

CRP-PT-10-37

SCHEDA INTERVENTO UNITARIA

1 - SEZIONE ANAGRAFICA PROGETTO

1. Codice e denominazione progetto	CRP-PT-10 - La città di paesi della Gallura
2. Azione	Azione 10.02 La città dell'acqua
3. Sub-azione	Sub-azione 10.02.3 Percorso "Le vie del mare"

4. Programma	FSC 2014-2020 - Programmazione Territoriale
5. Area tematica	4. Turismo, cultura, valorizzazione risorse naturali
6. Tema prioritario	4.1 - Sviluppo del turismo
7. Linea di Azione	4.1.2 - Interventi di sviluppo locale per la promozione del territorio - Programmazione Territoriale
8. Codice strumento	SAPT
9. Codice intervento FSC	PT_CRP_10_37

2 - SEZIONE ANAGRAFICA INTERVENTO

1. Codice intervento Accordo	CRP-PT-10.02.3.9
2. Titolo intervento	Realizzazione di pista ciclopedonale – Tratto litorale di Palau
3. CUP	D14J18000020002
4. Direzione Generale competente	Centro Regionale di Programmazione - Via Cesare Battisti 09123 Cagliari - TEL.: 070 6064675 FAX: 070 6064683 PEC: crp@pec.regione.sardegna.it
5. Centro di spesa e/o Responsabile d'azione competente	00.03.60.00 Direttore Generale - Dott. Gianluca Cadeddu
6. Soggetto attuatore	Soggetto Attuatore Unico - Unione di Comuni Alta Gallura
7. RUP/Referente del progetto	Arch. Giovanni Tiveddu, Responsabile Settore Lavori Pubblici Comune di Palau – 0789 770851 – 336 608341

	lavoripubblici@palau.it
8. Sistema di monitoraggio utilizzato	SGP2 - GESPRO

3 - SEZIONE DESCRITTIVA

9. Localizzazione intervento	Palau				
10. Descrizione intervento	Realizzazione di piste ciclabili in connessione con i Comuni limitrofi.				
11. Livello di progettazione attuale	Scheda progetto				
12. Obiettivi e risultati attesi	R1. Valorizzazione degli attrattori naturali e culturali del territorio				
13. Sezione fisica indicatori					
	Tipo di indicatore	Descrizione	Unità di misura	Valore iniziale	Valore atteso
	Realizzazione fisica	Estensione in lunghezza Cod. 778	km	0	3,500
	Occupazionale	Giornate/uomo attivate in fase di cantiere Cod. 689	Numero	0	800
	Risultato	Destinatari Cod. 796	Numero	0	70.348
14. Criteri di ammissibilità	Criteri di ammissibilità coerenti secondo quanto definito al par. 3.1. del SIGECO approvato con Delib. G.R. n. 37/9 del 1.8.2017, con particolare riferimento alla “Programmazione delle dotazioni programmatiche attraverso un percorso partecipativo”.				
15. Criteri di valutazione	Criteri di valutazione coerenti secondo quanto definito al par. 3.1. del SIGECO approvato con Delib. G.R. n. 37/9 del 1.8.2017, con particolare riferimento alla “Programmazione delle dotazioni programmatiche attraverso un percorso partecipativo”.				
16. Tipologia intervento	Opere Pubbliche ☑ A regia regionale				
17. Modalità attuative	Procedure di gara ad evidenza pubblica, in base alla vigente normativa (D. Lgs. n. 50/2016).				
18. Modalità di gestione previste	Per le modalità di gestione si rinvia al punto 5 dell'Allegato Tecnico – Economico della presente scheda.				

4 – CRONOPROGRAMMA PROCEDURALE (*)

19. Opere pubbliche

Iter procedurale	Data inizio effettiva o prevista	Data fine prevista	Mesi
Studio di fattibilità tecnica ed economica			
Indizione procedura	01/07/2018	31/07/2018	1
Aggiudicazione	01/08/2018	31/08/2018	1
Progettazione Definitiva			
Indizione procedura	31/08/2018	31/08/2018	0
Aggiudicazione	01/09/2018	30/09/2018	1
Fase autorizzativa			
Enti terzi coinvolti nella fase autorizzativa: 1. Ufficio Tutela del Paesaggio e vigilanza RAS 2. Soprintendenza archeologia belle arti e paesaggio per le province di Sassari Olbia Tempio e Nuoro 3. Provincia Sassari	01/10/2018	31/12/2018	2
Progettazione Esecutiva			
Indizione procedura	01/01/2019	01/01/2019	0
Aggiudicazione	01/01/2019	31/01/2019	1
Realizzazione			
Procedura di gara - Indizione	01/02/2019	28/02/2019	1
Procedura di gara – Aggiudicazione	01/03/2019	31/03/2019	1
Adozione impegno	31/03/2019	31/03/2019	0
Stipulazione contratto	01/04/2019	30/04/2019	1
Esecuzione	01/05/2019	28/02/2020	10
Collaudo/Certificato Regolare Esecuzione (CRE)	01/03/2020	30/04/2020	2
Funzionalità	30/04/2020	30/04/2020	0

20. Tempi di realizzazione	MESI 21
----------------------------	----------------

(*) I tempi previsti in crono programma decorreranno dalla data di sottoscrizione della convenzione attuativa

5 – CRONOPROGRAMMA ECONOMICO-FINANZIARIO

21. Costo totale	€ 969.023.57				
22. Copertura finanziaria					
	Programma e azione		Importo in Euro		
	FSC 2014-2020 - Lda 4.1.2		€ 960.023.57		
	Totale		€ 969.023.57		
23. Cronoprogramma finanziario					
		2018	2019	2020	Totale
	Previsione di spesa - soggetto attuatore	70.000,00	799.023,57	100.000,00	969.023,57
	Esigibilità - compilazione a cura del CRP	70.000,00	799.023,57	100.000,00	969.023,57

Approvazione scheda intervento

	<i>Ruolo</i>	<i>Nominativo firmatario</i>
Soggetto Attuatore - Unione di Comuni Alta Gallura	Direttore	Jeanne Francine Murgia
Ufficio tecnico comune di Palau	RUP	Giovanni Tiveddu
Responsabile Azione e Coordinatore Unità di Progetto della Programmazione Unitaria	Direttore	Gianluca Cadeddu

Con la sottoscrizione il Rup dichiara che il cronoprogramma procedurale è congruo in relazione ai procedimenti necessari alla realizzazione dell'opera pubblica e pertanto la stessa è realizzabile nei tempi previsti nel cronoprogramma procedurale e finanziario inserito nella presente scheda.

La data di approvazione finale della scheda coincide con l'ultima sottoscrizione digitale del Coordinatore Unità di Progetto della Cabina di Regia della Programmazione Unitaria.

►► Programmazione Territoriale

Allegato alla Scheda intervento n. **CRP-PT-10-37**

ALLEGATO TECNICO – ECONOMICO

Realizzazione di pista ciclopeditonale – Tratto litorale di Palau (CRP-PT-10.02.3.09)

1. INQUADRAMENTO TERRITORIALE E SOCIO-ECONOMICO

Il comune di Palau ricade nella Gallura costiera Nord-orientale e si affaccia sull'arcipelago della Maddalena, del quale costituisce la porta di accesso.

Proprio la sua posizione, baricentrica rispetto ad un sistema ambientale davvero unico, ha determinato la sua crescita turistica e la sua organizzazione sociale ed economica.

Il comune di Palau ha una costa della lunghezza di circa 18 Km, su un territorio della superficie complessiva di 44,4 kmq in gran parte medio collinare con quote variabili da 0 a 395 metri (Monte Canu). Le sue coste si inseriscono nel più ampio sistema costiero delle rias della Gallura, un articolato sistema di insenature tra cui emergono quelle di confluenza a mare del fiume Liscia (ria Porto Pollo – Porto Liscia), del Rio Surrau che sfocia nella rada di Mezzo schifo (ria di Palau) e del Golfo Delle Saline.

Il suo confine Ovest è delimitato dal corso del Fiume Liscia, separando il territorio di Palau dal comune di Santa Teresa Gallura e dal salto di Tempio Pausania. Il confine Sud, con il comune di Arzachena, è rappresentato dal sistema orografico del massiccio di Monti Canu che prosegue verso Est con la Punta Tauladori, per arrivare al sistema naturale dello Stagno Le Saline a ridosso dell'omonima spiaggia.

Gli ecosistemi costieri pur frammentati dagli interventi urbanistici e gravati da un impatto antropico elevato ospitano ancora, nel comune di Palau, habitat e specie fondamentali per il mantenimento di un adeguato livello di biodiversità.

La crescita del comune di Palau, da punto di vista economico è demografico, prende avvio nel 1961 con i primi insediamenti turistici, con incrementi demografici del 3,36% annuo nel periodo 1981/1991. I dati relativi al decennio 2004/ 2014 registrano una crescita inferiore, con una media pari allo 0,81% annuo, un calo consistente dovuto principalmente ad una riduzione dell'attività edilizia a seguito della crisi economica, dati che hanno portato ad una popolazione attuale di 4163 residenti.

Palau nasce storicamente come molo di attracco per l'accesso all'isola di La Maddalena. Il porto commerciale rappresenta quindi la principale infrastruttura del territorio che garantisce i collegamenti con l'isola della Maddalena, per i quali operano nel periodo estivo due compagnie marittime, e con le isole dell'arcipelago con le numerose barche da traffico che operano nei due comuni.

Altra infrastruttura che gravita nel centro urbano è rappresentata dalla linea ferroviaria Tempio Palau che viene utilizzata dal trenino verde per i collegamenti turistici durante il periodo estivo. Adiacente al porto commerciale e collegato funzionalmente con il centro urbano troviamo il porto turistico, che può ospitare fino a 400 barche di cui il 35% destinato ai residenti. L'accesso al territorio è garantito attraverso la Strada Statale 125, per il collegamento con la rete di trasporto marittimo di Olbia e Golfo Aranci e con l'Aeroporto Costa Smeralda, la Strada Statale 133 Palau -Tempio per i collegamenti con le zone interne della Gallura, che a sua volta si raccorda sul Ponte Liscia con la Strada Statale 133bis per Santa Teresa che poi si collega con la viabilità della costa Nord Occidentale della Gallura.

Altro collegamento importante, per il traffico verso la Costa Smeralda, è costituito dalla strada costiera Cannigione -Le Saline quale accesso attraverso la zona Est del territorio comunale. Come in tutto l'ambito costiero della Gallura, il sistema produttivo del comune di Palau si basa sul turismo. Secondo i dati della Camera di Commercio del Nord Sardegna, riferiti al 2015, il numero di imprese attive legate a questo settore è di 356 unità (commercio 108, alberghi e ristoranti 97, trasporti 29, servizi 114, informazione e comunicazione 8).

La capacità ricettiva del comune di Palau è costituita principalmente dalle aziende ricettive alberghiere, e dagli esercizi complementari, con una disponibilità complessiva nel comune (secondo i dati 2015) di 7596 posti letto. A questi occorre aggiungere la capacità ricettiva che deriva dalla disponibilità di 3955 alloggi non occupati (pari al 70% del totale presente nel territorio).

In un progetto complessivo di qualificazione dell'offerta occorre procedere: ad un adeguamento delle strutture ricettive per favorire un loro maggior utilizzo (es. dotazioni per il turismo sociale e sportivo) , alla creazione di una rete per la visita dei siti archeologici presenti nell'ambito con adeguati servizi di accoglienza, alla valorizzazione e gestione del patrimonio storico costituito dalle batterie militari per la realizzazione di un vero sistema culturale, il tutto collegato alla realizzazione di un sistema di accesso che non può prescindere dalla creazione di piste ciclabili;

L'analisi dei flussi di traffico alla rete stradale, relativa all'ora di punta ed allo scenario attuale, evidenzia una notevole pressione veicolare soprattutto in ingresso al centro urbano di Palau, con destinazione finale la zona intorno all'area portuale.

Da qui l'esigenza di realizzare interventi a favore della mobilità ciclistica ispirati a realizzare un miglioramento generalizzato dello stato delle strade, con vantaggi per tutta la circolazione.

Si prevede quindi la realizzazione di percorsi attrezzati a favore dei "ciclisti ricreativi" che partendo dal centro urbano si dipartono in direzione dei principali centri turistici e verso i confini comunali, la realizzazione di interventi volti a favorire l'intermodalità fra bici e trasporto collettivo e privato, la realizzare una campagna di informazione formazione dei potenziali ciclisti contemporaneamente all'attivazione delle misure.

L'intervento proposto fa riferimento al piano Regionale degli itinerari ciclabili predisposto da ARST SpA in collaborazione con l'Università degli studi di Cagliari. Il piano regionale ha come scopo: - creare un'ampia rete ciclabile; - dotare la Sardegna di un sistema di trasporto dedicato alle due ruote; - favorire lo sviluppo di una cultura per un tipo di trasporto benefico per la salute e rispettoso dell'ambiente; - creare i presupposti necessari per inserire la Sardegna nel mercato internazionale.

In questa ottica si inserisce il programma per la realizzazione del percorso " Le vie del Mare" dove tutti i comuni rivieraschi vengono coinvolti in un importante intervento integrato che attraversa il versante costiero e che si caratterizza per attività a basso impatto ambientale e orientate alla mobilità sostenibile. Si prevede di realizzare piste ciclabili di collegamento tra una e l'altra località senza soluzione di continuità.

Il comune di Palau ha predisposto un piano generale per la mobilità ciclistica in tutto il territorio comunale che intende attuare attraverso i programmi dedicati per stralci funzionali.

2. FATTIBILITÀ TECNICA

2.1 Analisi tecnico-funzionale dell'intervento

Come accennato i flussi veicolari del traffico di penetrazione nell'area urbana di Palau, particolarmente sostenuti dalle Strade Statali 125 e 133 in direzione del centro cittadino, raggiungono valori superiori ai 2000 veicoli equivalenti nell'ora di punta, con destinazione finale l'area portuale e quindi i servizi del centro urbano di Palau e l'imbarco all'isola di La Maddalena.

Nell'ottica di una migliore organizzazione del traffico e di vivibilità degli spazi pubblici occorre tenere in particolare considerazione tre fattori che possono risultare determinanti:

- Il sistema dei parcheggi ben distribuiti che offrono oltre 800 posti auto per la sosta, soprattutto dei non residenti, di chi decide di risiedere nel territorio nel corso del periodo estivo e di coloro che si devono recare nell'isola di La Maddalena;

- La pedonalizzazione di strade, che rappresenta una misura efficace quando si riesce a ricreare nell'area pedonalizzata un ambiente di forte interazione sociale. La presenza di negozi, bar e altri centri di aggregazione sociale è un forte stimolo all'interazione sociale e può funzionare da "catalizzatore" per il successo di un'area pedonalizzata. Il comune di Palau ha attuato importanti misure di pedonalizzazione (via della Fonte vecchia, piazza delle 2 palme, riva dei Lestrigoni, ecc.) che creano un forte raccordo tra il centro urbano e l'ambito portuale;

- La realizzazione di un adeguato sistema di mobilità ciclistica ispirati a realizzare un miglioramento generalizzato dello stato delle strade, con vantaggi per tutta la circolazione;

Il comune di Palau intende realizzare, nell'ambito dei suddetti programmi, un primo intervento per il raccordo fra i tratti stradali di accesso al centro urbano e l'ambito portuale, creando una connessione con i mezzi di trasporto che gravitano nell'ambito, traghetti, ferrovia e trasporto su gomma (aree di parcheggio).

L'intervento prevede:

- la realizzazione di una pista ciclopedonale e delle opere accessorie, per collegare i parcheggi presenti in prossimità dell'ambito portuale, con particolare riferimento al parcheggio multipiano in Piazza Popoli d'Europa, con la stazione marittima e l'imbarco per La Maddalena, per poi arrivare, attraverso la circonvallazione Palau Vecchio e Via La Sciumara, a raccordarsi con il tratto già esistente sulla Strada Statale 133 che collega con la Zona Artigianale di Liscia Culumba;

- Un secondo tratto che partendo dalla rotatoria all'uscita del paese si collegherà con gli ambiti turistici di Monte Altura, dove si trova l'omonima Fortezza, per arrivare successivamente al comparto di Punta Sardegna e Porto Pollo;

- Sempre dalla zona di Piazza Popoli d'Europa una diramazione si congiungerà alla Strada Provinciale, direzione Capo d'Orso Le Saline, attraverso tutta la Via del Vecchio Marino che lambisce la Pineta di Punta Nera.

La corsia ciclopedonale avrà una larghezza di metri 2.00/2,5, per una lunghezza di circa 3500 metri, e verrà realizzata con una pavimentazione fotocatalitica che possiede proprietà antinquinamento, di auto pulizia e antibattericità.

Nell'area del Parcheggio multipiano di Piazza Popoli d'Europa è prevista la realizzazione della Stazione centrale con pensilina fotovoltaica corredata di colonnine di ricarica per mezzi ad energia pulita.

E' prevista la realizzazione o il potenziamento, a seconda dei casi, del sistema di illuminazione con impianti a basso consumo.

2.2 Disponibilità giuridica delle aree e/o beni oggetto di intervento

Nel primo tratto, partendo dal parcheggio multipiano situato in prossimità della casa comunale e del porto turistico, la pista ciclabile si dirama verso Nord-Ovest attraverso aree del Demanio marittimo in concessione e/o consegna a questo comune, in catasto al foglio 6 mappali 2562 e 3642, aree regionali in corso di cessione, mappali 239 e 3792 del foglio 6, ed aree comunali che costituiscono la via Palau Vecchio e via la Sciumara, in catasto al foglio 6 mappali 1907, 3245, 2966, 2963, 2960, 2957, 2953, 2951, 2949, 2947, 2995, 2994, 2989, 2991, 2987, 2985, 2969, 2982, 2981, 2979, 2976, 2973, che si collegano con la struttura ciclabile realizzata da questo comune parallela alla strada statale 133 per raggiungere la zona artigianale di Liscia Culumba.

I mappali 1907 e 3245 sono stati acquisiti con sentenza del TAR trattandosi di strade nell'ambito di lottizzazione convenzionata, tutti gli altri mappali sono stati acquisiti attraverso procedimento di esproprio regolarmente concluso.

Nel secondo tratto, partendo dal parcheggio multipiano ubicato in prossimità della casa comunale e del porto turistico, la pista ciclabile si dirama verso EST attraverso l'area del Demanio marittimo in concessione al comune di Palau, in catasto al foglio 6 mappale 2548, le aree comunali che costituiscono la via Degli Achei e la via Del Vecchio Marino, in quanto sede stradale non identificata con proprio mappale, e su aree della strada provinciale in direzione Capo d'Orso Le Saline, per la cui occupazione sarà richiesta la prevista autorizzazione.

Nel terzo tratto, partendo dalla struttura ciclabile esistente nella rotatoria della statale n. 133 per Punta Sardegna, la pista ciclabile ricade su area comunale, che fa parte della strada per Monte Altura, in catasto al foglio 5 mappale 12, pervenuta a questo comune con verbale di consegna definitiva in data 17 aprile 2003 registrato a Olbia il 25 settembre 2003 al N. 1243 serie 3.

3. COMPATIBILITÀ URBANISTICA, AMBIENTALE E PAESAGGISTICA

3.1 Compatibilità urbanistica

Si certifica la totale conformità urbanistica

Prescrizioni derivanti da piani o programmi:

Poiché gli interventi vengono realizzati lungo le sedi viarie esistenti individuate nel Programma di Fabbricazione vigente e nel Piano Urbanistico Comunale adottato, risultano conformi agli stessi e non sussistono prescrizioni particolari.

Prescrizioni derivanti da regolamenti comunali:

Le uniche prescrizioni dei regolamenti comunali prevedono:

- Inserimento armonioso e coerente nell'ambiente circostante naturale ed edificato.
- Inserimento razionale nel sistema complessivo territoriale, e di aree urbanizzate, o urbanizzabili, e di infrastrutture pubbliche, così da realizzare la più corretta soluzione funzionale sia dell'insediamento e sia dello stesso sistema di opere di urbanizzazione.

Vincoli e altre prescrizioni normative:

- Vincolo paesaggistico di cui all'art. 142 del D. Lgs. n. 42/2004 e successive modifiche ed integrazioni;
- Vincolo idrogeologico di cui R.D.L. 30 dicembre 1923 n. 3267 e successivo regolamento di attuazione R.D. 1126/1926.

3.2 Descrizione di eventuali impatti ambientali e paesaggistici dovuti all'opera e misure compensative da prevedersi

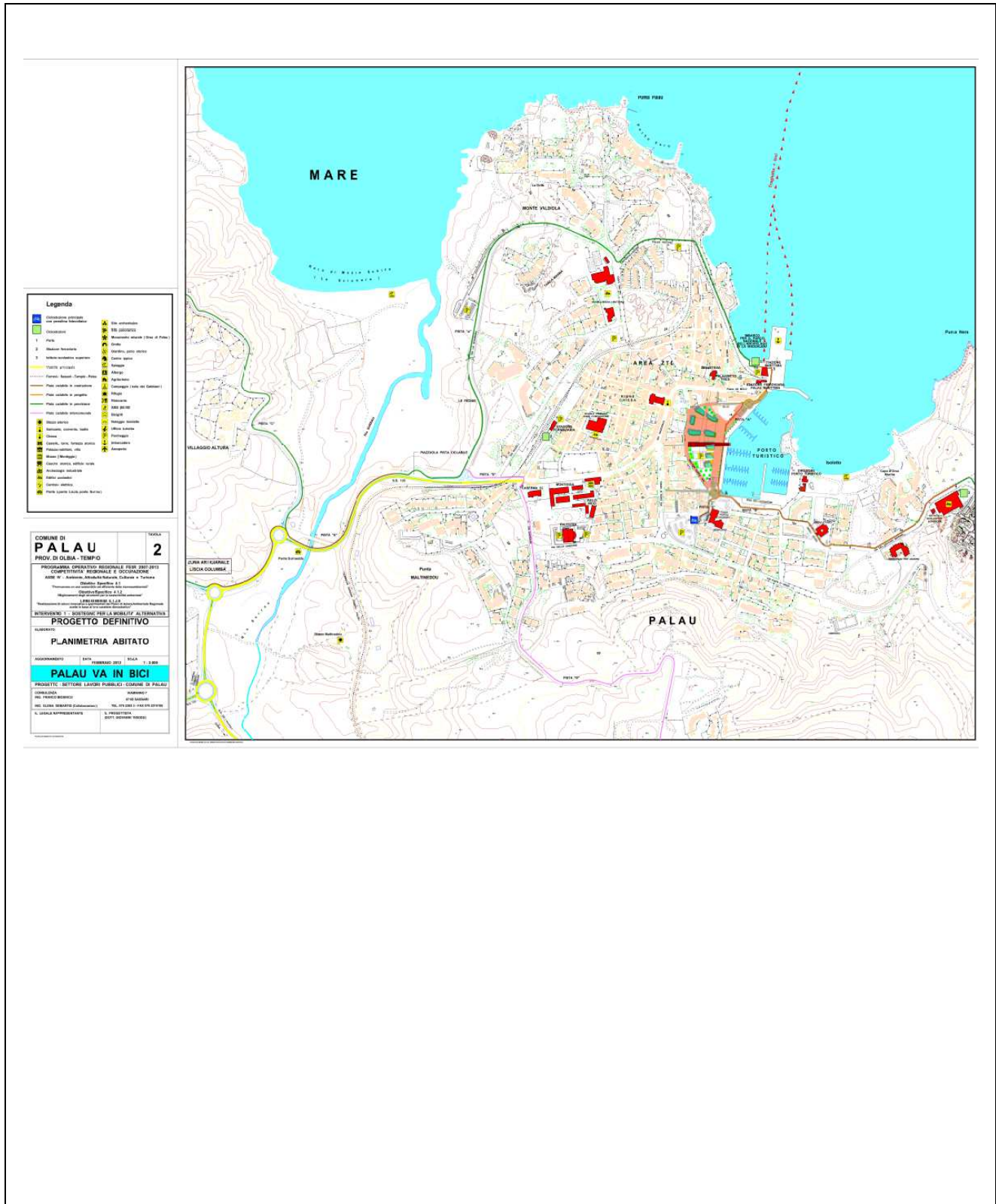
Come già evidenziato per gli interventi in progetto occorre acquisire il nulla osta di cui all'art. 146 del D. Lgs. n. 42/2004 ed il parere previsto in relazione alla presenza del vincolo idrogeologico.

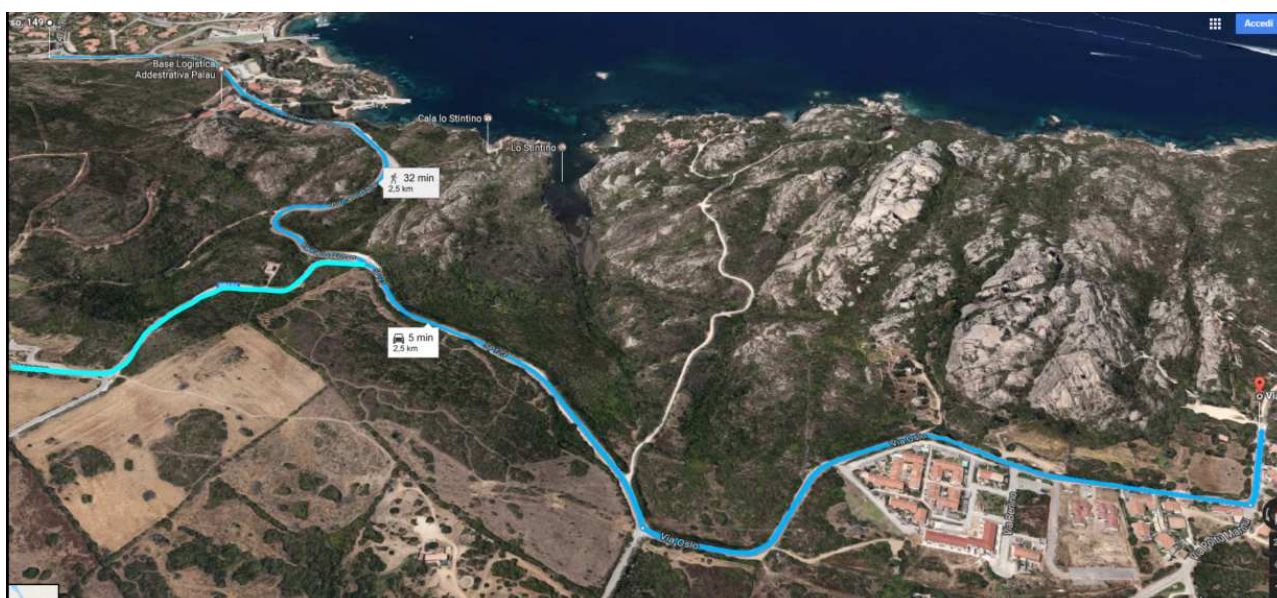
L'intervento proposto si inserisce per lunghi tratti su pavimentazione stradale esistente con un impatto davvero limitato che si riferisce alla nuova definizione della pavimentazione ed alle opere di delimitazione e segnalazione, oggi non più soggette ad autorizzazione paesaggistica secondo le previsioni del DPR. 31 del 13.02.2017;

Nei tratti che vanno ad affiancarsi alla carreggiata esistente saranno adottati tutti gli accorgimenti necessari per evitare impatti negativi, evitando movimenti di materie significativi e con utilizzo di accorgimenti strutturali e di materiali che garantiscano il rispetto dell'ambiente.

Qualora siano presenti zone con riporto di materiale si procederà a ricoprirle con piantumazione eseguita con utilizzo di essenze della macchia mediterranea.

4. DOCUMENTAZIONE TECNICA-FOTOGRAFICA





5. SOSTENIBILITÀ ECONOMICA E FINANZIARIA

MODALITA' DI GESTIONE E MANUTENZIONE DELL'INTERVENTO REALIZZATO

A seguito della realizzazione degli interventi e del collaudo dell'opera di cui trattasi, la manutenzione ordinaria nel medio – lungo termine verrà garantita a cura del Comune di Palau.

Per quanto concerne la gestione, trattandosi di interventi di infrastrutturazione, valorizzazione e messa in sicurezza dei luoghi, non organizzati ai fini commerciali e non aventi carattere economico, ai sensi e per gli effetti dei punti 33-35 della Comunicazione della Commissione Europea 2016/C 262/01, non è prevista una gestione unitaria e i relativi servizi potranno essere garantiti a cura dei privati e/o mediante affidamento a terzi degli stessi (associazioni, cooperative, ...) da parte del comune.

6. QUADRO ECONOMICO INTERVENTO

A - IMPORTO LAVORI	
A1 - Lavori	€ 680.000,00
A2 - Oneri per la sicurezza (non soggetti a ribasso)	€ 10.000,00
Somma lavori	€ 690.000,00
B - SOMME A DISPOSIZIONE DELLA STAZIONE APPALTANTE	
B1 - Spese tecniche (progettazione, D.L., contabilità, sicurezza, collaudo)	€ 53.200,00
B2 – Spese per attività di consulenza e supporto (Supporto al RUP, relazioni di tipo specialistico)	€ 15.000,00
B3 - Cassa previdenziale INARCASSA (4% di B1 e B2)	€ 2.728,00
B4 - IVA spese tecniche al 22% (su B1+B2+B3)	€ 15.604,16
B5 - IVA sui lavori nella misura di legge	€ 151.800,00
B6 - Fondo accordi bonari art. 205 D.Lgs. 50/2016	€ 21.500,00
B7 - Incentivi per funzioni tecniche art. 113 D.Lgs. 50/2016 (max 2% di A)	€ 13.800,00
B8 - Altre spese generali (ANAC, pubblicazioni gare, commissioni di gara, ...)	€ 2.500,00
B9 - Accantonamenti e imprevisti	€ 2.891,00
Totale somme a disposizione	€ 279.023,57
IMPORTO TOTALE (A+B)	€ 969.023,57