

OGGETTO: Incarico per la redazione del progetto di fattibilità tecnico ed economico relativo all'intervento rete ciclabile primaria - progetto di qualificazione e riconoscibilità delle principali direttrici ciclabili e linee complementari, incluso nel piano urbano mobilità sostenibile - PUMS 2030 - del Comune di Modena – Aggiudicazione (CITTA' DELLA CULTURA/CULTURA DELLA CITTA' Soc. Coop)

IL DIRETTORE GENERALE

Premesso:

- che con deliberazione del Consiglio di Amministrazione n. 3 del 27/01/2022, il Consorzio ha approvato lo schema di convenzione da stipularsi con il Comune di Modena per l'attuazione della progettazione di fattibilità di quindici infrastrutture previste dal PUMS, e finanziate dal suddetto decreto del MIMS n. 215 del 19 maggio 2021
- che tale convenzione, approvata dal Comune di Modena con delibera della Giunta municipale n. 18 in data 1/2/2022 e sottoscritta dalle parti il 3/2/2022, prevede che il Consorzio, in nome e per conto del Comune stesso, assuma la funzione di Stazione appaltante al fine di affidare i summenzionati progetti di fattibilità tenendo conto che:
 - a) la procedura di affidamento delle quindici progettazioni finanziate con il contributo ministeriale stanziato con il D.M. 215/2021, potrà essere attivata dal Consorzio solo ad avvenuta formale stipula mediante sottoscrizione della Convenzione stessa e dovrà concludersi con l'affidamento nel rispetto dei termini indicati ai sensi dell'art. 7 Decreto MIMS 6785/2021 (entro il giorno 1/9/2022);
 - b) tutti i progetti di fattibilità dovranno essere completati e consegnati dai Professionisti al Consorzio per essere poi trasmessi al Comune per l'approvazione;
 - c) l'approvazione da parte del Comune di Modena dovrà avvenire ai sensi dell'art.10, decreto MIMS 6785/2021;
- che la medesima citata deliberazione n. 3/2022 nominava l'arch. Luca Biancucci, attuale Direttore Generale del Consorzio Attività Produttive Aree e Servizi, Responsabile Unico del Procedimento ai sensi dell'art. 31 del D.lgs n. 50/2016, conferendogli pieno mandato per l'avvio delle procedure amministrative volte all'affidamento degli incarichi nei tempi previsti e alla definizione delle progettazioni in questione;
- che il Settore Pianificazione Territoriale e Sostenibilità Urbana del Comune di Modena, cui spetta la direzione e responsabilità tecnica della documentazione di gara, ha predisposto l'ultima tranche di ulteriori cinque documenti di indirizzo alla progettazione:
 - Rete ciclabile primaria - Progetto di qualificazione delle principali direttrici ciclabili e linee complementari con definizione di interventi per la riconoscibilità

Determinazione NR. 107 del 04/10/2022

della rete ciclabile e dei servizi alla ciclabilità – CUP D92C21003090001 / CIG Z51374CF18 – per un importo di € 40.000,00

- Piani di spostamento casa-lavoro di area - Aree industriali pilota: Torrazzi, Modena Nord e Emilia Ovest – CUP D92C21003110001 / CIG ZD5374CF60 - per un importo di € 35.000,00;
- Piano della mobilità casa-scuola - Piano per gli spostamenti casa-scuola (da scuola dell'infanzia a scuola secondaria di 2° grado) per la transizione della città di Modena verso un modello a maggiore sostenibilità – CUP D94E21001390001 / CIG Z2F374CFBC - per un importo di € 35.000,00;
- Ampliamento della ZTL di Modena con revisione della disciplina circolatoria e contestuale rimodulazione del Piano della Sosta – CUP D92C21003120001 / CIG 9345182027 - per un importo di € 90.000,00;
- Piano di monitoraggio PUMS 2030 - fase 1 – CUP D92C21003100001 / CIG ZAF374CFEB - per un importo di € 50.000,00.

Visto:

- che con determinazione del Direttore n. 59 del 4/6/2020, il Consorzio ha istituito un elenco permanente di professionisti per l'affidamento dei servizi attinenti all'architettura e all'ingegneria e degli altri servizi tecnico-amministrativi di importo inferiore a 100.000,00 euro, ai sensi degli artt. 31, comma 8 e 36, comma 2 lett. a) e b) D.lgs n. 50/2016, approvando, tra l'altro, il relativo regolamento di gestione;

- che i professionisti presenti in questo elenco, suddivisi in due fasce di valore (FASCIA 1 per incarichi inferiori a € 40.000,00 e FASCIA 2 per incarichi superiori a € 40.000,00 e inferiori a € 100.000,00, importo successivamente aggiornato a 139.000,00 a seguito del decreto semplificazioni n. 76/2020 convertito con legge n. 120/2020 e ss.mm.ii.), sono iscritti secondo determinate categorie di specializzazione e in riferimento agli stessi hanno provveduto a depositare i documenti a dimostrazione del possesso dei requisiti di ordine generale, di idoneità professionale nonché i requisiti tecnico-economici minimi richiesti per l'iscrizione;

- che con propria determinazione a contrarre n. 88 del 10/08/2022, si è dato avvio alla procedura di selezione dei professionisti a cui affidare gli incarichi per elaborare i cinque progetti di fattibilità tecnica ed economica dei suddetti interventi previsti dal PUMS di Modena, tra cui quello in oggetto, attingendo tra coloro che risultavano iscritti in elenco alla data della citata determinazione, mediante invito a presentare la migliore offerta sul prezzo a base di gara fissato € 29.296,72 al netto di iva e oneri di legge, essendo designata l'aggiudicazione con il sistema del prezzo più basso;

Dato atto, conseguentemente, che:

- con lettera in data 29/08/2022 - prot. n. 958, 959 e 973 sono stati invitati a presentare loro migliore offerta, rispettivamente l'ING. FILIPPO BOSCHI, CITTA' DELLA CULTURA/CULTURA DELLA CITTA' Società Cooperativa e l'ING. FRANCESCA MORDINI;

Determinazione NR. 107 del 04/10/2022

- entro il termine fissato al 15/09/2022 - ore 13, è pervenuta la seguente offerta:
 - prot. N. 1046 del 15/09/2022 ore 12.29, da CITTA' DELLA CULTURA/CULTURA DELLA CITTA' Società Cooperativa – ribasso offerto 0,8% pari a euro 29.062,35 al netto di IVA e oneri di legge;
- che nella seduta tenutasi il giorno 15/09/2022 ore 15.00, il Responsabile Unico del Procedimento ha verificato la regolarità della documentazione amministrativa presentata dal suddetto operatore e successivamente aperta l'offerta economica, formalizzato la proposta di aggiudicazione in favore di CITTA' DELLA CULTURA/CULTURA DELLA CITTA' Società Cooperativa, con sede a Ferrara, Via Fondobanchetto n. 22 – c.f./p.iva 01938110382, come da verbale di gara posto in atti;
- che in data 16/09/2022 il Responsabile Unico del Procedimento ha provveduto a pubblicare i risultati della procedura di selezione sul profilo committente della Stazione Appaltante (sito web del Consorzio).

Considerato:

- che la società CITTA' DELLA CULTURA/CULTURA DELLA CITTA' Società Cooperativa è iscritta all'Elenco suddetto per le categorie A2 (Prestazioni nell'ambito della pianificazione urbanistica) ed il possesso dei requisiti generali nonché di idoneità tecnica ed economica per svolgere l'incarico in oggetto sono già stati verificati in sede di iscrizione all'Elenco Professionisti del Consorzio, con particolare riferimento al curriculum vitae e all'elenco dei servizi/progetti realizzati nell'ultimo quinquennio prodotti in atti;
- che l'art. 1, comma 2, della legge 11/9/2020 n. 120 (conversione in legge del decreto semplificazioni n. 76 del 16/7/2020), come modificato dall'art. 51 del D.L. 31 maggio 2021, n. 77, ha rideterminato temporaneamente le soglie previste dall'art. 36, comma 2, lett. a) del D.lgs n. 50/2016, prevedendo che le stazioni appaltanti procedano all'affidamento di servizi e forniture di importo inferiore a Euro 139.000,00 (sotto-soglia), mediante affidamento diretto;
- che ai sensi dell'art. 32 comma 14 del D.Lgs. 50/2016, la stipula dei contratti per gli affidamenti sotto-soglia come sopra individuati avviene mediante corrispondenza secondo l'uso del commercio.

Rilevato che i codici identificativi attribuiti alla presente procedura sono i seguenti:

CUP D92C21003090001 – CIG Z51374CF18

Visto che ai sensi dell'art. 151 comma 4 del Testo Unico D.Lgs. 18.08.2000 n. 267, il Direttore Generale appone il visto di regolarità tecnica e contabile attestante la copertura finanziaria;

Visto l'art. 30 dello Statuto del Consorzio;

Determinazione NR. 107 del 04/10/2022

D E T E R M I N A

- di aggiudicare, per i motivi di cui in premessa, l'incarico di elaborare il progetto di fattibilità tecnica ed economica di cui all'articolo 23 del D.Lgs. 50/2016 relativo alla qualificazione delle principali direttrici ciclabili con definizione di interventi per la riconoscibilità della rete ciclabile primaria e di indicazione per il raggiungimento, anche tramite linee ciclabili complementari, dei servizi alla ciclabilità e dei principali punti d'interesse, compreso lo sviluppo di una parallela strategia di promozione e comunicazione del progetto stesso, incluso nel Piano Urbano Mobilità sostenibile -PUMS 2030- del Comune di Modena, alla società CITTA' DELLA CULTURA/CULTURA DELLA CITTA' Società Cooperativa, con sede a Ferrara, Via Fondobanchetto n. 22 – c.f./p.iva 01938110382, per l'importo di € 29.062,35 oltre contributo Inarcassa 4% di € 1.162,49 e IVA 22% di € 6.649,47 (da sottoporre ad eventuale ritenuta d'acconto 20%), pertanto per un corrispettivo complessivo di **€ 36.874,31**;
- di approvare lo schema di disciplinare di incarico allegato al presente provvedimento per formarne parte integrante e sostanziale;
- di disporre che il contratto venga stipulato mediante l'invio di corrispondenza secondo l'uso del commercio, ai sensi dell'art. 32 comma 14 del D.Lgs. 50/2016;
- di registrare la somma di € 36.874,31 al conto 05.01.01.05.02 "Prestazioni professionali esterne".

IL DIRETTORE GENERALE

Arch. Luca Biancucci

Allegato

Consorzio Attività Produttive Aree e Servizi

Via C. Razzaboni, 82 - 41122 Modena

Tel. 059/454608 - Fax 059/312109

E- mail: info@capmodena.it - PEC: cap.modena@pec.it

SCHEMA di disciplinare per l'affidamento del progetto di fattibilità tecnica ed economica di cui all'articolo 23 del D.Lgs. 50/2016 relativo all'intervento rete ciclabile primaria - progetto di qualificazione e riconoscibilità delle principali direttrici ciclabili e linee complementari, incluso nel piano urbano mobilità sostenibile - PUMS 2030 - del Comune di Modena.

Determinazione NR. 107 del 04/10/2022

L'anno addì del mese di in Modena,
presso la sede del Consorzio in Via C. Razzaboni, 82, tra i signori:

- ARCH. LUCA BIANCUCCI, Direttore Generale del CONSORZIO ATTIVITÀ PRODUTTIVE AREE E SERVIZI, con sede in Modena in Via C. Razzaboni n.82, di seguito indicato per brevità Consorzio;

- ELISA UCCELLATORI, nata a Ferrara il 4/06/1981, in qualità di legale rappresentante della società CITTA' DELLA CULTURA/CULTURA DELLA CITTA' Società Cooperativa, con sede a Ferrara, Via Fondobanchetto n. 22 – c.f./p.iva 01938110382, di seguito indicata per brevità "Professionista"

Codici identificativi della procedura di aggiudicazione

CIG: Z51374CF18

CUP: D92C21003090001

Art. 1) Premesse

Le premesse della determinazione del Direttore Generale del Consorzio n. ____ in data ____ si intendono qui integralmente richiamate

Art. 1) Oggetto dell'incarico

Si richiede, ai sensi dell'articolo 23 del D. Lgs. 50/2016, la redazione di un progetto di fattibilità tecnica ed economica, secondo i principi normativi vigenti, incluso nel piano urbano mobilità sostenibile – PUMS 2030 – del Comune di Modena, riguardante la qualificazione delle principali direttrici ciclabili con definizione di interventi per la riconoscibilità della rete ciclabile primaria e di indicazione per il raggiungimento, anche tramite linee ciclabili complementari, dei servizi alla ciclabilità e dei principali punti d'interesse, compreso lo sviluppo di una parallela strategia di promozione e comunicazione del progetto stesso.

L'attività di progettazione richiesta è meglio specificata nell'allegato 'Documento di indirizzo alla progettazione', parte integrante e sostanziale del presente conferimento.

I documenti ed elaborati richiesti per legge, dovranno essere timbrati e sottoscritti dal Professionista stesso, da un tecnico abilitato che partecipa alla compagine sociale ovvero da un collaboratore abilitato specificamente indicato.

Art. 2) Obblighi generali

1. Il Professionista è obbligato all'osservanza di tutte le norme vigenti ed applicabili in materia di appalti di servizi pubblici. In particolare, i progetti dovranno risultare conformi, sotto il profilo formale e sostanziale, alle disposizioni richiamate all'art. 1, comma 1; gli elaborati tecnici dovranno essere pienamente corrispondenti nella tipologia a quelli stabiliti dalle menzionate norme.

2. Il Professionista deve osservare le norme di cui agli art. 2222 e seguenti del Codice Civile e, limitatamente a quanto non diversamente stabilito dal presente disciplinare di incarico e degli atti dallo stesso richiamati, all'osservanza della deontologia professionale e di ogni altra normativa vigente in materia correlata all'oggetto dell'incarico.

3. Resta a carico del Professionista ogni onere strumentale ed organizzativo necessario per l'espletamento delle prestazioni, rimanendo organicamente esterni e indipendenti dagli uffici e dal Consorzio.

Art. 3) Modalità di svolgimento

1. Il Professionista opererà con personale proprio e/o collaborazioni per tutte le fasi di studio, rilievo, coordinamento e realizzazione degli elaborati progettuali, relazioni e computi metrici.

2. Posto che il Consorzio ricopre il ruolo di committente per conto del Comune di Modena, destinatario del finanziamento ministeriale che copre i costi della progettazione in oggetto, spetterà a Consorzio stesso la gestione amministrativa e contabile di tutto il rapporto contrattuale, mentre all'Ufficio mobilità, traffico e urbanizzazione del Settore Pianificazione Territoriale e Sostenibilità Urbana del Comune di Modena sono attribuite tutte le funzioni di gestione tecnica dell'incarico e della tenuta dei conseguenti rapporti con il Professionista, il quale dovrà a questi rivolgersi per coordinare il lavoro e per chiarire qualsiasi problematica tecnica.

3. Il Professionista è obbligato, senza ulteriori compensi:

Determinazione NR. 107 del 04/10/2022

- a) a relazionare periodicamente sulle operazioni svolte e sulle metodologie seguite, a semplice richiesta del Responsabile del Procedimento;
- b) a far presente allo stesso Responsabile del Procedimento, evenienze o emergenze che si verificano nella conduzione delle prestazioni definite dall'incarico, che rendano necessari interventi di adeguamento o razionalizzazione.

4. Resta a carico del Professionista ogni onere strumentale e organizzativo necessario per l'espletamento della prestazione; è obbligato ad eseguire quanto affidato secondo i migliori criteri per la tutela e il conseguimento del pubblico interesse e secondo le indicazioni impartite dal Consorzio e dal Comune di Modena.

5. Gli elaborati dovranno essere presentati in duplice copia timbrati e firmati dal professionista abilitato in formato cartaceo e su supporto informatico (PDF) con firma digitale, fornendo altresì copia dei file originali in formato editabile.

La consegna degli elaborati e della documentazione a corredo dovrà essere accompagnata obbligatoriamente con lettera di trasmissione contenente l'elenco della documentazione, il tipo di supporto e il riferimento agli estremi del contratto sottoscritto. Tale consegna potrà avvenire tramite consegna a mano al seguente indirizzo: Via C. Razzaboni n. 82 - 41122 Modena, o in alternativa tramite trasmissione via PEC all'indirizzo seguente: cap.modena@pec.it

6. La fatturazione elettronica dovrà riportare l'esatta indicazione delle attività eseguite e il riferimento dell'articolo contrattuale relativo al corrispettivo previsto e il Codice Identificativo Gara (CIG). Non saranno in ogni caso pagate le attività non effettuate, anche se previste dal Contratto.

7. I termini di pagamento decorreranno dalla data di completamento delle verifiche da parte del Comune di Modena inerenti alla regolare prestazione. Il pagamento delle fatture avverrà a 30 giorni, fatti salvi i tempi richiesti per consentire al Consorzio/Comune le verifiche di legge. Nel caso di inadempienze normative, retributive e assicurative, il Consorzio si riserva di sospendere in tutto o in parte i pagamenti fino alla regolarizzazione della posizione, senza che ciò attribuisca alcun diritto per il ritardato pagamento.

Art. 4) Modifiche alla prestazione prospettata

Il Professionista sarà altresì tenuto, a richiesta del Consorzio/Comune di Modena, ad introdurre alla prestazione le necessarie modifiche determinate da esigenze e/o normative emanate successivamente alla presentazione dei progetti relativi all'opera in oggetto.

Art. 5) Durata e pagamento

1. La prestazione avrà inizio con il conferimento dell'incarico professionale, che avrà corso a far data dal 10 ottobre 2022.

2. Il progetto di fattibilità dovrà essere consegnato al Consorzio nei termini seguenti:

- una bozza, comprensiva di tutta la documentazione tecnica significativa ad illustrare le scelte progettuali di fondo, entro **120 giorni** naturali e consecutivi dall'efficacia dell'incarico, ossia 10 ottobre 2022;
- la versione finale e definitiva di tutti i documenti ed elaborati progettuali entro **240 giorni** naturali e consecutivi dall'efficacia dell'incarico.

Nel caso si rendessero necessari pareri o autorizzazioni da parte di enti esterni, i cui tempi non sono dipendenti dal professionista incaricato, quest'ultimo può chiedere e il Consorzio può concedere, proroga motivata.

3. La penale da applicare al soggetto incaricato della progettazione e delle attività ad essa connesse è stabilita in misura giornaliera pari al 1 per mille del corrispettivo professionale. La penale si applica ad ogni giorno naturale consecutivo di ritardo nella consegna del progetto completo in ogni sua parte. Nel caso l'ammontare della penale raggiunga un importo superiore al 10% dell'ammontare del corrispettivo professionale, la stazione appaltante provvederà alla risoluzione del contratto per grave inadempimento.

4. In relazione alla procedura di affidamento, il Professionista ha offerto la somma di € 29.062,35 oltre contributo Inarcassa 4% di € 1.162,49 e IVA 22% di € 6.649,47 (da sottoporre ad eventuale ritenuta d'acconto 20%), pertanto per un corrispettivo complessivo di € 36.874,31.

L'importo del compenso si intende comprensivo delle spese e dei compensi accessori.

Il Consorzio è estraneo ai rapporti intercorrenti tra il Professionista Incaricato e gli eventuali collaboratori, consulenti o tecnici specialisti delle cui prestazioni intenda avvalersi, qualora il ricorso a tali collaboratori, consulenti o specialisti non sia vietato da norme di legge, di regolamento, contrattuali.

Il pagamento del compenso è concordato secondo le seguenti scadenze:

Determinazione NR. 107 del 04/10/2022

- netti € 8.718,70, **pari al 30% del compenso**, da riconoscere eventualmente all'affidatario quale anticipazione di cui all'art. 35, comma 18, del d.lgs 50/2016, come stabilito dal decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34; specifica richiesta dovrà pervenire a mezzo PEC all'indirizzo: cap.modena@pec.it entro 15 giorni dalla sottoscrizione del presente disciplinare,
- netti € 5.812,47, **pari al 20% del compenso**, ovvero il 50% del compenso in assenza della suddetta anticipazione, alla consegna della bozza del progetto di fattibilità;
- netti € 14.531,18, **a saldo**, alla consegna finale e definitiva del progetto di fattibilità.

Art. 6) Incompatibilità

Il Professionista dichiara espressamente, con la sottoscrizione del presente atto, di:

- essere in possesso di regolarità contributiva;
- di non trovarsi in alcuna situazione di incompatibilità ai sensi della normativa vigente in materia.

Art. 7) Tracciabilità dei flussi finanziari (L. 136/2010)

1. Ai sensi dell'art. 3 della Legge n. 136 del 13/08/2010 i pagamenti a favore dell'affidatario saranno effettuati dal Consorzio Attività Produttive esclusivamente secondo la seguente modalità scelta dalla stessa CITTA' DELLA CULTURA/CULTURA DELLA CITTA' Soc. coop.: accreditamento in c/c bancario.
2. Il conto corrente indicato dovrà essere espressamente dedicato alle commesse pubbliche.
3. Il Professionista, a mezzo come sopra, assume espressamente gli obblighi di tracciabilità dei flussi finanziari di cui alla Legge n. 136/2010 citata.
4. Le transazioni di cui all'art. 3 della Legge n. 136/2010 eseguite dal Professionista senza avvalersi di banche o della Società Poste Italiane SpA comportano la risoluzione di diritto del contratto mediante espressa dichiarazione del Consorzio.

Art. 8) Divieti

Ai sensi del comma 7 dell'art. 24 del Dlgs. 50/2016 il Professionista non può partecipare agli appalti nonché agli eventuali subappalti o cottimi per i quali abbia svolto l'attività di progettazione; ai medesimi appalti, subappalti e cottimi non può partecipare un soggetto controllato, controllante o collegato al professionista. I divieti di cui sopra sono estesi ai dipendenti del professionista, ai suoi collaboratori ed ai loro dipendenti.

Art. 9) Responsabilità verso terzi e danni

1. Il Professionista assume la responsabilità di danni a persone e cose, sia per quanto riguarda i dipendenti e i materiali di sua proprietà, sia quelli che essa dovesse arrecare a terzi in conseguenza dell'esecuzione dei lavori e delle attività connesse.
2. A tale scopo il Professionista, assumendosi piena responsabilità nei confronti del committente per qualsiasi danno che dovesse conseguire alla propria attività professionale, produce in atti specifica cauzione definitiva ex art. 103 del D.lgs n. 50/2016.

Art. 10) Divieto al Professionista di sospendere, fermare o ritardare il servizio tecnico

1. Il Professionista non può sospendere, fermare o ritardare il servizio tecnico in oggetto con sua decisione unilaterale in nessun caso, nemmeno quando siano in atto controversie con il Committente.
2. La sospensione, il fermo o il ritardo dei servizi per decisione unilaterale del Professionista costituiscono inadempienza contrattuale tale da motivare la risoluzione del contratto. Tutti gli oneri e le conseguenze derivanti da tale risoluzione graveranno sul Professionista.

Art. 11) Recesso e Risoluzione del contratto

1. Il Responsabile del Procedimento ha facoltà di dichiarare esaurito l'incarico, senza possibilità di opposizione o reclamo da parte del Professionista, in qualunque fase della prestazione, qualora ritenga di non dare seguito al servizio ed esecuzione dell'opera. In tale caso al Professionista è corrisposto il solo compenso relativo alle prestazioni svolte.
2. Il contratto potrà inoltre essere risolto, senza obbligo di preavviso, da parte del Consorzio Attività Produttive nel caso di gravi inadempimenti che rendano non proseguibile il rapporto instaurato.
3. Qualora il Consorzio Attività Produttive intenda far valere il presente articolo dovrà darne motivata comunicazione alla controparte mediate raccomandata A/R, salvo il diritto al pagamento dei compensi maturati fino al momento dell'interruzione.

Determinazione NR. 107 del 04/10/2022

5. Entro il termine di dieci giorni dal ricevimento della notifica di recesso il Professionista potrà far pervenire le sue controdeduzioni.

Art. 12) Spese contrattuali

Ai sensi dell'art. 32 comma 14 del D.Lgs. n. 50/2016 il contratto verrà stipulato secondo l'uso del commercio, consistente in un apposito scambio di lettere mediante posta certificata.

Art. 13) Foro competente

Per ogni controversia relativa al presente contratto sarà esclusivamente competente il Foro di Modena.

Art 14) Obblighi specifici

1. Il Professionista si obbliga, per quanto compatibile con la natura del presente affidamento, al rispetto degli obblighi di legalità ed integrità enunciati dal Codice di Comportamento approvato con D.P.R. n. 62/2013 e dal Codice di Comportamento adottato dal Consorzio Attività Produttive con deliberazione del Consiglio di Amministrazione n. 6 del 9 marzo 2015, con particolare riferimento agli obblighi inerenti regali ed altre utilità, il rispetto delle misure di prevenzione della corruzione, la trasparenza. Il Professionista dichiara di aver preso visione e accettare i Codici suddetti.

2. Il Professionista è consapevole del fatto che la violazione degli obblighi di legalità e di integrità derivanti dai Codici, se accertata con garanzia del contraddittorio, comporta la risoluzione del contratto.

Art. 15) Disposizioni finali

1. Il Professionista dichiara di aver preso visione dell'informativa di cui agli art. 13 e 14 del Regolamento UE 2016/679 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 27 aprile 2016 (GDPR) esposta per esteso presso gli Uffici del Consorzio.

Titolare del trattamento dei dati è il Consorzio Attività Produttive - Aree e Servizi, e, relativamente agli adempimenti inerenti al Contratto, "Responsabile" del suddetto trattamento è il Direttore Generale, Arch. Luca Biancucci, in qualità di Responsabile della Protezione dei dati Personali.

2. Per tutto quanto non espressamente convenuto le parti fanno riferimento alle norme vigenti in materia.

La presente scrittura viene sottoscritta digitalmente dalle parti ai sensi dell'art 21 D.lgs n 82/2005 e s.m.i.

Per **CITTA' DELLA CULTURA/CULTURA DELLA CITTA'** Società cooperativa

Elisa Uccellatori

Per il **Consorzio Attività Produttive Aree e Servizi**

Il Direttore Generale Arch. Luca Biancucci

DOCUMENTO DI INDIRIZZO ALLA PROGETTAZIONE

(Art.23 comma 4 D.lgs 50/2016)

PUMS 2030 – RETE CICLABILE PRIMARIA PROGETTO DI QUALIFICAZIONE E RICONOSCIBILITA' DELLE PRINCIPALI DIRETTRICI CICLABILI E LINEE COMPLEMENTARI

1. Oggetto della progettazione

Si richiede la redazione di un **progetto di qualificazione delle principali direttrici ciclabili** con definizione di **interventi per la riconoscibilità della rete ciclabile primaria e di indicazione** per il raggiungimento, anche tramite **linee ciclabili complementari**, dei **servizi alla ciclabilità** e dei **principali punti d'interesse**, compreso lo **sviluppo di una parallela strategia di promozione e comunicazione del progetto stesso**, redatto secondo i principi normativi vigenti e come meglio dettagliato nel presente DIP e nell'**Allegato 1** (contenuti minimi).

Tra le azioni previste dal Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS 2030) di Modena per lo sviluppo della ciclabilità, oltre al completamento della rete ciclopedonale esistente, vi è anche l'implementazione di un sistema di segnalamento che contribuisca a migliorare l'identificazione degli itinerari di medio-lungo raggio e agevolare così l'orientamento degli utenti, in particolare quelli sporadici (rif. PUMS 2030 par. 3.2.2 – **Allegato 3**).

Coerentemente con quanto esposto nel PUMS 2030, l'obiettivo del presente progetto consiste dunque nell'**individuazione delle direttrici ciclabili principali che attraversano il territorio urbano di Modena** - avendo cura di selezionare gli itinerari che collegano i principali riferimenti del territorio e che, al momento della progettazione, risultano complete o di prossimo completamento (entro 2026) - e successiva **progettazione di un sistema di qualificazione e riconoscibilità di tali itinerari** che consiste nello **sviluppo di un progetto grafico di "project visual identity"** (naming, logo, layout, etc.) da applicare poi sia alla **caratterizzazione fisica degli itinerari selezionati** (tramite la **progettazione di una specifica segnaletica verticale ed orizzontale** da realizzare sul campo) sia alla **produzione di materiale divulgativo e comunicativo** del progetto, parte di una più ampia **strategia di promozione e comunicazione del progetto** da elaborare sempre nell'ambito del presente incarico (mappe cartacee e digitali, volantini, pagine web, organizzazione eventi, etc.).

Il progetto di qualificazione e riconoscibilità delle direttrici principali di cui sopra dovrà includere anche la **progettazione di un sistema di indicazione** per il raggiungimento in bicicletta dei **servizi alla ciclabilità** (con particolare riferimento ai servizi comunali di bike sharing "C'entro in bici" e di depositi protetti per velocipedi) e dei **principali punti d'interesse del territorio**, in particolare tramite la progettazione di apposita **segnaletica di indicazione** con le principali informazioni di percorrenza; tale sistema dovrà essere sviluppato anche lungo **eventuali linee ciclabili secondarie o complementari** che saranno individuate per garantire l'accesso ciclabile ai poli attrattori non localizzati lungo le linee principali.

La definizione della rete ciclabile portante da rendere riconoscibile ai sensi del presente progetto dovrà necessariamente essere coerente con quanto esposto nel PUMS 2030, con particolare riferimento alla **rete ciclo-turistica e al sistema delle Dorsali ciclabili** (rif. PUMS 2030, par. 3.2.2 - **Allegato 3**) realizzate o in via di completamento, qui individuate appunto come gli assi strategici e portanti della rete ciclabile urbana che garantiscono i collegamenti ai principali recapiti interni al territorio, così come ai principali recapiti esterni (le frazioni) al fine di incentivare un uso sistematico della bicicletta su assi funzionali e diretti.

Il progetto in oggetto dovrà quindi essere comprensivo di un'analisi dello stato di fatto e di una proposta progettuale riferita alla selezione delle direttrici principali (e secondarie) e al progetto di qualificazione (visual identity, segnaletica e materiale divulgativo, compresa la strategia di promozione e comunicazione del progetto stesso), **con relativa stima economica**. Le proposte di segnaletica per la riconoscibilità dovranno essere opportunamente dimensionate e coerenti con il contesto, atte a sviluppare soluzioni che garantiscano piena funzionalità alle infrastrutture, nonché adeguati livelli di efficienza, accessibilità e riconoscibilità.

Tra le *best practice* in questo campo (**Allegato 4**) è possibile prendere a riferimento la *Bicipolitana di Pesaro*, un progetto caratterizzato da un approccio integrato che ha previsto da un lato la realizzazione vera e propria di zone 30 e di percorsi ciclabili, dall'altro l'implementazione di una precisa strategia di comunicazione e promozione dell'uso e la riconoscibilità dei percorsi ciclabili, attraverso una grafica intuitiva con linee numerate e colorate che riprende la classica grafica delle metropolitane di tutto il mondo. Nel medesimo allegato si riportano anche un primo elaborato relativo alla *Bicipolitana di Bologna* (progetto in corso) e alcune passate sperimentazioni di Modena nell'ambito della produzione di materiale comunicativo per incentivare la mobilità dolce (*progetto metrominuto* e cartografie con isocrone per il raggiungimento delle sedi comunali).

2. Dati generali

<i>Denominazione intervento</i>	PUMS 2030 – Rete ciclabile primaria – progetto di qualificazione delle principali direttrici ciclabili e linee complementari con definizione di interventi per la riconoscibilità della rete ciclabile e dei servizi alla ciclabilità
<i>Ubicazione intervento</i>	Comune di Modena
<i>Codice CUP</i>	D92C21003090001
<i>Codice CIG</i>	Z51374CF18
<i>Importo a base di gara</i>	€ 29.296,72
<i>Stazione appaltante</i>	Consorzio Attività Produttive Aree e Servizi
<i>Struttura tecnica referente per la Stazione Appaltante</i>	Settore Pianificazione e Sostenibilità Urbana – Ufficio Mobilità, Traffico e Urbanizzazioni
<i>Struttura amministrativa referente per la Stazione Appaltante</i>	Consorzio Attività Produttive Aree e Servizi
<i>RUP per la selezione e per la fase progettuale</i>	Arch. Luca Biancucci

3. Inquadramento

Il progetto in oggetto riguarda tutto il territorio comunale di Modena, con particolare riferimento alla rete ciclopedonale primaria e secondaria e ai servizi complementari per la ciclabilità diffusi sul territorio per l'implementazione di specifica segnaletica in loco.

L'inquadramento della rete ciclopedonale esistente e di progetto secondo il PUMS 2030, nonché dei servizi comunali di bike sharing "C'entro in bici" e di depositi protetti per velocipedi, che costituisce la base per lo sviluppo del progetto in questione, è indicata nelle planimetrie allegate (**Allegato 2**). Nel medesimo allegato è inclusa anche una prima ipotesi di selezione delle principali direttrici ciclabili.

Da notare che tale progetto si inserisce con coerenza nel quadro delle previsioni degli strumenti di pianificazione sovraordinati, con particolare riferimento al PUG 2050 (Piano Urbanistico Generale, assunto e in corso di approvazione) e al PUMS 2030 del Comune di Modena, approvato il 16 luglio 2020, oltre a concorrere al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale e di incentivazione della mobilità dolce richiesti dai Piani regionali PAIR e PER.

4. Obiettivi generali

Tra gli obiettivi generali del progetto di **qualificazione delle principali direttrici ciclabili e linee complementari con definizione di interventi per la riconoscibilità della rete ciclabile e dei servizi alla ciclabilità** vi sono:

- Promuovere l'identificazione e l'utilizzo sistematico della rete ciclabile attraverso una maggior riconoscibilità sul campo degli itinerari principali e un'integrata strategia di promozione;
- Fornire informazioni di facile accesso e comprensione agli utenti ciclisti in merito agli itinerari esistenti, ai tempi di percorrenza, ai punti attrattori raggiungibili e ai servizi alla ciclabilità presenti;
- Incrementare la qualità, la visibilità e l'accessibilità delle principali direttrici ciclabili del territorio attraverso gli interventi puntuali di segnaletica sul campo;
- Integrare il sistema di identificazione degli itinerari con una strategia di promozione e comunicazione del progetto stesso efficace e facilmente implementabile che possa garantire la massima diffusione e incentivare l'utilizzo della bicicletta rispetto ad altri mezzi di trasporto negli spostamenti urbani.

5. Obiettivi funzionali

Il progetto deve considerare in particolare i seguenti obiettivi funzionali:

- Individuazione delle direttrici ciclabili principali avendo cura di garantire la massima copertura del territorio e il collegamento tra i principali recapiti urbani ed extraurbani, tenendo altresì conto della completezza della rete (solo itinerari completati al momento della progettazione o di imminente completamento) in modo da assicurare fin da subito l'implementazione del progetto
- indicazione delle eventuali ulteriori linee ciclabili principali che potranno integrare lo schema di rete alla loro entrata in esercizio con relativa caratterizzazione coerente con il sistema di identificazione ipotizzato per la rete esistente;
- Individuazione dei principali riferimenti del territorio (inclusi i servizi alla ciclabilità) raggiungibili attraverso la rete ciclabile principale e le eventuali direttrici secondarie, con lo sviluppo di un'apposita segnaletica di indicazione;
- Sviluppo di un progetto grafico di qualificazione e riconoscibilità delle direttrici ciclabili principali e complementari in termini di naming, logo, layout, etc. ("project visual identity") che possa essere applicato sia per la caratterizzazione fisica delle infrastrutture (segnaletica di identificazione specifica orizzontale e verticale con progettazione di dettaglio su planimetrie tecniche specifiche) sia per la produzione di materiale divulgativo e comunicativo (mappe cartacee e digitali, volantini, app, etc.) con particolare attenzione a sviluppare un complementare sistema di indicazione ad evidenziare le principali informazioni di utilizzo come tempi di percorrenza, collegamenti, punti di interesse raggiungibili, ecc.;
- Pianificazione di un programma di manutenzione indicante un sistema di controlli e di interventi da eseguire a cadenze temporali prefissate, allo scopo di garantire nel tempo il mantenimento delle caratteristiche di qualità e di efficienza degli interventi di caratterizzazione fisica delle infrastrutture proposti;
- Valutazione spazi e criticità rispetto ai vincoli fisici e alla viabilità esistente nella progettazione della segnaletica specifica per la riconoscibilità delle linee principali;
- Particolare attenzione a garantire, per tutte le tipologie di utenti degli itinerari selezionati, elevati livelli di sicurezza ed efficienza delle infrastrutture;
- Verifica di compatibilità del sistema di segnaletica sul campo appositamente ideato con la normativa vigente in termini di posizionamento, dimensioni, materiali, colori, ecc.;
- Elaborazione di una strategia di promozione del progetto di qualificazione stesso attraverso, per esempio, social media, app, sito web, organizzazione di eventi, ecc.;
- Valutazione economica dell'implementazione del progetto di segnaletica, del piano di manutenzione e della strategia di promozione.

6. Obiettivi relativi alla sicurezza

La progettazione della segnaletica per la caratterizzazione degli itinerari e per l'indicazione dei punti d'interesse dovrà assicurare di fornire il miglior livello di sicurezza ed efficienza per l'utilizzo delle infrastrutture per tutti gli utenti delle aree di progetto, con particolare riferimento all'utenza ciclabile e pedonale.

7. Obiettivi inerenti alla manutenzione

La progettazione dovrà essere ispirata ai criteri di durabilità, facilità ed economicità della manutenzione e volta al minor impatto possibile nello svolgimento della stessa.

8. Indicazioni per la progettazione e contenuti minimi

Il progettista dovrà attenersi alle indicazioni e alle richieste contenute nel presente Documento di Indirizzo alla Progettazione (DIP) e nel relativo Allegato 1 – contenuti minimi, entrambi parte integrante del Disciplinare di incarico e assunti a riferimento per l'attività di verifica conclusiva della progettazione oggetto di affidamento.

Nello svolgimento delle attività progettuali il professionista dovrà coordinarsi costantemente con il RUP e con la struttura tecnica di riferimento, secondo le specifiche modalità previste dal presente DIP

Tutti gli elaborati progettuali oggetto della consegna finale rimarranno in proprietà al Comune di Modena che potrà quindi utilizzarli in maniera piena ed esclusiva a sua discrezione. Tali elaborati dovranno essere forniti secondo la tempistica che verrà dettagliata all'interno del presente DIP nelle seguenti modalità:

- n. 1 copia dei file finali di ciascun elaborato dovrà essere consegnata in formato “.pdf/A” firmato digitalmente su supporto informatico compatibile con i software in uso presso le strutture tecniche della Committenza;
 - n. 1 copia dei file finali di ciascun elaborato dovrà essere consegnata in formato “.pdf/A” su supporto informatico compatibile con i software in uso presso le strutture tecniche della Committenza;
 - n. 1 copia dei file finali di ciascun elaborato dovrà essere consegnata in formato editabile su supporto informatico compatibile con i software in uso presso le strutture tecniche della Committenza: file sorgente originale modificabile in forma non protetta – documenti in formato “.doc”/“.odt”, disegni in formato “.dwg” accompagnati dai relativi stili di stampa in formato “.ctb” e georeferenziati rispetto al sistema di riferimento in uso presso la Committenza (Gauss-Boaga Ovest Fuso 32N - Monte Mario Italy 1 - EPSG: 3003), elaborati contabili in formato aperto “.xls”/“.ods”, presentazioni in formato “.ppt”/“.odp”;
- Eventuali copie di lavoro del progetto che verranno realizzate dal professionista nel corso della progettazione saranno interamente a carico dello stesso.

Dovranno essere recepite nel progetto tutte le indicazioni provenienti dal Comune di Modena, secondo le procedure descritte e per tramite degli organi identificati dal presente DIP, senza perciò sollevare eccezioni di sorta o richiedere oneri aggiuntivi o speciali compensi.

L'Incaricato dovrà predisporre le pratiche e acquisire, senza ritardo alcuno e con la massima diligenza, tutti i pareri, nulla-osta ed autorizzazioni necessari ai fini della progettazione.

Nell'**Allegato 1** sono pertanto indicati i contenuti minimi da predisporre nell'ambito del presente incarico tenendo conto che sono comprese altresì tutte le indagini preliminari necessarie per redigere tali documenti.

9. Tempi

Per la redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica viene fissato un tempo utile per la consegna del progetto completo in ogni sua parte, in **240 giorni** naturali e consecutivi a far data dalla stipula del contratto di affidamento della prestazione.

Si prevede altresì la consegna intermedia di una bozza di progetto (con elaborati da concordare con le strutture tecniche di riferimento) entro **120 giorni** naturali e consecutivi a far data dalla stipula del contratto di affidamento della prestazione.

Nel caso si rendessero necessari pareri o autorizzazioni da parte di enti esterni non dipendenti dal professionista incaricato, quest'ultimo può chiedere proroga motivata che il committente valuterà se concedere.

10. Penali per ritardata esecuzione della progettazione

La penale da applicare ai soggetti esterni incaricati della progettazione e delle attività ad essa connesse è stabilita in misura giornaliera pari al 1 per mille del corrispettivo professionale. La penale si applica ad ogni giorno naturale consecutivo di ritardo nella consegna del progetto di fattibilità tecnica economica completo in ogni sua parte. Nel caso l'ammontare della penale raggiunga un importo superiore al 10% dell'ammontare del corrispettivo professionale, la stazione appaltante provvederà alla risoluzione del contratto per grave inadempimento.

11. Verifica della progettazione

Il RUP e i referenti tecnici comunali avranno il compito di verificare la conformità del progetto redatto rispetto al presente DIP ed al relativo allegato 1 – contenuti minimi della progettazione. Il RUP e i referenti tecnici comunali potranno, anche in corso di redazione, richiedere l'accertamento dei contenuti degli elaborati e lo stato di avanzamento degli stessi.

L'incaricato è tenuto altresì ad effettuare incontri, con cadenza opportuna da concordare con il RUP e i referenti tecnici comunali del Settore "Pianificazione e Sostenibilità Urbana – Ufficio mobilità, Traffico e Urbanizzazioni", al fine di:

- a. consentire il continuo monitoraggio dello stato di avanzamento della progettazione;
- b. identificare tempestivamente le possibili cause che possano influire negativamente sulla progettazione proponendo le adeguate azioni correttive;
- c. identificare tempestivamente la necessità di acquisire ulteriori informazioni, indicazioni tecniche o amministrative, pareri, rispetto a quanto già in possesso del progettista;
- d. verificare le disposizioni progettuali con gli Organi/Strutture interni all'Amministrazione Committente;
- e. agevolare la redazione del progetto seguendone lo sviluppo "passo a passo" e fornendo un supporto continuo al professionista.

Il RUP e i referenti tecnici comunali potranno disporre una frequenza più ravvicinata degli incontri o l'esecuzione di specifici incontri al fine di far fronte a particolari problematiche progettuali, tecniche o amministrative.

L'incaricato è tenuto a partecipare agli incontri indetti dalla Committenza al fine di fornire le necessarie spiegazioni in merito al progetto elaborato.

L'incaricato è inoltre tenuto a partecipare agli incontri indetti dall'Amministrazione Committente per l'acquisizione dei pareri da parte di tutti gli Enti preposti fornendo altresì adeguato supporto.

L'incaricato è obbligato a far presente alla Committenza evenienze, emergenze o condizioni che si verifichino nello svolgimento delle prestazioni definite dall'incarico, che rendano necessari o anche solo opportuni interventi di adeguamento, razionalizzazione o sospensione/proroga dei termini di consegna degli elaborati.

Allegato 1 "Contenuti minimi della progettazione"

Allegato 2 "Planimetrie di inquadramento"

Allegato 3 "Estratto PUMS – par. 3.2.2"

Allegato 4 "Best practice: esempi"

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA
PUMS 2030 – PROGETTO DI QUALIFICAZIONE E RICONOSCIBILITA'
DELLE PRINCIPALI DIRETTRICI CICLABILI E LINEE COMPLEMENTARI

ALLEGATO 1 – CONTENUTI MINIMI DELLA PROGETTAZIONE

Oggetto dell'incarico

Il presente incarico riguarda l'elaborazione di un **progetto di qualificazione delle principali direttrici ciclabili** con definizione di **interventi per la riconoscibilità della rete ciclabile primaria e di indicazione** per il raggiungimento, anche tramite **linee ciclabili complementari**, dei **servizi alla ciclabilità** e dei **principali punti d'interesse**, compreso lo **sviluppo di una parallela strategia di promozione e comunicazione del progetto stesso**.

Gli elaborati di progetto ed il loro contenuto tecnico dovranno risultare coerenti con quanto disposto dal presente documento e dal relativo Documento di indirizzo alla Progettazione.

Contenuti della progettazione

Gli elaborati progettuali richiesti nell'ambito del presente incarico sono:

N	Documenti/elaborati	Sintesi contenuti
1	Relazione generale e tecnico-descrittiva	<p>descrizione stato di fatto e obiettivi progettazione: descrizione sintetica dello stato di fatto, con evidenziazione delle criticità presenti, del quadro di riferimento pianificatorio vigente e degli obiettivi posti a base della progettazione</p> <p>quadro normativo di riferimento: riepilogo delle normative vigenti in materia di progettazione di opere pubbliche e segnaletica stradale e di ogni altra norma tecnica specifica (architettoniche, strutturali, impiantistiche, di sicurezza, igienico sanitarie, norme UNI, CEI, CIG, ecc.) assunta a riferimento per l'incarico in oggetto</p> <p>progetto di qualificazione e riconoscibilità direttrici ciclabili principali:</p> <p>a. descrizione dettagliata dello sviluppo del progetto grafico in termini di naming, logo, layout, etc. ("project visual identity") per l'identificazione delle direttrici ciclabili principali e secondarie che possa essere applicato sia per la caratterizzazione fisica delle infrastrutture sia per la produzione di materiale divulgativo e comunicativo;</p> <p>b. applicazione del progetto grafico per la caratterizzazione fisica delle infrastrutture con illustrazione della scelta degli itinerari ciclabili da qualificare (in base alle caratteristiche fisiche, al loro utilizzo attuale e potenziale e alle connessioni con i principali recapiti del territorio ed i servizi per la ciclabilità); descrizione dell'elaborazione della segnaletica di identificazione specifica orizzontale e verticale per la caratterizzazione fisica delle infrastrutture e di indicazione per il raggiungimento dei servizi alla ciclabilità e dei principali punti d'interesse; eventuali criticità e raccomandazioni;</p>

		<p>c. definizione della complementare strategia di promozione e comunicazione del progetto stesso, in termini di divulgazione alla cittadinanza e incentivazione all'utilizzo della rete individuata (con illustrazione strategia, action plan, elementi fondamentali), che deve prevedere l'applicazione del progetto grafico per la produzione di materiale divulgativo e comunicativo (mappe cartacee e digitali, volantini, pagine web, etc.)</p> <p>cronoprogramma: indicazione dei tempi previsti di svolgimento delle varie attività per dar corso all'effettiva entrata in esercizio delle opere e implementazione della strategia di promozione e comunicazione</p> <p>aspetti economici e finanziari: riepilogo dei calcoli estimativi giustificativi della spesa, quadro economico complessivo relativo a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • segnaletica di qualificazione itinerari, • manutenzione della segnaletica, • promozione e comunicazione (materiale divulgativo, applicazioni web, eventi ecc.)
2	Elaborati grafici	<p>a. planimetrie stato di fatto riportanti elaborazioni e/o stralci degli strumenti di pianificazione territoriale, urbanistici, di settore ed attuativi vigenti, con particolare riferimento alla rete ciclabile aggiornata esistente e di prossima realizzazione</p> <p>b. elementi grafici caratterizzanti il progetto: logo, web design, layout per presentazioni, palette colori e altri elementi caratterizzanti la <i>visual identity</i> del progetto (in formato .png ed editabile)</p> <p>c. planimetria tecnica stato di progetto caratterizzazione fisica infrastrutture (su base cartografica GIS) con indicazione delle principali direttrici da qualificare attraverso gli interventi puntuali di segnaletica, dei poli attrattori e dei servizi alla ciclabilità, nonché delle eventuali linee ciclabili complementari per il loro raggiungimento (formato .pdf ed editabile .mxd)</p> <p>d. planimetria/e di dettaglio di progetto della segnaletica stradale di qualificazione e indicazione (scala non minore di 1:500)</p> <p>e. materiale grafico divulgativo e comunicativo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - mappe non tecniche utili alla comunicazione e promozione del progetto, comprensive di loghi, nomi e grafica specifica, con indicazione delle direttrici selezionate e delle principali informazioni di utilizzo (tempi di percorrenza, collegamenti, punti di interesse raggiungibili, ecc.) sia in formato stampabile A3 sia consultabili online; - demo sezione web dedicata al progetto per futura implementazione sul sito istituzionale; - presentazione del progetto al pubblico in formato .pptx con foto-inserimenti 3D (minimo 25 immagini) delle viste più significative; - volantini ed altro materiale grafico
3	Programma di manutenzione delle opere	<p>programma di manutenzione delle opere indicante un sistema di controlli e di interventi da eseguire a cadenze temporali prefissate, allo</p>

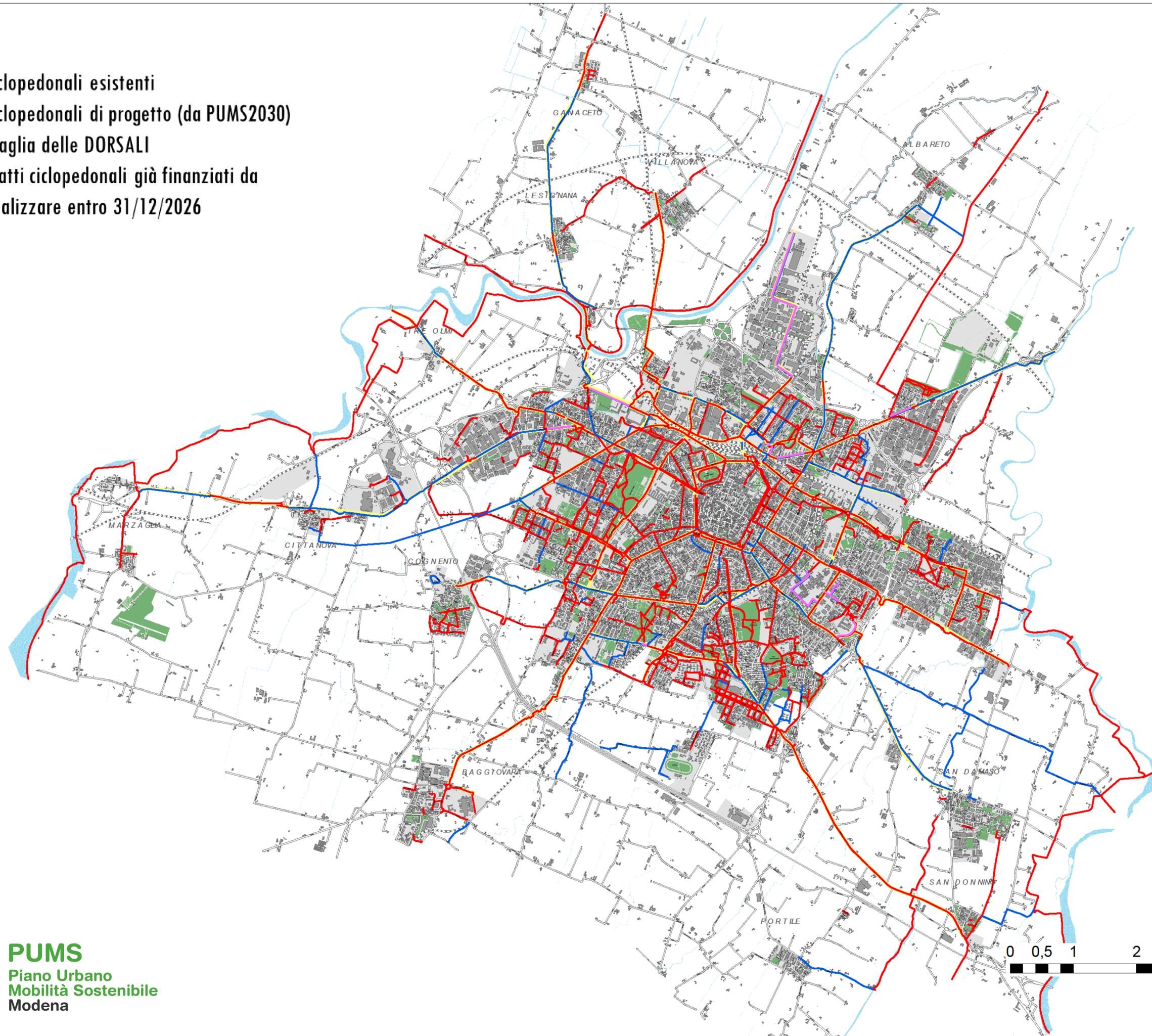
		scopo di garantire nel tempo il mantenimento delle caratteristiche di qualità e di efficienza degli interventi realizzati, comprensivo di: - sottoprogramma dei controlli; - sottoprogramma degli interventi di manutenzione, - stima economica
4	Calcolo sommario della spesa e relativo quadro economico	calcolo sommario della spesa per le opere stimato (ai sensi dell'articolo 23, comma 7, del Codice) sulla base degli ultimi prezzari regionali disponibili, redigendo un computo metrico estimativo di massima con specificazione delle diverse categorie di lavori con i relativi importi, comprensivo di eventuali costi connessi all'applicazione dei CAM (criteri minimi ambientali) e del quadro di incidenza della manodopera quadro economico complessivo che comprende l'importo dei lavori, gli oneri della sicurezza e le somme a disposizione della stazione appaltante per quanto concerne il progetto della segnaletica, nonché la stima economica per l'implementazione del programma di manutenzione e la stima economica dell'implementazione della strategia di comunicazione e promozione
5	Sintesi non tecnica	Presentazione illustrativa degli esiti progettuali, dei principali temi approfonditi, dei dati economici e di ogni altro elemento ritenuto significativo per l'illustrazione del progetto oggetto di incarico (in formato .pdf ed editabile .pptx)

Gli elaborati soprariportati dovranno essere integrati dal professionista con quanto previsto per legge e non qui espressamente riportato, nonché da ogni ulteriore elaborato che il professionista riterrà utile produrre al fine di meglio dettagliare o esplicitare elementi di progettazione, senza che alcun altro onere per l'Amministrazione.

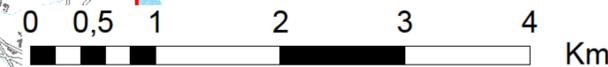
L'incarico oggetto del presente disciplinare comprende le attività di coordinamento tra le varie progettazioni specialistiche e le attività di coordinamento con gli Enti preposti al rilascio di pareri ed autorizzazioni comunque denominati.

LEGENDA:

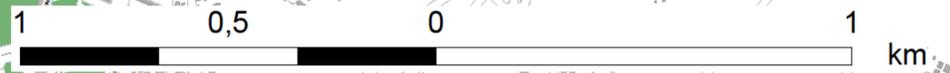
-  ciclopedonali esistenti
-  ciclopedonali di progetto (da PUMS2030)
-  maglia delle DORSALI
-  tratti ciclopedonali già finanziati da realizzare entro 31/12/2026



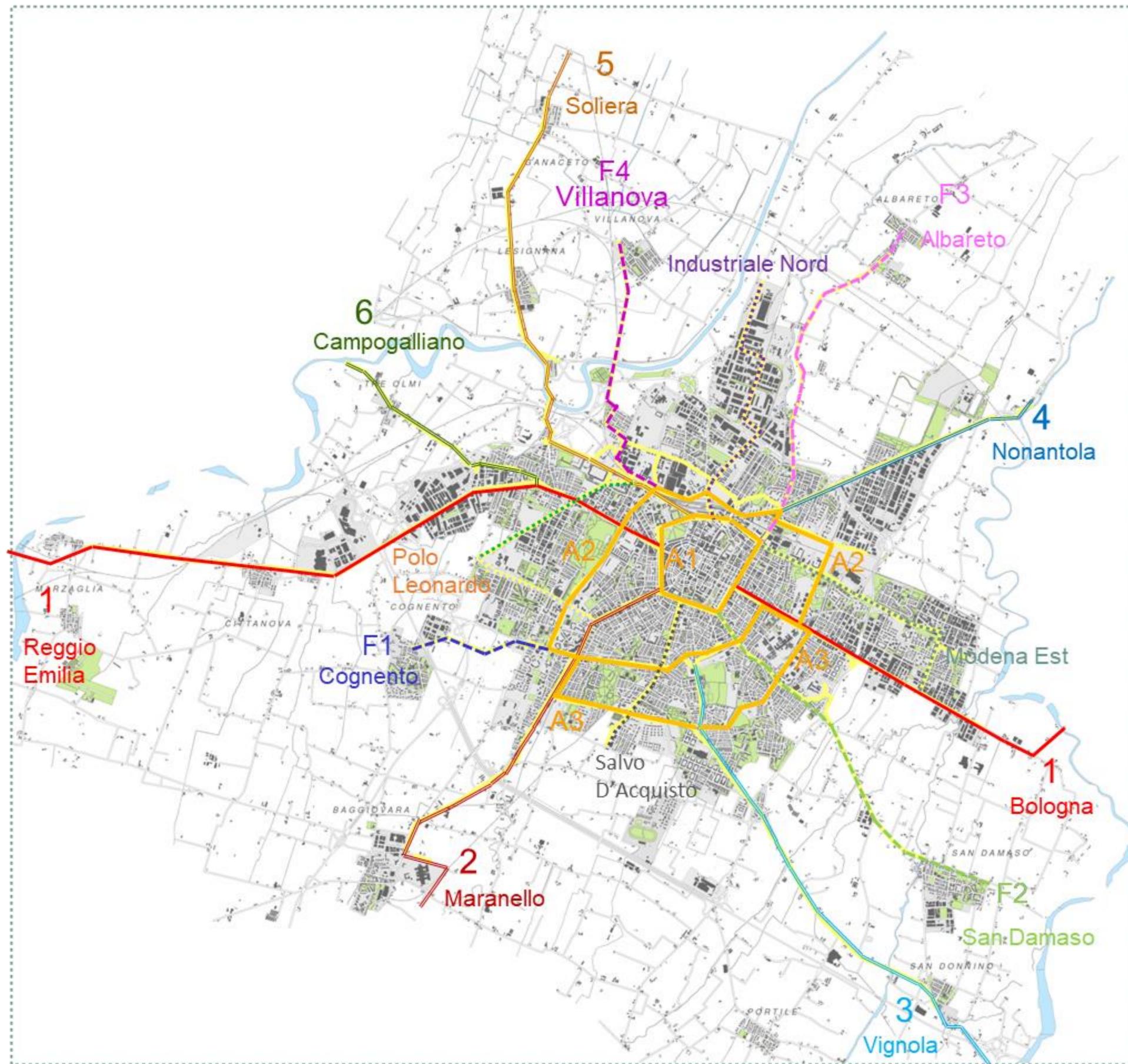
PUMS
Piano Urbano
Mobilità Sostenibile
Modena



- Punti di prelievo CentrolnBici
- Depositi protetti
- Deposito con accesso informatizzato



PRIME IPOTESI DI SELEZIONE DELLE PRINCIPALI DIRETTRICI CICLABILI



1. Via Emilia OVEST (1)
2. Circolare distribuzione interna (Viali) (A1)
3. Morane (3)
4. Via delle Suore/Villanova (F4)
5. Vignolese (F2)
6. Santa Caterina/Minutara
7. Via Emilia EST (Campi-Pozzo) (1)
8. Montecuccoli/San Cataldo/Ganaceto (5)
9. Amendola (A2) /Cognento (F1)
10. Gronda Nord/Nonantolana (4)
11. Area Industriale Modena Nord
12. Barchetta/Tre Olmi (6)
13. Albareto (F3)
14. Panni/Salvo D'Acquisto
15. Diagonale



Comune di Modena



ESTRATTO

PUMS 2030

**Piano Urbano
Mobilità Sostenibile
Modena**

Relazione di Piano

Versione Approvata - Luglio 2020



L'individuazione delle nuove aree pedonali in Centro storico è stata effettuata sostanzialmente in base a criteri quali: la qualità storico-architettonica degli spazi, la presenza di attività ed esercizi di richiamo o di funzioni pubbliche di rilievo, la continuità/contiguità con altre aree pedonali o ad elevata frequentazione pedonale, l'impatto gestibile sull'accessibilità. La realizzazione delle nuove aree pedonali all'interno della ZTL porta con sé, ad ogni modo, anche un importante lavoro di revisione dei sensi unici di circolazione al fine di garantire la necessaria accessibilità a tutte le residenze. Tale revisione della disciplina circolatoria sarà l'occasione per migliorare la linearizzazione dei percorsi ciclabili in ZTL, da tempo richiesta dai ciclisti per avere percorsi più intuitivi e senza tortuosità nell'area centrale. In sinergia con tale revisione, si valuteranno puntualmente gli ambiti dove l'attuale normativa consente l'introduzione dei cd. "sensi unici eccetto bici", ponendo attenzione anche alle eventuali evoluzioni legislative che sono state prefigurate in esito al vivace dibattito nazionale sul tema.

La visione del PUMS estende inoltre, questo istituto - generalmente prerogativa della ZTL - all'intero territorio comunale, localizzando le aree pedonali non solo in centro storico ma a tutti gli ambiti in cui si intende valorizzare lo spazio pubblico con una maggiore frequentazione pedonale.

Tutte le nuove aree pedonali, come avviene oggi, saranno pienamente fruibili non solo dai pedoni ma anche dai ciclisti: questi ultimi in particolare potranno godere di un importante vantaggio competitivo rispetto ai veicoli motorizzati per i quali, invece, alcuni itinerari verranno fisicamente interrotti.

3.2.2 LO SVILUPPO INFRASTRUTTURALE DELLA RETE PER LA MOBILITÀ CICLISTICA

Una delle strategie di incentivazione della ciclabilità per gli spostamenti urbani è certamente costituita dalla creazione di condizioni favorevoli all'uso della bicicletta per tutte le tipologie di utenti: fornire percorsi lineari, continui e diretti, che garantiscano un elevato senso di sicurezza, tempi ridotti di percorrenza, velocità medie competitive con altre modalità di trasporto, alti livelli di comfort e praticità di guida sono gli elementi che rendono davvero la bicicletta un mezzo di trasporto più competitivo e più attrattivo rispetto agli altri veicoli, in modo da convincere sempre



più cittadini a diventare nuovi ciclisti e “fidelizzando” coloro che già si muovono sistematicamente in bicicletta.

Gli interventi previsti dal PUMS, di seguito riportati sinteticamente, si orientano dunque verso una differenziazione degli interventi in funzione della tipologia di rete:

- Rete cicloturistica e ciclovie
- Rete Strategica comunale e intercomunale: Dorsali urbane e connessioni con le Frazioni e i Comuni contermini
- Rete secondaria urbana

3.2.2.1 *Gli interventi sulla rete ciclo-turistica*

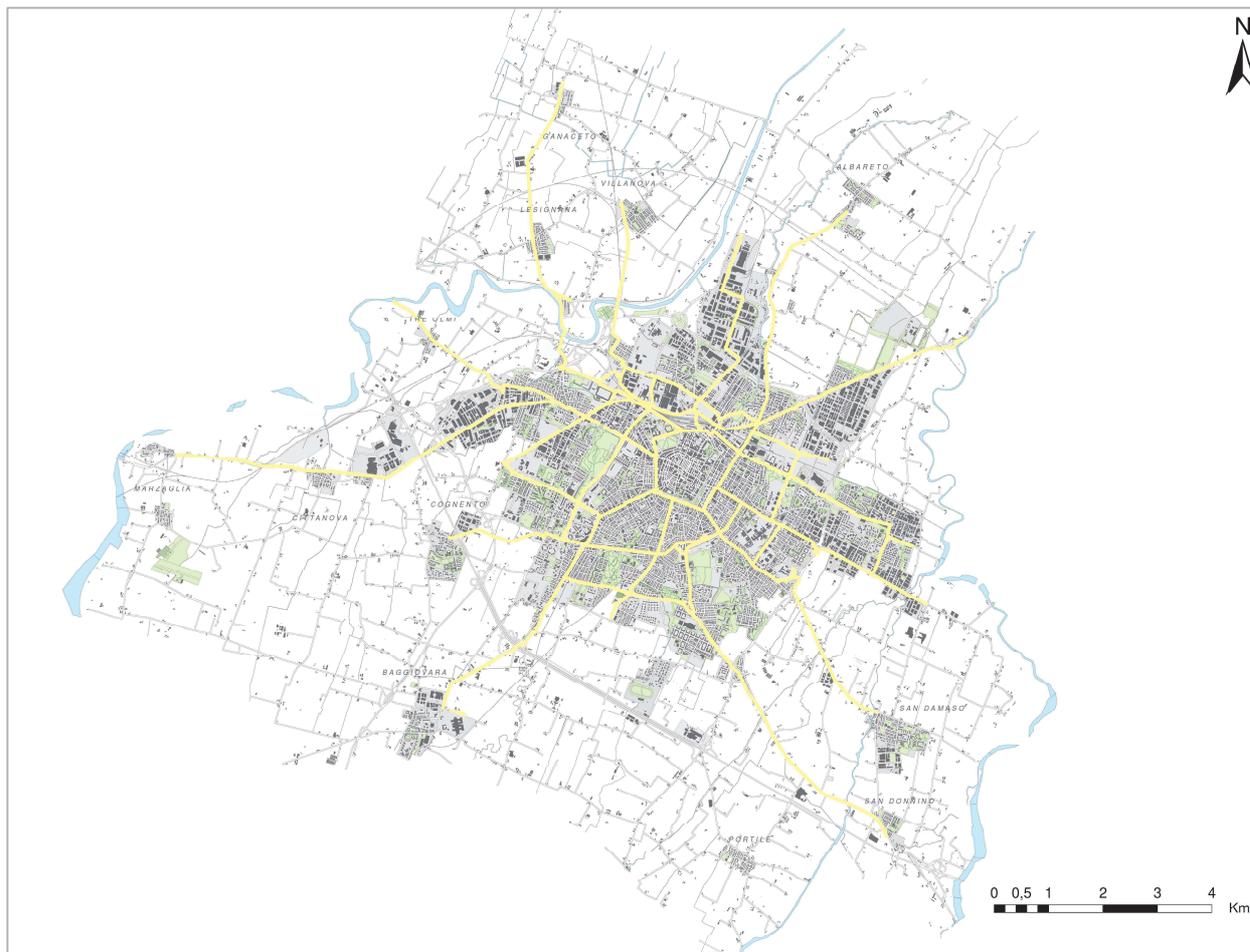
Considerato che la rete cicloturistica risulta sostanzialmente già completa, il PUMS si propone di introdurre un piano di manutenzione delle infrastrutture e un sistema di segnalamento che contribuisca a migliorare l’identificazione degli itinerari di medio-lungo raggio, e agevolare così l’orientamento degli utenti sporadici.

3.2.2.2 *Le Dorsali ciclabili*

Come definito nella prima parte del Capitolo, la condivisione del quadro conoscitivo di PUMS e PUG ha dato luogo a diversi schemi di assetto, tra cui quello relativo alla gerarchizzazione delle infrastrutture ciclabili, introducendo il concetto di “**dorsali ciclabili**”. Esse rappresentano - come facevano le *ciclovie* nell’impostazione del Piano della Mobilità Ciclistica del 2016 - gli assi strategici e portanti della rete ciclabile urbana garantendo i collegamenti ai principali recapiti interni al territorio urbanizzato, così come ai principali recapiti esterni (le frazioni) al fine di incentivare un uso sistematico (casa-scuola e casa-lavoro) su assi funzionali e diretti. La maglia delle dorsali ciclabili risulta attuata per circa il 70% del suo sviluppo.



Stato di realizzazione	Lunghezza [km]	Lunghezza [%]
Realizzate o in fase di realizzazione ¹⁵	55,25	72,07%
In progetto	21,41	27,93%
Totale	76,66	100,00%



Lo schema di assetto delle dorsali ciclabili

Dei tratti di dorsali ciclabili da realizzare, circa la metà è in ambito urbano.

La riprogettazione della piattaforma stradale, finalizzata alla realizzazione di dorsali ciclabili efficienti negli ambiti consolidati, non può prescindere da alcuni criteri progettuali generali:

¹⁵ In fase di aggiudicazione di gara o in cantiere.



- recuperare spazi laterali dalla riduzione delle larghezze delle corsie veicolari sovradimensionate rispetto alle prescrizioni della normativa vigente;
- ridurre la capacità stradale, compatibilmente con il livello di classificazione di rete assegnato al tratto interessato;
- recuperare gli spazi oggi utilizzati irregolarmente per la sosta degli autoveicoli;
- ridurre l'offerta di sosta dalla rete principale per convertire gli spazi in percorsi ciclabili e limitare le interferenze tra auto e bici, ove opportuno e necessario;
- preservare per quanto possibile la separazione tra spazi pedonali e ciclabili;
- minimizzare le interferenze lungo gli itinerari ciclabili, limitando l'inserimento di eventuali dissuasori di velocità ai soli casi di tutela della sicurezza dei ciclisti.

Nella progettazione delle nuove dorsali ciclabili potrà certamente essere sperimentata più diffusamente anche a Modena la soluzione di percorsi in carreggiata - promossi dalle linee guida regionali per la ciclabilità, già sperimentati da numerose città e definiti dalla normativa vigente specifica in materia - che garantiscano la massima linearità e velocità degli spostamenti.

La scelta della tipologia di pista ciclabile, in sede propria o in carreggiata, non può prescindere dall'inserimento nel contesto: i vincoli geometrici, il costruito consolidato, i flussi veicolari, la sicurezza che dovrà essere garantita a tutti gli utenti. Le caratteristiche dell'ambito di intervento quindi determineranno la scelta progettuale più opportuna senza prediligere, in via generale, l'una o l'altra soluzione tipologica.

Le scelte progettuali di dettaglio - nel rispetto del disegno strategico generale - saranno dunque approfondite singolarmente per ogni tracciato in funzione delle condizioni del contesto.

Il piano non esclude la definizione di itinerari prioritari lungo strade che non assumono più importanza strategica per la mobilità dei mezzi a motore, oppure



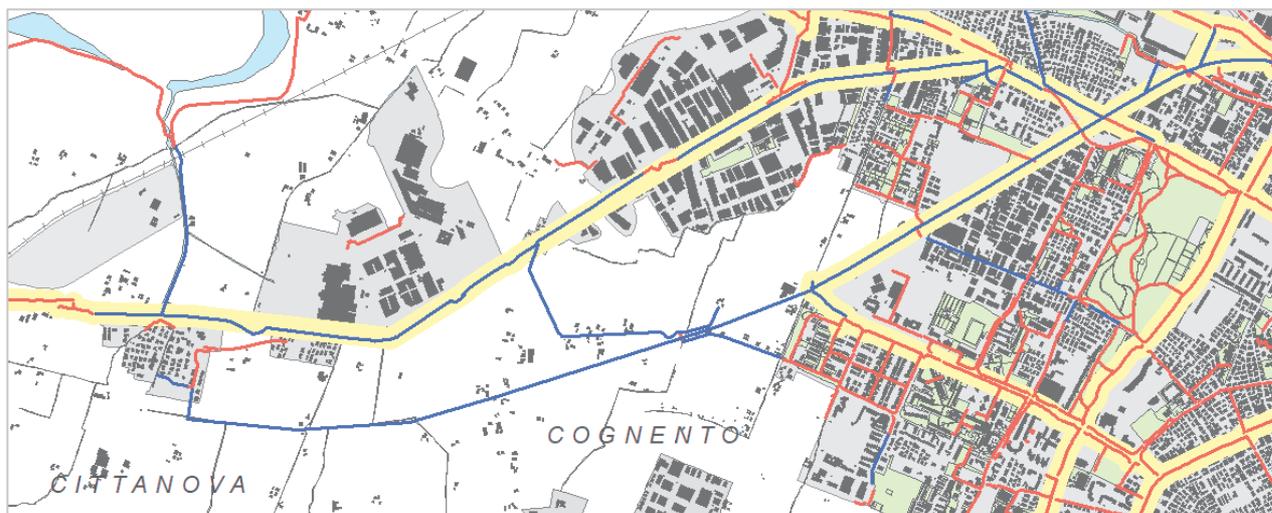
all'interno dei parchi e delle aree verdi. Vi sono casi, infatti, in cui le scelte di limitazione del traffico o di pedonalizzazione sono del tutto coerenti e coordinate con l'assunzione di importanza dei medesimi percorsi per la mobilità su due ruote, che proprio dalla possibilità di accorciare percorsi altrimenti più tortuosi e indiretti, trae grandi benefici.

In questo paragrafo verranno illustrati brevemente, tramite apposite schede, i tratti di percorso ciclabile necessari al completamento dell'assetto definito, indicando entro quale termine temporale si prevede possano essere realizzati (scenario di breve, medio o lungo termine).

Oltre ai tratti "mancanti" della rete ciclopedonale, come già evidenziato nel quadro conoscitivo, la gerarchizzazione della rete ciclopedonale e, quindi, l'individuazione della maglia delle dorsali ciclabili, impone un lavoro di revisione delle caratteristiche geometriche e funzionali dei tratti di rete già realizzati. La maglia delle dorsali, infatti, individua una serie di collegamenti che devono essere dotati di caratteristiche geometriche e funzionali il più possibile uniformi, che favoriscano un deflusso agevole e sicuro ed una sempre minore interferenza tra flussi ciclistici e flussi pedonali. L'Amministrazione, pertanto, già nel breve termine, è chiamata redigere un piano di revisione e riassetto dei percorsi ciclabili o ciclopedonali che risultino "carenti" per ampiezza, separazione dalle componenti di traffico e dai pedoni, funzionalità etc. dando priorità agli assi principali della rete (dorsali ciclabili). È il caso, ad esempio, di piste ciclabili realizzate prima della specifica normativa, oppure realizzate in situazioni di scarsa disponibilità di spazi e che potrebbero rispondere in modo non sufficientemente performante alla domanda di mobilità ciclabile che si è evoluta nel tempo.



1) Emilia Ovest



Per alcuni tratti urbani della dorsale, indicativamente tra Via Marco Polo e Via Uccelliera, è prevista la realizzazione di percorso ciclopedonale contestualmente ad opere di riqualificazione urbanistica. La riconnessione ciclopedonale estesa all'intera area industriale di Modena Ovest è altresì da intendersi prioritaria per favorire la diffusione di buone pratiche di mobilità sostenibile nelle relazioni casa-lavoro.

I due tratti più periferici, caratterizzati da maggiori difficoltà progettuali e realizzative, sono collocati rispettivamente nello scenario di medio e di lungo termine in quanto la strategia di intervento propone un progressivo e continuo avanzamento verso Ovest della dorsale.

Dorsale	Tratto	Contesto	Scenario	Note
Emilia Ovest	Tabacchi - Cabassi	Urbano	breve	Strada chiusa, Zona 30
	Amundsen - Polo + Comparto ex laboratori	Urbano	breve	Legato a intervento privato
	Conad - Zanfi	Urbano	breve	Ipotesi ciclabile in careggiata
	Zanfi - Rosmini	Urbano	breve	Fuori sede stradale
	Rosmini - Cittanova	Extraurbano	medio	
	Sottopasso - Marzaglia	Extraurbano	lungo	



2) Circolare di distribuzione interna



Considerata la struttura compatta del centro storico e la regolazione a “zona 30” di tutte le strade in esso contenute, la dorsale circolare di distribuzione riconnette tutti i tratti, per la maggior parte esistenti, sulla medesima viabilità principale usata dai veicoli a motore, che funge anche da anello su cui si innervano tutti gli assi radiali.

I tratti da realizzare per completare questa dorsale sono rappresentati sostanzialmente da un tratto di Viale Muratori e da Viale Trento e Trieste.

Entrambi gli interventi sono legati al reperimento degli spazi dalla rimodulazione del sistema della sosta.

Dorsale	Tratto	Contesto	Scenario	Note
Distribuzione interna	Trento Trieste (Emilia Est - Contri)	Urbano	medio	
	Muratori	Urbano	medio	



3) Morane



Lo schema condiviso tra PUMS e PUG della dorsale Morane, prevede la riconnessione da Sud fino all'asse Amendola-Don Minzoni.

Viste le difficoltà realizzative di una ciclabile nel tratto di Strada Morane compreso tra la linea ferroviaria e l'intersezione semaforizzata con Don Minzoni, si propone in questa sede di realizzazione due connessioni laterali con Via Adria e con l'area della Stazione di Piazza Manzoni, in cui tra le altre cose si sta sviluppando un'azione di riqualificazione urbanistica che

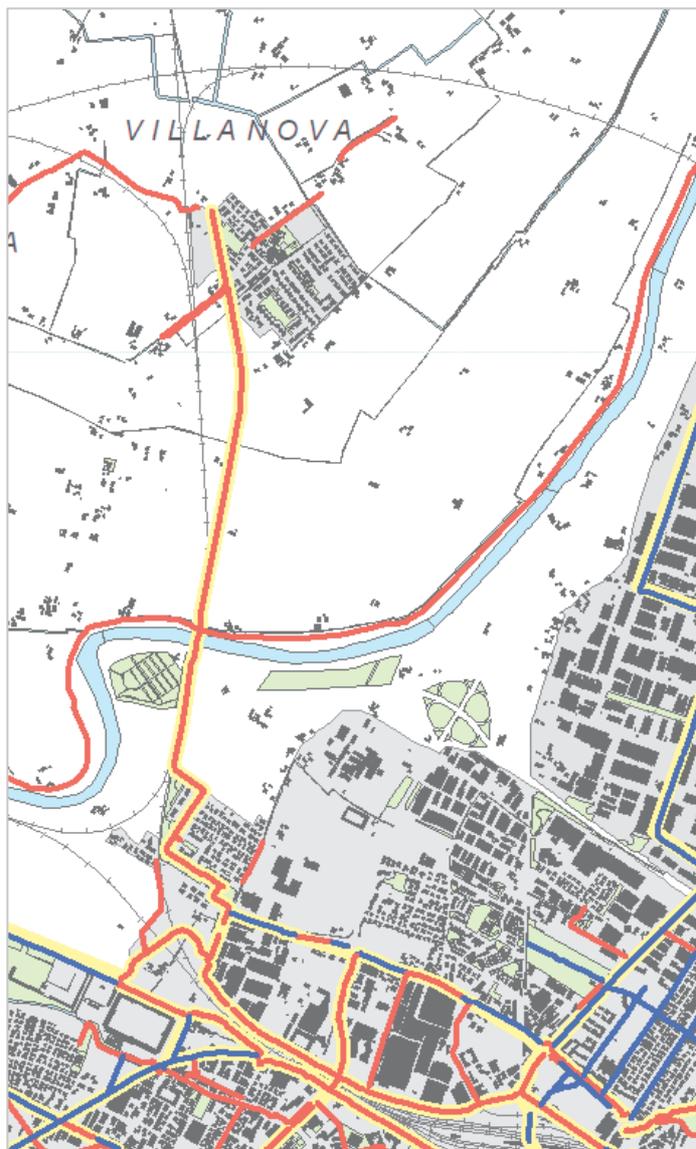
vedrà la realizzazione di un tratto di percorso interno fino al margine Ovest dell'area.

Nella parte Sud la dorsale si sviluppa lungo la viabilità omonima, dove è necessario reperire spazi dalle fasce laterali e riportare le corsie a dimensioni coerenti con la classificazione stradale. Nei tratti successivi, compresi tra Via Pavia e Via Toscana, data l'esiguità degli spazi e le interferenze puntuali con i grandi nodi di viabilità, occorrerà approfondire gli aspetti progettuali e valutare eventuali ipotesi di revisione dell'assetto circolatorio.

Dorsale	Tratto	Contesto	Scenario	Note
Morane	Manzoni - Morane	Urbano	lungo	Ipotesi sottopasso legato al tram-treno
	Adria	Urbano	lungo	Ipotesi sottopasso legato al tram-treno
	Udine - Pallanza	Urbano	medio	
	Pallanza - Salvo D'Acquisto	Urbano	lungo	Riassetto circolatorio
	Salvo D'Acquisto - Toscana	Urbano	lungo	



4) Via delle Suore - Villanova



La porzione extraurbana della dorsale di collegamento con la frazione di Villanova risulta sostanzialmente completa e funzionale.

Si evidenzia tuttavia la necessità di intervenire con un miglioramento delle condizioni di interconnessione rispetto ai percorsi trasversali lungo gli argini di Secchia che hanno una quota differente rispetto alla dorsale.

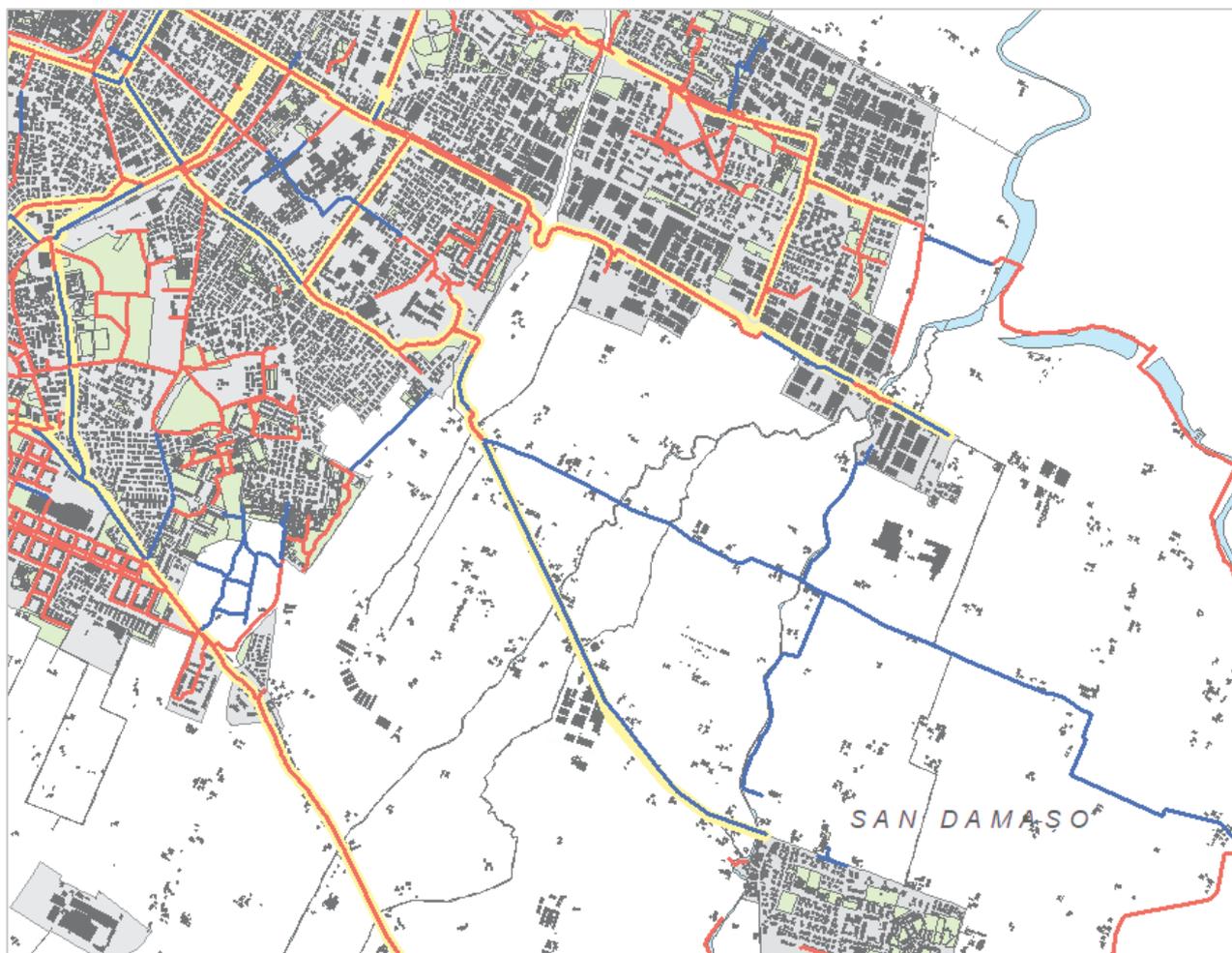
Per efficientare la porzione urbana della dorsale è necessario ricucire tratti esistenti lungo Via Sant'Anna e Via delle Suore mediante ridisegno della sezione stradale che dovrà risultare compatibile con le ulteriori funzioni della strada e con le attività insediate.

Il raggiungimento dell'intersezione con Via R.L.Montalcini/Finzi consentirà la piena riconnessione ad un'area urbana in corso di profonda trasformazione a favore della mobilità sostenibile.

Dorsale	Tratto	Contesto	Scenario	Note
Suore	Sant'Anna - Tirassegno	Urbano	medio	
	Sottostrada Cialdini	Urbano	breve	
	Cialdini - Parenti	Urbano	medio	
	Boni - Finzi	Urbano	medio	



5) Vignolese



La dorsale ciclabile Vignolese assume un carattere particolarmente strategico considerato lo sviluppo longitudinale dal centro storico fino alla frazione di San Damaso. Per i due tratti urbani mancanti le soluzioni progettuali dovranno orientarsi verso un ridisegno della sezione stradale e del sistema della sosta, a favore del recupero di spazi da dedicare alla continuità del percorso ciclabile. Nel tratto extraurbano è invece indispensabile intervenire con una revisione strutturale che preveda allargamento della piattaforma stradale. Il superamento della tangenziale si intende assolto con il sottopasso esistente tra Via Gottardi e Strada del Diamante.

Dorsale	Tratto	Contesto	Scenario	Note
Vignolese	Trento Trieste - Cucchiari	Urbano	medio	
	Marzabotto - Campi	Urbano	medio	
	Curtatona - San Damaso	Extraurbano	lungo	



6) Santa Caterina - Minutara



La dorsale Santa Caterina - Minutara ha un'estensione limitata ma un'elevata rilevanza strategica in quanto la porzione adiacente a Strada Santa Caterina può svolgere un ruolo di collettore di tutti gli spostamenti legati all'area residenziale (ad Ovest) e a quella industriale (ad Est) e connetterli sia al centro città grazie al cavalcavia Menotti o al sottopasso ex-Benfra, sia al polo sportivo-commerciale di via Divisione Acqui grazie al nuovo sottopasso Minutara.

L'intero completamento di questa dorsale richiede importanti investimenti per la necessità di reperire nuovi spazi di realizzazione dei nuovi corridoi ciclabili.

Dorsale	Tratto	Contesto	Scenario	Note
Santa Caterina	Menotti - Dalton	Urbano	medio	
	Sottopasso Minutara	Urbano	medio	



7) Emilia Est



Sulla dorsale di Via Emilia Est sono state convogliate consistenti risorse negli ultimi anni per garantirne la realizzazione nel modo più continuo possibile.

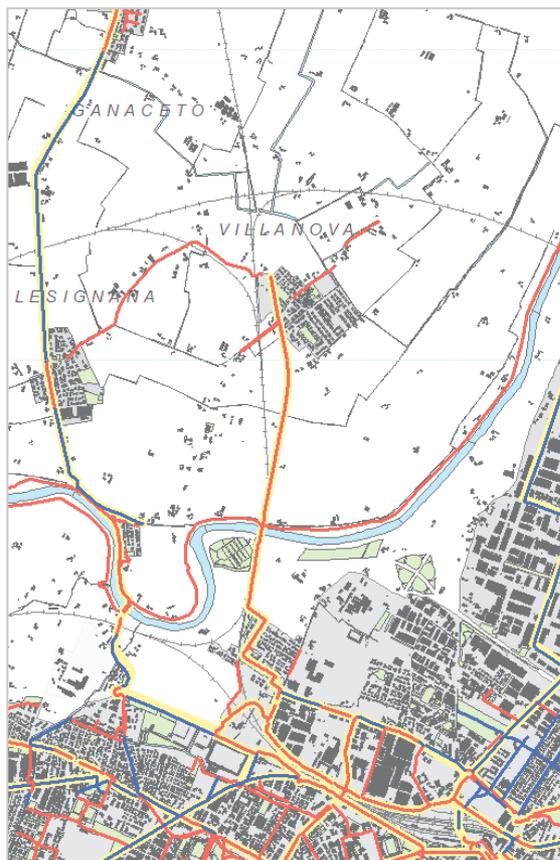
La porzione urbana dell'infrastruttura risulta praticamente ultimata, mentre i tratti extraurbani tra via Fusco e Scartazza sono già tutti finanziati, anche grazie a cofinanziamenti europei e regionali; il completamento del percorso è previsto entro l'anno 2020.

Viene ricompresa nella trattazione della dorsale ciclabile Via Emilia Est anche il breve tratto di collegamento tra Via Pelusia e Via Emilia Est da realizzare sul tratto di scatolare - oggi di competenza FER - che copre l'area di interrimento della ferrovia Modena - Sassuolo.

Dorsale	Tratto	Contesto	Scenario	Note
Emilia Est	Caduti Sul Lavoro - Folloni	Urbano	breve	Co-finanziato Programma POR-FESR Asse 4
	Fossalta - Scartazza	Urbano	breve	Co-finanziato Programma POR-FESR Asse 4
	Collegamento Emilia Est - Minutara	Urbano	lungo	



8) Montecuccoli - San Cataldo - Ganaceto



La dorsale prende avvio nel cuore dell'area urbana e si sviluppa fino alle frazioni di Lesignana e Ganaceto. Premesso che il tratto di Via Montecuccoli è in fase di realizzazione grazie all'inserimento in un programma di cofinanziamento europeo, appare di immediata evidenza la necessità di proseguire l'itinerario verso Ovest con un primo tratto di riconnessione alla zona Madonnina lungo il perimetro Nord del Cimitero San Cataldo.

Un secondo tratto di ricucitura a Nord all'abitato di Ponte Alto potrà essere realizzato con una rimodulazione della sezione stradale e una nuova passerella sul canale esistente. Lo sviluppo verso Nord lungo la SP413 appare certamente necessario per

riconnettere le frazioni di Lesignana e Ganaceto ma gli scarsissimi spazi a disposizione, la presenza di numerose alberature a ciglio strada e la difficoltà di limitare gli impatti sugli accessi e sulle proprietà private, rendono questa progettazione particolarmente complessa. Si sottolinea inoltre che, sebbene il superamento del fiume Secchia sia garantito dalla presenza di Ponte Alto, nei casi di innalzamento dei livelli idraulici - che richiedono la chiusura del ponte - la dorsale risulta fisicamente interrotta e il territorio ciclabilmente e pedonalmente isolato per mancanza di punti di attraversamento alternativi. Il PUMS deve quindi prevedere, tra le azioni di lungo termine, la realizzazione di una nuova passerella in grado di garantire la continuità delle connessioni ciclabili e pedonali in qualsiasi condizione idraulica.

Dorsale	Tratto	Contesto	Scenario	Note
Montecuccoli - San Cataldo - Ganaceto	San Cataldo	Urbano	breve	
	Ponte Alto + passerella	Extraurbano	medio	
	Nazionale per Carpi	Extraurbano	lungo	Fuori sede stradale
	Nuova passerella su Secchia	Extraurbano	lungo	



9) Amendola - Cognento



Il tratto Gobetti - Don Minzoni - Amendola risulta formalmente completo ad eccezione del tratto compreso tra Via Adria e Viale Buon Pastore su cui si prevede di intervenire con una rimodulazione della sezione stradale già nel breve termine per dare continuità all'asse. Si specifica comunque che nel tratto di Viale Amendola è presente uno dei primi esempi di percorso ciclabile modenese, realizzato molto prima della specifica normativa e dei criteri di progettazione: si prevede quindi, anche cogliendo eventuali occasioni di riqualificazione urbanistica, di intervenire con opere di adeguamento del percorso agli standard qualitativi che devono caratterizzare i grandi assi dorsali.

Il tratto di tangenziale Neruda, oggi classificato come strada di tipo D dovrà vedere un sostanziale riassetto degli elementi strutturali, nonché un eventuale declassamento dell'asse per garantire la realizzabilità di un percorso in sede propria.

Sul tratto di Strada Cognento è stata già elaborata un'ipotesi progettuale di percorso in sede propria fuori sede stradale per la quale, sinora, non sono stati reperiti i fondi necessari. Ferma restando la necessità di implementare specifici sistemi di videosorveglianza ed illuminazione, una soluzione alternativa, di gran lunga meno onerosa e realizzabile in tempi più brevi, è costituita dal declassamento di Strada Cognento a Strada a prevalenza pedonale e ciclabile (F-bis) con contestuale revisione del sistema di uscite della tangenziale n.17 e chiusura veicolare all'altezza dell'attuale sottopasso. La connessione ciclabile funzionale della frazione di Cognento alla città è

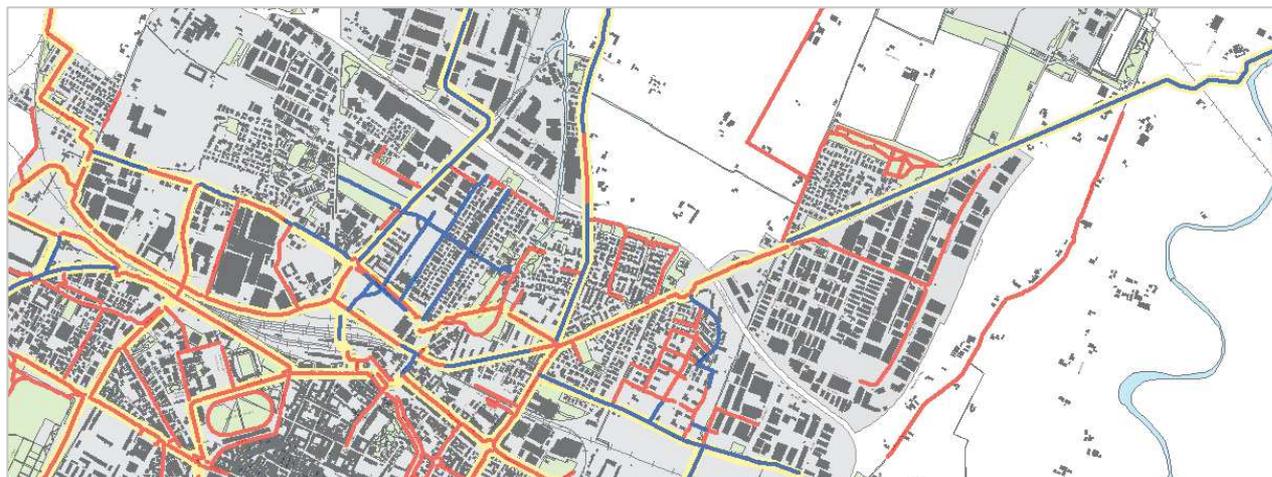


oggi garantita dal declassamento e interruzione a F-bis di Stradello Piradello, benché tale soluzione non risulti ottimale per il raggiungimento di una parte dell'abitato.

Dorsale	Tratto	Contesto	Scenario	Note
Amendola - Cognento	Adria - Buon Pastore	Urbano	breve	
	Tangenziale Neruda	Urbano	medio	
	Formigina - Cognento	Extraurbano	medio	



10) Gronda Nord - Nonantolana



Alla dorsale Nonantolana si “aggancia” funzionalmente il percorso che proviene da Porta Nord e Via Montessori per poi proseguire in modo continuo fino a Nonantola.

Un primo puntuale ma necessario adeguamento riguarda il tratto tra Strada Attiraglio e Via del Lancillotto in cui la presenza del manufatto del ponte Mazzoni rende difficoltoso il reperimento di spazi minimi per un percorso ciclabile. Nell’ambito della riqualificazione urbanistica del lotto compreso tra Via Attiraglio e il Ponte Mazzoni sarà necessario prevedere un nuovo fornice destinato ad ospitare la riconnessione ciclo-pedonale.

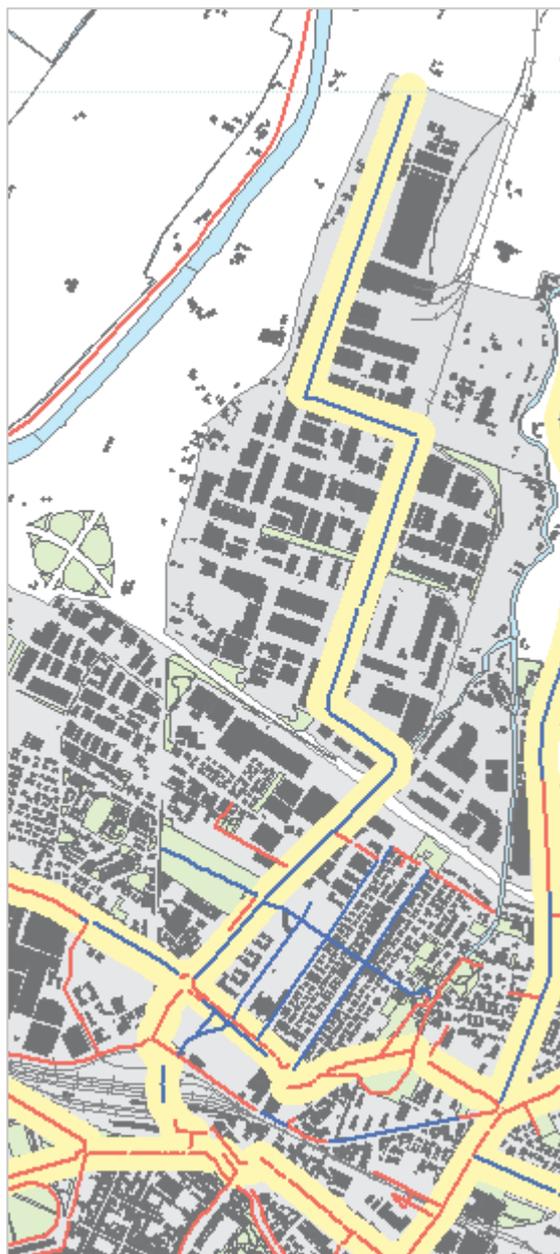
Proseguendo ad Est il percorso potrà essere ricavato dalla rimodulazione della sezione stradale o sfruttare porzioni della adiacente sottostrada.

Per la porzione più esterna del percorso è invece indispensabile agire strutturalmente sulla piattaforma stradale per recuperare adeguati spazi di pedonalità e ciclabilità che oggi risultano completamente assenti. Tale nuovo intervento potrà favorire una quota di spostamenti casa-lavoro considerata la presenza delle due zone Torrazzi (Nord e Sud) a vocazione mista industriale e residenziale, nonché la riconnessione sovracomunale con Nonantola.

Dorsale	Tratto	Contesto	Scenario	Note
Gronda Nord - Nonantola	Attiraglio - Lancillotto	Urbano	medio	
	Due Canali - Crocetta	Urbano	breve	
	Torrazzi - Rabin	Extraurbano	medio	
	Rabin - Nonantola	Extraurbano	lungo	



11) Area industriale Modena Nord



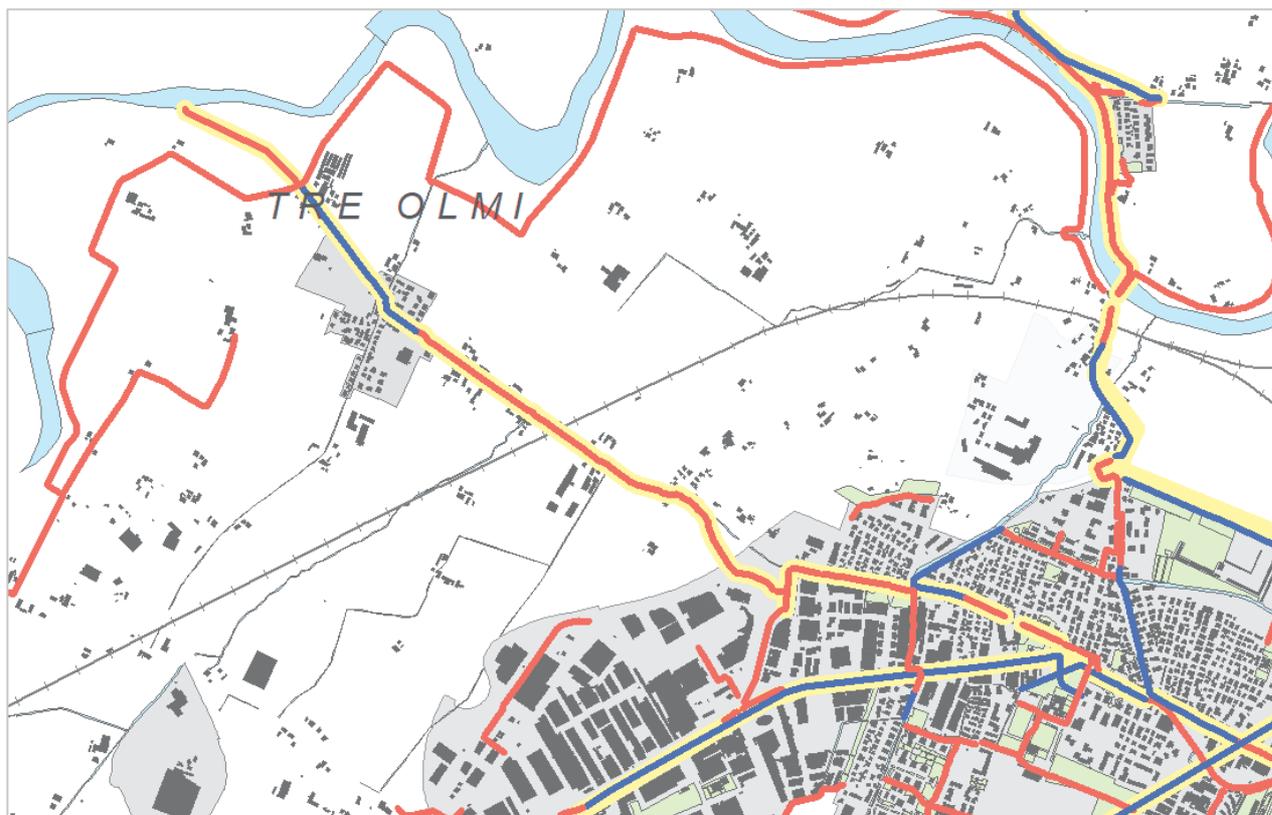
La dorsale che da Via Finzi arriverà ad innervare tutta l'area industriale di Modena Nord vedrà un primo stralcio realizzativo del tratto compreso tra Strada Canaletto e Via Massarenti nell'ambito delle opere di Riquilificazione delle Periferie.

Particolarmente rilevante risulta poi la prosecuzione verso Nord su Via Romania - Via Jugoslavia - Via Cavazza e Via delle Nazioni al fine di garantire un percorso continuo e sicuro per la pedonalità e la ciclabilità anche in ambito industriale per favorire la mobilità sistemica casa-lavoro anche con mezzi di trasporto diversi dall'auto privata.

Dorsale	Tratto	Contesto	Scenario	Note
Modena Nord	Finzi (fino a tangenziale)	Urbano	breve	
	Tangenziale - Nazioni	Urbano	medio	



12) Barchetta - Tre Olmi



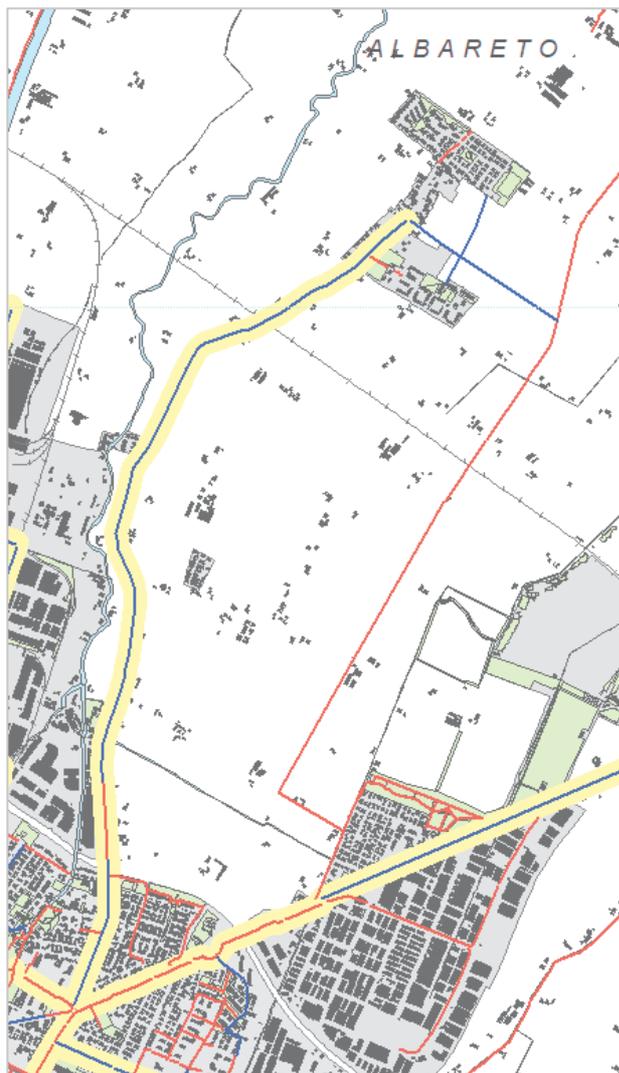
La dorsale Barchetta - Tre Olmi risulta sostanzialmente completa in quanto i tratti formalmente mancanti sono, tuttavia, funzionalmente già fruibili dalla componente ciclistica in quanto collocati in zone 30 attuali o previste (tratto Via del Giglio - Stradello Anesino Sud, area urbana della frazione Tre Olmi).

Si specifica inoltre che la dorsale prosegue poi fino al ponte ciclopeditone Barchetta per l'attraversamento del fiume Secchia, conducendo fino ai territori adiacenti del Comune di Campogalliano. È tuttavia necessario ribadire che la dorsale attraversa l'area golenale e dunque, in caso di innalzamento del livello dei fiumi, il percorso non è fruibile: tutto il quadrante Nord Ovest in questi casi -non rari- è ciclabilmente e pedonalmente isolato in quanto anche Ponte Alto viene inibito al transito e i punti di superamento possibili rimangono, dunque, solo il ponte autostradale e quello della tangenziale, ovviamente limitati solo ad alcune tipologie di veicoli.

Dorsale	Tratto	Contesto	Scenario	Note
Barchetta - Tre Olmi	urbano Tre Olmi	Urbano frazioni	medio	Zona 30, Strada chiusa
	urbano Barchetta	Urbano		Già Zona 30



13) Albareto



La dorsale ciclabile lungo strada Albareto, derivante dalla maglia delle dorsali del PUG, garantirà il collegamento della frazione Albareto al territorio urbano della città con un percorso più intuitivo e in ambito più frequentato rispetto a quello esistente lungo Cavo Argine che, invece, si inquadra tra i percorsi ciclo-turistici maggiormente orientati allo svago.

Le caratteristiche strutturali di Strada Albareto non consentono oggi una rapida realizzazione del percorso che, invece, richiede un allargamento della sezione stradale con espropri non irrilevanti delle aree private.

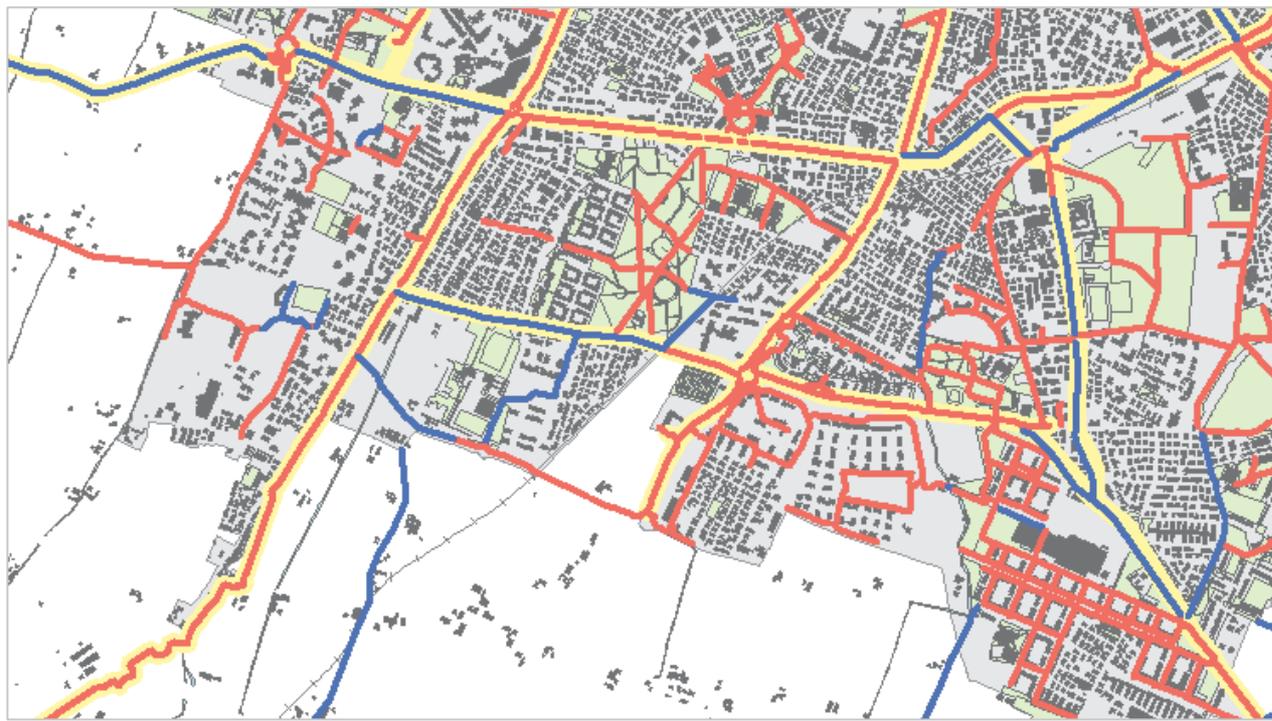
Nell'orizzonte di lungo termine del PUMS gli Uffici tecnici procederanno con la redazione della specifica progettazione e con l'iter relativo.

Ad ogni modo, essendo l'abitato di Albareto -nei fatti- già collegato con il percorso protetto succitato, questo intervento avrà più bassa priorità rispetto alla riconnessione ciclabile di altre porzioni di città o frazioni non ancora connesse da alcun percorso.

Dorsale	Tratto	Contesto	Scenario	Note
Albareto	Cerretti - Rovatti	Urbano	lungo	
	Strada Albareto (tratto extra)	Extraurbano	lungo	



14) Panni - Salvo D'Acquisto



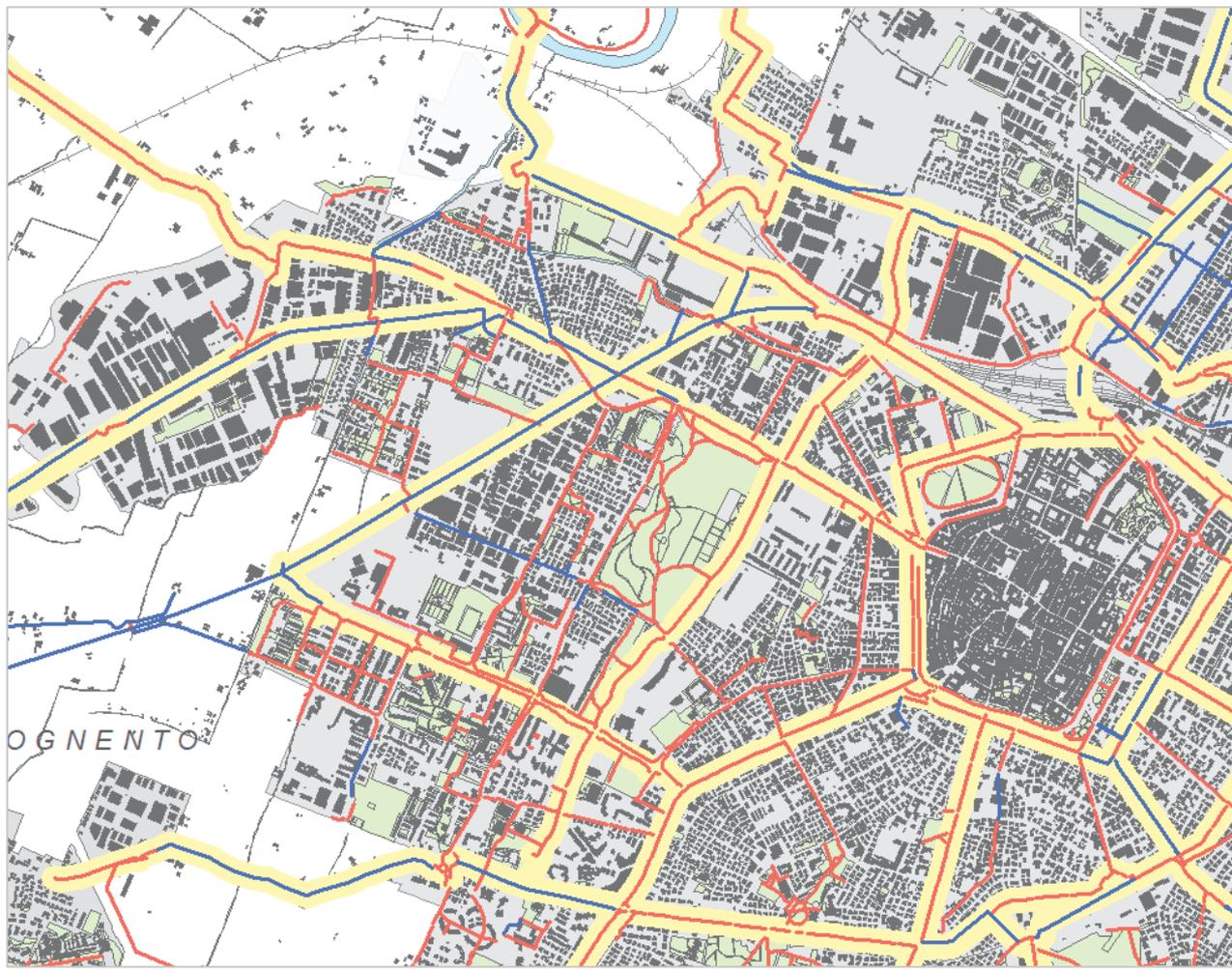
La dorsale Panni-Salvo D'Acquisto viene definita dagli schemi di assetto del PUG tra gli assi strategici per la ciclabilità dell'area Sud di Modena, in quanto riconnette assi importanti Nord-Sud e affianca una delle viabilità veicolari di attraversamento dell'area urbana.

L'asse si colloca tuttavia in un ambito consolidato piuttosto denso, pertanto la realizzazione del tratto di dorsale mancante, quello Ovest, risulta particolarmente complessa e attuabile solo a seguito di importanti azioni di acquisizione di aree private o a revisioni sostanziali della disciplina circolatoria.

Dorsale	Tratto	Contesto	Scenario	Note
Panni - Salvo D'Acquisto	Ferrovia - Giardini	Urbano	lungo	



15) La Diagonale



A seguito della dismissione della linea ferroviaria storica Bologna-Milano (denominata “Diagonale”) per i lavori legati all’Alta Velocità, si è aperto il tema del recupero urbanistico della zona occidentale della città, cresciuta sui due lati della ferrovia che ancora oggi la divide fisicamente. Per quanto riguarda l’uso del corridoio che si è liberato lungo il tracciato vecchio della ferrovia, l’Amministrazione Comunale ha voluto cogliere appieno l’occasione straordinaria di impulso alla riqualificazione del quadrante Ovest della città, attraversato dalla linea ferroviaria dismessa, tramite la realizzazione di un’asse preferenziale di mobilità sostenibile e di riconnessione ecologica.

É stato recentemente approvato il progetto esecutivo dell’opera con l’inserimento negli strumenti di pianificazione economica dell’Ente.



In particolare, per quanto riguarda il sistema viario di Modena Ovest, il progetto prevede due importanti ricuciture: si riaprirà a senso unico in direzione periferia via Rinaldi, ricongiunta con via Don Fiorenzi, mentre via Nobili verrà collegata tramite rotonda con via Don Zeno Saltini.

Sempre in relazione al quadrante Ovest, grande rilevanza verrà attribuita al sistema dello spazio pubblico, che innerverà l'intera trasformazione, incrementando la vivibilità dell'area. Il nuovo accesso al Cimitero presso Via Cesare Costa e il riuso del sedime ferroviario costituiranno un unico, grande sistema di spazio pubblico; inoltre verrà così restituita al Cimitero Monumentale una condizione di accessibilità non più marginale rispetto alla città.

Il riuso del sedime ferroviario prevede la realizzazione di una pista ciclabile inquadrata in un parco lineare, affiancata da un percorso che mantiene la predisposizione per il trasporto pubblico, che potrà rappresentare un collegamento diretto in sede riservata tra la Stazione centrale FFSS e il Polo scolastico Leonardo.

Il tratto urbano del percorso ciclopedonale lungo la Diagonale si inserisce all'interno di un disegno di più vasto potenziamento della mobilità sostenibile tra la città e l'area fluviale del Secchia, passando per la riconnessione della frazione di Cittanova. Questo tratto costituisce infatti il prolungamento di uno degli assi principali della mobilità ciclistica individuati dallo schema delle dorsali ciclabili che, oggi, dalla Stazione Ferroviaria Centrale arriva alla rotonda Breda Paolucci (percorrendo l'asse Montecuccoli- Monte Kosica, quest'ultimo in fase di realizzazione).

Il progetto prevede il collegamento ciclabile e pedonale per uno sviluppo lineare di circa 2,5 km; l'intervento è caratterizzato dalla risagomatura dell'area dell'ex sedime e dal riuso del materiale presente (ballast ferroviario) per la pavimentazione del percorso grazie ad innovativi processi di frantumazione e compattazione in loco.

Procedendo dalla rotonda Breda-Paolucci in direzione Sud-Ovest, si incontreranno quindi una prima intersezione ciclo-pedonale a raso con via Cesare Costa, dove il sottopasso esistente verrà sostituito da uno spazio di riconnessione a raso; una seconda intersezione ciclopedonale è prevista con il viale del Cimitero, per arrivare poi alla via Emilia Ovest in corrispondenza dell'intersezione con la già esistente connessione ciclo-pedonale Tabacchi-Cabassi.



Proseguendo si troverà la prima intersezione a raso con interferenza veicolare in corrispondenza della nuova strada di collegamento a senso unico in uscita tra via Rinaldi e via Fiorenzi della larghezza di 6 m, affiancata dal ciclo-pedonale esistente; in seguito, all'altezza di via Nobili-Saltini verrà realizzata una rotatoria dal diametro di 40m che migliorerà la fluidità e la sicurezza per l'utenza, costituendo un'ulteriore alternativa al transito sul cavalcavia Madonnina. La "Diagonale" si concluderà, in questo primo stralcio, con il collegamento al Polo scolastico Leonardo da Vinci e al sistema delle reti ciclo-pedonali del quartiere Giardino.

Nell'ambito dei lavori della diagonale verrà anche data opportuna riconnessione ciclopedonale a Via D'Avia Nord e Sud.

3.2.2.3 Completamento rete secondaria

A completamento di quanto già illustrato nell'ambito degli interventi di completamento della rete principale - quella delle dorsali ciclabili - sono stati considerati per gli scenari di Piano anche quegli interventi necessari alla riconnessione dei percorsi della rete secondaria (o "di distribuzione"). A tal fine sono stati raccolti elementi differenti:

- previsioni degli strumenti urbanistici vigenti (PRG, PUAA, POC); sono interventi previsti - non vincolanti - legati ad esigenze di ricucitura e completamento della rete;
- interventi previsti da piani attuativi dell'amministrazione, spesso legati a nuove urbanizzazioni o recuperi edilizi;
- criticità e discontinuità segnalate dal territorio; alcune esigenze segnalate da cittadini hanno dato luogo alla previsione di infrastrutture che risolvono specifiche difficoltà di collegamento.

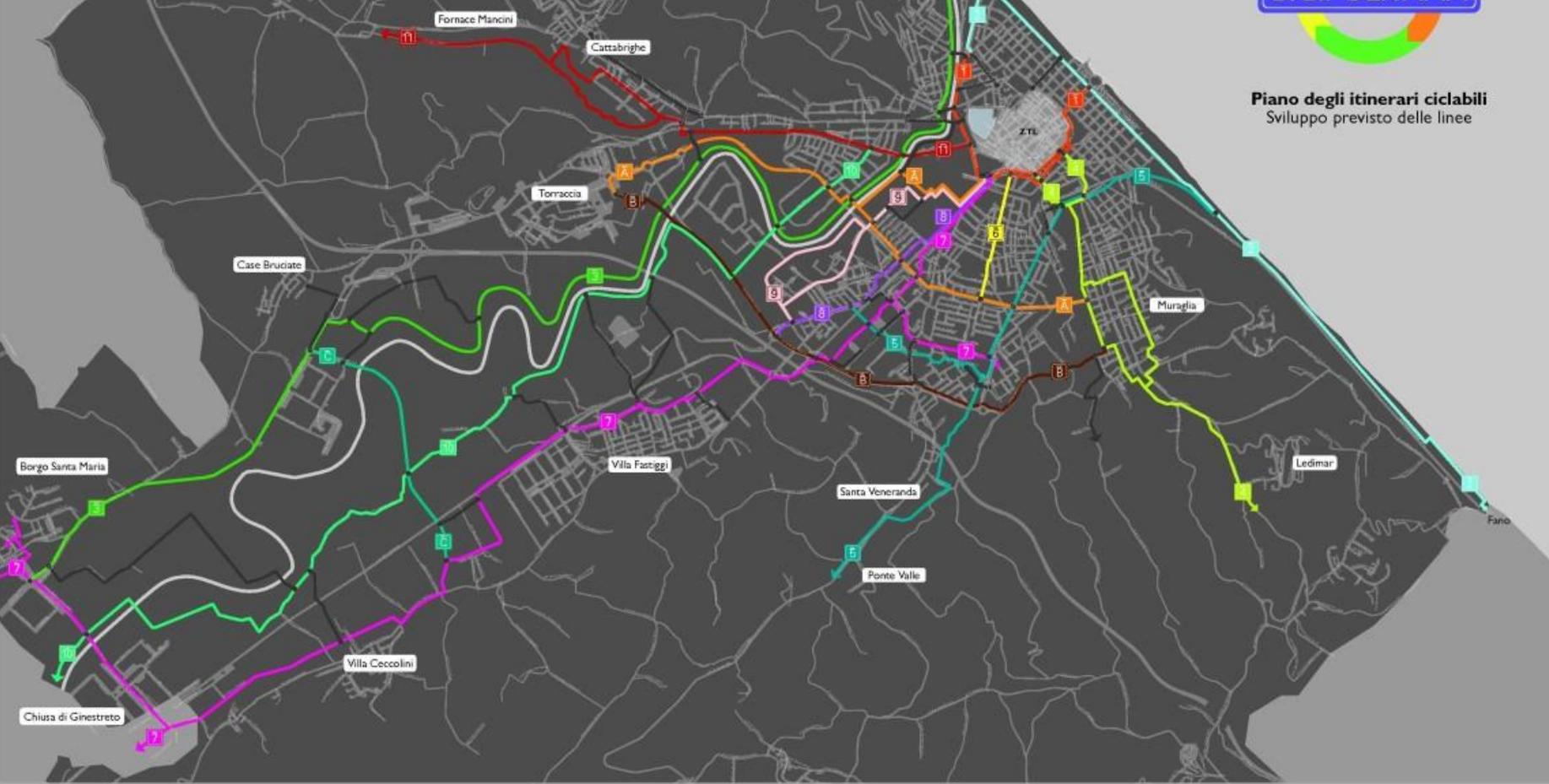
I singoli interventi sono stati inseriti nel database degli interventi in progetto e sono di seguito elencati, per una puntuale visualizzazione si può far riferimento agli allegati del documento, *Tav. 3.4* e *Tav. 3.5*.

BEST PRACTICE

BICIPOLITANA PESARO



Piano degli itinerari ciclabili Sviluppo previsto delle linee



- 1** Linea 1 Centro
Porto - Piazzale Libertà
 - 2** Linea 2 Mare
Porto - Posso Sejara
 - 3** Linea 3 Fiume
Borgo Santa Maria - Baia Flaminia
 - 4** Linea 4 Muraglia - Centro
 - 5** Linea 5 Santa Veneranda - Mare
Campus
 - 6** Linea 6 Pantano - Centro
 - 7** Linea 7 Borgo Santa Maria - Centro
Paragono
 - 8** Linea 8 Borghiera - Centro
 - 9** Linea 9 Villa San Martino - Centro
 - 10** Linea 10 Chiesa di Ginestreto - Torraccia
 - 11** Linea 11 Cattabrighe - Centro
 - A** Linea A Torraccia - Cuneo verde
Cereto
 - B** Linea B Torraccia - Muraglia
 - C** Linea C Case Bruciate - Villa Ceccolini
- Linee di raccordo**
Incontri tra linee

Pesaro in bici- politana



Piano degli itinerari ciclabili
Sviluppo previsto delle linee



- 1** Linea 1 Centro
Ponte - Ponte Libero
- 3** Linea 3 Ponte
Sorgo Sesto Monti - Baia Flaminia
- 5** Linea 5 Viale
Vittorio Veneto - Monte
Cassiano
- 7** Linea 7 Largo
Santeramo - Centro
Fornegone
- 9** Linea 9
Viale Marconi - Centro
- 11** Linea 11
Sant'Agostino - Centro
- B** Linea B
Torre - Marecchia
- Linee di servizio**
- 2** Linea 2 Mare
Ponte - Fossato Senni
- 4** Linea 4 Mare
Ponte - Fossato Senni
- 6** Linea 6 Mare
Ponte - Fossato Senni
- 8** Linea 8 Mare
Ponte - Fossato Senni
- 10** Linea 10
Circo di S. Giacomo - Torricella
- A** Linea A
Torre - Marecchia
- C** Linea C
Torre - Marecchia
- Linea di servizio**

Cos'è la Bicipolitana?

La Bicipolitana è il progetto sviluppato dal Comune di Pesaro per la creazione di una rete di piste ciclabili articolata su tutto il territorio comunale. Il progetto individua le piste con un nome (numero o lettera) e un colore; ogni itinerario ha una direzione definita, o snodi e incroci permettono di passare da un percorso all'altro, proprio come una metropolitana!

Perché le piste ciclabili?

Pesaro ha una vocazione naturale all'uso della bicicletta: di antiche linee, servite su per lo più piaggiate. Il progetto della Bicipolitana nasce per incentivare e potenziare questa vocazione, sviluppando le piste ciclabili esistenti e realizzandone ex-novo dove servono.

- Gli obiettivi sono molteplici:
- rendere accessibili tutti i luoghi della città nel modo più diretto possibile, attraverso itinerari ciclabili completi, continui ed omogenei;
 - sviluppare il concetto di intermodalità attraverso l'organizzazione dei sistemi di trasporto autobus-auto-bici;
 - salvaguardare la sicurezza dei ciclisti;
 - favorire la riqualificazione urbana.

- I vantaggi della bicicletta sono inoltre ineguali:
- riduce il traffico automobilistico e il conseguente inquinamento atmosferico e acustico;
 - riduce la spesa per il carburante;
 - rende più diretta l'interazione con la città
 - fa bene alla salute!



LINEA
3

BICIPOLITANA

Ponte Vecchio

Baia Flaminia
ponte del porto
largo Tre Martiri
Ponte Vecchio
via Montenevoso
ponte della ferrovia
ponte via Ponchielli
via Jesi
via Gagarin
via Timavo
palasport
galoppatoio

LINEA
7

BICIPOLITANA

Centro

Corso
Ara per il Mare
via Salaria
Via Galvani
Via Galvani
Cinque Sezioni
Municipio
Via degli
Via del Centro

LINEA
2

BICIPOLITANA

Porto

Ponte di porto
Ponte
Viale Marconi
Piazza della Libertà
Via Amendola
Sottopasso via Trieste
Gala
Fossato Senni
Fano

LINEA
1



BICIPOLITANA

↑

PORTO

LINEA
5



BICIPOLITANA

↑

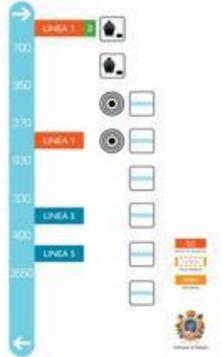
MARE

LINEA
2



BICIPOLITANA

Porto



Ponte del porto
Porto
Viale Marconi
Piazzale della Libertà
Via Amendola
Sottopasso viale Trieste
Gelsi
Fosso Sejore
Fano

LINEA
7



BICIPOLITANA

Centro



Centro
Arco parco Miralfiore
Via Solferino
Via Giolitti
Via Goito
Campus Scolastico
Interquartieri
Villa Fastiggi
Via dei Canonici

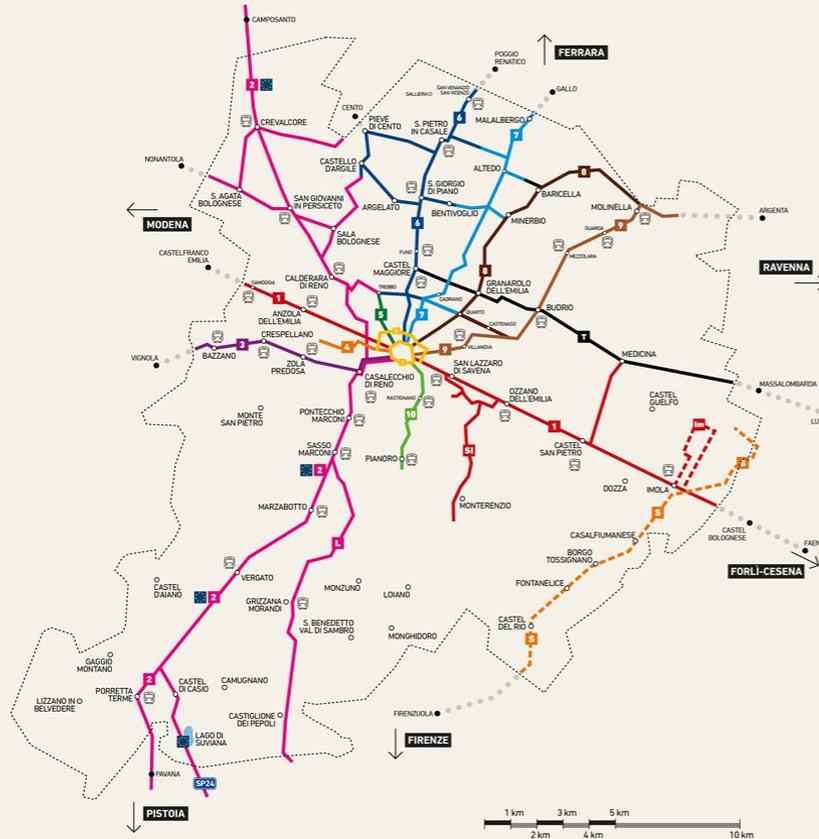




BICIPOLITANA BOLOGNA

BICIPOLITANA

RETE CICLABILE METROPOLITANA BOLOGNESE

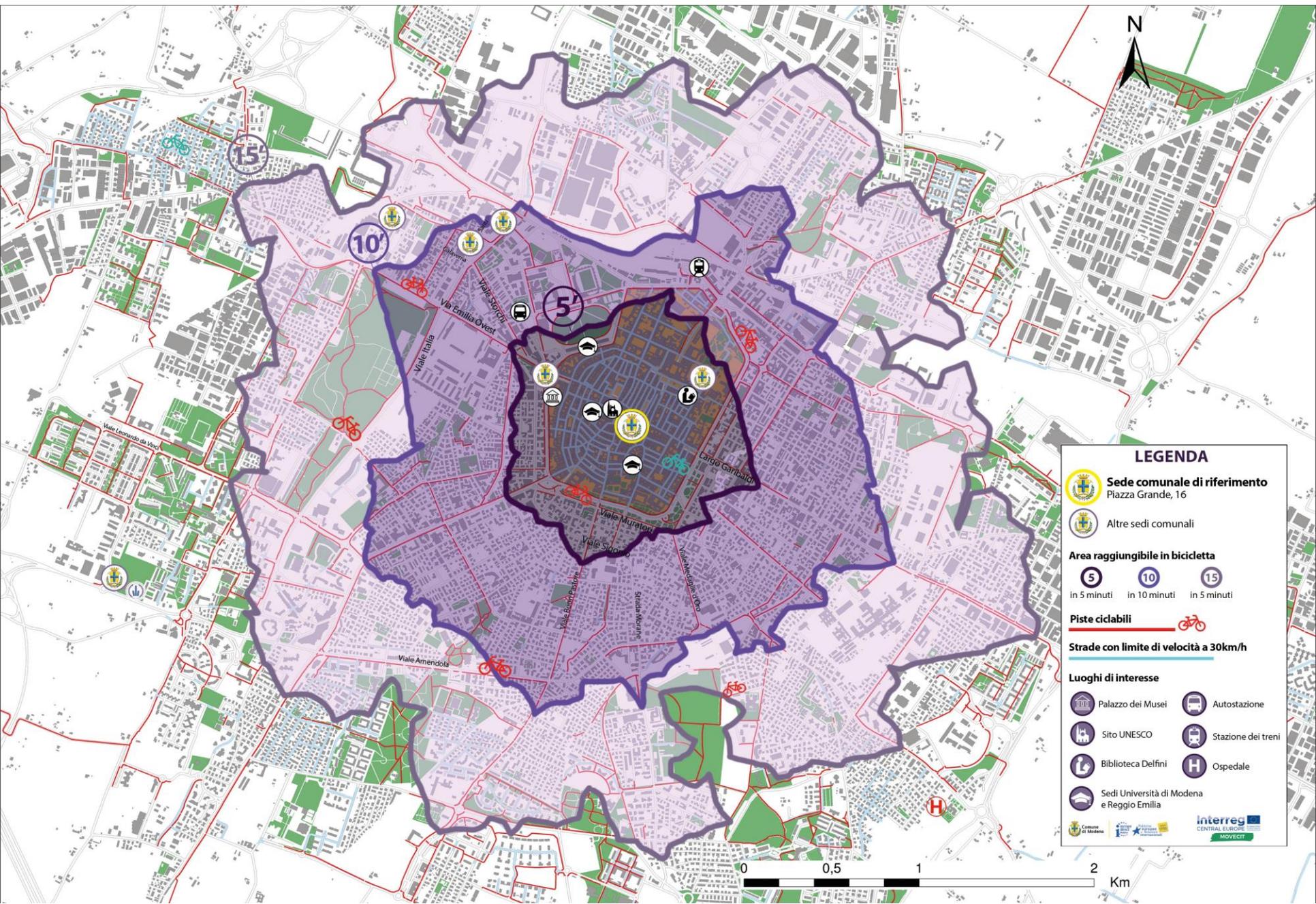


- 1** — VIA EMILIA
- 2** — CREVALCORE-BOLOGNA-ALTO RENO TERME
EV7-CICLOVIA DEL SOLE
- 3** — BOLOGNA-VALSAMOGGIA
- 4** — BOLOGNA-PARCO CITTÀ CAMPAGNA
- 5** — BOLOGNA-TREBBO DI RENO
- 6** — BOLOGNA-GALLIERA
- 7** — BOLOGNA-MALALBERGO
- 8** — BOLOGNA-MINERBIO-MOLINELLA
- 9** — BOLOGNA-BUDRIO-MOLINELLA
- 10** — BOLOGNA-PIANORO
- I** — TANGENZIALE INTERNA DI BOLOGNA
- II** — TANGENZIALE ESTERNA DI BOLOGNA
- T** — TRASVERSALE
CASTEL MAGGIORE-MEDICINA
- L** — VIA DELLA LANA
- SI** — SAVENA-IDICE
- S** — SANTERNO
- Im** — RETE DI IMOLA
- — — COLLEGAMENTO STRADALE
EXTRA CITTÀ METROPOLITANA
- CONFINTE TERRITORIO
CITTÀ METROPOLITANA
- SERVIZIO FERROVIARIO METROPOLITANO

precedenti esperienze a

MODENA

ISOCRONE SEDI COMUNALI – esempio sede Piazza Grande 16



LEGENDA

Sede comunale di riferimento
Piazza Grande, 16

Altre sedi comunali

Area raggiungibile in bicicletta

5 in 5 minuti 10 in 10 minuti 15 in 5 minuti

Piste ciclabili

Strade con limite di velocità a 30km/h

Luoghi di interesse

- Palazzo dei Musei
- Autostazione
- Sito UNESCO
- Stazione dei treni
- Biblioteca Delfini
- Ospedale
- Sedi Università di Modena e Reggio Emilia

ISOCRONE SEDI COMUNALI – esempio sede Via Santi 40 e 60

