



COMUNE DI MARANO SUL PANARO
PROVINCIA DI MODENA

UFFICIO TECNICO

**SETTORE LAVORI PUBBLICI, SERVIZI TECNOLOGICI, PATRIMONIO E DEMANIO, TOSAP,
URBANISTICA, EDILIZIA PRIVATA, AMBIENTE, ATTIVITA' PRODUTTIVE, ECONOMICHE E
COMMERCIALI**

**PROGETTAZIONE DEL PERCORSO DI COLLEGAMENTO TRA
IL CENTRO STORICO DEL CAPOLUOGO E IL PARCO
FLUVIALE**

DOCUMENTO DI INDIRIZZO ALLA PROGETTAZIONE
(art 23 comma 4 del D. Lgs 50/2016 e ss.mm.ii.)

Il Responsabile del Settore
Ing. Campioni Enrico

1. INTRODUZIONE – IL COMUNE DI MARANO SUL PANARO E IL SUO TERRITORIO

Il paese di Marano è situato sulla sponda sinistra del fiume Panaro, all'interno della sua suggestiva valle, meravigliosa durante la fioritura primaverile di migliaia di alberi da frutto e per questo conosciuta come "Valle dei Ciliegi".

Il Comune di Marano sul Panaro occupa una superficie di 45 kmq circa e confina con i comuni di Vignola, Guiglia, Pavullo nel Frignano, Serramazzoni, Maranello e Castelvetro di Modena. Dista da Modena circa 25 km e da Bologna circa 35 km.

La presenza del fiume Panaro, una morfologia del territorio prevalentemente collinare caratterizzata da acclività accentuate (compreso tra i 130 e i 600 metri s.l.m) e importanti fenomeni di dissesto, rappresentano alcuni degli elementi naturalistici che lo caratterizzano maggiormente.

Il capoluogo si estende sulle prime colline della provincia modenese e si sviluppa per la maggior parte nell'unica zona pianeggiante del territorio comunale mentre il resto del Comune, frazioni incluse, è situato in territorio collinare.

Nel capoluogo è presente il Canale di Marano (anticamente denominato Canale Montecuccoli) del quale esiste una memoria scritta dell'anno 1319 riportata da un atto del Vescovo Guido con cui si concede la licenza di costruire un mulino sul suo corso. Il canale di Marano ha origine subito a monte dell'abitato, costeggia il fiume Panaro e quindi corre, per un breve tratto a sezione coperta, lungo e sotto le strade Circonvallazione e Via Roma, fino al Palazzo Montecuccoli ove con un salto utile di circa tre metri alimenta una centralina idroelettrica. Il suo corso prosegue poi per circa 5 Km, con un dislivello complessivo di circa 20 metri, attraversando la campagna fino a Vignola. Il corso del Canale sfocia di nuovo nel fiume Panaro a Vignola, subito a monte del Canale San Pietro che scorre fino a Modena

Nella piazza principale di Marano, vicino al Municipio ed alla Chiesa Parrocchiale si trova l'antico Mulino Montecuccoli, edificato dall'omonima famiglia feudataria nel 1654. Nel 1907, pur continuando a funzionare come mulino, l'edificio divenne sede della centrale elettrica. Nel 1923 passò alla Società Emiliana per l'Energia Elettrica ed in seguito all'ENEL, che ne utilizzò le apparecchiature fino al 1973. Sarà infine il Comune, ultimo proprietario, a curarne il recupero (ultimato nel 1994) ripristinando il bel porticato con archi a tutto sesto ribassato e volte a vela. I locali del primo piano sono destinati dal 1994 alle sale del "Museo di Ecologia e Storia Naturale di Marano" mentre quelli del piano terra ospitano un Centro di documentazione sulla produzione dell'energia idroelettrica.

2 IDEA DI PROGETTO: IL PERCORSO CICLOPEDONALE LUNGO IL CANALE DI MARANO, DAL CENTRO STORICO AL PARCO FLUVIALE

L'idea progettuale consiste nel seguire, con un percorso ciclopedonale, l'antica via d'acqua del Canale Montecuccoli, che prende avvio presso il Parco fluviale del paese sul Fiume Panaro e scorre sino alla Piazza Matteotti all'interno del Palazzo Montecuccoli.

L'antica via d'acqua del Canale Montecuccoli, che prende avvio al Parco fluviale del paese sul Fiume Panaro e scorre sino alla Piazza Matteotti all'interno del Palazzo Montecuccoli proseguendo poi verso i Parchi urbani e le scuole.

Presso il Palazzo Montecuccoli è prevista la tappa per la visita di un Centro di documentazione sui Montecuccoli e sui metodi di produzione dell'energia dall'acqua (mulini, centrali idroelettriche) che può trovare sede al piano terra dell'edificio, con l'utilizzo della strumentazione presente e la predisposizione di pannelli storici, ausili audiovisivi e multimediali (collegabile alla visita del Museo di Ecologia e Storia Naturale al primo piano dell'edificio) che consente di approfondire gli aspetti naturalistici e geologici e faunistici dell'ambiente fluviale.

3 OBIETTIVI

Il principale obiettivo dell'Amministrazione Comunale è quello di creare una connessione tra il centro storico del capoluogo, pertanto tra la parte residenziale e commerciale del paese, con il parco fluviale, cioè la parte naturalistica e turistica del territorio, seguendo l'antico percorso del Canale di Marano.

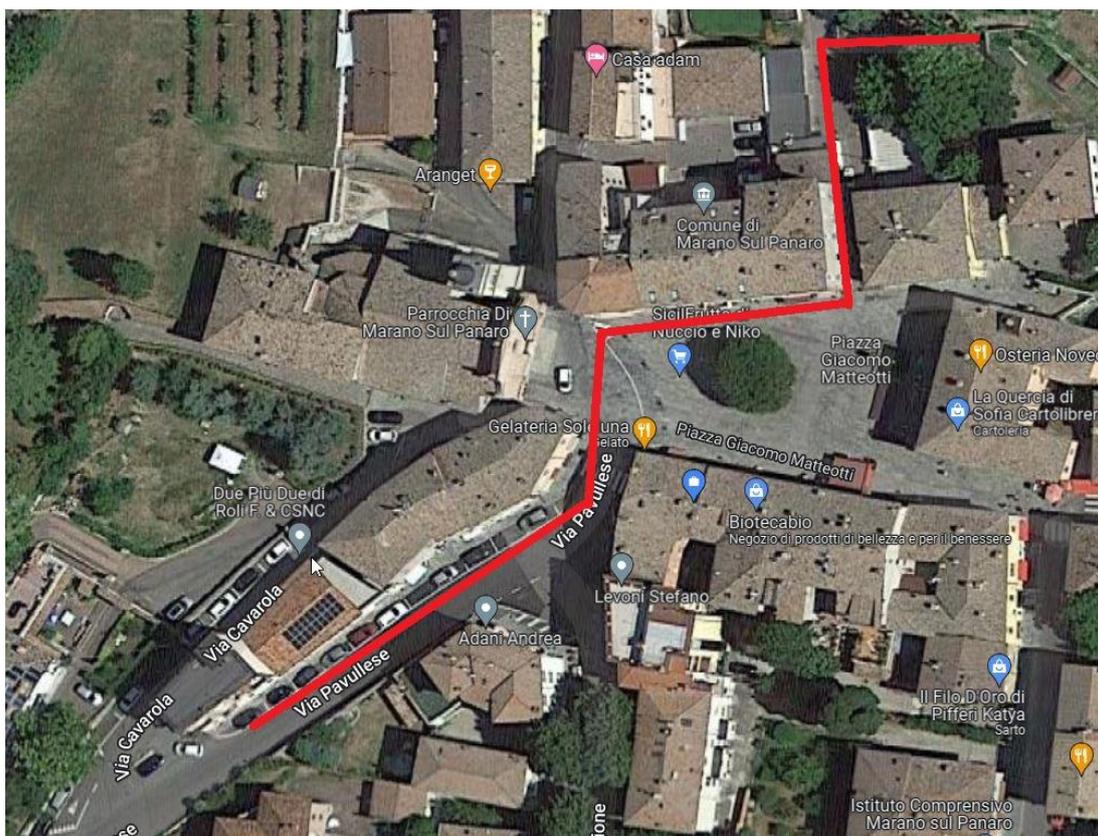
Attualmente la presenza della Strada Provinciale n. 4 "Fondovalle Panaro" ostacola tale risultato, in quanto la sua posizione, tra il centro e il parco, risulta essere una barriera artificiale alla possibilità di fruizione da parte dei cittadini, sia pedoni che ciclisti, a causa della pericolosità dovuta all'elevato traffico veicolare.

4 INPUT PROGETTUALI E VINCOLI

Il progetto consiste nella realizzazione di un percorso ciclopedonale con inizio dal Parco Bocce, sito a fianco della Piazza Matteotti, in pieno centro storico, e proseguirà lungo via Pavullese fino a raggiungere l'incrocio con via Guerzoni, dove è presente un'area verde di proprietà comunale.

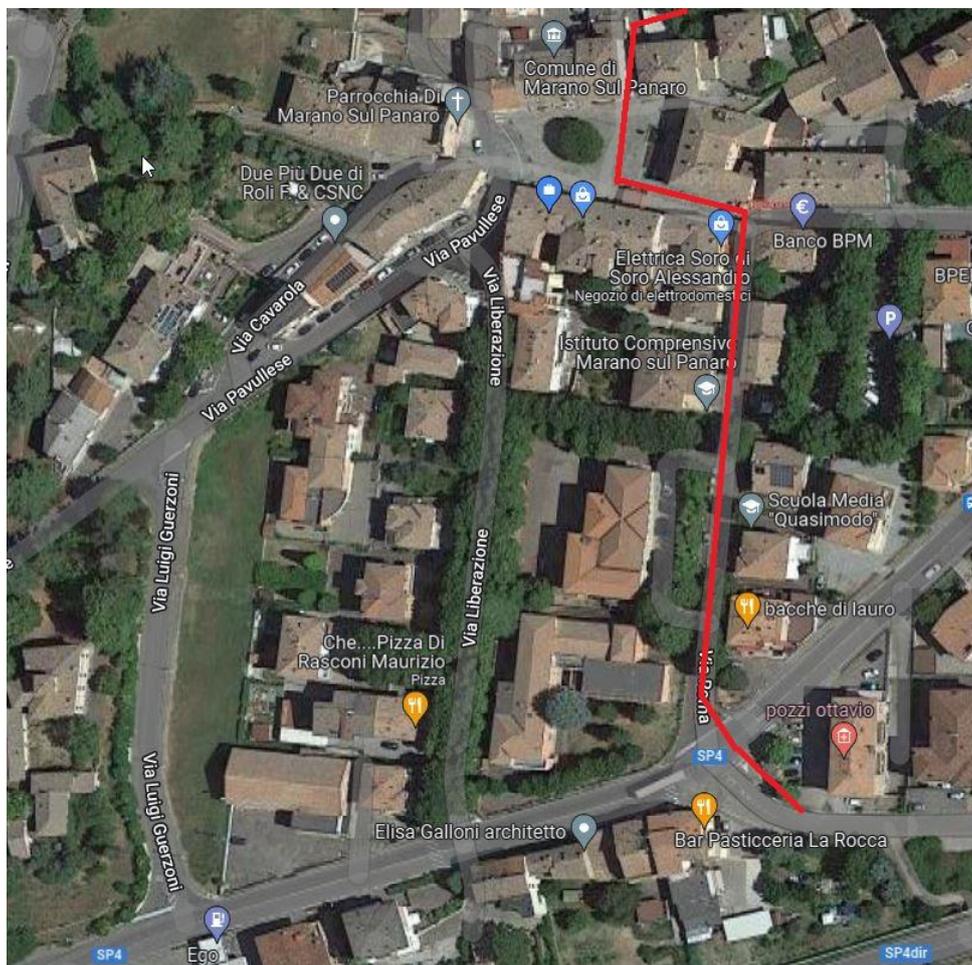
All'interno dell'area verde, sarà previsto un parcheggio a servizio del centro storico ed una piccola area verde attrezzata con arredo urbano.

Nella Strada Provinciale n.4 dovrà essere prevista una rotatoria, per migliorare la viabilità nell'incrocio con il tratto che porta al Ponte sul fiume Panaro. In tal modo, il percorso pedonale attraverserà la rotatoria, e raggiungerà via Valeriani, dove è presente l'ingresso ciclopedonale del Parco.





Un secondo tracciato alternativo, passerà attraverso via Roma, alla fine della quale si dovrà prevedere un semaforo pedonale “a chiamata” per permettere l’attraversamento della Strada Provinciale e raggiungere via Valeriani.



I vincoli principali del progetto riguardano l'attraversamento della Strada Provinciale, pertanto la progettazione dovrà essere conforme alla normativa del codice della strada relativamente alle opere lungo quella tipologia di asse viario.

5 DISCIPLINA ECONOMICA

Il costo stimato per la realizzazione dell'opera, comprensivo degli oneri della sicurezza, è previsto in € 850.000,00 al netto di I.V.A.

Nella tabella seguente il costo stimato di realizzazione dell'opera viene articolato nelle diverse categorie di lavoro previste, identificate secondo i codici "ID-Opere" di cui al D.M. 17 giugno 2016 in materia di corrispettivi professionali per i Servizi di Architettura e Ingegneria:

CATEGORIE D'OPERA	ID. OPERE		Grado	Costo	Parametri
	Codice	Descrizione	Complessità <<G>>	Categorie(€) <<V>>	Base <<P>>
INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITA'	V.02	Strade, linee tramviarie, ferrovie, strade ferrate, di tipo ordinario, escluse le opere d'arte da compensarsi a parte - Piste ciclabili	0,45	600.000,00	7,88359 342%
IMPIANTI	IA.03	Impianti elettrici in genere, impianti di illuminazione, telefonici, di rivelazione incendi, fotovoltaici, a corredo di edifici e costruzioni di importanza corrente - singole apparecchiature per laboratori e impianti pilota di tipo semplice	1,15	50.000,00	16,1950 7911%
EDILIZIA	E.17	Verde ed opere di arredo urbano improntate a grande semplicità, pertinenti agli edifici ed alla viabilità, Campeggi e simili	0,65	100.000,00	13,00%
STRUTTURE	S.01	Strutture o parti di strutture in cemento armato, non soggette ad azioni sismiche - riparazione o intervento locale - Verifiche strutturali relative - Ponteggi, centinature e strutture provvisorie di durata inferiore a due anni	0,70	100.000,00	13,00%

La suddivisione nelle "ID-opere" indicate in tabella non è vincolante ai fini dello sviluppo delle proposte progettuali e costituisce mero parametro di riferimento per l'individuazione dei requisiti speciali tecnico-organizzativi e per il calcolo dei corrispettivi relativi alle prestazioni professionali richieste, in applicazione del decreto di cui all'art. 24, comma 8, del D.Lgs.50/2016 e ss.mm.ii.

PREMI DA RICONOSCERE AL VINCITORE ED AI CONCORRENTI IN SECONDO GRADO

Il Progetto preliminare di fattibilità tecnico economica prevede un importo complessivo € 32.735,04, compresi i contributi previdenziale ed all'IVA.

Tale importo risulta determinato ai sensi del Decreto del Ministro della Giustizia 17 giugno 2016, in riferimento alla redazione del progetto di fattibilità tecnico economica (progettazione preliminare), incluse spese e oneri accessori non superiori a (25.00% del CP).

Il premio compenso da riconoscere viene così suddiviso tra i partecipanti:

classifica	Importo
1	20.800,00
2	2.500,00
3	2.500,00

AFFIDAMENTO INCARICO DI PROGETTAZIONE AL PRIMO CLASSIFICATO

Ai sensi dell'art. 154 c. 4 del D.Lgs 50/2016, potranno essere affidati gli incarichi di progettazione definitiva ed esecutiva al vincitore del concorso, se in possesso dei requisiti, in relazione ai seguenti importi:

Progetto definitivo, esecutivo e coordinamento della sicurezza e direzione lavori, importo complessivo € 131.513,03, oltre ai contributi previdenziale ed all'IVA ovvero per un a spesa complessiva di € 166.863,73;

Tali importi risultano determinati ai sensi del Decreto del Ministro della Giustizia 17 giugno 2016, in riferimento alla Progettazione Definitiva ed Esecutiva.

QUADRO ECONOMICO DELL'INTERVENTO

Con riferimento all'importo presunto dei lavori, l'ammontare complessivo dell'intervento, includendovi le somme a disposizione dell'Amministrazione, risulta pari ad euro 850.000,00 articolati secondo il seguente quadro economico di spesa:

IMPORTO LAVORI:	
Importo lavori	€ 850.000,00
IVA 10%	€ 85.000,00
Premi procedura concorso	€ 30.000,00
Progettazione Definitiva ed Esecutiva Direzione Lavori	€ 166.863,73
Spese per commissioni giudicatrici e software e premi	€ 17.652,78
Incentivi per funzioni tecniche art. 113 d.lgs. 50/0216	€ 17.000,00
Imprevisti ed arrotondamenti ed altre spese	€ 33.483,49
TOTALE	€ 1.200.000,00

Il Responsabile del Settore
Ing. Campioni Enrico