



COMUNE DI VIGNOLA
(Provincia di Modena)

Procedura 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 per il Progetto di fattibilità tecnica ed economica per la rigenerazione urbana dell'area centrale della città di Vignola.

CUP: F52C22000220006

DOCUMENTO DI INDIRIZZO ALLA PROGETTAZIONE

(art. 23, comma 4, del D.Lgs 50/2016, art. 35 c.8 L.R. 8/2018 e Linee guida n.3 punto 5.14 lett. e) dell'ANAC)

SERVIZIO VIABILITA', PROTEZIONE CIVILE E GESTIONE DEL VERDE

RUP: Arch. Giovanni Cerfogli

Assistente al RUP: Ing. Francesco Bursi

Indice:

1 - PREMESSA

2 - OGGETTO DEL CONTRATTO

3 - PRECISAZIONI DI NATURA PROCEDURALE

3.1 - TIPOLOGIA DI CONTRATTO

3.2 - PROCEDURE DI APPALTO

3.3 - CONTRATTO

4 - OGGETTO DELLA PRESTAZIONE DA AFFIDARE

5. LOCALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO

5.1 INQUADRAMENTO GENERALE ED UBICAZIONE

5.2 INQUADRAMENTO GENERALE STORICO

5.3 PIANO URBANISTICO COMUNALE

5.4 INQUADRAMENTO CATASTALE

6. QUADRO CONOSCITIVO GENERALE

6.1 STATO DI FATTO

6.2 RELAZIONE FOTOGRAFICA

7. PROGETTO DI RIGENERAZIONE DELL'AREA CENTRALE DI VIGNOLA

7.1 DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

7.2 INDAGINI E INDICAZIONI PROPEDEUTICHE ALLA REDAZIONE DEL PFTE

7.3 ACCESSIBILITÀ E ABBATTIMENTO DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE

7.4 ADOZIONE DEI CRITERI AMBIENTALI MINIMI (CAM)

7.5 VALUTAZIONE DI CONFORMITÀ AL PRINCIPIO DNSH

8 DISPOSIZIONI GENERALI PER LA STESURA DEL PIANO DI SICUREZZA

9 CALCOLO SOMMARIO DELLA SPESA

9.1 COSTO DELLE OPERE

9.2 COSTO DELLA PROGETTAZIONE

9.3 QUADRO ECONOMICO

9.3 FINANZIAMENTO

10 NORME E LEGGI DI RIFERIMENTO

11 ELENCO DEGLI ALLEGATI:

Allegato 1 - TAVOLA 1_ *Individuazione dell'area di progetto;*

Allegato 2 - TAVOLA 2_ *PRG vigente*

2.1 - *Norme tecniche di attuazione_ Luglio 2021*

2.2 - *Tavola Zone territoriali omogenee A*

2.3 - *Schede di censimento*

Allegato 3 – TAVOLA 3 – *Individuazione vincoli ministeriali.*

Allegato 4 - TAVOLA 4 - *Individuazione aree di progetto su base catastale.*

Allegato 5 - TAVOLA 5_ *Documentazione fotografica.*

Allegato 5 - TAVOLA 6_ *Indicazioni di progetto.*

Allegato 6 - *Polo della mobilità sostenibile e Polo dell'ex mercato.*

Allegato 7 - *Tav. 02 - Progetto di riqualificazione delle aree adiacenti al fiume e delle aree sportive adiacenti al centro nuoto di Vignola - Inquadramento connessioni e criticita'.*

Allegato 8 - *D.G.C. n. 80 del 03/08/2020 "Linee guida di indirizzo strategico per la formazione del piano Urbanistico generale (PUG)".*

1 - PREMESSA

Con determina a contrarre n. 804 del 29/12/2022 il Comune di Vignola ha disposto di bandire un concorso di progettazione, con procedura aperta per la realizzazione della seguente opera: **Progetto di fattibilità tecnica ed economica per la rigenerazione urbana dell'area centrale della città di Vignola.**

Il concorso di progettazione è finanziato mediante il «Fondo concorsi progettazione e idee per la coesione territoriale» previsto dall'articolo 6-quater del D.Lgs: 20 giugno 2017, n. 91, convertito in legge 3 agosto 2017 n. 123, come modificato dall'articolo 12 del D.Lgs. 10 settembre 2021 n.121, convertito in legge 9 novembre 2021 n. 156.

Il luogo di esecuzione dell'opera è formato dall'area centrale della città di Vignola

Il Responsabile del procedimento, ai sensi dell'articolo 31 del Codice, è l'arch. Giovanni Cerfogli, individuato a mezzo Determinazione n. 439 del 03/08/2022 e Determinazione n. 637 del 23/11/2022, indirizzo di posta elettronica giovanni.cerfogli@comune.vignola.mo.it.

2 - OGGETTO DEL CONTRATTO

Il presente concorso ha ad oggetto l'acquisizione, dopo l'esperimento del secondo grado, di un progetto con livello di approfondimento pari a quello di un progetto di fattibilità tecnica ed economica per la realizzazione dell'opera descritta in premessa, a basso impatto ambientale.

È adottata una procedura telematica aperta in due gradi, ai sensi dell'articolo 154, comma 4, del Codice.

I grado: elaborazione proposte di idee

La partecipazione al **I grado** è aperta a tutti gli operatori economici di cui all'articolo 7 e in possesso dei requisiti di cui all'articolo 8 del presente disciplinare.

Il primo grado è finalizzato a selezionare, senza formazione di graduatoria, n. 5 (cinque) migliori proposte ideative, da ammettere al secondo grado.

II grado: elaborazione progettuale

La partecipazione al **II grado** è riservata ai soggetti che hanno superato la fase di primo grado.

Il secondo grado è volto a individuare la migliore proposta progettuale tra quelle presentate dai concorrenti ammessi al secondo grado.

La Stazione Appaltante si riserva la facoltà di affidare al vincitore del concorso, nel caso in cui il progetto preliminare sia completo e a seguito del reperimento delle risorse finanziarie necessarie alla realizzazione delle opere progettate, la realizzazione della progettazione definitiva

3 - PRECISAZIONI DI NATURA PROCEDURALE

3.1 TIPOLOGIA DI CONTRATTO

Il contratto relativo all'esecuzione del servizio di ingegneria e di architettura di cui alla presente procedura di affidamento sarà stipulato "a corpo".

3.2 PROCEDURE DI APPALTO

La procedura di appalto per l'affidamento della Progettazione del servizio di progettazione di Fattibilità Tecnica ed Economica e eventuale affidamento del Progetto Definitivo è quella del concorso con una procedura telematica aperta in due gradi, ai sensi dell'articolo 154, comma 4, del Codice.

Si svolgerà, in forma gratuita e anonima, esclusivamente con modalità telematica mediante l'utilizzo della piattaforma Concorsi di Progettazione accessibile al link dedicato. Verranno, pertanto, ammesse solo le candidature presentate attraverso detta piattaforma telematica. Non saranno ritenute valide candidature presentate in forma cartacea o a mezzo posta elettronica certificata o qualsiasi altra modalità di presentazione.

La piattaforma telematica prevede la partecipazione distinta in due Gradi: 1° Grado e 2° Grado.

Sia il 1° Grado che il 2° Grado prevede il caricamento e la compilazione dei seguenti STEP:

Offerta tecnica, in cui sarà possibile caricare i documenti richiesti;

Documenti amministrativi, in cui sarà possibile caricare i documenti richiesti;

Trasmissione e conferma domanda di partecipazione.

Il vincitore del concorso, entro i successivi sessanta giorni dalla proclamazione, perfeziona la proposta presentata, dotandola di tutti gli elaborati previsti per il PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA di cui al punto 3.2 delle "Linee guida per la redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica da porre a base dell'affidamento di contratti pubblici di lavori del PNRR e del PNC.

La Stazione Appaltante si riserva la facoltà di affidare al vincitore del concorso, nel caso in cui il progetto preliminare sia completo e a seguito del reperimento delle risorse finanziarie necessarie alla realizzazione delle opere progettate, la realizzazione della progettazione definitiva, con procedura negoziata, di cui all'articolo 63, comma 4, del Codice. Nel caso non vengano affidati i successivi livelli di progettazione, al vincitore del concorso non spetterà alcun compenso, oltre al premio previsto nel presente disciplinare.

Ai sensi dell'art. 152, comma 5, del Codice, al vincitore verrà affidato il successivo livello di progettazione definitiva con l'applicazione del ribasso del 20%, intendendo in tal modo esperita la negoziazione prevista dal succitato art. 152, comma 5 - secondo periodo.

3.3. CONTRATTO

Le prestazioni oggetto della procedura negoziata sono da eseguirsi nel rispetto della seguente tempistica:

progetto definitivo: entro 90 giorni dall'affidamento dell'incarico; Per il calcolo delle scadenze, si considerano i giorni naturali e consecutivi di calendario.

L'importo della prestazione per la redazione del progetto definitivo oggetto della procedura negoziata è pari a complessivi € 132.645,53 al netto di oneri previdenziali ed I.V.A., calcolati in base al Decreto Ministeriale 17 giugno 2016 (ALL. 04) a cui andrà applicato il ribasso del 20%.

La stipulazione del contratto per la successiva fase della progettazione è subordinato all'esito positivo delle verifiche sul possesso dei requisiti di ordine generale e dei requisiti speciali richiesti ai punti successivi.

Sono a carico dell'Aggiudicatario tutte le spese contrattuali e gli oneri fiscali, quali imposte e tasse, relativi alla stipulazione del contratto.

Sono, altresì, a carico dell'Aggiudicatario le spese relative alla pubblicazione del bando di concorso e dell'avviso sui risultati della procedura, ad esclusione dei costi del concessionario di pubblicità, ai sensi dell'art. 216, comma 11, del Codice e del D.M. 2 dicembre 2016, e dovranno essere rimborsate alla Stazione Appaltante entro il termine di 60 giorni dall'aggiudicazione. L'importo presunto delle spese di pubblicazione è stimato in € 4.000,00 (quattromila).

La Stazione Appaltante comunicherà all'Aggiudicatario l'importo effettivo delle suddette spese, nonché le relative modalità di pagamento.

4. OGGETTO DELLA PRESTAZIONE DA AFFIDARE

Il presente concorso ha ad oggetto l'acquisizione, dopo l'esperimento del secondo grado, di un progetto con livello di approfondimento pari a quello di un progetto di fattibilità tecnica ed economica per la realizzazione dell'opera descritta in premessa, a basso impatto ambientale.

La finalità del concorso è quella di selezionare tra i progetti presentati la migliore proposta progettuale che consenta di conseguire **i seguenti obiettivi**:

1 - Favorire la transizione verde dell'economia locale, attraverso soluzioni di mobilità dolce con l'integrazione alla rete ciclabile e ai percorsi naturalistici esistenti, al trasporto pubblico, al verde pubblico e naturalistico, alla creazione di modelli di economia agricola sostenibile nel circostante ambito rurale. Questo programma potrà sostenere anche l'obiettivo di attenzione e cura della salute pubblica, attraverso lo sviluppo di un circuito attrezzato nel verde a ridosso del centro e nel parco del centro nuoto;

2 - Incentivare la competitività della città di Vignola attraverso l'offerta di un alto livello di qualità urbana e di servizi per le persone, con una più spiccata attrattività rispetto agli altri centri e alle aree produttive dell'alta pianura, della collina e dell'Appennino modenese e bolognese;

3- Sostenere lo sviluppo turistico del territorio, integrando le emergenze architettoniche e monumentali del centro con i circuiti di visita provinciali e regionali, con la rete di piccoli centri storici ed emergenze storico-architettoniche della collina, anche attraverso l'integrazione dei percorsi pedonali, ciclabili e della rete naturalistica;

4 - Privilegiare la vocazione del territorio quale consolidata e tradizionale meta turistico culturale e di loisir, integrandola in modo innovativo con la tradizione della coltura della frutta, della storia della sua trasformazione e commercializzazione e dell'impresa alimentare di qualità e tradizione.

5 - Stimolare l'innovazione sociale attraverso proposte di forme di gestione, anche coordinata, di monumenti, spazi e centri culturali, della promozione del commercio e degli eventi che possano stimolare l'integrazione tra competenze, interessi, culture, generazioni diverse;

6- Sostenere la resilienza economica, sociale e istituzionale a livello locale, attraverso la valorizzazione della vocazione commerciale, della tradizione alimentare, della commercializzazione e trasformazione di prodotti agricoli, con l'individuazione di spazi e luoghi per la promozione, l'innovazione, di relazione e di integrazione sostenuti dall'Amministrazione locale;

Ogni proposta o soluzione individuata dovrà essere compatibile con gli strumenti urbanistici regolatori generali e devono comunque essere agevolmente e celermente realizzabili, anche con modeste varianti, e comportare soluzioni a basso impatto ambientale, di recupero e valorizzazione del patrimonio esistente, in ogni caso limitando il consumo di suolo.

Le risorse economiche in campo di cui si beneficerà sono considerevoli, da distribuire in un ambito di progettazione ampio, ma che con il raggiungimento degli obiettivi prefissati potrà attivare ulteriori risorse economiche e umane, non solo locali, in forma individuale o per gruppi di interesse e associazionismo.

Le proposte, ove afferenti a interventi di carattere sociale, devono possedere un livello di dettaglio sufficiente all'avvio delle procedure di affidamento del servizio o di co-progettazione

Le esigenze qualitative e quantitative attese dal Comune di Vignola con il conseguimento dei predetti obiettivi, sono relative alla rigenerazione dell'area centrale della città, di grande interesse storico, ma con aspetti di qualità e vitalità del centro antico circoscritti alla spina centrale di via Garibaldi e agli edifici monumentali.

Il superamento dell'attuale isolamento del nucleo antico, in parte murato, rispetto alla più vitale città moderna, ai servizi e alle attrezzature pubbliche, alle superfici di verde pubblico, naturalistico e rurale, potrà attivare nuove energie e interesse nella comunità e nell'economia locali, opportunità di occupazione, stimolare nuovi flussi turistici e nuove relazioni nel centro antico e al contempo in un ambito territoriale più ampio.

Sono richiesti interventi integrati di riqualificazione architettonica e di reinterpretazione spaziale e funzionale dello spazio pubblico, volte a stabilire una relazione tra il tessuto storico e le aree circostanti.

Queste ultime sono caratterizzate dalla presenza di dense zone residenziali, dei principali servizi pubblici, di attività commerciali e produttive, di infrastrutture viarie, della stazione ferroviaria e della rete della mobilità dolce, nonché dal paesaggio rurale e naturalistico che corona il limite sud-est del centro storico.

Le principali opere in previsione sono di ripavimentazione stradale, integrazione o manutenzione straordinaria di quelle esistenti, ove essenziale rifacimento dei sottoservizi, arredo urbano, attrezzature e verde integrato alle superfici e alla conformazione degli spazi pubblici, riqualificazione di parti di edifici o manufatti in relazione allo spazio pubblico di pertinenza.

Gli interventi da prevedersi sono generalmente progetti di suolo che possano determinare in modo discreto la riqualificazione architettonica e funzionale richieste con nuove superfici ed arredi, con attenzione al rispetto e alla valorizzazione dei beni tutelati e degli impatti paesaggistici.

La proposta progettuale, per la sua fattibilità ed efficacia, può prevedere prime indicazioni o soluzioni per l'adeguamento del Piano urbano del traffico (PUT) in corso di elaborazione.

Nel progetto di fattibilità sono attesi altresì riferimenti contestuali a modelli di valorizzazione commerciale, turistico-culturale, di coinvolgimento dei cittadini da poter poi sviluppare per la presentazione, condivisione e programmazione degli interventi da parte dell'Amministrazione comunale.

Infine, il progetto dovrà porsi in relazione a studi e progetti pubblici in corso di elaborazione su alcuni spazi connessi all'area di progetto, la cui descrizione e documentazione fa parte degli allegati al presente DIP.

Il vincitore del concorso, entro i successivi sessanta giorni dalla proclamazione, perfeziona la proposta presentata, dotandola di tutti gli elaborati previsti per il PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA di cui al punto 3.2 delle già citate "Linee guida per la redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica da porre a base dell'affidamento di contratti pubblici di lavori del PNRR e del PNC", in particolare:

- Relazione di sostenibilità dell'opera;

- Computo metrico estimativo dell'opera, in attuazione dell'art. 32, comma 14 bis, del D.Lgs. n. 50/2016;
- Schema di contratto;
- Capitolato speciale d'appalto;
- Cronoprogramma;
- Piano di sicurezza e di coordinamento, finalizzato alla tutela della salute e sicurezza dei lavoratori nei cantieri, ai sensi del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81 e successive modificazioni ed integrazioni, nonché in applicazione dei vigenti accordi sindacali in materia, la stima dei costi della sicurezza;
- Piano preliminare di manutenzione dell'opera e delle sue parti;
- Piano preliminare di monitoraggio geotecnico e strutturale, per le sole parti che verranno indicate dall'Amministrazione comunale sulla base dell'esito del concorso;
- Relazione di verifica preventiva dell'interesse archeologico (art. 28, comma 4, del D.Lgs. n. 42/2004, per la procedura D.Lgs. n. 50/2016 art. 25, comma 1). con riferimento all'ALLEGATO 1, Tabella 3 delle linee guida del DPCM 14 febbraio 2022.

A seguito della redazione del PFTE, a seguito della maggior definizione progettuale delle aree interessate al progetto, potrà prevedersi l'aggiornamento del presente DIP per il più puntuale indirizzo delle successive fasi progettuali.

5. LOCALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO

5.1 INQUADRAMENTO GENERALE E UBICAZIONE

Lo studio di fattibilità tecnico economica per la realizzazione di interventi di rigenerazione urbana della Città di Vignola fa riferimento all'area del centro storico e delle strade limitrofe.

E' stata individuata e circoscritta **l'area di progetto**, sia interna che esterna al perimetro del centro storico, formata da 6 ambiti che, per localizzazione, morfologia, interesse storico-architettonico e paesaggistico, sono in grado di innescare il processo di rigenerazione urbana dell'area centrale della città di Vignola.

Gli ambiti individuati e proposti sono i seguenti:

1 - a sud-est, caratterizzato dalla presenza della Rocca, dal Ponte Muratori, attraverso il sottopasso pedonale dal parcheggio di via Zenzano a via Posterla, l'area verde al margine, e Piazza Dei Contrari con ingresso alla Rocca e al Palazzo Barozzi,

2 - ad est dall'area verde "delle Basse", dove creare, con la riqualificazione paesaggistica e ambientale, spazi per la sosta in relazione e nel rispetto del verde agricolo con una nuova risalita alla quota del centro in corrispondenza del piazzale che, attraverso via Ponte Muratori, porta a via A. Bernardoni; questa strada conduce al centro del tessuto antico ad est della spina centrale di via Garibaldi, area che necessita di una completa revisione delle pavimentazioni e sistema di viabilità e sosta, con un opportuno approfondimento progettuale dello spazio di Piazza G. Carducci e delle vie in parte porticate Fontana, Bernardoni e Muratori, quest'ultima a margine della Rocca;

3 - a nord-ovest dovrà essere progettato il nuovo assetto della fascia di circonvallazione costituita dall'asse Corso Italia-via N.Tavoni e dalla linea verde del fossato delle mura, linea filtro tra il centro antico e il sistema dei viali della prima periferia novecentesca (al centro via G. Mazzini) che conducono alle più importanti attrezzature urbane e servizi, attestate su via G.B. Bellucci. Tra

queste direttrici, in parte già riqualificate e dotate di alberature, da riconsiderare la sistemazione di via A. Plessi, V.le Trento e Trieste, via C. Battisti, delle vie trasversali P. Minghelli e A. Paradisi nei tratti tra viale Mazzini e viale Trento Trieste, ed infine della stessa via Bellucci. Infine, al lato del centro, in continuità ed in asse con Via Mazzini, si richiede la proposta di riqualificazione della pavimentazione e di nuovi arredi in via Garibaldi, spina centrale del tessuto viario del centro antico.

4 - a sud-ovest, proseguendo lungo il perimetro della mura, una rotatoria connette via Tavoni alla strada di accesso al centro storico, Via Portello, sulla quale si attesta un parcheggio recintato di pertinenza all'esercizio pubblico posto sulla sommità delle mura, formando un contesto da riqualificare, anche funzionalmente, sul fronte ovest del centro; proseguendo si ritiene fondamentale la riprogettazione della trasversale via J. Cantelli, in relazione al Teatro Cantelli, al Museo Civico e al fronte parzialmente porticato da cui dipartono le tre strade porticate che formano gli isolati della porzione ovest del tessuto storico (vie Barozzi, Bonesi e Soli); su queste tre strade è oggetto di studio la riqualificazione e valorizzazione dei portici, che portano fino alla centrale via Garibaldi.

5 - da ultima, sempre a sud, la connessione con l'area a verde pubblico del centro nuoto con la realizzazione di un percorso pedonale-ciclabile al margine di via Portello di collegamento tra il centro e l'area pubblica del centro nuoto.

L'area di progetto oggetto del bando è esplicitamente perimetrata nella Tavola allegata al presente documento e denominata **Allegato 1 - TAVOLA 1_ Individuazione dell'area di progetto**, che riporta il perimetro sull'Ortofoto 2017 e su base CTR Aggiornamento 2020, mappe scaricate dal sito della Regione Emilia Romagna _ GEOPORTALERER.

5.2. INQUADRAMENTO GENERALE STORICO

Il Centro Storico della Città di Vignola racchiude due fasi di espansione principali. La più antica, che si rispecchia nel cosiddetto Castelvecchio, e quella quattrocentesca, cioè l'espansione del centro urbano, che prende il nome di Castelnuovo.

La porzione più antica si sviluppa come primo insediamento circondato da mura fortificate con fossato sui lati settentrionale ed occidentale, mentre sui lati meridionale ed orientale il castello era protetto in modo naturale dallo strapiombo sul fiume Panaro.

La Vignola altomedievale si sviluppava intorno alla Rocca includendo le vie allora denominate Tufo, Castelvecchio, Belvedere e l'attuale piazza Boncompagni.

Con l'arrivo della famiglia Contrari nel XV secolo inizia l'espansione del centro cittadino che porta alla creazione di una nuova cinta muraria intervallata da torri difensive che racchiudeva il cosiddetto *Castelnuovo*. I vecchi fossati vennero convertiti in zone cortilive e vista l'impossibilità, data la situazione geologica, di espandersi in modo regolare il nuovo centro si espande sulle direttrici nord-ovest dando al *Castelnuovo* una forma a diamante tuttora visibile e ponendo in questo modo la Rocca in posizione decentrata verso est.

Il Centro Storico ha mantenuto quindi un disegno urbano con chiaro impianto medievale ed una conformazione unitaria racchiusa nel sedime murario. Sono ancora presenti importanti beni culturali, alcuni dei quali di rilevanza internazionale quali la Rocca e il palazzo Barozzi, con un ottimo stato di conservazione. Le cortine storiche edificate lungo la strada, e che in molti casi

inglobano le mura originarie del borgo, ne configurano un tessuto “chiuso” che ne ha mantenuto il carattere di isolamento rispetto ai tessuti urbani limitrofi, che è andato acuendosi nel corso dello sviluppo urbano di Vignola.



Img. 1 – Catasto napoleonico

Dal punto di vista edilizio, il Centro Storico è costituito da una tessitura di fabbricati contenuti in singoli isolati, caratterizzati da un’analogia architettura: in genere di 3-4 piani fuori terra e con prospetti in mattoni facciavista o intonacati con colori tenui sulle tonalità del giallo e del rosso. Lungo la maggior parte delle vie che incrociano l’area pedonale di via Garibaldi, inoltre è presente un sistema di portici che oltre ad offrire protezione ai percorsi pedonali, rappresenta un elemento di pregio e valorizzazione degli accessi alle attività commerciali insediatae al piano terra degli edifici in Centro Storico.

Rispetto al tessuto degli isolati storici si evidenziano in forma isolata i principali edifici monumentali che sono:

- Rocca di Vignola

La tradizione attribuisce all’Abbazia di Nonantola l’erezione di un primo fortilizio negli anni successivi alla fine della dinastia carolingia, per fronteggiare le invasioni degli Ungari. Un documento risalente al 936 attesta che Vignola era in quell’anno sottoposta al dominio del Vescovo di Modena, mentre un’altra testimonianza documentale prova l’esistenza della Rocca almeno a partire dal 1178. L’edificio ebbe funzioni militari fino al 1401, quando i Contrari, investiti del feudo dalla casa d’Este, la trasformarono in una sontuosa dimora ricca di decorazioni ed affreschi. Nel 1577, estinta la dinastia dei Contrari, il Marchesato di Vignola e la Rocca venne acquistato da Giacomo Boncompagni. Nel corso dell’Ottocento all’interno della Rocca trovarono

sede le istituzioni politiche e sociali della cittadina: il Municipio, la Biblioteca e la Cassa di risparmio di Vignola.

- Palazzo Barozzi

Il palazzo, dalle sobrie e armoniose forme rinascimentali, fu costruito tra il 1560 e il 1568 quale prestigiosa residenza del Conte di Vignola, Ercole Contrari "il vecchio". La tradizione ne attribuisce il progetto al grande architetto vignolese Jacopo Barozzi; a lui si attribuisce il progetto della bella scala "a chiocciola", a struttura elicoidale autoportante, che dà accesso ai piani superiori dell'edificio. Nel 1577 il palazzo passò ai Boncompagni, nuovi signori del paese, e rimase di loro proprietà anche dopo la soppressione del Marchesato di Vignola, in epoca napoleonica. Nel 1948 fu acquistato dalla Parrocchia di Vignola, attuale proprietaria dello stabile.

- Parrocchia dei SS. Nazario e Celso

Costruita come chiesa "plebana" o parrocchiale nel 1416 venne riedificata nel 1687, ma a causa di una lunga interruzione dei lavori fu terminata solo nel 1842 dall'architetto Cesare Costa: successivamente rimaneggiata nel 1889, presenta una facciata in stile classico con colonnati e capitelli corinzi, sormontata da un frontone con decorazioni a cornice.

- Torre dell'Orologio

Era la Porta Maggiore della prima cerchia muraria che, fino all'400, racchiudeva il nucleo originario del paese, denominato "Castelvecchio" dopo la costruzione delle nuove mura nel 1472, per distinguerlo dall'ampliamento denominato "Castelnuovo". L'ingresso era difeso da una torre con due ponti levatoi, di cui restano ancora le scanalature per le catene. Nella facciata della torre era stato posto, fin dal '500, un Pubblico Orologio "a rotelle" e sulla sommità una torretta coperta da una cupola di rame che conteneva una campana, contro cui "I due Mori" (due statue in bronzo raffiguranti Ercole e Vulcano) battevano le ore. Nel 1945 la parte superiore della torre fu completamente trasformata per far posto al deposito dell'acquedotto: una merlatura coperta prese il posto della cupola, "i due Mori" e la campana vennero rimossi. Anche l'orologio venne modificato ed il quadrante circolare fu sostituito da quello attuale.

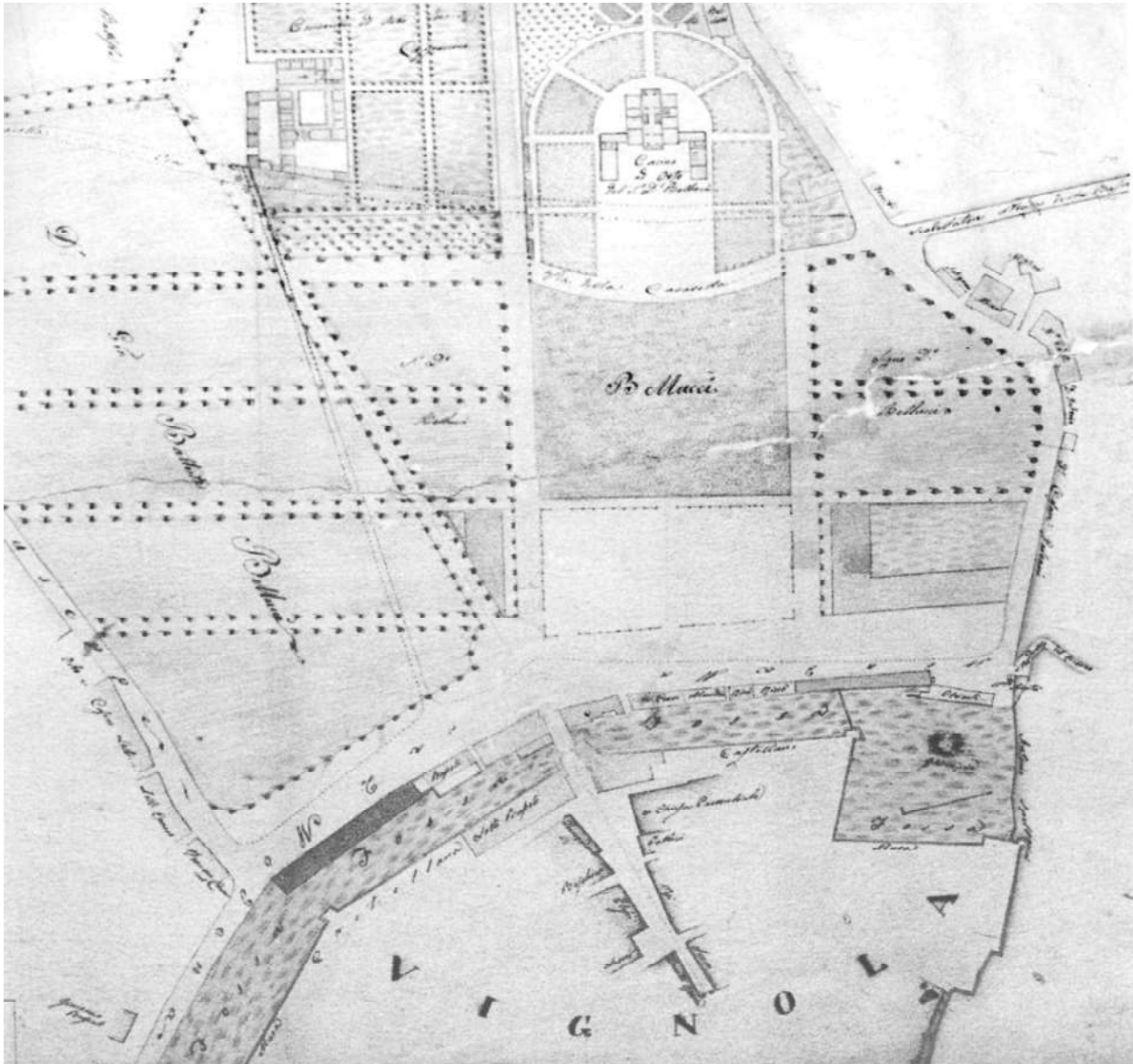
- Torre Galvani

Era la torre più settentrionale della cinta muraria voluta da Ambrogio e Nicolò Contrari tra il 1472 e il 1475 e, come le altre tre torri (la "Fontana" o del cannone, la "Moreni", la "Emiliani"), era affidata alla famiglia che abitava nelle immediate vicinanze. Alzata a spese dei Galvani, la potente casata ferrarese venuta a Vignola alla metà del '400 al seguito di Ambrogio Contrari, è collegata alla residenza signorile (detta "Villa Galvani") da un ponte balaustrato in cotto, gettato sulla strada della "beccaria" poggiante su un doppio pilastro dal bugnato schiacciato. Sulle mura venne realizzato, sul finire del XVI secolo, un hortus conclusus, trasformato in giardino pensile all'inizio del 1800, ben conservato, in puro stile neoclassico, con cabinets verts, archi vegetali, un teatro di verzura con quinte arboree che creano un effetto scenografico di rara suggestione. Cessata la funzione difensiva, la torre venne utilizzata come colombaia. Sulla sommità svetta il secolare galletto segnamento, simbolo araldico dei Galvani.

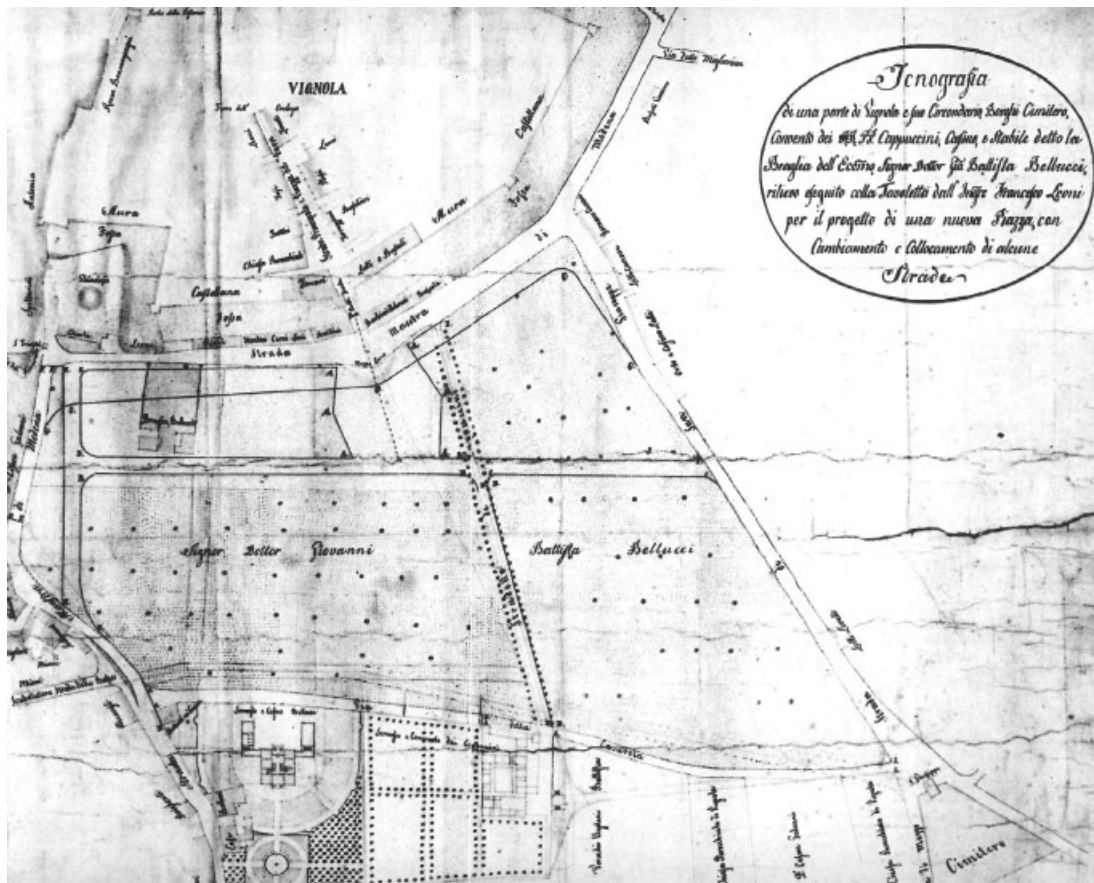
Fuori dalle mura del Centro antico, la città si è sviluppata forzosamente verso nord-ovest, in relazione alla presenza a sud-est dell'alveo del fiume Panaro e delle sue zone alluvionali dette "Le Basse", caratterizzate dalla coltivazione tradizionale del ciliegio.

I primi progetti di espansione degli anni 1858 e 1864 prevedono l'ampliamento della "Strada Maestra di Modena" (attuale Corso Libertà) e la realizzazione del Foro boario e di uno "stradone"

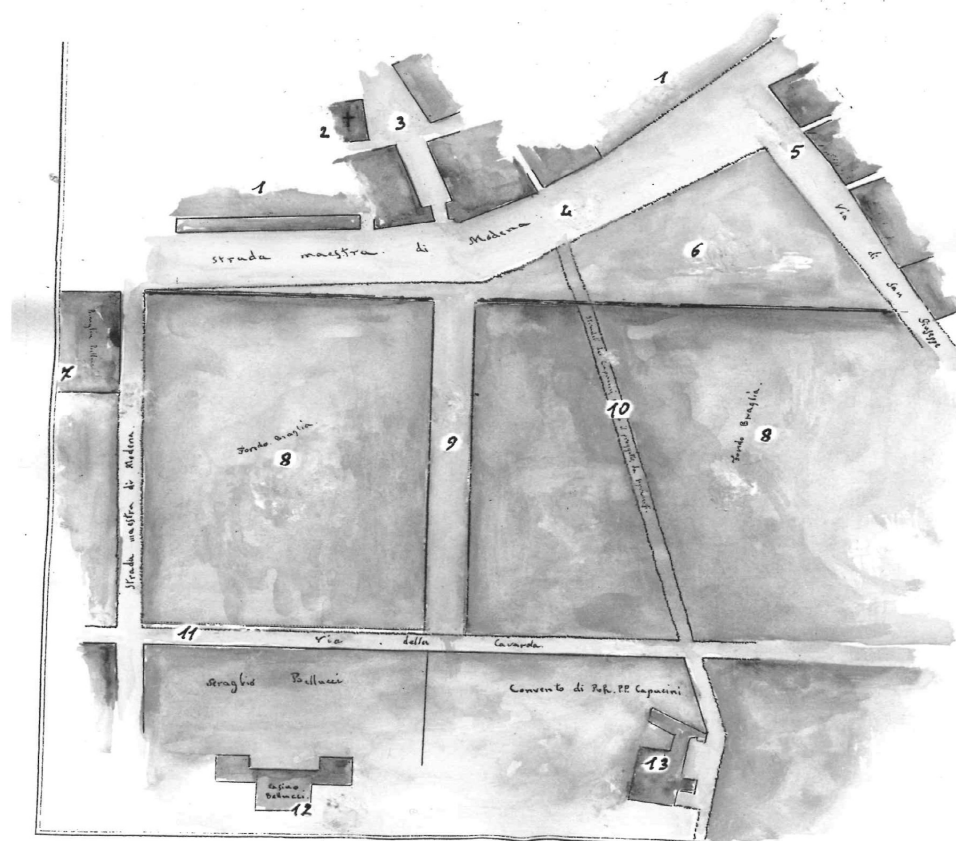
ad esso perpendicolare (attuale via Mazzini), attraverso i poderi e i parchi delle ville padronali ottocentesche.



Img. 2 – Prima metà dell'800 (?) Mappa di Vignola con il progetto di nuova espansione, ASCVi



Img. 3 – 1858, Mappa di Vignola con il progetto di “Giò Battista Bellucci ... per il progetto di una nuova Piazza con cambiamenti e Collocamenti di alcune Strade”, ASCVI



Img. 4 – 1864, Progetto per l'allargamento della piazza per i bovini, ASCVI

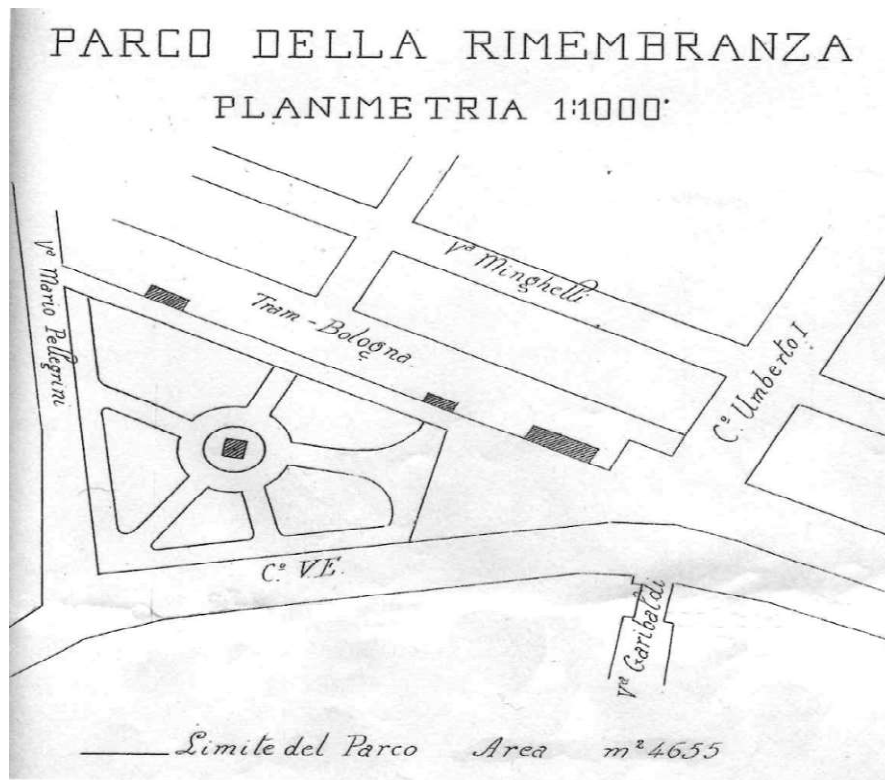
Nel 1886 arriva a Vignola, con stazione terminale al Foro Boario, la linea del “tramway a vapore” Bologna-Vignola; nello stesso anno entrerà in esercizio la ferrovia Modena-Vignola con la stazione terminale posta più a nord, lungo l’attuale via Bellucci.

Grazie a queste scelte infrastrutturali l’impianto insediativo periurbano di ville ottocentesche e poderi (Braglia, Bellucci, Trenti, ecc.) verrà progressivamente trasformato con la costruzione dei primi palazzi e strade attorno al grande ventaglio del Foro boario, denominato “Mezzaluna” che separerà per sempre dal centro antico la città nuova.

Successivamente alla Prima guerra mondiale parte del Foro boario (in uso anche come piazza d’armi) viene trasformata nel “Parco della Rimembranza” con al centro il Monumento ai Caduti, formando la sede stradale del nuovo corso intitolato a Vittorio Emanuele II°.



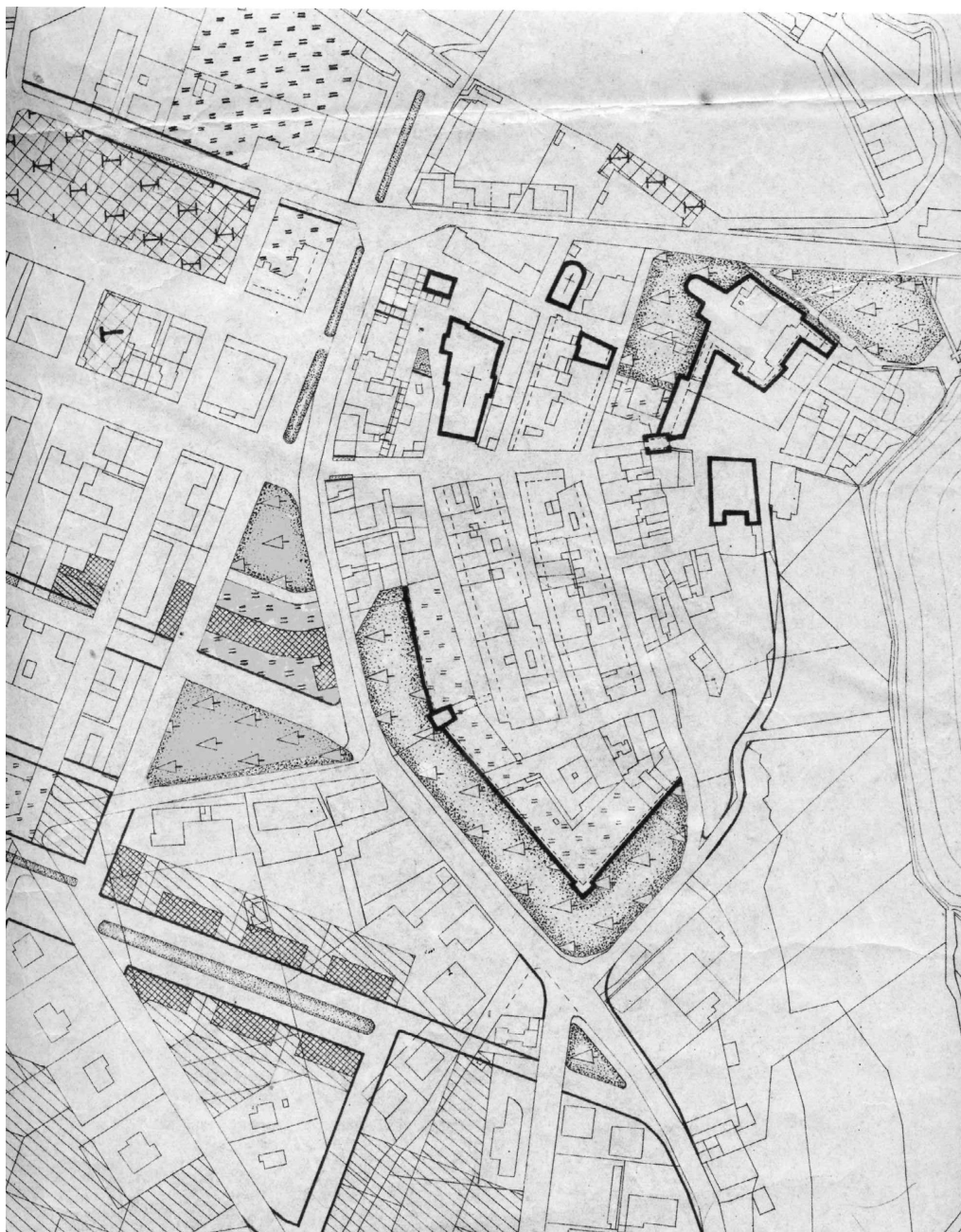
Img. 5 – 1890, Mappa in cui si evidenzia la “Stazione del Tramway Bologna Vignola” in piazza “Mezzaluna”, ASCVi



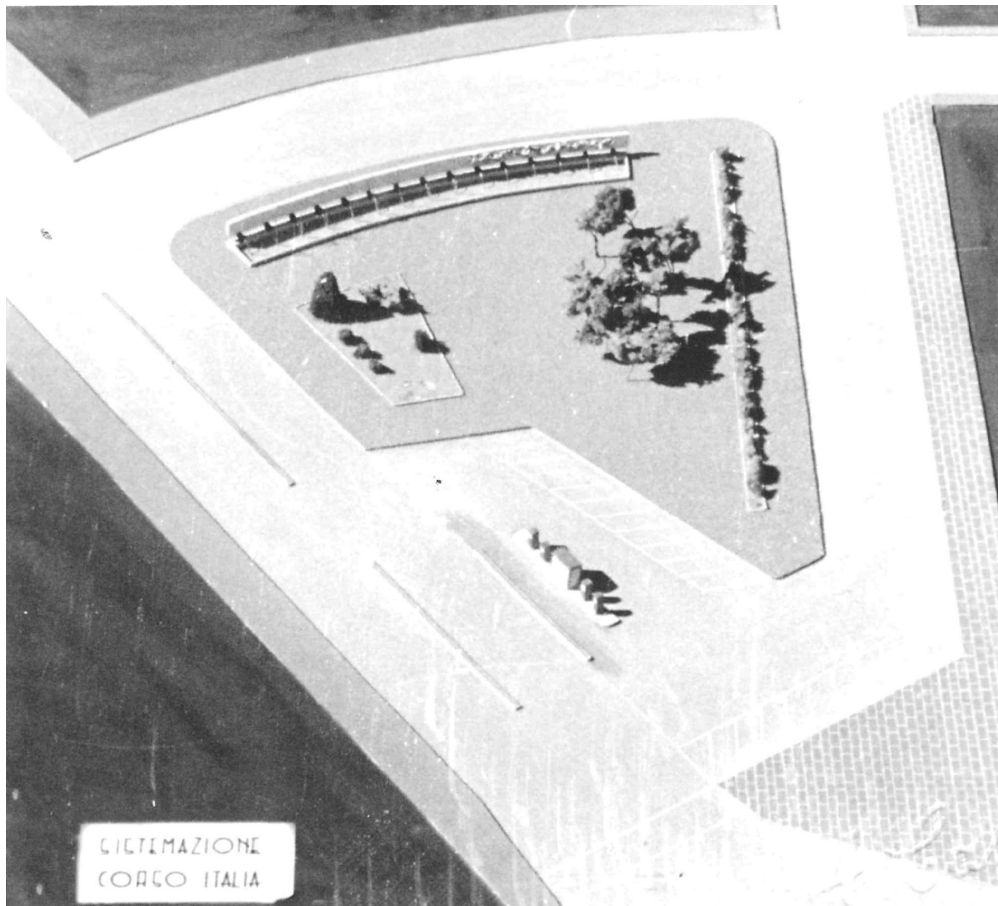
Img. 6 – 1923, Planimetria del nuovo Parco Della Rimembranza, ASCVi

Tra il 1926 e il secondo conflitto mondiale vengono realizzate le nuove infrastrutture e le attrezzature urbane che determineranno la formazione dell'attuale forma urbana: la nuova ferrovia Vignola – Casalecchio con nuovo ponte ferroviario sul fiume, a nord, e la stazione con scalo merci che affianca quella per Modena, il nuovo mercato ortofrutticolo, i nuovi istituti scolastici, lo stadio.

Nel dopoguerra ripartirà lo sviluppo della città con la costruzione di edifici produttivi legati al commercio e trasformazione della frutta, la sostituzione edilizia di vecchi fabbricati e la costruzione di nuovi palazzi lungo le vie principali, ma lo sviluppo maggiore avviene a seguito del Piano di Fabbricazione approvato nel 1962, nella maglia viaria che si apre a ventaglio partendo dal centro storico seguendo prima l'andamento dell'impianto del centro storico e successivamente il tracciato della nuova viabilità esterna e della ferrovia.



Img. 7 – 1946, Piano di Ricostruzione di Vignola dell’Ing. Mario Alberto Pucci, Archivio privato



Img. 8 – 1948, Plastico del progetto di nuova sistemazione di Corso Italia, Arch. Vinico Vecchi, 'Ing. Mario Alberto Pucci, con Renzo Menabue, Archivio privato

L'espansione della città proseguirà con la successiva occupazione degli spazi interstiziali, senza consistenti ampliamenti al di fuori del disegno urbano esistente e senza arrivare ad interessare gli spazi liberi creatisi con la realizzazione delle grandi infrastrutture viarie a nord. In questo processo evolutivo anche lo spazio tra il centro storico ed il fiume, da sempre rimasto libero, viene occupato dalla realizzazione del complesso sportivo della piscina e delle opere di protezione.

Un elemento che emerge con evidenza, peraltro senza modifiche planimetriche, è il tracciato delle due reti ferroviarie, che partendo dal centro si diramano all'altezza del Cimitero, una verso Casalecchio, attraverso le Basse di Vignola (quest'ultima importante elemento di collegamento con la città di Bologna), l'altra verso Modena, dismessa e trasformata in percorso ciclabile.

5.3 PIANO URBANISTICO COMUNALE

La strumentazione urbanistica vigente nel Comune di Vignola risulta essere il PRG approvato nel 2001 e oggi definito a seguito di numerose varianti.

Nell'area in oggetto deve essere applicata la disciplina sotto elencata.

- PRG _ Destinazioni di Zona _ TAV.2.5 _ riportato su scala 1:2000 nelle allegate TAVOLA 2_ PRG vigente e Norme tecniche di attuazione_ Luglio 2021

La disciplina della zona omogenea A è definita dal combinato disposto risultante dall'applicazione contestuale delle prescrizioni inerenti le unità minime di intervento ed ai criteri di intervento ammessi per le singole unità edilizie, nonché dall'obbligo di conservazione, recupero e valorizzazione degli elementi architettonici e decorativi di pregio eventualmente esistenti.

Le singole schede di rilevamento contengono indicazioni e prescrizioni riguardanti gli elementi compositivi, di decoro nonché l'individuazione degli elementi incongrui a cui il professionista dovrà fare riferimento nell'ambito della presentazione dei titoli abilitativi, per la realizzazione degli interventi edilizi.

- Tavola Zone territoriali omogenee A
- Schede di censimento

I documenti sopra richiamati, che rappresentano la disciplina comunale vigente, sono forniti negli allegati al presente Documento:

Allegato 2 - TAVOLA 2_PRG vigente

Allegato 2.1 - Norme tecniche di attuazione_ Luglio 2021

Allegato 2.2 - Tavola Zone territoriali omogenee A

Allegato 2.3 - Schede di censimento

In ottemperanza alle disposizioni della precedente legge urbanistica regionale LR 20/2000, il Comune di Vignola aveva avviato il percorso di approvazione del PSC _Piano Strutturale intercomunale con l'Unione Terre di Castelli, il percorso si è fermato alla Conferenza di pianificazione, prima dell'adozione del nuovo strumento urbanistico.

Si evidenzia inoltre che risulta in corso l'elaborazione del nuovo PUG (Piano Urbanistico Generale) come previsto dalla nuova legge urbanistica regionale LR24/2017 a livello sovracomunale con l'Unione dei Comuni Terre di Castelli.

Dai contenuti di tali elaborazioni, svolte dalla Amministrazione comunale negli anni recenti, è stata redatta una specifica Tavola dei vincoli che riporta nell'area di intervento gli elementi di tutela derivanti dal Decreto 42/2004 (vincoli ministeriali) consultabili nello specifico **Allegato 2.4 - TAVOLA 3 - Individuazione vincoli ministeriali.**

Le strade comunali oggetto di intervento sono sottoposte a vincolo paesaggistico ai sensi degli articoli 139 e 160 del D.Lgs. 490 del 29/11/1999 (ex art. articoli 1 e 18 della Legge n. 1497 29/06/1939), e pertanto, è necessaria l'acquisizione dell'autorizzazione paesaggistica.

Il Ministero per i Beni e le Attività Culturali Dipartimento per i Beni Culturali e Paesaggistici Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici dell'Emilia-Romagna con D.R. del 08/01/2007 dichiarò i beni denominati Via Soli, Via Cantelli, Via Bonesi di interesse storico – artistico ai sensi dell'art. 10, comma 1 e 12 del D.Lgs. 22/01/2004 n. 42.

5.3. INQUADRAMENTO CATASTALE

A specifico supporto del documento di indirizzi per la progettazione è stata elaborata su “base catastale” una tavola con l’individuazione delle aree di progetto. Si tratta delle aree definite ad uso pubblico che ricomprendono aree a verde, aree destinate alla viabilità, piazze e parcheggi.

Gli interventi di progetto si devono pertanto limitare a tali ambiti indicati nell’**Allegato 3 - TAVOLA 4 - Individuazione aree di progetto su base catastale**.

6. QUADRO CONOSCITIVO GENERALE

6.1 STATO DI FATTO

La definizione dello stato di fatto rispetto al contesto individuato per lo sviluppo e la redazione della proposta progettuale necessita di più analisi, sia delle specifiche aree d’intervento che di un contesto più ampio.

Dal punto di vista morfologico l’area si connota per:

- Struttura insediativa del Centro storico, sorto su uno sperone di roccia che si affaccia a sud sul Fiume Panaro, è caratterizzata da un sistema di isolati compatti, con alcune parti porticate e con una struttura urbana chiusa dalle mura, oltre ad una limitata propaggine esterna lungo la via SP623;

- Aree verdi, verso est e verso ovest, situate ad un livello altimetrico inferiore, le cosiddette “Basse”, appartenenti al sistema della pianura alluvionale del Panaro, originariamente destinate integralmente all’agricoltura e alla coltivazione del ciliegio, oggi destinate in parte a servizi, in particolare sport e tempo libero;

- Espansione urbana verso nord, caratterizzata da isolati con un sistema ordinato di strade, principalmente ad andamento nord-sud, che collegano con un sistema di importanti punti di interesse situati lungo la via Giovan Battista Bellucci: la sede del Municipio, l’edificio dell’ex mercato ortofrutticolo, la stazione ferroviaria.

Dal punto di vista funzionale si evidenzia la presenza di alcuni aspetti particolarmente importanti per il tema di progetto:

- Mobilità dolce

Il tessuto urbano cittadino è dotato di una rete di percorsi pedonali e ciclopedonali che si sviluppano a partire da un’importante area pedonale centrale, che partendo da piazza dei Contrari, accede su via Garibaldi per poi proseguire in direzione Nord-Est in via Mazzini, fino a raggiungere l’area dell’ex Mercato. Da questo corpo centrale i percorsi si diramano principalmente verso Nord, con un asse ciclopedonale tangente ai binari del tratto ferroviario Vignola – Bologna e la stessa via Mazzini, che apre anche al traffico veicolare nel suo secondo tratto, verso Ovest grazie a viale Vittorio Veneto, via Libertà, recentemente riqualificata, e via Resistenza, a servizio del polo scolastico.

- Rete del commercio

L’attuale assetto delle attività commerciali, dei pubblici esercizi e delle sedi di circoli ricreativi e associazioni vede una significativa presenza, distribuita omogeneamente sul territorio comunale.

Nelle aree centrali si concentrano ai piani terra degli edifici che si affacciano lungo i viali e le strade a contorno e perpendicolari al centro storico, in continuità al centro limitatamente lungo l'asse centrale di via Mazzini – via Garibaldi e sulle vie ad esso trasversali, costituita prevalentemente di esercizi di commercio al dettaglio in esercizi di vicinato, con una buona componente di pubblici esercizi per la somministrazione di bevande compresi generi di pasticceria, gastronomia e gelateria. Le superfici commerciali più specializzate fino alla media dimensione si sono invece attestate lungo le radiali e le circonvallazioni più periferiche con la frequente sostituzione di edifici produttivi. In questo contesto si registra tuttavia una forte criticità per quanto riguarda il Centro Storico, dove risulta difficile mantenere o attirare attività ed esercizi commerciali.

Proprio per contrastare questo fenomeno di delocalizzazione l'Amministrazione Comunale ha attuato nell'ultimo decennio programmi appositi per la rivitalizzazione del Centro Storico, al fine di rendere competitiva l'offerta commerciale e migliorare al contempo il servizio al consumatore, quali:

- Promozione dei Centri Commerciali Naturali, quali aggregazioni di esercizi commerciali che operano integrandosi tra loro in ambito urbano, individuando proprio nel perimetro del Centro Storico uno dei tre sistemi dislocati sul territorio comunale (planimetria CCN?);
- Programma "Astambèin", a favore di investimenti in sistemi di copertura e di arredi esterni della linea coordinata "Astambèin" per la definizione di una linea comune e identitaria per gli arredi degli esercizi commerciali;
- Programma "Armillà", che si pone l'obiettivo di ripopolare le vie del Centro Storico effettuando un censimento dei locali inutilizzati da molti anni e adibiti a magazzino o garage, o semplicemente in stato passivo, contattare i relativi proprietari al fine di sensibilizzarli all'eventuale cambio di destinazione d'uso, per metterli a reddito e per contribuire al rilancio economico della relativa porzione del Centro Storico. A questa prima fase di censimento segue quindi un percorso di affiancamento per le nuove attività insediate tramite l'erogazione di contributi economici a fondo perduto rivolti agli esercenti.

A questo scenario si sovrappone la presenza di un consistente mercato ambulante settimanale che occupa tutta la superficie dell'ex mercato ortofrutticolo, di viale Mazzini e di parte di Corso Italia.

- Rete delle funzioni di interesse collettivo

Numerosi sono i servizi, anche di rilievo sovracomunale, insediati nell'ambito urbano corrispondente all'area di studio per la progettazione. I principali:

- Centro storico

Chiesa parrocchiale dei Santi Nazario e Celso – centro parrocchiale; Teatro Cantelli [progetto di scelta partecipata – Agorà della cultura], Museo Civico di Vignola; Sale della Meridiana - centro congressi ed esposizioni; Rocca di Vignola, Sala dei Contrari – centro congressi; Palazzo Barozzi – museo; Gruppo Di Documentazione Vignolese Mezaluna Mario Menabue; Circolo musicale Bononcini – scuola di musica; Ex Liceo M. Allegretti - Sede Unione dei Comuni Terre di Castelli.

- Aree limitrofe

Parcheggio multipiano interrato "Saba"; Teatro Ermanno Fabbrì; Municipio di Vignola; Biblioteca comunale "AURIS" Francesco Selmi; Circolo Paradisi – Centro culturale; Ex Mercato Ortofrutticolo; Stazione Ferroviaria "FER"; Piscina di Vignola

- Rete del verde

Parco delle mura; Parco San Giuseppe – villa Trenti; percorso pedonale nel verde tra via Portello e Corso Italia

- Eventi, usi temporanei

Mercato settimanale nelle vie Mazzini, Trento Trieste, Bellucci; Mercato biologico in piazza Dei Contrari; - Bambinopoli; Festa della fioritura; Poesia Festival; Autunno a Vignola.

6.2 RELAZIONE FOTOGRAFICA

A corredo della documentazione del bando è stata redatta una specifica documentazione fotografica con riferimento alle aree di intervento. In particolare, sono state riprese le aree di intervento del Centro storico, e degli assi viari limitrofi al centro; l'immagine zenitale del fotopiano completa la documentazione contenuta nell' **Allegato 4 - TAVOLA 5_ Documentazione fotografica**.

7.PROGETTO DI RIGENERAZIONE DELL'AREA CENTRALE DI VIGNOLA

7.1 DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

Oggi, grazie agli importanti interventi di riqualificazione e recupero messi in atto dall'Amministrazione Comunale o in accordo con privati, come la riqualificazione di via Mazzini e di piazza Dei Contrari, il centro si anima principalmente nelle occasioni di "eventi", che rappresentano sicuramente importanti occasioni, ma non sufficienti a garantirne la vitalità e frequentazione di portici e spazi pubblici.

Risulta sostanzialmente isolato rispetto alla più complessa e articolata realtà di residenza, commercio e servizi che assicurano una consolidata frequentazione ed utilizzo dello spazio pubblico.

Vi è quindi la necessità di procedere verso una riconfigurazione delle relazioni urbane immaginando nuove connessioni e aperture tra Centro Storico ed i tessuti urbani circostanti più prossimi, qualificandone altresì il sistema degli accessi.

Visto il suo posizionamento all'interno del territorio comunale, i principali accessi al Centro Storico avvengono in particolare:

dal lato Nord, principalmente da Corso Italia, dove confluiscono gli assi della mobilità che derivano dalle porte della città in direzione Spilamberto – Modena e da sud Savignano S.P.- Bologna;

dal lato Ovest, e in particolare da via Portello, che convoglia gli afflussi da Castelvetro – Marano – Via Fondovalle;

dal lato Sud, dove l'unico accesso consiste nel ponte sul Panaro proveniente da Formica – Savignano S.P..

L'**Allegato 5 - TAVOLA 6_ Indicazioni di progetto** riporta graficamente i dati descrittivi generali e puntualmente gli indirizzi per la progettazione sugli specifici oggetti d'intervento.

7.2 INDAGINI E INDICAZIONI PROPEDEUTICHE ALLA REDAZIONE DEL PFTE

Aree di progetto:

1 - a sud-est, dal Ponte Muratori, attraverso il sottopasso pedonale dal parcheggio di via Zenzano a via Posterla e Piazza Dei Contrari con ingresso alla Rocca di Vignola e al Palazzo Barozzi.

Descrizione dello stato di fatto e grado di priorità degli interventi

Sottopasso di via Ponte Muratori

Pavimentazione: gres

Sottoservizi e illuminazione pubblica: da valutare con il gestore HERA

Arredo urbano: non presente

Usi del suolo pubblico: passaggio pedonale

Viabilità: pedonale

Interventi prioritari: rifacimento pavimentazione, rivestimento pareti e illuminazione, sistemazione del verde

Via Posterla e Piazza dei Contrari

Pavimentazione: lastricato in pietra "gneiss"

Sottoservizi e illuminazione pubblica: da valutare con il gestore HERA

Arredo urbano: pali e lanterne in ghisa

Usi del suolo pubblico: eventi temporanei, mercatino settimanale biologico

Viabilità: aree pedonali con sosta auto non autorizzata

Interventi prioritari: integrazione arredo urbano, segnaletica e dissuasori accessi auto

2 - ad est dall'area verde "delle Basse", dove creare, con la riqualificazione paesaggistica e ambientale, spazi per la sosta in relazione e nel rispetto del verde agricolo con una nuova risalita alla quota del centro in corrispondenza del piazzale che, attraverso via Ponte Muratori, porta a via A. Bernardoni; questa strada conduce al centro del tessuto antico ad est della spina centrale di via Garibaldi, area che necessita di una completa revisione delle pavimentazioni e sistema di viabilità e sosta, con un opportuno approfondimento progettuale dello spazio di Piazza G. Carducci e delle vie Fontana, Bernardoni e Muratori.

Descrizione dello stato di fatto e grado di priorità degli interventi

Via Garibaldi

Pavimentazione: in sestini di cotto;

Sottoservizi e illuminazione pubblica: da valutare con il gestore HERA

Arredo urbano: fittoni in pietra, fioriere, arredi P.E.;

Usi del suolo pubblico: occupazione esterna dei P.E.;

Viabilità: a traffico limitato/pedonale;

Interventi prioritari: manutenzione straordinaria della pavimentazione;

Via Fontana – Piazza Carducci

Pavimentazione: in asfalto

Sottoservizi e illuminazione pubblica: da valutare con il gestore HERA

Arredo urbano:

Usi del suolo pubblico: parcheggio a pettine ai lati e centrale

Viabilità: strada a senso unico con ritorno

Interventi prioritari: razionalizzazione della sosta

Via Bernardoni e via Selmi

Pavimentazione: in asfalto, marciapiede in porfido, portico in lastre di pietra calcarea

Sottoservizi e illuminazione pubblica: da valutare con il gestore HERA

Arredo urbano: fioriere lato portico

Usi del suolo pubblico: parcheggio in linea

Viabilità: strada a senso unico in uscita dal centro, via Selmi chiusa

Interventi prioritari: rifacimento pavimentazione, pedonalizzazione

Via Muratori

Pavimentazione: in asfalto, marciapiede in cubetti di porfido, sottoportico in pietra calcarea

Sottoservizi e illuminazione pubblica: da valutare con il gestore HERA

Arredo urbano: lampioncini in ghisa con lanterne, fioriere lato portico

Usi del suolo pubblico: parte parcheggio in linea

Viabilità: strada a senso unico

Interventi prioritari: ripavimentazione con materiale lapideo, valorizzazione della fascia fronte Rocca.

3 - a nord-ovest dovrà essere progettato il nuovo assetto della fascia di circonvallazione costituita dall'asse Corso Italia-Via N.Tavoni e dalla linea verde del fossato delle mura, linea filtro tra il centro antico e il sistema dei viali della prima periferia novecentesca (al centro via G. Mazzini) che conducono alle più importanti attrezzature urbane e servizi, attestate su via G.B. Bellucci. Tra queste direttrici, in parte già riqualificate e dotate di alberature, da riconsiderare la sistemazione di via A. Plessi, V.le Trento e Trieste, via C. Battisti, delle vie trasversali P. Minghelli e A. Paradisi, ed infine della stessa via Bellucci. Infine, al lato del centro, in continuità ed in asse con Via Mazzini, si richiede la proposta di riqualificazione della pavimentazione e di nuovi arredi in via Garibaldi, spina centrale del tessuto viario del centro antico.

Descrizione dello stato di fatto e grado di priorità degli interventi

Corso Italia

Pavimentazione: strada in asfalto e marciapiedi in pietra "gneiss"

Sottoservizi e illuminazione pubblica: da valutare con il gestore HERA

Arredo urbano: dissuasori e parapetti in metallo, paracarri in cemento, fioriere, lampioni in ghisa con lanterne

Usi del suolo pubblico: parcheggi a pettine, chiosco edicola, occupazione esterna P.E., fiere e mercati

Viabilità: traffico a due sensi di marcia su tre corsie

Interventi prioritari: riduzione del volume di traffico, riduzione della velocità, miglioramento degli attraversamenti pedonali da e per il centro storico

Via Nino Tavoni

Pavimentazione: asfalto

Sottoservizi e illuminazione pubblica: da valutare con il gestore HERA

Arredo urbano: ringhiera di protezione e separazione dal fossato verde delle mura, lampioni in ghisa con lanterne

Usi del suolo pubblico: viabilità

Viabilità: traffico a doppio senso, parcheggi in linea a un lato

Interventi prioritari: riordino della sosta fronte negozi con ampliamento del marciapiede, intervento di riqualificazione dell'area verde fossato delle mura e relativo margine stradale

Via Alessandro Plessi

Pavimentazione: asfalto, marciapiedi vari materiali

Sottoservizi e illuminazione pubblica: da valutare con il gestore HERA

Arredo urbano: assente

Usi del suolo pubblico: viabilità

Viabilità: traffico a senso unico su due corsie di marcia, parcheggio in linea ad un lato

Interventi prioritari: abbattimento barriere architettoniche portico e area verde parcheggio interrato, rifacimento e ampliamento dei marciapiedi con revisione della sezione stradale

V.le Trento e Trieste

Pavimentazione: asfalto

Sottoservizi e illuminazione pubblica: da valutare con il gestore HERA

Arredo urbano: assente

Usi del suolo pubblico: occupazione esterna P.E., mercato settimanale

Viabilità: traffico a senso unico con parcheggi a pettine su due lati

Interventi prioritari: abbattimento barriere architettoniche dei portici, riorganizzazione della sosta, ampliamento dei percorsi pedonali, protezione delle alberature

Via Cesare Battisti

Pavimentazione; asfalto

Sottoservizi e illuminazione pubblica: da valutare con il gestore HERA;

Arredo urbano: assente

Usi del suolo pubblico: viabilità e sosta

Viabilità: traffico a senso unico su due corsie, parte parcheggio a pettine

Interventi prioritari: revisione della sezione stradale con ampliamento dei marciapiedi

Via Pietro Minghelli – tratto tra via Mazzini e v.le Trento Trieste

Pavimentazione: asfalto

Sottoservizi e illuminazione pubblica: da valutare con il gestore HERA;

Arredo urbano: dissuasori in metallo

Usi del suolo pubblico: viabilità, occupazione esterna P.E., mercato settimanale

Viabilità: 1° tratto traffico a senso unico con sosta sui lati (parte in linea, parte a pettine), 2° tratto una corsia e parcheggio a pettine su un lato, 3° tratto una corsia e parcheggio in linea su due lati

Interventi prioritari: revisione sezione stradale con riduzione della sosta e eventuale riqualificazione e pedonalizzazione, abbattimento barriere architettoniche, collegamento pedonale al tratto riqualificato pedonalizzato del Teatro Fabbri

Via A. Paradisi - tratto tra via Mazzini e v.le Trento Trieste

Pavimentazione: asfalto

Sottoservizi e illuminazione pubblica: da valutare con il gestore HERA;

Arredo urbano: assente

Usi del suolo pubblico: mercato settimanale

Viabilità: 1° tratto senso unico con parcheggio a pettine su un lato, 2° tratto senso unico con sosta in linea su due lati,

Interventi prioritari: revisione della sezione stradale con ampliamento dei marciapiedi e riorganizzazione dei parcheggi, eventuale riqualificazione e pedonalizzazione

Via Bellucci

Pavimentazione: asfalto, marciapiedi in mattoni autobloccanti

Sottoservizi e illuminazione pubblica: da valutare con il gestore HERA;

Arredo urbano: assente

Usi del suolo pubblico: mercato settimanale

Viabilità: doppio senso di marcia, con fronte sul parcheggio dell'ex mercato, sosta ai lati vietata;

Interventi prioritari: revisione della sezione stradale con costruzione/ampliamento dei marciapiedi lato nord e interventi per la limitazione della velocità.

Per un approfondimento su questo ambito di progetto si consultino i contenuti dell'**Allegato 6 - Polo della mobilità sostenibile e Polo dell'ex mercato**.

4 - a sud-ovest, proseguendo lungo il perimetro della mura, una rotatoria connette via Tavoni alla strada di accesso al centro storico, Via Portello, sulla quale si attesta un parcheggio recintato di pertinenza all'esercizio pubblico posto sulla sommità delle mura, formando un contesto da riqualificare, anche funzionalmente, sul fronte ovest del centro; proseguendo si ritiene fondamentale la riprogettazione della trasversale via J. Cantelli, in relazione al Teatro Cantelli, al Museo Civico e al fronte parzialmente porticato da cui dipartono le tre strade porticate che formano gli isolati della porzione ovest del tessuto storico (vie Barozzi, Bonesi e Soli); su queste tre strade è oggetto di studio la riqualificazione e valorizzazione dei portici, che portano fino alla centrale via Garibaldi.

Descrizione dello stato di fatto e grado di priorità degli interventi

Via Portello

Pavimentazione asfalto, marciapiedi in asfalto/cemento;

Sottoservizi e illuminazione pubblica: da valutare con il gestore HERA;

Arredo urbano: box wc automatico, totem informativo;

Usi del suolo pubblico: viabilità;

Viabilità: traffico a doppio senso di circolazione;

Interventi prioritari: riqualificazione della pavimentazione.

Via Jacopo Cantelli

- Pavimentazione: acciottolato di fiume segato in buono stato, marciapiedi e passatoie in sestini di cotto in buono stato;

- Sottoservizi e illuminazione pubblica: da valutare con il gestore HERA;

- Arredo urbano: fioriere al lato marciapiede;

- Usi del suolo pubblico: parcheggio in linea;

- Viabilità: traffico a senso unico;

- Interventi prioritari: definizione di una zona di rispetto dei fronti Museo e Teatro, riduzione della sosta.

Via Jacopo Barozzi

Pavimentazione: acciottolato di fiume in buono stato, marciapiedi e passatoie in sestini di cotto in buono stato, portico in ammattonato;

Sottoservizi e illuminazione pubblica: da valutare con il gestore HERA;

Arredo urbano: dissuasori in cemento;

Usi del suolo pubblico: parte parcheggio in linea, occupazioni di P.E. della strada e del portico;

Viabilità: traffico a senso unico;

Interventi prioritari: manutenzione pavimentazione portico, nuovo arredo urbano.

Via V. Bonesi

Pavimentazione: acciottolato di fiume segato in buono stato, marciapiedi e passatoie in sestini di cotto in buono stato, portici in ammattonato in buono stato;

Sottoservizi e illuminazione pubblica: da valutare con il gestore HERA;

Arredo urbano: fioriere e bacheche nei portici;

Usi del suolo pubblico: parcheggio in linea lato destro, occupazione esterna P.E. nel portico;

Viabilità: traffico a senso unico;

Interventi prioritari: eliminazione della sosta.

Via Giuseppe Soli

Pavimentazione: acciottolato di fiume segato in buono stato, marciapiedi e passatoie in sestini di cotto in buono stato, portici in ammattonato in buono stato;

Sottoservizi e illuminazione pubblica: da valutare con il gestore HERA;

Arredo urbano: non presente;

Usi del suolo pubblico: sosta auto in linea, occupazione P.E. nel portico;

Viabilità: traffico senso unico;

Interventi prioritari: manutenzione pavimentazione del portico, manutenzione della volta di attraversamento.

5 - da ultima, sempre a sud, la connessione con l'area a verde pubblico del centro nuoto con la realizzazione di un percorso pedonale-ciclabile al margine via Portello.

Descrizione dello stato di fatto e grado di priorità degli interventi

Per questo ambito si faccia riferimento ai contenuti dell'**Allegato 7 - Progetto di riqualificazione delle aree adiacenti al fiume e delle aree sportive adiacenti al centro nuoto di Vignola.**

7.3 ACCESSIBILITÀ E ABBATTIMENTO DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE

L'accessibilità va intesa come un'opportunità per la promozione e il rilancio di economie e territori. Il turismo accessibile può costituire una leva per riattivare processi di sviluppo locale in aree interne e marginali del nostro Paese, e per innalzare la qualità dell'abitare. Gli interventi di miglioramento dell'accessibilità ad attrezzature e patrimoni culturali non possono limitarsi alle sole condizioni di fruibilità interna a singoli siti, contenitori e servizi, devono inquadrarsi in progetti estesi e integrati, sviluppati a una scala idonea a connettere territori, tessuti urbani, edifici, eccellenze storiche, enogastronomiche, turistiche ed economiche.

Le norme in materia di accessibilità trattano ancora riduttivamente dell'eliminazione di barriere architettoniche e fisiche. Si tratta di orientare gli interventi a un concreto miglioramento delle connessioni e della fruibilità di spazi aperti, percorsi urbani, sistemi di mobilità. La progettazione deve essere anche un valido supporto alla comunicazione dei livelli di accessibilità a cittadini e city users, e alla raccolta preliminare delle loro segnalazioni in merito a carenze e criticità.

Secondo il quadro normativo vigente gli spazi pedonali oggetto di riqualificazione in ambito pubblico devono prevedere almeno un tratto di percorso accessibile, in grado di consentire le relazioni sociali e la fruizione ambientale anche alle persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale.

I criteri generali della progettazione accessibile per percorsi e pavimentazioni, così come le specifiche tecniche, sono delineati negli articoli del dm 236/89:

art. 4.2.1 e 8.2.1 – Percorsi

art. 4.2.2 e 8.2.2 – Pavimentazioni.

In essi sono presentati gli elementi sostanziali per una corretta progettazione senza barriere: andamento, ampiezze, pendenze, caratteristiche delle pavimentazioni, sistemi per superare dislivelli, etc.

Si elencano di seguito alcuni aspetti di base, rinviando agli articoli del decreto per un maggior grado di dettaglio.

- Il percorso pedonale deve avere una larghezza minima di 90 cm ed avere, per consentire l'inversione di marcia da parte di persona su sedia a ruote, allargamenti del percorso, da realizzare almeno in piano, ogni 10 m di sviluppo lineare.

- La pendenza longitudinale non deve superare di norma il 5%; ove ciò non sia possibile sono ammesse pendenze superiori, purché realizzate in conformità a quanto previsto al punto 8.1.11 del dm 236/89:

per pendenze del 5% è necessario prevedere un ripiano orizzontale di sosta, di profondità almeno 1,50 m, ogni 15 m di lunghezza del percorso; per pendenze superiori tale lunghezza deve proporzionalmente ridursi fino alla misura di 10 m per una pendenza dell'8%.

La pendenza trasversale massima ammissibile è dell'1%.

In presenza di contropendenze al termine di un percorso inclinato, o di un raccordo tra percorso e livello stradale, la somma delle due pendenze rispetto al piano orizzontale deve essere inferiore al 22%.

E' utile chiarire che, relativamente al superamento delle barriere percettive, e in particolare alla progettazione di segnalazioni tattili nei percorsi per l'orientamento e l'informazione di persone con deficit visivo, questi stessi articoli non offrono ai progettisti indicazioni altrettanto precise.

7.4 ADOZIONE DEI CRITERI AMBIENTALI MINIMI (CAM)

Dovranno essere seguite le specifiche tecniche contenute nei criteri ambientali minimi (CAM) di cui all'art. 34 del decreto legislativo n. 50 del 2016, adottati con decreto del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, ora Ministero dell'Ambiente e della sicurezza energetica, per quanto materialmente applicabili.

La progettazione dovrà applicare i CAM per gli aspetti dell'opera per i quali sono definiti e applicabili come ad esempio: opere stradali, illuminazione pubblica, arredo urbano, servizi energetici e verde ed eventuali altri CAM specifici qualora presenti all'atto della progettazione.

In particolare, oltre alle scelte per la sostenibilità dell'opera, risultano importanti quelle azioni che consentano di ottimizzare l'inserimento dell'infrastruttura nel territorio specie per il verde nonché quelle azioni e scelte che mirano ad allungare la vita utile degli elementi realizzati e di ridurre il costo di manutenzione.

Per quanto riguarda la fase di progettazione esecutiva, realizzazione e organizzazione dei cantieri dovrà considerare le tecnologie e le innovazioni finalizzate a ridurre l'impatto dei cantieri nel centro urbano, sia in termini diretti che in termini indiretti.

I Criteri Ambientali Minimi (CAM) sono un utile e necessario riferimento nell'ambito dell'attuazione del PNRR in quanto hanno lo scopo di selezionare i prodotti, i servizi o i lavori migliori sotto il profilo ambientale, tenuto conto della disponibilità in termini di offerta. La Comunicazione della Commissione EU 2021/C 58/01 riporta, infatti, quale elemento di prova trasversale per la valutazione di fondo DNSH relativa agli investimenti pubblici, il fatto che la misura soddisfi i criteri degli appalti pubblici verdi.

7.5 VALUTAZIONE DI CONFORMITA' AL PRINCIPIO DNSH

Il Dispositivo per la ripresa e la resilienza (Regolamento UE 241/2021) stabilisce che tutte le misure dei Piani nazionali per la ripresa e resilienza (PNRR) debbano soddisfare il principio di *“non arrecare danno significativo agli obiettivi ambientali”*. Tale vincolo si traduce in una valutazione di conformità degli interventi al principio del *“Do No Significant Harm”* (DNSH), con riferimento al sistema di tassonomia delle attività ecosostenibili indicato all'articolo 17 del Regolamento (UE) 2020/852.

Il principio DNSH, declinato sui sei obiettivi ambientali definiti nell'ambito del sistema di tassonomia delle attività ecosostenibili, ha lo scopo di valutare se una misura possa o meno arrecare un danno ai sei obiettivi ambientali individuati nell'accordo di Parigi (*Green Deal europeo*)¹. In particolare, un'attività economica arreca un danno significativo:

- alla *mitigazione dei cambiamenti climatici*, se porta a significative emissioni di gas serra (GHG);
- all'*adattamento ai cambiamenti climatici*, se determina un maggiore impatto negativo del clima attuale e futuro, sull'attività stessa o sulle persone, sulla natura o sui beni;
- all'*uso sostenibile o alla protezione delle risorse idriche e marine*, se è dannosa per il buono stato dei corpi idrici (superficiali, sotterranei o marini) determinandone il loro deterioramento qualitativo o la riduzione del potenziale ecologico;
- all'*economia circolare, inclusa la prevenzione, il riutilizzo ed il riciclaggio dei rifiuti*, se porta a significative inefficienze nell'utilizzo di materiali recuperati o riciclati, ad incrementi nell'uso diretto o indiretto di risorse naturali, all'incremento significativo di rifiuti, al loro incenerimento o smaltimento, causando danni ambientali significativi a lungo termine;
- alla *prevenzione e riduzione dell'inquinamento*, se determina un aumento delle emissioni di inquinanti nell'aria, nell'acqua o nel suolo;
- alla *protezione e al ripristino di biodiversità e degli ecosistemi*, se è dannosa per le buone condizioni e resilienza degli ecosistemi o per lo stato di conservazione degli habitat e delle specie, comprese quelle di interesse per l'Unione europea.

Il Regolamento (UE) 2020/852 e il Regolamento Delegato 2021/2139, descrivono i criteri generali affinché ogni singola attività economica non determini un *“danno significativo”*, contribuendo quindi agli obiettivi di mitigazione, adattamento e riduzione degli impatti e dei rischi ambientali; ovvero per ogni attività economica sono state raccolti i criteri cosiddetti DNSH.

Il presente documento d'indirizzo alla progettazione verrà implementato preliminarmente all'affidamento della progettazione definitiva fornendo indicazioni tecniche per l'applicazione progettuale delle prescrizioni finalizzate al rispetto del DNSH, mentre i documenti di progettazione, capitolato e disciplinare dovranno riportare indicazioni specifiche finalizzate al rispetto del principio affinché sia possibile riportare anche negli stati di avanzamento dei lavori una descrizione dettagliata sull'adempimento delle condizioni imposte dal rispetto del principio.

In sostanza, per assicurare il rispetto dei vincoli DSNH in fase di attuazione è opportuno che l'Amministrazione:

- indirizzi, a monte del processo, gli interventi in maniera che essi siano conformi inserendo gli opportuni richiami e indicazioni specifiche nell'ambito degli atti programmatici di propria competenza, tramite per esempio l'adozione di liste di esclusione e/o criteri di selezione utili negli avvisi per il finanziamento del progetto definitivo;
- adotti criteri conformi nella gara di appalto per assicurare una progettazione e realizzazione adeguata;
- raccolga le informazioni necessarie per la rendicontazione di ogni singola milestone e target il rispetto delle condizioni collegate al principio del DSNH e definiscano la documentazione necessaria per eventuali controlli.

Operativamente per il rispetto del principio del DSNH devono essere redatte:

- **schede di autovalutazione dell'obiettivo di mitigazione dei cambiamenti climatici per ciascun investimento** contenenti l'autovalutazione che le amministrazioni hanno condiviso con la Commissione Europea per dimostrare il rispetto del principio di DSNH.
- **schede tecniche** relative a ciascuna "area di intervento", nelle quali sono riportati i riferimenti normativi, i vincoli DSNH e i possibili elementi di verifica
- **check list di verifica e controllo** per ciascun settore di intervento, che riassumono in modo sintetico i principali elementi di verifica richiesti nella corrispondente scheda tecnica.

- Le schede tecniche

La finalità delle schede tecniche è quella di fornire alle amministrazioni titolari delle misure PNRR e ai soggetti attuatori, una sintesi delle informazioni operative e normative che identifichino i requisiti tassonomici, ossia i vincoli DSNH, per le attività che fanno parte degli interventi previsti dal Piano, incluse le eventuali caratteristiche di acquisto e le scelte sulle forniture. Vengono raccolte e fornite informazioni sui riferimenti normativi e i vincoli che devono essere raccolti per documentare il rispetto di tali requisiti sulle singole attività trattate dal PNRR.

Le schede tecniche hanno anche lo scopo di andare a costituire degli aggregati tematici di raccolta e verifica delle informazioni su tipologie di interventi del PNRR, in modo che esse possano essere integrate e aggiornate nel prossimo periodo, via via che il quadro normativo nazionale e comunitario si evolve a fronte di maggiori informazioni tecnologiche e/o riforme messe in campo per facilitare il loro sviluppo a livello nazionale.

- Schede Tecniche afferenti il progetto:

Scheda 5 - Interventi edili e cantieristica generica non connessi con la costruzione/rinnovamento di edifici

Scheda 18 - Realizzazione infrastrutture per la mobilità personale, ciclogistica

8. DISPOSIZIONI GENERALI PER LA STESURA DEL PIANO DI SICUREZZA

Il progetto prevede la formazione di più cantieri prevalentemente stradali localizzati internamente ed esternamente al centro storico, in conseguenza della loro insistenza su una rete viaria a servizio del centro di Vignola, può creare grosse situazioni di pericolo alla viabilità, sia locale che sovralocale, per le parti carrabili, pedonali e ciclabili.

I mezzi provenienti ed in arrivo al cantiere dovranno pertanto raggiungere i cantieri e reimmettersi nella rete stradale solamente nei punti indicati e segnalati dalla Direzione Lavori, con l'ausilio di movieri, e non dovranno per nessun motivo essere collocati in luoghi tali da creare pericolo alla normale circolazione, sia veicolare che pedonale e ciclabile.

Si evidenziano le seguenti situazioni particolari, dovute principalmente al contesto in cui si opera ed a particolarità realizzative:

- lavori da svolgersi all'aperto;
- lavori da svolgersi in presenza di elevati flussi di traffico e di intensa percorrenza pedonale e ciclabile;
- lavori da svolgersi in prossimità di aree densamente edificate e con presenza di patrimonio storico;
- lavori da eseguirsi in prossimità di locali commerciali e servizi pubblici;
- sono presenti sottoservizi linee acqua e gas ecc. che interferiscono con le lavorazioni di progetto;
- sono da prevedere spazi per l'allestimento di eventuali aree di scavo archeologico.

Gli approvvigionamenti dei materiali necessari alla realizzazione delle opere dovranno essere effettuati al di fuori delle fasce orarie di maggior traffico (entrata ed uscita dal lavoro e dalle scuole, mercati, cerimonie funebri, ecc..) e dovranno essere trasportati in quantità tali da non creare danni alla rete viabile utilizzata.

L'entrata e l'uscita degli automezzi potrà avvenire solamente attraverso passaggi esplicitamente approvati dalla Direzione Lavori.

L'impresa nel rispetto delle successive indicazioni potrà proporre differenti soluzioni garantendo un livello di sicurezza non inferiore a quello previsto, previa approvazione di R.U.P., D.L. e C.S.E..

E' comunque assolutamente indispensabile che l'Impresa Appaltatrice si attenga a quanto disposto nel Piano di Sicurezza e Coordinamento ed alle prescrizioni impartite dal Coordinatore della Sicurezza in fase di Esecuzione e dalla Direzione dei Lavori.

Si ritiene che i cantieri possano svilupparsi per stralci con modifiche solo temporanee alla viabilità veicolare ordinaria.

Al fine di evitare criticità e interferenze con la viabilità, le percorrenze pedonali/ciclabili e con le attività commerciali, occorrerà delimitare fisicamente il cantiere con recinzione metallica plastificata su tutto il perimetro oltre che ad individuare chiaramente i punti di accesso al cantiere, ovvero l'entrata ed uscita dei mezzi senza creare disagio alla circolazione.

Occorre se necessario provvedere alla pronta pulizia dei tratti stradali sporcati dai mezzi da e per il cantiere.

9. CALCOLO SOMMARIO DELLA SPESA

9.1 COSTO DELLE OPERE

Area		Costo complessivo	Codice
1	Aree ad est di via Garibaldi		
	Consistente riqualificazione delle vie Fontana, Bernardoni, Muratorie piazza Carducci	1.550.000 €	V03
	Arredi	250.000 €	E19
	Tot.	1.800.000 €	

2	Aree ad ovest di via Garibaldi		
	Via Cantelli e traverse vie Soli, Bonesi e Barozzi - Già oggetto di parziale riqualificazione, necessità di ripensare gli spazi e le funzioni dello spazio pubblico e riqualificazione di portici	100.000 €	V03
	Via Portello – Consistente riqualificazione, da valorizzare come accesso al CS	250.000 €	V03
	Arredi	100.000 €	E19
	Portici	400.000 €	E21
	Tot.	1.000.000 €	
2.a	Via Garibaldi		
	Manutenzione straordinaria della pavimentazione	200.000 €	V03
3	Percorso pedonale ciclabile via Portello		
	Percorso pedonale ciclabile a margine di via Portello di connessione tra CS e area pubblica centro nuoto	100.000 €	V03
	Arredi	50.000 €	E19
	Tot.	350.000 €	
4	Accesso pedonale sud al CS		
	Riqualificazione delle aree comunali per rafforzare il percorso pedonale e il sottopasso di accesso al CS dal parcheggio di via Zenzano	200.000 €	V03
	Arredi	150.000 €	E19
	Tot.	350.000 €	
5	Nuovo parcheggio est del CS		
	Possibile nuovo parcheggio da via Zenzano, con risalita su via Ponte Muratori per l'accesso al CS da via Bernardoni	500.000 €	V03
	Tot.	500.000 €	
6	Porta di accesso nord al CS		
	Riqualificazione dell'area di Corso Italia e tratti delle vie Plessi, Trento Trieste, Battisti, Minghelli, Paradisi, Bellucci.	700.000 €	V03
	Arredi	150.000 €	E19
	Tot.	850.000 €	
	Costo delle opere	4.700.000 €	
	di cui Oneri della sicurezza	188.000 €	

9.2 COSTO DELLA PROGETTAZIONE

Categoria di intervento	Fase di progettazione	Compenso
-------------------------	-----------------------	----------

V03	Progetto Definitivo	80.218,45 €
E19	Progetto Definitivo	34.817,95 €
E21	Progetto Definitivo	22.914,94 €
Costo complessivo		137.951,34 €

Il valore complessivo del compenso, comprensivo degli oneri previdenziali e al netto di IVA., per l'eventuale affidamento della progettazione definitiva.

9.3 QUADRO ECONOMICO

Capo A – Lavori a base d'asta		
Importo lavori a corpo soggetto a ribasso d'asta	€	4.700.000,00
Oneri per la sicurezza non soggetti a ribasso d'asta	€	112.158,00
Totale Lavori (A)	€	4.812.158,00
Capo B – Somme a disposizione		
IVA (importo lavori Capo A) - 22%	€	1.058.674,76
Art. 113 D. Lgs. 50/2016 - D. Lgs. 56/2017	€	-
Spese tecniche finanziate (compreso cassa) - Progetto Definitivo (PD)	€	137.952,00
Coordinamento sicurezza in fase di progettazione - PD	€	3.240,00
Commissione di gara	€	-
Altre spese tecniche e collaudi	€	-
Imprevisti e sottoservizi, lavori in economia - 5%	€	240.607,90
IVA spese tecniche e altri importi a disposizione - 22%	€	83.995,98
Totale somme a disposizione (B)	€	1.524.470,64
Arrotondamenti		21,36
COSTO COMPLESSIVO DELL'OPERA (A+B)	€	6.336.650,00

9.3 FINANZIAMENTO

Il concorso di progettazione è finanziato mediante il «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.

Sarà cura dell'Amministrazione comunale reperire i fondi per finanziare la fase di progettazione definitiva.

10. NORME E LEGGI DI RIFERIMENTO

A livello nazionale:

- D.Lgs.18 aprile 2016, n. 50 e ss.mm.ii. (di seguito, il “Codice”) – art. 154 comma 4;
- Decreto del Ministero della Giustizia del 17 giugno 2016;
- D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 e ss.mm.ii.;
- Decreto Ministeriale 22 agosto 2017 (Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo);
- R.D. 23 ottobre 1925, n. 2537;
- *Regolamento di esecuzione ed attuazione* del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, recante «*Codice dei contratti pubblici relativi a D.P.R. 5 ottobre 2010, n. 207 per gli articoli ancora in vigore*»;
- Linee Guida n. 1, sui Servizi di Architettura e Ingegneria, di attuazione del D.Lgs.50/2016, così come modificato dal D.Lgs. n. 56/2017 - Delibera ANAC n. 973 del 14/09/2016, aggiornata dalle delibere n. 138 del 28/02/2018 e n. 47 del 15/05/2019, di seguito: “Linee Guida n. 1”;
- Norme tecniche per le costruzioni decreto ministeriale 17 gennaio 2018;
- LEGGE 29 luglio 2021, n. 108 “Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, recante governance del Piano nazionale di ripresa e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure”;
- Linee guida Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici per la redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica da porre a base dell’affidamento di contratti pubblici di lavori del PNRR e del PNC (Art. 48, comma 7, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito nella legge 29 luglio 2021, n. 108).

A livello comunale:

- PRG Comunale

Norme in materia di tutela dell’ambiente:

- D.Lgs. 152 del 3 aprile 2006 "Nome in materiale ambientale"
- D.M. 11.10.2017 "Criteri ambientali minimi per l'affidamento di servizi di progettazione e lavori per la nuova costruzione, ristrutturazione e manutenzione di edifici pubblici" per quanto applicabile;
- DECRETO 23 giugno 2022 “Criteri ambientali minimi per l’affidamento del servizio di progettazione di interventi edilizi, per l’affidamento dei lavori per interventi edilizi e per l’affidamento congiunto di progettazione e lavori per interventi edilizi”.