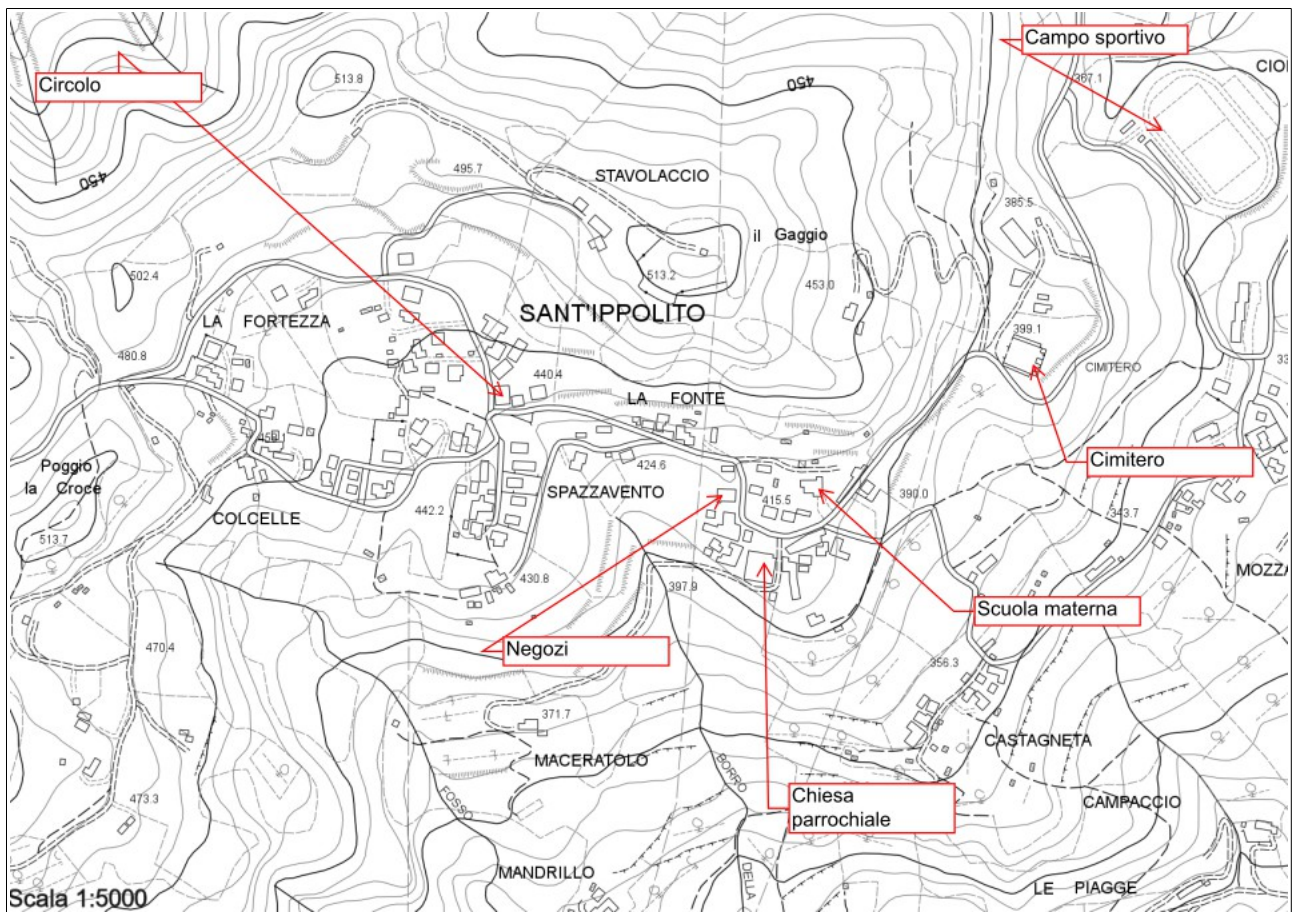
L'Aggregato urbano di S. Ippolito, si contraddistingue per un tessuto edilizio diffuso, formato principalmente da case isolate ed a schiera. Si tratta in gran parte di unità abitative, bi e tri familiari, quasi tutte dotate di giardini o terreni (orti), ad uso di resede esclusiva, generalmente recintati. L'assetto dell'edificato nel suo complesso recupera il modello tipico diffuso, più simile a quello emiliano che non a quello appenninico, che si ritrova nelle altre frazioni del comune.

La ragione di questa sostanziale differenza rispetto agli altri aggregati, è probabilmente riconducibile alla migliore accessibilità e giacitura dei fondi, che consente in linea generale un buon distanziamento fra le unità edilizie. Come riflesso si può riscontrare invece la quasi totale assenza di corti e chiostri interni, che sono configurazioni architettoniche tipiche degli aggregati urbani di montagna.

Nonostante l'indubbio vantaggio morfologico (S. Ippolito vive essenzialmente su di una altipiano), lo schema della viabilità pubblica della frazione, rimane quello tipico dei contesti montani, ossia:

- strade strette,
- assenza quasi totale di elementi accessori (marciapiedi, piste ciclabili,...),
- banchine laterali in terra battuta
- scarse superfici destinate a parcheggio o a piazza

Di seguito un estratto cartografico recante la rappresentazione della spianata di S. Ippolito.



Si può dunque prendere atto che a differenza che per altri contesti urbani, la Frazione di S. Ippolito, sulla base delle considerazioni sopra esposte, consentirebbe di effettuare una serie di interventi, che nel loro complesso potrebbero sensibilmente migliorare l'intero assetto dell'abitato. Lo spazio non manca.

1.4 OBIETTIVI GENERALI DA PERSEGUIRE E DELLE STRATEGIE PER RAGGIUNGERLI

Entrando nel merito delle ipotesi di miglioramento dell'assetto urbano di S. Ippolito, in primo luogo dobbiamo considerare che la frazione non è tutta risalente ad un anno di fondazione. C'è ed è leggibile in cartografia un nucleo storico; un insieme di case sparse (che rappresentano gli antichi nuclei della suddivisione poderale); ed un successivo nucleo di espansione.

Non potendoci occupare di tutto, concentreremo il ns. ragionamento sul recupero e riqualificazione del nucleo storico centrale, sorto intorno alla parrocchia di S. Ippolito ed alla sua piazza. Un nucleo centrale intorno al quale ruotano anche tutti i servizi della comunità, e che dunque primo fra tutti, richiede prioritariamente un intervento pubblico.

Andando ad osservare l'attuale funzionamento del sistema urbano, possiamo notare quanto come al centro della frazione, è presente un'ampia superficie: "piazza della Pieve", la quale come mediamente in uso sull'Appennino, dal dopo guerra in poi è utilizzata come parcheggio pubblico. Soluzione questa del tutto naturale ma non scontata.

Obiettivo dell'Amministrazione comunale come sancito con la Delibera di Giunta comunale n. 10/2022 del 25/01/2022, la quale approva anche le suggestioni e i risultati della indagine,

allegata alla documentazione del concorso ai fini non vincolanti ma di stimolo alla riflessione e di contributo alla discussione, denominata 'Spazio pubblico e rigenerazione urbana nel Comune di Vernio – Indagine conoscitiva sul territorio' svolta dall'Associazione culturale ECOL, è quello di procedere alla pedonalizzazione della piazza della Pieve, con la riqualificazione funzionale a favore della collettività della frazione.

La frazione di S. Ippolito è collegata all'abitato di Mercatale, attraverso la strada comunale di via di S. Ippolito. Si tratta di un tracciato che presenta una sezione media di transito, tutto sommato buona (ad eccezione di un paio di strettoie). In realtà l'elemento di criticità più rilevante risulta insito nell'ultimo tratto di strada che precede l'abitato. Una porzione di tracciato che pur dovendo sottostare alla necessità del transito a doppio senso, è più simile alla carreggiata a senso unico;

Vi sono degli spazi urbani o peri urbani, sotto utilizzati, che se opportunamente ridefiniti nel disegno e nella funzione potrebbero fornire all'abitato gran parte dei servizi ora mancanti; E' riscontrabile, come del resto in altre parti del territorio comunale, una certa, diffusa mancanza di qualità sia delle infrastrutture stradali che degli spazi pubblici;

Di seguito un estratto dell'area centrale di S. Ippolito, individuata per l'avvio di interventi di riqualificazione urbana e funzionale del paese.



Date le circostanze potremmo individuare da subito un primo livello di analisi, una serie di punti fissi intorno ai quali costruire una ipotesi di intervento urbano di riqualificazione dell'abitato, come ad esempio:

- a) la riconversione di piazza della Pieve, da parcheggio pubblico a spazio pubblico per l'esercizio di attività civiche e/o religiose, restituendo a detto spazio l'antica funzione

mercatale, ovvero come estensione esterna del luogo di culto (per celebrazioni e ricorrenze di festività);

b) l'allargamento di via di S. Ippolito nei punti ove questa presenta restringimenti, con particolare attenzione al tratto di strada che connette il Cimitero di S. Ippolito alla Frazione;

c) la valorizzazione del Chiesino di S. Ippolito (costruzione sacra posta a fianco della Pieve), attuale sede della Biblioteca Petrarca;

Ad un secondo livello, potrebbe partire proprio da una diversificazione delle funzioni e nella creazione di una gerarchia dei percorsi e degli spazi, come ad esempio:

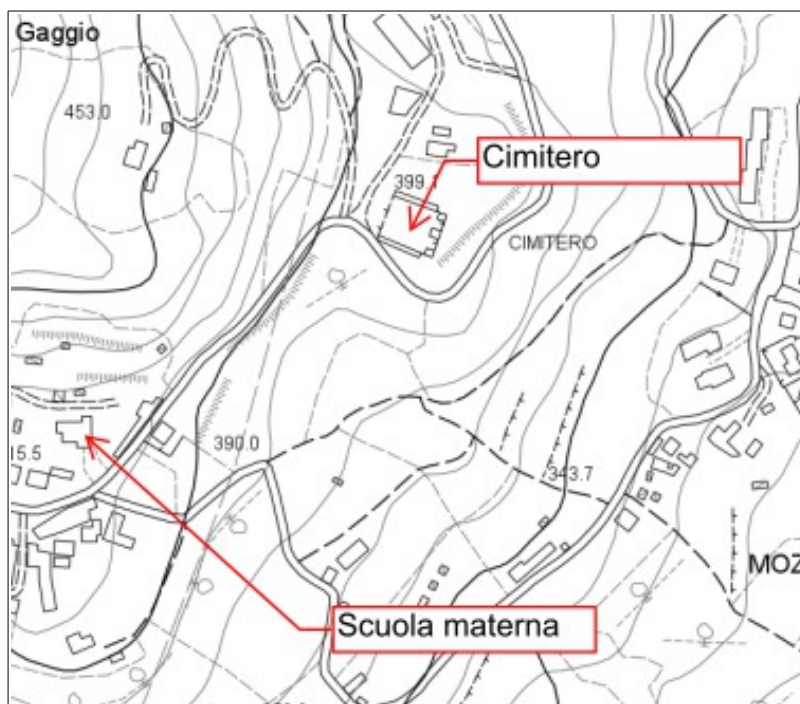
- spazi civici e pedonali;
- viabilità di collegamento/attraversamento;
- spazi per la sosta;

Ai fini del miglioramento della struttura urbana presentiamo di seguito una serie di ipotesi di lavoro, che necessariamente dovranno essere puntualmente verificate sia sotto il profilo urbanistico che tecnico (in senso geologico e geo morfologico), che sono inserite nel Documento Preliminare della Progettazione al solo fine di mettere a disposizione le riflessioni e le analisi di natura tecnico – amministrativa, condivise e approvate dall'Amministrazione comunale.

Procedendo per punti andiamo a presentare quanto segue.

ALLARGAMENTO DI VIA DI S. IPPOLITO FRA IL CIMITERO E L'INGRESSO AL PAESE

Trattasi di una sezione di strada della lunghezza di circa 100 metri che non consente un agevole scambio del traffico nei due sensi, soprattutto nel caso di veicoli con un ingombro maggiore (autobus, furgoni, trattori). Occorre pensare ad una soluzione per l'allargamento dell'impalcato stradale mediante scavo a monte ovvero creazione di un'opera di allargamento sul lato a valle.



PEDONALIZZAZIONE DI PIAZZA DELLA PIEVE

Con la proposta di pedonalizzazione di Piazza della Pieve, si aprono diversi scenari di possibile intervento urbanistico, ciascuno dei quali presenta elementi di interesse e criticità. Con la presente relazione presenteremo tre distinte ipotesi di variante, ipotesi che devono essere viste come schema di massima, più o meno integrabili fra loro in misura e con effetti diversi. Ovviamente la presentazione dello schema di rappresentazione del nuovo assetto urbanistico, dovrà necessariamente fare i conti con i relativi costi di attuazione. Costi che potranno rilevarsi crescenti in misura del maggiore o minore impatto sull'esistente.

Di seguito si riportano una serie di scenari sulla base dei quali i tecnici professionisti potranno effettuare una riflessione e da questi pervenire alla propria ipotesi progettuale, la quale potrà risultare solo parzialmente o totalmente finanziata dal Quadro Economico finale.

Ipotesi 1

Pedonalizzazione completa di Piazza della Pieve, con due nuove strade esterne alla Piazza (e due nuove rotonde)



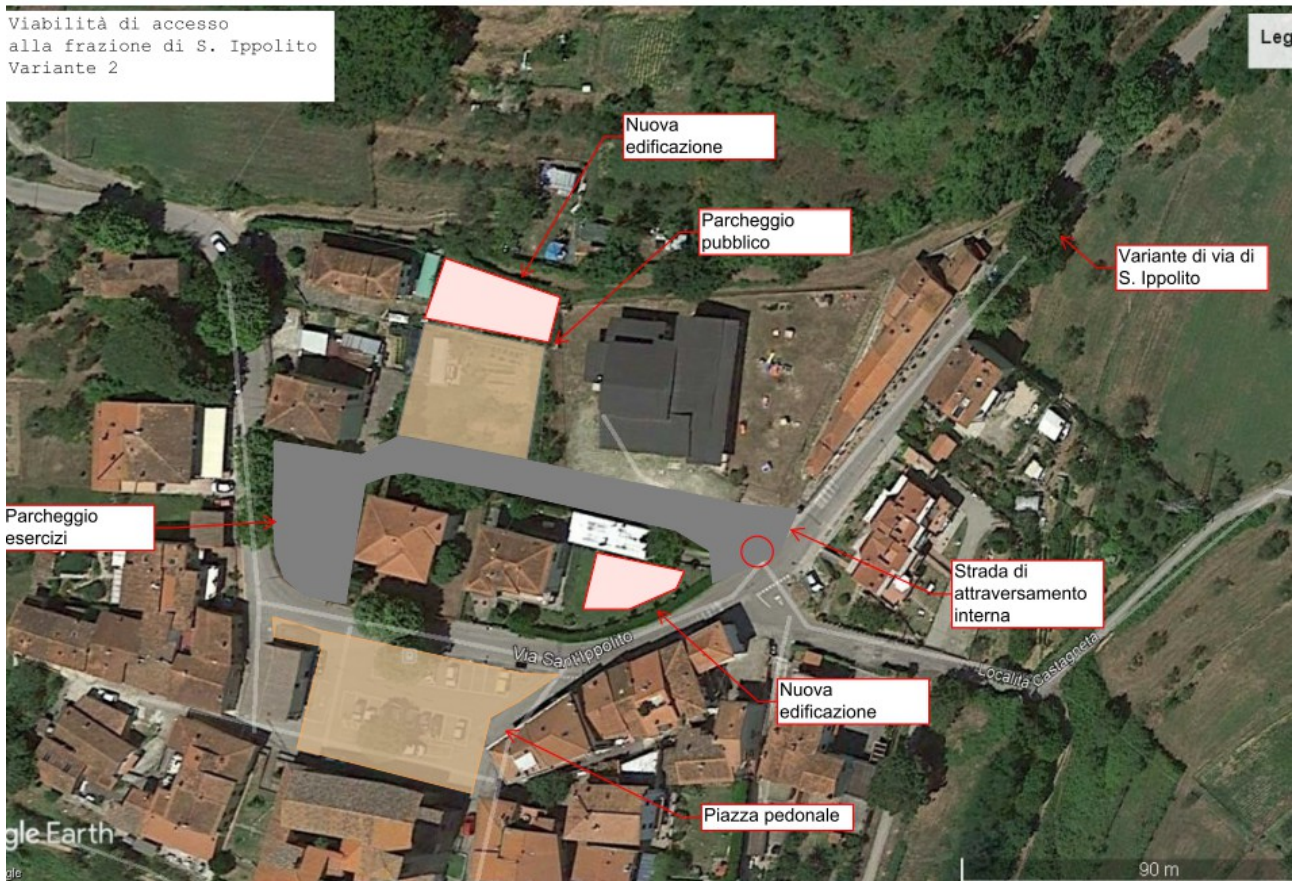
Per la riduzione dei costi di urbanizzazione non si esclude che la viabilità a monte della frazione, possa essere realizzata come unica carreggiata a senso unico.

Per chi esce dal centro è possibile tornare sulla vecchia via di S. Ippolito passando per la nuova strada posta a valle della scuola.

Piazza della Pieve è interamente pedonalizzata.

Ipotesi 2

Pedonalizzazione parziale della Piazza della Pieve, con creazione di variante di penetrazione all'abitato a valle della scuola

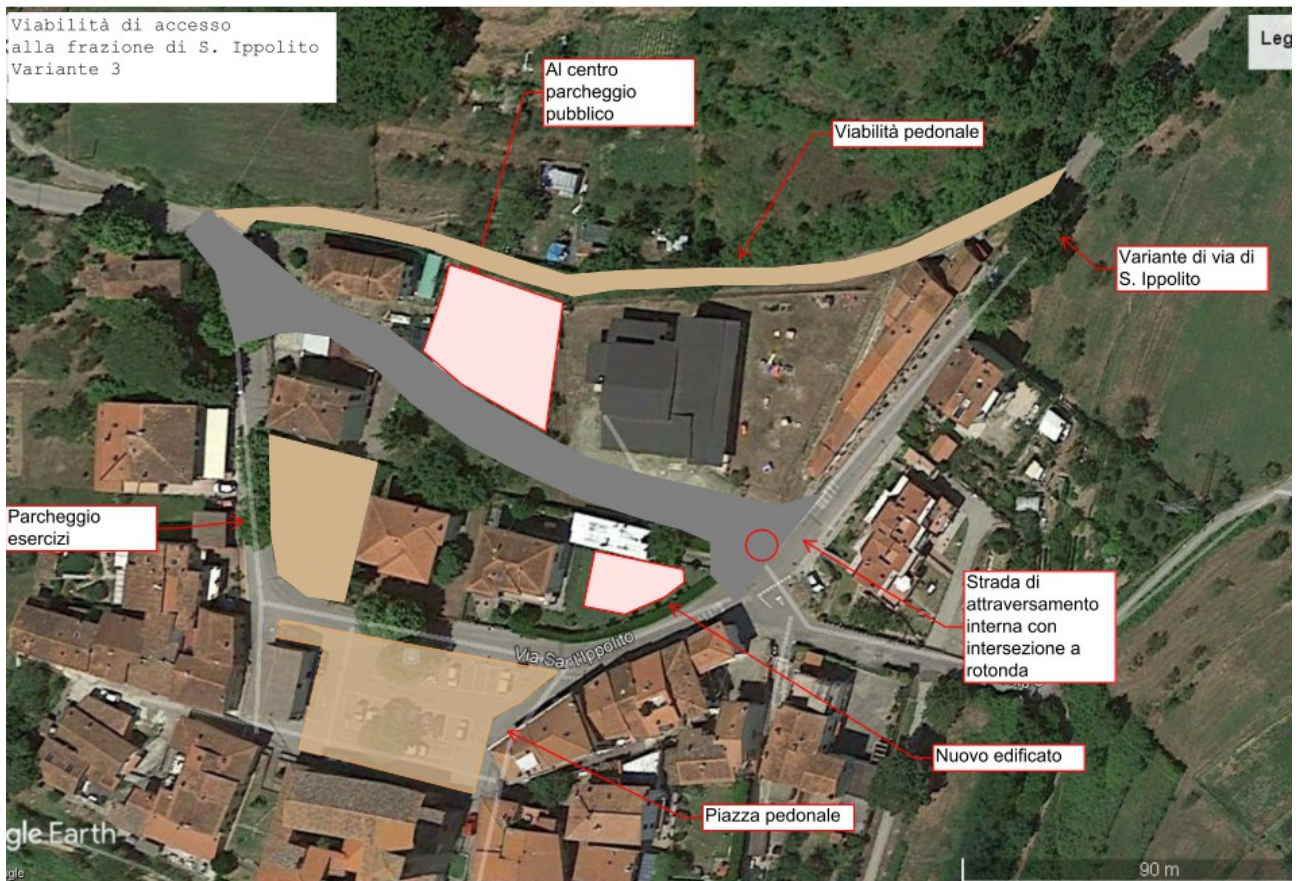


Con questa seconda soluzione si creerebbe una isola centrale edificata, intorno alla quale passerebbero - a senso unico - a nord il traffico in ingresso (con una nuova viabilità di attraversamento posta a valle della scuola) e quello di uscita (antistante la piazza della Pieve). Sia a nord che ad Ovest sono previsti parcheggi di servizio per la scuola ed i residenti e per gli esercizi commerciali.

Le aree in rosa sono quelle ove si renderebbe possibile una eventuale edificazione di compensazione.

Ipotesi 3

Pedonalizzazione totale di via di S. Ippolito, previo realizzazione di una nuova viabilità interna di attraversamento, a due corsie e doppio senso di marcia.



L'ultima soluzione è quella che sotto il profilo realizzativo sembra essere la meno costosa ed efficace.

Si prevede la realizzazione di un unico tracciato stradale che raddrizza e rende agevole l'attraversamento della zona vecchia. Il tracciato a valle rimane agibile a senso unico (in uscita) come viabilità interna, con eventuale possibilità di chiusura in caso di manifestazioni.

Di fronte agli esercizi commerciali viene creato un nuovo parcheggio, così come anche sul fianco sinistro della scuola (superficie che in parte potrebbe essere anche edificata a compensazione).

L'innesto con la strada di S. Ippolito potrebbe essere realizzato attraverso piccola rotonda.

A monte dell'edificato, la vecchia strada comunale potrebbe essere valorizzata con un intervento di pavimentazione. Fra i due nuovi parcheggi è prevista la realizzazione di un percorso pedonale di collegamento.

Evidentemente il maggiore o minore successo dell'iniziativa di ristrutturazione urbanistica del borgo di S. Ippolito, dipenderà anche dall'attenzione con la quale la proposta definitiva, saprà cogliere tutti i suggerimenti offerti dal territorio e dalla situazione in cui si trova l'edificato, cercando di massimizzare al massimo le risorse esistenti. In tal senso sottolineiamo che la cura dei dettagli e dei particolari a livello di progettazione definitiva, risulteranno una fra gli elementi di particolare importanza per la riuscita della operazione.

Ipotesi 4

Variante, pur non in contrasto con le precedenti ipotesi progettuali, riguarda la collocazione del parcheggio all'interno dell'area dietro il Circolo ricreativo di Sant'Ippolito. La conformazione del terreno, pressochè pianeggiante, potrebbe rivelarsi, pur nella necessità di studiare

l'accessibilità in entrata e in uscita dal parcheggio, sfruttando anche il fronte nord dei terreni, potrebbe rivelarsi una scelta interessante ai fini della pedonalizzazione della piazza della Pieve.



1.5 ESIGENZE E BISOGNI DA SODDISFARE

In conclusione di quanto detto finora, si ritiene opportuno ai fini della procedura del concorso di progettazione definire ambiti di intervento e obiettivi da soddisfare in maniera analitica ma sintetica.

Infatti come area di intervento si intende individuare per il concorso l'area della frazione di Sant'Ippolito che avendo al centro la piazza della Pieve si estende fino all'area del cimitero, e fino a piazza Martiri della Resistenza. In questa area così delimitata è essenziale che siano proposte soluzioni per la riqualificazione delle aree a verde, con miglioramento e incremento delle aree a funzione aggregativa e la riqualificazione della viabilità pedonale, ciclabile e carrabile.

E' invece determinante che alla pedonalizzazione della piazza della Pieve corrisponda l'individuazione di una soluzione alternativa che non disti oltre i 50 metri (in linea d'aria) dall'attuale area di sosta.

Quindi in ordine di priorità si richiede che nella proposta progettuale sia prevista:

- 1) Riqualificazione della piazza e dell'area attorno alla Pieve (da ripensare con funzioni diverse da quella del parcheggio);
- 2) Realizzazione di una o più nuove aree da destinarsi a parcheggio pubblico per i residenti ed i visitatori (con particolare attenzione alla zona del cimitero la quale potrà assumere la funzione di hub e di porta d'entrata alla frazione, in occasione di manifestazioni cittadine ed eventi culturali, sociali e religiosi);
- 3) Individuazione di soluzione alternativa per la viabilità carrabile, con indirizzo verso la pedonalizzazione dell'area della piazza;
- 4) Interventi di pedonalizzazione della frazione;
- 5) Valorizzazione del verde pubblico e delle aree per la collettività;

1.6 REGOLE E NORME TECNICHE DA RISPETTARE

- D.M 17.01.2018 - Nuove Norme tecniche per le costruzioni;
- Circ. Ministero Infrastrutture e Trasporti 21 Gennaio 2019, n. 7 Istruzioni per l'applicazione dell'«Aggiornamento delle “Norme tecniche per le costruzioni”» di cui al decreto ministeriale 17 gennaio 2018.

- REFERENZE TECNICHE (Cap. 12 D.M. 17.01.2018)
 - UNI ENV 1992-1-1 Parte 1-1:Regole generali e regole per gli edifici.
 - UNI EN 206-1/2001 - Calcestruzzo. Specificazioni, prestazioni, produzione e conformità.
 - UNI EN 1993-1-1 - Parte 1-1:Regole generali e regole per gli edifici.
 - UNI EN 1995-1 – Costruzioni in legno
 - UNI EN 1998-1 – Azioni sismiche e regole sulle costruzioni
 - UNI EN 1998-5 – Fondazioni ed opere di sostegno

1.7 VINCOLI DI LEGGE ED ITER AUTORIZZATIVO RELATIVI

Fermo restando che l'iter autorizzativo, in base a quelle che saranno le proposte che risulteranno vincitrici, andrà puntualmente verificato con gli Uffici comunali preposti relativamente sia ad eventuali varianti urbanistiche che all'avvio di procedure per l'acquisizione delle aree su cui ricadono gli interventi ipotizzati, di seguito sono elencate le autorizzazioni e gli ambiti sui quali potrà essere necessario acquisire per la realizzazione delle opere in oggetto:

1 – Autorizzazione del Settore Sismica ai sensi degli artt. 94 e 94bis del D.P.R. 380/2001 e dell'art. 167 della L.R. n. 65/2014 da parte della Regione Toscana – Direzione Ambiente ed Energia - Settore Sismica di Prato;

2 - Acquisizione dell'autorizzazione all'accesso e all'occupazione delle aree di lavoro e di cantierizzazione da parte dei proprietari delle stesse;

3 – Autorizzazione dei proprietari delle strutture eventualmente coinvolte dalla sistemazione tergale o frontale (Biblioteca Petrarca, Chiesa / Pieve di Sant'Ippolito), attività commerciali, ecc...

4 – Autorizzazione di Enti e Autorità terze per interventi in aree ad alto rischio frana FP3 e FP4, quali l'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale per comunicare l'attuazione del piano indagine nei tratti viari e nelle aree ricadenti in PF3 elevata e PF4 molto elevata di pericolosità geomorfologica del PAI Arno;

1.8 QUADRO ECONOMICO FINANZIARIO DELL'INTERVENTO E DELLA PROGETTAZIONE ESECUTIVA PROPOSTA

Il Quadro Economico dei lavori di riferimento si compone di due distinti quadri, di cui:

- il quadro "generale", ovvero Quadro Economico dell'intervento, di importo pari ad € 650.000,00

si riferisce al complesso degli interventi previsti per l'attuazione del progetto generale di riqualificazione della frazione di Sant'Ippolito, suddivisi come da seguente schema:

QUADRO ECONOMICO DEL PROGETTO DEFINITIVO			
ID	TITOLO	PARZIALE	TOTALE
1	IMPORTO LAVORI	€ 450.000,00	
2	ONERI DELLA SICUREZZA NON ASSOGGETTATI A RIBASSO	€ 20.000,00	
A	TOTALE LAVORI ED ONERI		€ 470.000,00
3	SPESE TECNICHE E SERVIZI;	€ 33.339,61	
4	IVA AL 22% SUI LAVORI	€ 103.400,00	
5	IVA AL 22% SULLE PRESTAZIONI TECNICHE	€ 7.334,71	
6	SPESE E PREMI PER CONCORSO DI PROGETTAZIONE	€ 12.200,00	
7	IMPREVISTI	€ 23.725,68	

B	TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE		€ 180.000,00
	TOTALE INTERVENTO		€ 650.000,00

- il secondo quadro “di dettaglio”, riguarda la ripartizione dei € 470.000,00, suddivisi nelle Categorie di cui al DM 2016 del 17.06.2016, che risulta suddivisa come da seguente schema:

Categorie e codici-ID di cui al Decreto Ministeriale del 17.06.2016	Classi e categorie di cui alla Legge n. 143/1949	Importo in euro
STRUTTURE (B) – Strutture, Opere infrastrutturali puntuali - S.04 Strutture o parti di struttura in muratura, legno, metallo – verifiche strutturali relative – consolidamento delle opere di fondazione di manufatti dissestati – Ponti, paratie e tiranti, consolidamento di pendii e di fronti rocciosi ed opere connesse, di tipo corrente . Verifiche strutturali relative		€ 100.000,00
INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITA' - Viabilità ordinaria - V.02	VI/a	€ 180.000,00
IMPIANTI Impianti elettrici e speciali a servizio delle costruzioni - Singole apparecchiature per laboratori e impianti pilota IA.03	III/c	€ 70.000,00
EDILIZIA – Arredi, Forniture, Aree esterne pertinenziali allestite – E.18 Arredamenti con elementi acquistati dal mercato, Giardini, Parchi gioco, Piazze e spazi pubblici all'aperto		€ 40.000,00
EDILIZIA – Arredi, Forniture, Aree esterne pertinenziali allestite – E.17 Verde ed opere di arredo urbano improntate a grande semplicità, pertinenziali agli edifici ed alla viabilità, Campeggi e simili		€ 80.000,00
Totale di cui Oneri della sicurezza		€ 470.000,00
		€ 20.000,00

Relativamente alla voce dei costi della progettazione si rinvia alla scheda del calcolo del compenso professionale stimato per i successivi gradi di progettazione, che si allega alla documentazione a disposizione per il concorso di idee, per un importo pari a € 40.226,09, che è stata ribassata in base alle risorse disponibile, di un importo pari al 20%.

1.9 PROCEDURA

Il progetto di fattibilità tecnico - economico sarà affidato tramite procedura di gara 'aperta telematica per concorso di progettazione in due gradi' ai sensi dell'articolo 6-quater, comma 10, del decreto legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito in legge 3 agosto 2017 n. 123, inserito dall'articolo 12, del decreto legge 10 settembre 2021 n.121, convertito in legge 9 novembre 2021 n. 156.

Mentre l'affidamento dell'incarico tecnico per la progettazione definitiva ed esecutiva verranno affidati al vincitore del concorso di progettazione, con procedura negoziata, di cui all'articolo 63, comma 4, del Codice.

Si ritiene che la progettazione esecutiva potrà essere completata entro 180 giorni, a partire dalla data

di sottoscrizione del contratto d'appalto per la progettazione dei livelli successivi a quello della fattibilità tecnico-economica, secondo le Linee Guida per la redazione del progetto di FTE da porre a base dell'affidamento di contratti pubblici di lavori del PNRR e del PNC.

Vernio, 20/04/2022

Firma
Il RUP Arch. Franco Querci