



COMUNE DI SAN DONACI

Provincia di Brindisi

CONTRATTO ISTITUZIONALE DI SVILUPPO



Quadro Esigenziale Documento di indirizzo alla progettazione

Rigenerazione e riqualificazione urbana in chiave sostenibile mediante la realizzazione della viabilità extraurbana anulare per la decongestione del centro abitato dal traffico pesante e riqualificazione dei principali assi viari urbani

Il Responsabile del Settore LL.PP., Urbanistica e Ambiente
Dott. Ing. Arcangelo Arnesano

ELABORATO

ALL.

DATA

Relazione

01

Gennaio 2021

Premessa.

L'area urbana di San Donaci è ricompresa negli Ambiti di Paesaggio del PPTR denominati "LA CAMPAGNA BRINDISINA" e "TAVOLIÈRE SALENTINO"; questa duplice identificazione mette in evidenza come questo territorio sia definibile, appunto, "territori di transizione" collocandosi al centro di una cintura di delimitazione che dal Mare Jonio, ad Ovest, al mare Adriatico, ad Est, passa nelle aree interne. E' molto evidente come storicamente questa area urbana sia sempre stata connessa al Territorio Rurale circostante, da sempre fonte principale di sostentamento economico e motore di Sviluppo delle comunità.

Il centro urbano, è la testimonianza della storia e della cultura agraria dell'Area Urbana, che costituisce valore patrimoniale; esso è disposto nella zona sud della Provincia di Brindisi e costituisce una cerniera tra la "pianabrindisina" ed il sistema del "basso Salento", tra le Province di Taranto, Brindisi e Lecce, da sempre linea di confine sulla quale sono presenti testimonianze di edifici dei presidi greco bizantini e longobardi. In agro di San Donaci, posto a circa 100 metri a sud del "Limitone dei Greci" e, quindi, in territorio bizantino, si trova il Tempio di San Miserino, un edificio a cupola di età paleocristiana (VI-VII secolo), considerato il luogo di culto paleocristiano più antico del Salento e persino dell'intera Regione. E' da sottolineare il riconoscimento, nell'area, della qualifica di "Ecomuseo di interesse Regionale" "ECOMUSEO DEL LIMES BIZANTINO - ambito territoriale del Comune di San Donaci" (cfr Deliberazione di Giunta Regionale Puglia 1182 del 18 Luglio 2017).

Il Comune di San Donaci ha partecipato, in associazione con i comuni di San Pancrazio Salentino, Cellino San Marco e San Pietro Vernotico, al Bando regionale approvato con deliberazione n. 650 del 04/05/2017 pubblicata sul BURP n. 59 del 23/05/2017 per l'individuazione delle Autorità Urbane, al fine di avviare, attraverso la definizione di una governance multilivello, il processo di programmazione degli interventi a valere sulle risorse del PO FESR PUGLIA 2014-2020 - Asse XII Sviluppo Urbano Sostenibile.

E' stata elaborata una comune Strategia di Sviluppo Urbano Sostenibile (SISUS) all'interno della quale si inserisce l'intervento proposto in oggetto, con l'obiettivo di meglio connettere gli ambiti di rigenerazione individuati, al fine di una fruizione a livello territoriale.

L'intervento proposto consiste nel ridisegno della viabilità urbana ed extraurbana dell'abitato di San Donaci, in un ottica di Rigenerazione Urbana Sostenibile, avendo posto alla base della strategia i seguenti obiettivi:

- La rivalutazione degli spazi pubblici, del verde urbano, dei servizi di quartiere
- La razionalizzazione e riqualificazione della mobilità urbana
- La salvaguardia del centro storico e la sua rivitalizzazione

Tali obiettivi sono coerenti con il Piano Nazionale di rigenerazione urbana sostenibile , il perseguimento dei quali porta ai risultati attesi di seguito sintetizzati:

- Il miglioramento dell'habitat urbano
- la sicurezza dei cittadini,
- La riduzione delle malattie connesse all'inquinamento e allo stress,
- Promozione della socialità e perciò la riduzione dei fenomeni di delinquenza
- La salvaguardia del patrimonio edilizio, culturale, favorendo il turismo colto e l'educazione dei cittadini.

Fondamentale, nel processo di rigenerazione è la sinergia tra politica, tecnici, impresa, finanza e la partecipazione dei cittadini quali parti attive nella costruzione della consapevolezza sulle condizioni del loro habitat.

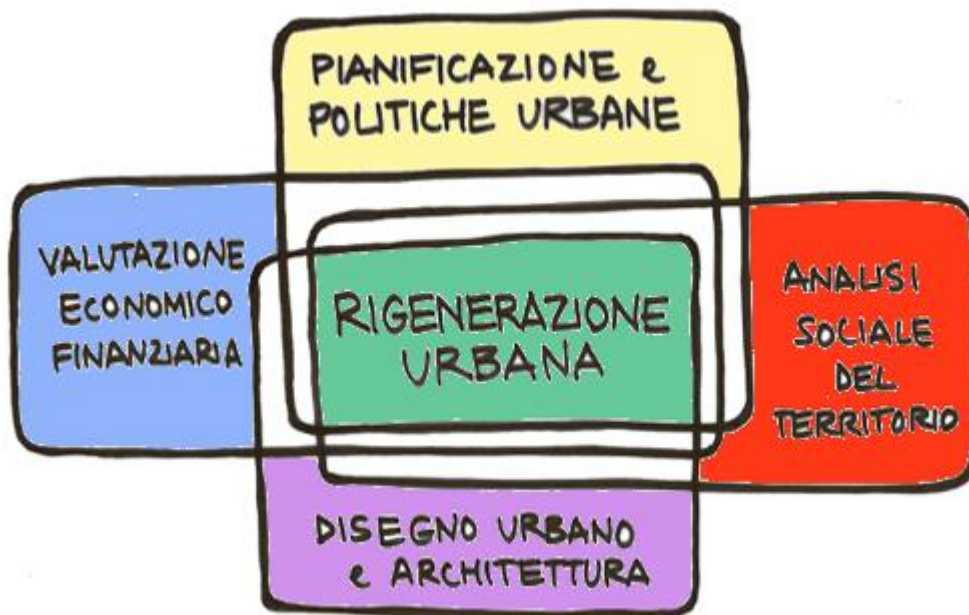
La riqualificazione degli spazi pubblici, incidendo sulla qualità della vita degli abitanti e sul loro senso di appartenenza ai luoghi può, infatti, costituire un fattore decisivo nella riduzione delle disparità tra quartieri ricchi e poveri, contribuendo a promuovere una maggiore coesione sociale.

La riqualificazione delle infrastrutture urbanizzative e il trattamento delle tematiche sociali, economiche, ambientali, in uno scenario di riconversione e valorizzazione del patrimonio pubblico, rappresenta una grande occasione per sperimentare interventi di ridefinizione e rigenerazione del centro urbano, di grande importanza strategica per lo sviluppo a livello locale.

La **legge Regionale Puglia 29 luglio 2008, n. 21** cita testualmente:

"La Regione Puglia con la presente legge promuove la rigenerazione di parti di città e sistemi urbani in coerenza con strategie comunali e intercomunali finalizzate al miglioramento delle condizioni urbanistiche, abitative, socio-economiche, ambientali e culturali degli insediamenti umani e mediante strumenti di intervento elaborati con il coinvolgimento degli abitanti e di soggetti pubblici e privati interessati"

Pertanto il **“coinvolgimento degli abitanti e di soggetti pubblici e privati interessati”** dei processi rigenerativi non deve essere la finalità, bensì il mezzo per raggiungere l'obiettivo. Inoltre gli interventi che comportino un “miglioramento nell'ambiente urbano dal punto di vista sociale, ambientale, fisico” possono già essere considerati Rigenerazione Urbana di per sé.



Per affrontare correttamente un intervento di rigenerazione urbana è importante il coinvolgimento degli utenti delle aree soggette a rigenerazione e agli operatori che su quelle aree gravitano per vari motivi.

Fatto ciò, valutati i bisogni e le aspettative degli utenti, le potenzialità di un luogo e la capacità di resilienza di un ambito su cui operare si passa a individuare gli strumenti urbanistico/edilizi, di

programmazione economica e sociale, e non solo, utili a procedere alle analisi e quindi alla progettazione.

La Rigenerazione quindi **non è uno strumento ma un metodo**, occorre tempo per apprezzarne i risultati positivi, non esula dalle normativa ma se ne serve in maniera intelligente per raggiungere degli obiettivi e fornire delle risposte.

L'intervento proposto

L'intervento proposto, quindi, trova fondamento nella assoluta necessità di eliminare dall'abitato il traffico pesante, deviandolo su un raccordo esterno di viabilità extraurbana, e riqualificare i principali assi viari interni per restituirli alla vita dei cittadini, alla loro fruizione in modo sostenibile, favorendo la mobilità pedonale e ciclistica.

Il raccordo extraurbano, anche se apparentemente di forte impatto sul territorio, è fondamentale per poter riqualifica e rigenerare il centro abitato; finché non si devia il traffico pesante, che provoca indicibile disagio per gli abitanti e per le attività commerciali di San Donaci, in termini di inquinamento, mobilità e vivibilità, non si potrà attuare mai alcuna strategia di riconversione dei nastri stradali interni. Tante sono le iniziative della cittadinanza e le denunce di invivibilità volte a trovare una soluzione alla presenza del traffico pesante che penetra dell'abitato di san Donaci, fino a lambire al centro storico: dissesti e danni continui al patrimonio pubblico e privato, alto tasso di inquinamento da gas di scarico che si insinuano, non solo negli angusti spazi pedonali, ma talvolta anche direttamente nelle abitazioni con insufflazioni dirette e copiose.

La conformazione della viabilità principale di San donaci, caratterizzata da due fondamentali assi nord-sud ed est-ovest, permette, con la loro riqualificazione, di connettere tra loro tutti i quartieri e le zone dell'abitato, connettere tra loro i servizi pubblici, le scuole, le attività commerciali e gli attrattori culturali e turistici.

L'idea è quella di creare delle "piazze longitudinali" dove la regola è la fruizione pedonale e ciclistica, con una residuale possibilità di utilizzo dell'auto in una "zona 30" con la necessaria dotazione di parcheggi e tanto verde. Tale sistema viario costituirebbe il punto ideale per l'allocatione di una velostazione, a servizio del cicloturismo che percorre le strade che connettono i due mari, tanto da nord a sud, quanto da est ad ovest.

Un ulteriore occasione di rigenerazione è la riqualificazione del tracciato occupato da una condotta dell'Acquedotto Pugliese che attraversa l'abitato di San Donaci, e che pone un problema urbanistico di definizione della viabilità del settore Nord. Anche in questo caso il nastro che oggi è causa di degrado urbano e sociale diverrebbe un'altra Piazza longitudinale, inserendosi nel sistema sopra descritto.

Secondo i dettati normativi, i diversi livelli della progettazione avranno come fine fondamentale la realizzazione di un intervento di qualità e tecnicamente valido, nel rispetto del miglior rapporto fra i benefici e i costi globali di costruzione, manutenzione e gestione. La progettazione sarà informata a principi di sostenibilità ambientale nel rispetto, tra l'altro, della minimizzazione dell'impegno di risorse materiali non rinnovabili e di massimo riutilizzo delle risorse naturali impegnate dall'intervento e della massima manutenibilità, miglioramento del rendimento energetico, durabilità dei materiali e dei componenti, sostituibilità degli elementi, compatibilità tecnica ed ambientale dei materiali ed agevole controllabilità delle prestazioni dell'intervento nel tempo.

Quadro esigenziale e Documento di Indirizzo alla Progettazione (DIP).

L'art. 3, comma 1, della bozza di decreto prevede che le stazioni appaltanti elaborino il **Quadro esigenziale**, previsto dall'[art. 23 ,comma 3, del D. Leg.vo 50/2016](#), da pubblicare sui siti istituzionali delle amministrazioni. L'art. 3, comma 2, della bozza individua, con riferimento al Quadro esigenziale:

- gli obiettivi generali da perseguire;
- i fabbisogni da porre a base dell'intervento;
- le specifiche esigenze qualitative e quantitative da soddisfare,
- l'eventuale indicazione delle alternative progettuali.

L'art. 3, comma 4, della bozza prevede che le stazioni appaltanti predispongano il **Documento di Indirizzo alla Progettazione**, il quale indica le caratteristiche, i requisiti e gli elaborati progettuali necessari per la definizione di ogni livello della progettazione, ai sensi dell'art. 23, comma 4, del D. Leg.vo 50/2016. Il DIP deve riportare:

- lo stato dei luoghi;
- gli obiettivi da perseguire;
- i requisiti tecnici che l'intervento deve soddisfare;
- i livelli della progettazione da sviluppare ed i relativi tempi di svolgimento;
- gli elaborati grafici e descrittivi da redigere;
- eventuali raccomandazioni per la progettazione;
- i limiti finanziari da rispettare;
- il sistema di realizzazione dell'intervento;
- la procedura di scelta del contraente;
- il criterio di aggiudicazione;
- la tipologia di contratto individuata per la realizzazione dell'intervento.

QUADRO ESIGENZIALE

1. Obiettivi generali da perseguire.

- La rivalutazione degli spazi pubblici, del verde urbano, dei servizi di quartiere
- La razionalizzazione e riqualificazione della mobilità urbana
- La salvaguardia del centro storico e la sua rivitalizzazione

2. Fabbisogni da porre a base dell'intervento.

- Il miglioramento dell'habitat urbano
- la sicurezza dei cittadini,
- La riduzione delle malattie connesse all'inquinamento e allo stress,
- Promozione della socialità e perciò la riduzione dei fenomeni di delinquenza
- La salvaguardia del patrimonio edilizio, culturale, favorendo il turismo colto e l'educazione dei cittadini.

3. Specifiche esigenze qualitative e quantitative da soddisfare:
 - eliminare dall'abitato il traffico pesante, deviandolo su un raccordo esterno di viabilità extraurbana, e riqualificare i principali assi viari interni per restituirli alla vita dei cittadini, alla loro fruizione in modo sostenibile, favorendo la mobilità pedonale e ciclistica.
 - Dal punto di vista quantitativo sono stati individuati i seguenti indicatori:
 - Sviluppo longitudinale della viabilità extraurbana = 9.500 ml
 - Sviluppo trasversale della viabilità extraurbana = 12 ml (cat. C1 – D.M. 5/11/2001, n. 6792)
 - Rotatorie per la risoluzione dei conflitti stradali = 7
 - Sviluppo longitudinale della viabilità urbana = 6.200 ml
4. Eventuale indicazione delle alternative progettuali.

Le alternative progettuali saranno valutate in fase di redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica e del documento di fattibilità delle alternative progettuali.

DOCUMENTO DI INDIRIZZO ALLA PROGETTAZIONE (DIP).

a) lo stato dei luoghi con le relative indicazioni di tipo catastale;

Lo stato dei luoghi è stato verificato al fine di individuare il tracciato della viabilità esterna; sono state prescelte aree già interessate da viabilità esistente e percorsi tali da arrecare il minor danno possibile alla configurazione geometrica e materica delle proprietà private interessate.

La viabilità interna è tutta preesistente e di proprietà comunale.

La riqualificazione del tracciato della condotta AQP avverrà previa stipula di una convenzione con l'ente proprietario, con il quale sono già stati avviati contatti preliminari per la verifica della fattibilità dell'intervento.

b) gli obiettivi da perseguire attraverso la realizzazione dell'intervento, le funzioni che dovranno essere svolte, i fabbisogni e le esigenze da soddisfare, ove pertinenti i livelli di servizio da conseguire, i livelli prestazionali da raggiungere, nonché le soluzioni progettuali le alternative, anche sulla base di quanto riportato nel quadro essenziale;

Obiettivi generali da perseguire.

- La rivalutazione degli spazi pubblici, del verde urbano, dei servizi di quartiere
- La razionalizzazione e riqualificazione della mobilità urbana
- La salvaguardia del centro storico e la sua rivitalizzazione

Fabbisogni da porre a base dell'intervento.

- Il miglioramento dell'habitat urbano
- la sicurezza dei cittadini,
- La riduzione delle malattie connesse all'inquinamento e allo stress,
- Promozione della socialità e perciò la riduzione dei fenomeni di delinquenza
- La salvaguardia del patrimonio edilizio, culturale, favorendo il turismo colto e l'educazione dei cittadini.

c) i requisiti tecnici che l'intervento deve soddisfare in relazione alla legislazione tecnica vigente ed al soddisfacimento delle esigenze di cui alla lettera b);

Decreto Ministeriale 5 novembre 2001, n. 6792 (S.O. n.5 alla G.U. n.3. ... 5 novembre 2001, n. 6792 (S.O. n.5 alla G.U. n.3. del 4.1.02) *Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade* »

d) i livelli della progettazione da sviluppare ed i relativi tempi di svolgimento, in rapporto alla specifica tipologia e alla dimensione dell'intervento;

Progettazione della fattibilità tecnica ed economica e redazione del documento di fattibilità delle alternative progettuali	90 gg
Progettazione Definitiva	100 gg
Progettazione esecutiva	60 gg

e) gli elaborati grafici e descrittivi da redigere;

Gli elaborati da redigere nelle varie fasi di progettazione sono tutti quelli previsti dalla vigente normativa, pertinenti all'intervento da realizzare.

f) eventuali raccomandazioni per la progettazione, anche in relazione alla pianificazione urbanistica, territoriale e paesaggistica vigente ed alle valutazioni ambientali strategiche (VAS), ove pertinenti, nonché eventuali codici di pratica, procedure tecniche integrative o specifici standard tecnici che l'amministrazione intenda porre a base della progettazione dell'intervento, ferme restando le regole e le norme tecniche vigenti da rispettare;

Non vi sono particolari criticità se non quelle legate alle interferenze con i servizi e le infrastrutture di rete, che dovranno essere puntualmente verificate con i relativi enti gestori.

L'intervento in corrispondenza della condotta AQP dovrà essere preventivamente verificata tecnicamente con quell'Ente.

g) i limiti finanziari da rispettare e l'eventuale indicazione delle coperture finanziarie dell'opera;

Il finanziamento dell'opera sarà candidato agli investimenti del Contratto istituzionale di Sviluppo di Invitalia.

Si riporta di seguito la stima sommaria della spesa sulla base dei prezzi medi unitari degli interventi simili più recenti approvati a/o oggetto di gara.

La stima dei costi è a lordo delle somme a disposizione dell'Amministrazione, espropri, oneri e I.V.A.

Parti d'opera	Quantità	Costo unitario	Costo Totale
Viabilità extraurbana	9,500 km	€ 1.100.000	€ 10.450.000
Rotatorie	7	€ 250.000	€ 1.750.000
Ponte	1	€ 500.000	€ 500.000
Viabilità urbana	6,150 km	€ 1.600.000	€ 9.840.000
TOTALE GENERALE INVESTIMENTO			€ 22.540.000

h) il sistema di realizzazione dell'intervento, ai sensi della parte I, titolo IV, della parte II, titolo VI, capo I e capo VI, della parte III e della parte IV del codice;

L'affidamento e l'esecuzione dell'appalto dell'opera, ai sensi del codice dei contratti pubblici, garantiranno la qualità delle prestazioni e si svolgerà nel rispetto dei principi di economicità, efficacia, tempestività e correttezza.

Nell'affidamento dell'appalto dei lavori, la stazione appaltante rispetterà, altresì, i principi di libera concorrenza, non discriminazione, trasparenza, proporzionalità, nonché di pubblicità con le modalità indicate nel codice. Il principio di economicità sarà subordinato, nei limiti in cui è espressamente consentito dalle norme vigenti e dal presente codice, ai criteri, previsti nel bando, ispirati a esigenze sociali, nonché alla tutela della salute, dell'ambiente, del patrimonio culturale e alla promozione dello sviluppo sostenibile, anche dal punto di vista energetico.

L'opera sarà suddivisa in lotti funzionali allo scopo di favorire le microimprese, le piccole e le medie imprese.

L'appalto non rientra nei regimi particolari di appalto (appalti nei settori speciali e/o appalti e procedure in specifici settori) di cui alla parte ii, titolo vi, capo i e capo vi del codice; non rientra nei contratti di concessione, né in quelli di partenariato pubblico privato e contraente generale ed altre modalità di affidamento.

i) l'eventuale indicazione della procedura di scelta del contraente, ai sensi della parte II, titolo III, capo II, titolo IV e titolo VI, capo I e capo VI, della parte III e della parte IV del codice;

La procedura di scelta del contraente sarà quella prevista all'art. 60 del Codice (Procedura aperta)

l) il criterio di aggiudicazione, ai sensi dell'articolo 95 del codice;

Il criterio di aggiudicazione sarà quello dell'offerta economicamente più vantaggiosa individuata sulla base del miglior rapporto qualità/prezzo.

m) la tipologia di contratto individuata per la realizzazione dell'intervento ed in particolare se il contratto sarà stipulato a corpo o a misura, o parte a corpo e parte a misura;

Il contratto sarà stipulato in forma pubblica a corpo.

n) indicazione di massima dei tempi necessari per le varie fasi dell'intervento.

L'opera sarà realizzata secondo i tempi riportati nel seguente cronoprogramma, a partire dalla concessione del finanziamento che ne garantisca la copertura finanziaria.

	ATTIVITA'	Durata
a	Progettazione della fattibilità tecnica ed economica e redazione del documento di fattibilità delle alternative progettuali e Partecipazione	90 gg
b	Verifica della prima fase progettuale e approvazione	60 gg
c	Progettazione Definitiva	100 gg
d	Acquisizione pareri su progettazione definitiva, verifica del progetto e approvazione	90 gg
e	Progettazione esecutiva	60 gg
f	Verifica del progetto esecutivo, validazione e approvazione	60 gg
g	Avvio della procedura per l'affidamento dei lavori, nel rispetto delle vigenti normative in materia di appalti pubblici.	60 gg
h	Espletamento della gara	90 g
i	Assunzione obbligo giuridicamente vincolante per l'affidamento dei lavori.	60 gg
l	Completamento delle attività	700 gg
m	Collaudi e Operatività dell'intervento	90 gg
n	TOTALE	1460 gg

Il Responsabile del III Settore LL.PP. – Urbanistica – Ambiente
Dott. Ing. Arcangelo Arnesano