COMUNE DI MORCIANO DI LEUCA

PROVINCIA DI LECCE

PROGETTO PER LA REALIZZAZIONE DI UNA VELOSTAZIONE IN PROSSIMITA' DELLA STAZIONE FERROVIARIA DI MORCIANO - CASTRIGNANO DEL CAPO - PATU' (NELLA FRAZIONE DI BARBARANO)

POR PUGLIA 2014-2020

Asse IV "Energia sostenibile e qualità della vita"

Azione 4.4 "Interventi per l'aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane e sub urbane"

(sub-Azione 4.4.a - Realizzazione di infrastrutture e nodi di interscambio finalizzati all'incremento della mobilità collettiva e alla distribuzione ecocompatibile delle merci e relativi sistemi di trasporto - azione da AdP 4.6.1)

PROGETTO ESECUTIVO

Data aprile 2021

Rapp.	**RELAZIONE TECNICA DESCRITTIVA E RESILIENZA DEL PROGETTO**	ELABORATO
		All.01

Il Sindaco	**Il Responsabile del Procedimento**

Sommario

Sommario 2
01 PREMESSA 3
02 IL PROGETTO 4
03 STATO DEI LUOGHI 4
03.01 PROPRIETA' DEI TERRENI 5
04 INQUADRAMENTO TERRITORIALE 6
05 RAPPRESENTAZIONE ARCHITETTONICA E PAESAGGISTICA 9
05.01 PLANIMETRIE VELOSTAZIONE 11
05.02 SEZIONI E PROSPETTI VELOSTAZIONE 12
06 ABACO DEGLI ELEMENTI ARCHITETTONICI, DEI MATERIALI, SICUREZZA E GESTIONE 13
07 RISULTATI ATTESI 16
08 GREEN PUBLIC PROCUREMENT 17
08.01 IL PIANO DI AZIONE NAZIONALE PER IL GPP (PAN GPP) 17
08.02 INSERIMENTO DEI CAM NELLA PROGETTAZIONE DELLA VELOSTAZIONE 18
09 QUADRO ECONOMICO DELL'INTERVENTO 20
10 ALLEGATI 21

01 PREMESSA

Per trasformare Morciano di Leuca in un paese ciclabile c'è bisogno di modificare l'assetto delle strade e la cultura di chi le utilizza, ma bisogna lavorare anche su aspetti non secondari della questione, come la garanzia che la bicicletta sia sempre lì dove è stata lasciata l'ultima volta.

Il timore del furto della bicicletta è uno dei maggiori disincentivi (oltre all'annosa questione della sicurezza in strada) all'uso della bici da parte della cittadinanza. Si parte dalla certezza che una buona qualità ed una capillare diffusione dei parcheggi per bici possa indurre la domanda di ciclabilità e quindi aumentare il numero di biciclette in città.

La Regione Puglia (**L'Asse IV del P.O.R. 2014 – 2020** "**Energia sostenibile e qualità della vita", Azione 4.4 "Interventi per l'aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane e sub-urbane")** ha posto come tema centrale della sua strategia anche quella di implementare politiche di incentivazione e sviluppo di modalità di trasporto urbano e sub- urbano sostenibili che favoriscano la transizione verso un'economia a bassa emissione di carbonio in tutti i tipi di territorio, in particolare nelle aree urbane, promuovendo la mobilità urbana multimodale sostenibile e pertinenti misure di adattamento e mitigazione e rafforzando il processo già avviato di una standardizzazione e promozione in Puglia dell'adozione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS).

Con la D*eterminazione del dirigente sezione mobilità sostenibile e vigilanza del 1 settembre 2020, n. 37,* la Regione Puglia intende implementare infrastrutture e impianti tecnologici a supporto degli spostamenti realizzati per il tramite della "mobilità dolce" e dei nodi di interscambio del Trasporto Pubblico Locale (TPL) incidendo, tra l'altro, positivamente sugli aspetti gestionali legati alla mobilità urbana e sub-urbana promuovendo la realizzazione di **velostazioni all'interno o in prossimità di stazioni ferroviarie**, al fine di incentivare la mobilità ciclopedonale e contribuire al miglioramento dell'accessibilità delle stazioni-nodi.

Occorre ricordare che le **velostazioni** (o *ciclostazioni)* "**intermodali**" rappresentano e incentivano un servizio "a valore aggiunto" che rafforza i vantaggi della mobilità combinata fra bicicletta ed altri mezzi di trasporto. Le velostazioni sono considerate elementi fondamentali delle politiche a supporto della mobilità sostenibile e funzionali allo sviluppo dell'intermodalità con il trasporto pubblico: se posizionate strategicamente in prossimità delle fermate delle linee di forza del trasporto pubblico, diventano un utile strumento per agevolare l'uso del mezzo pubblico e quindi elemento decisivo per il trasferimento di quote di domanda di mobilità dal mezzo privato e conseguente sviluppo della mobilità ciclistica.

L'amministrazione comunale di Morciano di Leuca, al fine di disincentivare l'utilizzo del mezzo proprio nel centro urbano, è stata da sempre particolarmente sensibile al tema della pianificazione del traffico e delle mobilità alternative, ed in tal senso, si è dotata di:

- Adozione del Piano di Mobilità Ciclistica e Ciclopedonale nel Comune di Morciano di Leuca[1]
- Piano d'azione per l'Energia Sostenibile (PAES)[2]
- Documento programmatico Rigenerazione Urbana (D.P.R.U.) redatto dall' Unione "Terra di Leuca" dei comuni di Alessano, Corsano, Gagliano del Capo, Morciano di Leuca, Patù, Salve, Tiggiano.[3]

---

1 *DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE* Numero 14 del 04/07/2019 (Allegato 1) con Tav. 1 (Allegato 2) e Tav. 2 (Allegato 3)

2 *DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE Numero* 13 del 29/11/2013 (Allegato 4) con allegato il Piano d'azione per l'energia sostenibile PAES adottato (Allegato 5)

3 *DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE Numero 44* del 29/12/2016 (allegato 6)

In considerazione che l'avviso pubblico è rivolto ai Comuni del territorio regionale dotati di stazioni ferroviarie e che come criterio di priorità vi è la previsione dell'intervento da finanziare da parte del Comune proponente in conformità delle previsioni di ciclo-stazioni CONTENUTE nello strumento di pianificazione della mobilità denominato "Piano di Mobilità Ciclistica e Ciclopedonale nel Comune di Morciano di Leuca" (si veda in particolare TAV. 1 e TAV. 2) il Comune di Morciano di Leuca ha redatto il "Progetto esecutivo dell'intervento di realizzazione di velostazione presso la stazione ferroviaria di Morciano di Leuca nella frazione di BARBARANO, al fine di accedere al finanziamento previsto dal suddetto avviso.

02 IL PROGETTO

Il posizionamento di un parcheggio bici all'interno dell'ambiente urbano deve essere strategico.

Collocare dei dispositivi per la sosta in aree di risulta, scarsamente accessibili o troppo lontane dall'elemento attrattore può vanificare l'intervento.

Il parcheggio bici è indispensabile in quei luoghi definiti "attrattori di traffico".

La stazione **ferroviaria** rappresenta un luogo che si presta particolarmente ad essere raggiunto in bicicletta. L'uso della bicicletta ha un problema per i proprietari: **il furto**.

La bicicletta è il mezzo che per eccellenza rende libero chi la possiede, non solo in termini di possibilità di movimento ma anche per quanto concerne l'indipendenza da imposte e bolli. Tuttavia, l'assenza di una regolamentazione della proprietà della bicicletta ne rende difficile la registrazione e la dimostrazione di chi sia il vero proprietario.

Allo stesso modo, la semplicità ed il basso costo del mezzo fanno si che i proprietari spesso non si preoccupino a sufficienza di difendere la propria bicicletta dal furto.

Altro grande problema che si presenta è quello dei **posteggi sicuri** per quanto riguarda la **sicurezza stradale e fisica dei ciclisti**.

La velostazione è una struttura per il parcheggio delle bici in condizioni di maggiore sicurezza contro i furti e di minore ingombro degli spazi pubblici, attrezzata anche da un piccolo spazio da adibire a «ciclofficina» per la riparazione e la manutenzione delle biciclette anche fai da te e/o altro pubblico esercizio che vi possa essere integrato armonicamente al fine di rendere economicamente sostenibile l'intervento. Tale struttura è da intendersi come luogo di promozione della cultura della mobilità sostenibile e realizzata come modello replicabile ed ecosostenibile, struttura modulare in grado di ospitare anche altre funzioni.

03 STATO DEI LUOGHI

La **velostazione** di progetto si realizzerà nei pressi della stazione di Barbarano in via Stazione.

Il sito, collocato a circa 20 metri dalla stazione ferroviaria, conferma la potenzialità a divenire strategicamente il punto di collegamento del futuro cicloparcheggio della città ad uso dei pendolari e dei turisti che usano la ferrovia come modalità di spostamento. (vedi Fig. 1)

Rappresenta un parcheggio attrezzato e sicuro che può infatti incentivare il cambio modale nella popolazione, facendo prendere in considerazione l'utilizzo della bicicletta a quelle persone che non avevano mai pensato di recarsi sul luogo in bici.

Il progetto permette di riorganizzazione uno spazio aperto nei pressi della stazione dei treni, deputato a parcheggio informale per biciclette, un luogo urbano in cui riorganizzare i flussi della mobilità carrabile e lenta (pedoni e biciclette), migliorare la socialità e la "sicurezza" dell'area e permettere lo sviluppo di una serie di servizi a favore dei turisti che arrivano in città.

La proposta progettuale prevede un insieme di interventi come la realizzazione di una struttura modulare (velostazione) in grado di crescere nel tempo. Si ipotizza di attivare all'interno della velostazione servizi inerenti al noleggio bici di cortesia e noleggio, manutenzione e ricarica di ausili elettrici per la mobilità turistica o quotidiana di persone disabili. Previsto anche un punto informativo e di accoglienza turistica.

L'intervento consentirebbe la riqualificazione e la valorizzazione dell'intera area e di una porzione importante della città, in quanto si presterebbe ad ospitare una serie di attività economiche, sociali, culturali, con positivi riflessi sull'occupazione giovanile e sullo sviluppo di nuove attività imprenditoriali. La struttura, inoltre, sarà collocata ad una distanza superiore a 30 m dal primo binario della stazione ferroviaria Sud-Est.

La zona diverrà, quindi, polo di attrazione culturale per la città e per un ampio territorio: risulterà, quindi, strategico implementare nelle immediate vicinanze un'ampia serie di servizi innovativi e sostenibili per la mobilità.



Fig.1 – Area Stazione Ferroviaria Sud-Est Comune di Morciano di Leuca – località Barbarano

03.01 PROPRIETA' DEI TERRENI

L'intervento interessa una porzione del sedime del piazzale antistante la stazione ferroviaria in Barbarano censita nei beni demaniale del Comune di Morciano di Leuca, identificato al N.C.E.U. al foglio n. 4 in una porzione della particella 35 come da Visura Catastale[4] dell'11/02/2021.
In conformità alle specifiche richieste dell'avviso pubblico della Regione Puglia su tale area l'amministrazione comunale ha deliberato[5] la realizzazione della velostazione

4 Visura Catastale n° T427170 DEL 11/02/21 (Allegato 7)

04 INQUADRAMENTO TERRITORIALE

La scelta della localizzazione della velostazione nel piazzale della stazione ferroviaria di Morciano di Leuca, frazione di Barbarano è coerente con le prerogative e le finalità del presente avviso pubblico regionale con il quale si intende:

- implementare politiche di incentivazione e sviluppo di modalità di trasporto urbano e sub-urbano sostenibili che favoriscano la transizione verso un'economia a bassa emissione di CO_2 in tutti i tipi di territorio, promuovendo la mobilità urbana multimodale sostenibile e pertinenti misure di adattamento e mitigazione.
- promuovere e sostenere la mobilità ciclistica e aumentare la mobilità sostenibile nelle aree urbane attraverso l'utilizzo della bicicletta come mezzo di trasporto negli spostamenti abituali e di corto raggio
- favorire l'aumento della competitività ed efficienza nei trasporti con l'intermodalità bici-treno e/o bici-bus, anche al fine di ridurre la congestione stradale e il rischio di incidenti con beneficio per la salute pubblica



Fig.2 – Area Stazione Ferroviaria Sud-Est Comune di Morciano di Leuca – località Barbarano

Il suolo prescelto è stato localizzato **in una porzione del piazzale antistante la stazione ferroviaria FSE di Barbarano di Leuca, Frazione di Morciano di Leuca**. Sono state verificate le previsioni dello strumento urbanistico vigente e delle diverse norme vincolistiche. La velostazione è stata localizzata in coerenza con le indicazioni dell'avviso pubblico e nell'ottica di un facile

raggiungimento da parte degli utenti sia con il trasporto ferroviario, quello su gomma e sia soprattutto con il percorso ciclabile esistente, che connette direttamente la velostazione con il contesto urbano settentrionale della città.

La stazione ferroviaria in Barbarano censita nei beni demaniale del Comune di Morciano di Leuca , identificato al N.C.E.U. al foglio n. 4 in una porzione della particella 35.



Fig.3 – Planimetria catastale dell'area in scala 1:2.000



Fig.4 – Ortofoto dell'area in scala 1:2.000

Il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR), approvato con DGR n. 176 del 16 febbraio 2015, pubblicata sul BURP n. 40 del 23 marzo 2015, contiene le Linee guida per la qualificazione paesaggistica e ambientale delle infrastrutture che, per specifiche tipologie infrastrutturali, individuano determinati criteri progettuali considerati ai fini della presente candidatura.

A livello regionale, il progetto si relaziona e raccorda con il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR) approvato definitivamente con Deliberazione di Giunta Regionale n.176 del 16/02/2015.

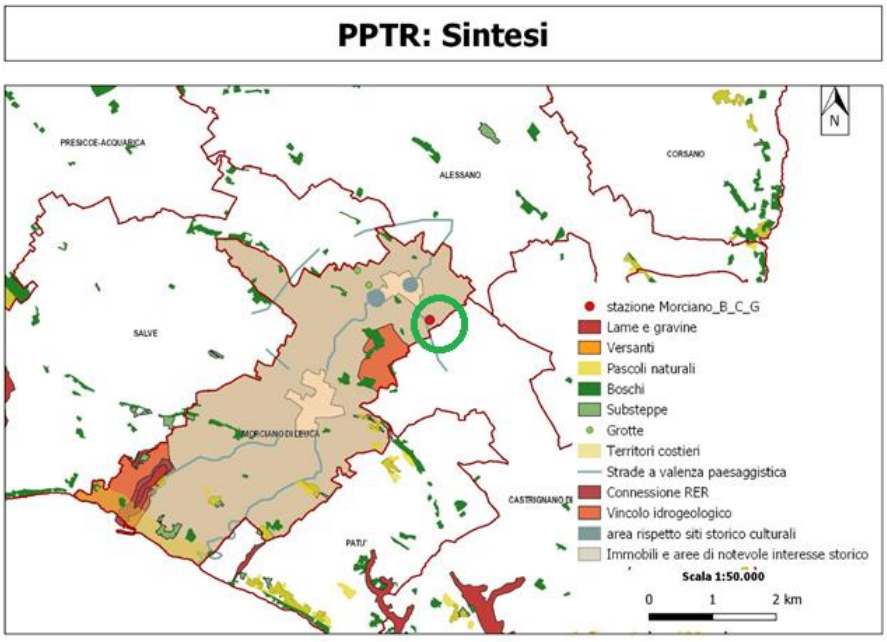


Fig.5 – Tavola di sintesi PPTR del Comune di Morciano di Leuca con indicazione dell'area interessata in scala 1:50.000

05 RAPPRESENTAZIONE ARCHITETTONICA E PAESAGGISTICA

Il progetto è stato redatto con un alto grado di adattabilità al contesto preesistente e sviluppato in relazione alle limitazioni fisiche dovute all'organizzazione e allo svolgimento del cantiere.
Per questo motivo si è optato di concepire un layout distributivo in grado di evitare a priori di capitozzare gli alberi tramite la costruzione di un sistema ripetitivo, elastico, a moduli tipologici identici in grado di perseguire anche una certa efficienza e semplicità costruttiva. (vedi Figg. 6 e 7)







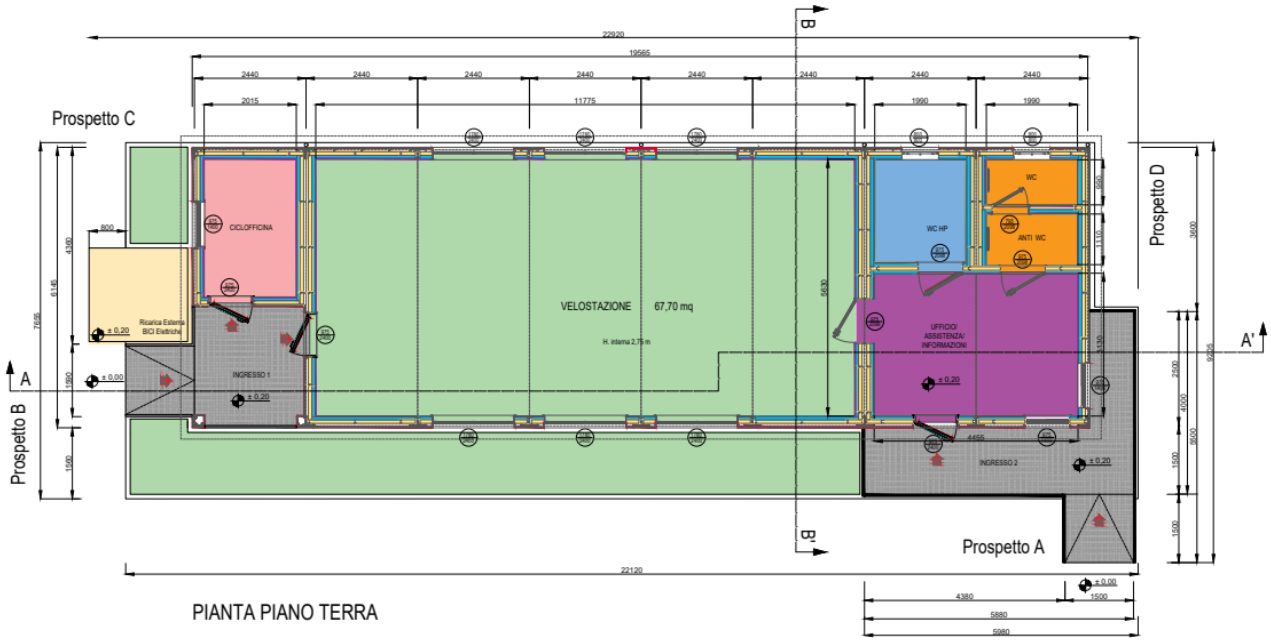


Fig.6 – Rappresentazione ambientale e tipologica della velostazione

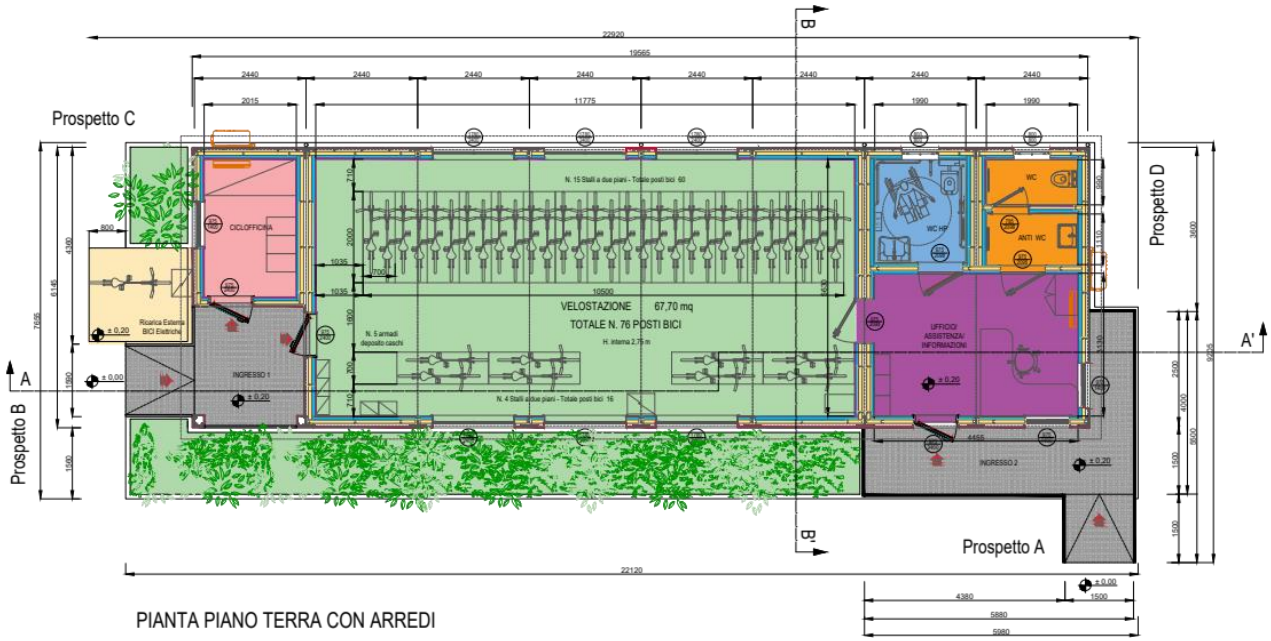


Fig.7 – Inserimento della velostazione nel contesto dell’area

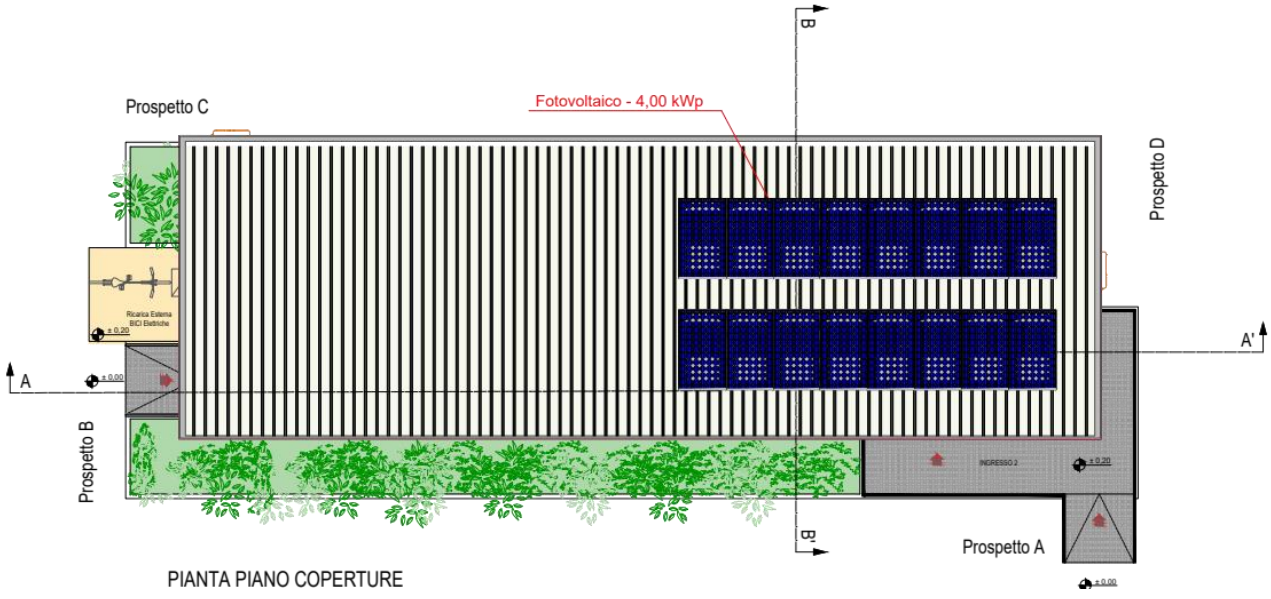
05.01 PLANIMETRIE VELOSTAZIONE



PIANTA PIANO TERRA

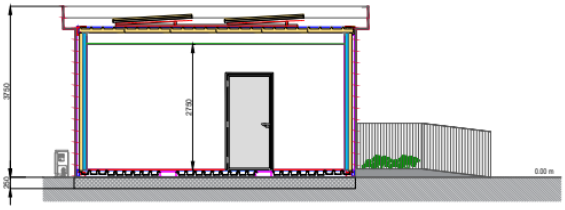


PIANTA PIANO TERRA CON ARREDI

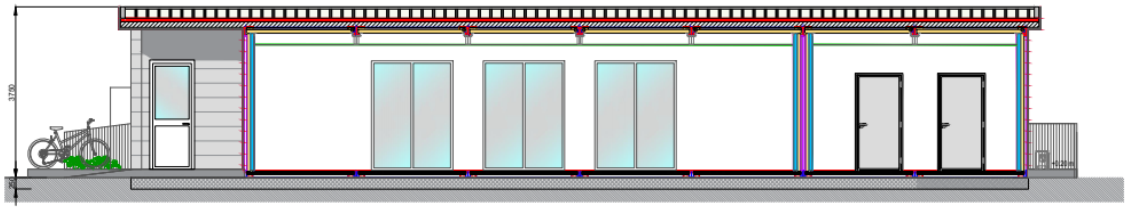


PIANTA PIANO COPERTURE

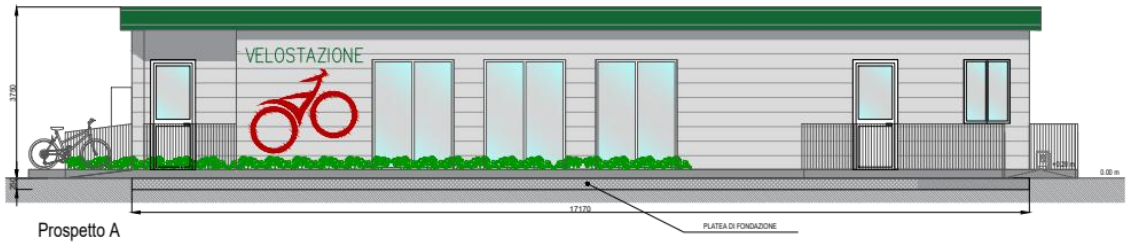
05.02 SEZIONI E PROSPETTI VELOSTAZIONE



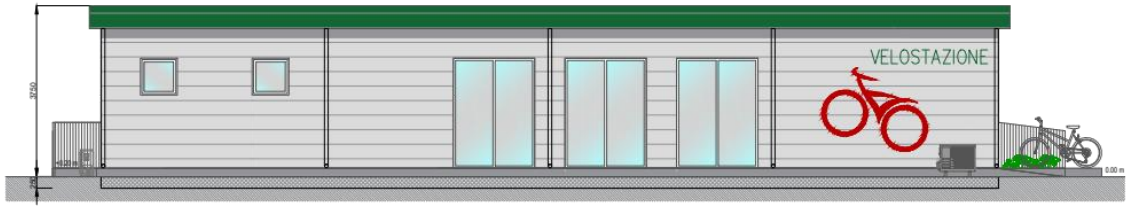
SEZIONE B - B'



SEZIONE A - A'



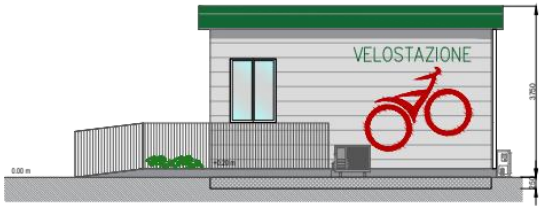
Prospetto A



Prospetto C



Prospetto B



Prospetto D

06 ABACO DEGLI ELEMENTI ARCHITETTONICI, DEI MATERIALI, SICUREZZA E GESTIONE

I materiali sono stati scelti in funzione dei concetti di riciclabilità e di reversibilità.

La velostazione sarà caratterizzata da una propria riconoscibilità attraverso l'utilizzo di una struttura prefabbricata metallica dotata di ampi spazi (in parte vetrati di sicurezza), di pittogrammi e scritte che esalteranno la funzione della stessa rendendola semplice ed intuitiva per indirizzare gli utenti che sopraggiungeranno sia con il trasporto ferroviario che con il trasporto su gomma sia pubblico che privato (con possibilità di ampio parcheggio sul piazzale stesso).

All'esterno piccoli spazi di decoro urbano con aiuole e panchine in pietra di Apricena delle dimensioni di 1500*400*450 mm. Saranno ubicati specifici pannelli informativi sul prospetto del prefabbricato.

Nel dettaglio l'intervento prevede la fornitura e posa in opera sul piazzale della stazione ferroviaria di una costruzione prefabbricata, che sarà costituita ed attrezzata sinteticamente da:

- Basamento e struttura portante in struttura metallica in tubolare di acciaio zincato, piano di calpestio in pannello di multistrato fenolico da 30 mm per rendere solida e precisa la superfice su cui verrà installato idonea pavimentazione del tipo in gres. Alla parte inferiore del basamento dovranno essere installati relativi stabilizzatori regolabili, per avere la possibilità di livellare perfettamente il basamento, qualora la superfice sottostante non fosse precisa. Le pedane di ingresso esterne saranno realizzate in lamiera di alluminio striata antiscivolo.
  La struttura del basamento sarà dotata di ulteriori elementi metallici di transizione necessari per l'ancoraggio delle rastrelliere portabiciclette. Le rastrelliere a due piani saranno ancorate alla struttura in acciaio costituente il basamento del prefabbricato.

- Pareti perimetrali e solaio. La parete perimetrale sarà realizzata con rivestimento esterno in pannello coibentato tipo sandwich spessore 80 mm in poliuretano espanso ad alta densità, effetto "Plissè" colore RAL da definire, per rendere l'aspetto esteriore della struttura rifinito in ogni suo particolare, fissato alla struttura portante di supporto in acciaio zincato, il tutto completo di scossaline in lattoneria di alluminio dello stesso colore della parete esterna o degli infissi ove presenti.

- Tramezzature interne saranno realizzate con pannelli tipo sandwich spessore 40 mm. Solaio del prefabbricato verrà realizzato in pannello coibentato tipo "sandwich" spessore 80 mm dalla doga bassa, rivestito alla parte interna per integrare la struttura portante, con controsoffitto sospeso amovibile in elementi quadri del tipo "Knauf "in fibra della grandezza di 60 x 60 cm. Sarà presente idonea intercapedine di circa 50 mm tra controsoffitto e telaio per l'alloggiamento di schermature impianti tecnologici. Il tutto al fine di garantire un'altezza netta interna del vano di ml 2,70.

- Infissi esterni e interni. Gli infissi esterni verranno realizzati in profilato di alluminio da 52 mm, taglio caldo, in colore da definire secondo disposizioni della DL, con annessi idonei vetro-camera antisfondamento. Sono previste n.2 porte ad anta unica per ingresso complete di apertura elettronica (le cui caratteristiche vengono indicate di seguito al punto relativo il controllo accessi), n. 1 finestra del tipo vasistas per locale servizi, n.1 finestra angolare/scorrevole per punto informazioni, due vani luce invece saranno dotati di vetrata fissa (con vetro-camera di sicurezza 3-3/9/3-3). Il prospetto antistante e retrostante sarà dotato di un sistema esterno di doghe metalliche ad andamento orizzontale realizzati con tubolare di 40x20mm e passo di circa mm 60. Sono previsti N.2 infissi interni del tipo porte ad anta per locali servizi. Sia lungo le vetrate che le tamponature del fabbricato andranno

applicati idonee insegne di esercizio/pannelli identificativi in diverse tipologie di realizzazione (del tipo vetrofanie o in materiale tipo forex, alluminio, legno per scritte in caratteri alfanumerici, completata eventualmente da simboli o da marchi) secondo le indicazioni contenute negli elaborati progettuali e le successive indicazioni della DL. Pensilina esterna. Le pensiline, per due lati aggettanti ml 1,50, per un lato ml 1,00 e per 1 lato ml 0,60, saranno del tipo autoportanti perimetrali esterne, incorporate alla struttura portante e realizzate con struttura a mensola, con rivestimento in pannelli di lamiera d'alluminio ed elementi frangisole, verniciata secondo colore RAL secondo indicazioni della DL.

- Impianto elettrico. L'impianto elettrico del relativo prefabbricato avrà le seguenti caratteristiche: punti luce esterni, punti luce con pannello led per sala stazionamento, punto luce antibagno, punto luce bagno, punti luce comando, punti luce emergenza compresi di lampada, presa bagno (asciugamani), presa antibagno, punto scaldabagno (presa + bipolare), punto luce e presa per centro informazioni, punto luce condizionatore. Il tutto quanto sopra riportato sarà collegato ad un quadro generale con sezionatori per ogni linea (generale, emergenza, luci interne, luci esterne, prese servizio, condizionatore, videosorveglianza). Saranno previste inoltre due ulteriori prese elettriche del tipo shuco per ricarica biciclette elettriche che verranno posizionate a parete.
  Saranno incluse la fornitura e la predisposizione per il contatore Enel e la linea di connessione al contatore.

- Impianto fotovoltaico. Sul tetto della struttura sarà previsto il posizionamento di un impianto fotovoltaico del tipo "grid connected" destinato ad operare in parallelo alla rete di distribuzione. Esso sarà costituito da n. 16 moduli e per una potenza nominale pari a 4,0 kWp. I moduli verranno installati sulla copertura utilizzando idonee strutture di sostegno in alluminio anodizzato. I cavalletti della struttura dovranno essere fissati alla copertura stessa. Ciascun modulo sarà montato rivolto a sud (azimut = 20°) e con i moduli aventi inclinazione (tilt) di 3° rispetto all'orizzontale. Il campo fotovoltaico, collegato ad un inverter, avrà un posizionamento con l'inclinazione di 3° rispetto all'orizzontale, riuscendo simultaneamente ad abbattere l'altezza delle strutture, in modo da alterare il meno possibile il paesaggio dell'area interessata dall'intervento, e a garantire lo sfruttamento della superficie utile esposta per ottenere le migliori prestazioni energetiche.

- Impianto idraulico e di condizionamento. L'impianto idrico sarà realizzato per l'alimentazione per le utenze all'interno box che riguardano i servizi igienici, con tubazioni in multistrato coibentato con relative chiavi di chiusura; l'alimentazione dell'acqua necessaria al fabbisogno, avverrà mediante carico da autobotte di un serbatoio di accumulo idoneo all'uso alimentare e all'installazione esterna, posizionato sulla copertura del fabbricato. Si prevede, inoltre, la predisposizione per l'allaccio alla rete pubblica che potrà essere realizzato, anche in un secondo momento, mediante interposizione di un contatore idrico a monte della tubazione di adduzione dell'acqua. La produzione di acqua calda sanitaria è affidata ad un boiler elettrico installato all'interno del bagno.
- L'impianto fognante verrà realizzato con tubazioni di scarico (tipo "Nipren") con relativo sfiato aria esterno ed avrà i seguenti attacchi: wc, lavandino lavamani e scaldabagno compresi di fornitura. La rete di scarico per le acque nere, dagli apparecchi e fino al recapito finale, sarà realizzata mediante tubazioni in polietilene ad alta densità; in PVC per scarichi o in polipropilene. La rete di scarico sarà costituita essenzialmente da tubazioni che dagli apparecchi igienico - sanitari si immetteranno nel collettore esterno che convoglierà i liquami fino alla vasca settica interrata sul retro della struttura.

- L’impianto AC è stato progettato per garantire la copertura del fabbisogno termico e frigorifero interno, mentre il rinnovo dell’aria negli ambienti è realizzato tramite ricambio naturale mediante l’apertura periodica delle porte di accesso e delle finestre. L’impianto in esame è del tipo “split sistem” a pompa di calore. Per il riscaldamento e raffrescamento dell’ambiente verrà utilizzata una pompa di calore di tipo inverter con unità terminale a parete, dotato di compressore Twin Rotary che, essendo provvisto di due rotori, garantisce un miglior bilanciamento, la riduzione delle vibrazioni, il massimo della silenziosità, rese elevate e risparmio energetico. L’unità esterna dovrà essere posizionata in apposito alloggiamento ribassato sul solaio in corrispondenza dello spazio antiwc-wc e protetto da furti con apposita griglia metallica ancorata alla struttura portante del prefabbricato.

- Controllo accessi. Nella velostazione è previsto un sistema di controllo accessi al fabbricato mediante due porte di accesso dotate di chiave digitale ed anche di chiusura a chiave. Trattasi di tecnologia di accesso intelligente con smartphone, tablet e altri dispositivi Bluetooth e gestione in totale sicurezza degli accessi tramite piattaforma cloud con la possibilità di controllare e gestire in modo semplice gli accessi al fabbricato senza rinunciare alla sicurezza: con app gratuita gli utenti abilitati potranno gestire l’apertura e la chiusura della porta comandata elettricamente. Il gestore/amministratore– grazie a questo sistema – potrà assegnare ad ogni utente una chiave digitale che sarà utilizzabile solo durante i giorni stabiliti e a orari prefissati. Il sistema prevede l’utilizzo di dispositivo bluetooth connesso con la serratura elettrica dell’infisso senza connessione ad internet, attivabile tramite specifica App attraverso Smartphone o tastiera a codice. Il sistema di accesso deve essere fornito di batteria tampone, per garantire che la serratura comandata possa operare anche in caso di emergenza. Il funzionamento prevedrà un’apertura della serratura tramite App, gestione e condivisione da remoto delle chiavi digitali in modo semplice e sicuro, personalizzazione dei permessi di accesso tramite App, creazione utenti ospiti con attivazione dei permessi di apertura, sistemi supportati per l'utilizzo della App con sistemi operativi iOS e Android. In caso di dispositivo portatile dell’utente non funzionante, in aggiunto all’App vi sarà una tastiera posizionata all’esterno accanto all’ingresso, alimentata a batterie sempre con Comunicazione Bluetooth, IP 66 con Funzionamento con Codice 4 Digit, Gestione/Invio codici tramite App e Tastiera Retroilluminata.

- Impianto di videosorveglianza. Verrà predisposto uno specifico impianto di videosorveglianza che si integrerà (implementandolo) con l’attuale sistema di videosorveglianza attivo nel Comune di Morciano di Leuca. Tale impianto sarà composto da quattro telecamere interne al fabbricato e una telecamera esterna (su apposito palo alto circa ml 8) collegate via radio con la sede comunale di Matino. In particolare per rendere effettiva tale integrazione l’impianto di videosorveglianza sarà costituito da apparati Radio Hiperlan per realizzare il collegamento Wireless Hiperlan PtP (Point to Point) tra il sito remoto Stazione ferrovie Sud_Est (VELOSTAZIONE) e la sede comunale Città di Morciano di Leuca; n. 5 Telecamere IP ad alta risoluzione Full HD dotate di unità infrarossi per immagini nitide anche di notte fino a 50m di distanza; n. 5 Licenze del tipo Camera VMS Milestone Xprotect Professional; collegamento HiperLan con la sede comunale.
-

  Impianto di allarme - In considerazione della localizzazione della velostazione, del contesto di scarsa densità abitativa e la distanza dal centro abitato di Morciano di Leuca si rende necessaria, oltre ad un sistema di videosorveglianza anche l’installazione di un sistema antifurto. Ovviamente questo sistema dovrà essere automaticamente inserito/disinserito in coerenza con gli orari di aperura/chiusura della velostazione. Il sistema antifurto sarà dotato di centrale che gestisce i vari sensori ad infrarossi passivi per la protezione volumetrica ed i sensori di protezione della zona perimetrale, di sirena esterna, comunicatore telefonico utilizzato per allertare in caso di necessità enti e organizzazioni per un intervento in loco e predisposizione ponte-radio. Il sistema viene inserito/disinserito mediante chiave elettronica

(badge portachiavi) e lettore transponder. L'autonomia minima di funzionamento di tutto il sistema dovrà essere di 24h e garantita da accumulatori

- Rastrelliere porta biciclette. All'interno della struttura saranno installate n.2 rastrelliere sui due lati del vano deposito realizzate in tubolare di ferro e verniciate colore RAL da definire. Utilizzando strutture metalliche con interasse tra una bicicletta e l'altra circa cm 40 si avranno:

  1. su lato destro portabiciclette a due piani con inserimento bici da un solo lato a 90° gradi (19+19 parcheggi bici = per un totale di 38 stazionamenti)
  2. su lato sinistro portabiciclette a due piani con inserimento bici da un solo lato a 45° gradi (19+19 parcheggi bici = per un totale di 38 stazionamenti) **per un complessivo di 76 biciclette**.

  Tali portabiciclette saranno dunque predisposte per il parcheggio di biciclette su due piani. Il piano superiore prevedrà rotaie sagomate telescopiche estraibili e reclinabili ed idonei dispositivi che impedisce lo scorrimento all'indietro delle biciclette. Struttura portante sarà realizzata in profilati in acciaio dimensionati secondo esigenza statica e predisposta per essere tassellata a pavimento.

- Arredi. Saranno previsti armadietti metallici ad uso dell'utenza ed utilizzabili con apposita chiusura di sicurezza per riporre effetti personali: oltre a nn.30 armadietti di comune uso, disposti in n.6 colonne (e delle misure di almeno cm 30 di larghezza, cm 50 di profondità e cm 36 di altezza), altri 15 saranno predisposti in 5 colonne e conformi anche per il deposito di biciclette pieghevoli (per questo i singoli vani dovranno avere misure interne di almeno cm 32 di larghezza, cm 63 di profondità e cm 64 di altezza - misure esterne di circa cm 40x65xh70). Inoltre sono previsti una scrivania ad "elle", sedia e mobile con chiave.

07 RISULTATI ATTESI

Per il ciclista:

- ✓ rende un luogo più attrattivo e facilmente raggiungibile in bici
- ✓ protegge la bici dalle intemperie
- ✓ migliora l'offerta di posteggi per bici della città
- ✓ protegge dal vandalismo
- ✓ aumenta la sicurezza durante la sosta

Per il territorio:

- ✓ crea nuovi spazi e servizi per promuovere la mobilità attiva
- ✓ aiuta lo sviluppo dell'economia locale
- ✓ rafforza l'immagine delle istituzioni
- ✓ rafforza l'intermodalità (pedoni, trasporto pubblico, bicicletta, car-sharing)
- ✓ diminuisce i carichi di traffico nei centri urbani

Per le aziende:

- ✓ permette di ridurre gli spazi destinati al parcheggio auto
- ✓ consente ai dipendenti di andare al lavoro in bici quindi di essere
- ✓ più attivi e più sani
- ✓ garantisce maggiore puntualità del personale

08 GREEN PUBLIC PROCUREMENT

Dalla fine degli anni ’90 con il Libro Verde “Gli appalti pubblici nell’Unione Europea” del 1996, la Commissione europea ha progressivamente aumentato la propria attenzione verso lo strumento del GPP (Green Public Procurement - Acquisti Pubblici Verdi). Dal 2003, il GPP è stato riconosciuto dalla Commissione Europea uno strumento cardine della Politica Integrata dei Prodotti nell’ambito della relativa Comunicazione COM 2003/302. In tale comunicazione venivano invitati gli stati membri ad adottare dei Piani d’azione nazionali sul GPP per assicurarne la massima diffusione. Con l’emanazione del Decreto Interministeriale di approvazione del Piano d’azione nazionale sul GPP, che fa seguito alla delega conferita al governo dall’art. 1, comma 1126 della L. 296/2006 (finanziaria per l’anno 2007), è stato delineato anche a livello nazionale un quadro di riferimento complessivo utile a facilitare l’adozione e l’implementazione di pratiche di GPP sia dal punto di vista tecnico che metodologico. Il Decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 "Codice dei contratti pubblici" ha recepito le nuove Direttive comunitarie prima richiamate e ha fornito, in qualche passaggio, input ancor più vigorosi di quelli di matrice comunitaria e costituisce anche un importante svolta verso l'economia verde dato che l’Italia diventa il primo Paese che ha imposto l’obbligo di applicazione dei GPP per le stazioni appaltanti, ampliando l’importanza che gli “acquisti sostenibili” rivestono come strumento strategico per favorire la “transizione” verso una economia più sostenibile (Ministero dell’Ambiente).

08.01 IL PIANO DI AZIONE NAZIONALE PER IL GPP (PAN GPP)

Recependo le indicazioni della Commissione Europea, l’Italia ha sviluppato un proprio “Piano d’azione per la sostenibilità ambientale dei consumi della pubblica amministrazione” o Piano d’Azione Nazionale per il Green Public Procurement (PAN GPP – Acquisti Verdi, o Appalti Verdi). Sviluppato dal Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare attraverso un processo di consultazione con enti locali e parti interessate e con la collaborazione degli altri Ministeri Competenti (Economia e Finanze e Sviluppo Economico) e degli enti e strutture tecniche di supporto (CONSIP, ENEA, ISPRA, ARPA), il sito del MATTM: “Il PAN GPP fornisce un quadro generale sul Green Public Procurement, definisce degli obiettivi nazionali, identifica le categorie di beni, servizi e lavori di intervento prioritarie per gli impatti ambientali e i volumi di spesa, su cui definire i ‘Criteri Ambientali Minimi’ (CAM)“. Il primo piano d’azione è stato sviluppato nel 2007, aggiornato l’ultima volta con D.M. 10 aprile 2013 (pubblicato in Gazzetta Ufficiale n. 102, del 3 maggio 2013). Il PAN GPP è quindi lo strumento che illustra a tutte le P.A. il significato del GPP (Acquisti Verdi, o Appalti Verdi) e le modalità con cui esso si applica. (ISPRA Ambiente).
L’obbligo di utilizzo dei GPP è stato confermato dal nuovo codice degli appalti (D. lgs n. 50/2016), infatti l’art. 34 del codice prevede che i CAM siano applicati in tutte le procedure di acquisto svolte dalle stazioni appaltanti. In particolare diventa obbligatorio inserire nei capitolati di gara almeno le “specifiche tecniche” e le “condizioni di esecuzione contrattuali” contenute nei CAM. Lo stesso articolo prevede che, nell’applicazione dei “criteri di aggiudicazione”, richiamati nel successivo articolo 95, si tenga conto dei criteri premianti indicati dai CAM (Ministero dell’Ambiente).

I criteri ambientali “minimi” (CAM) per gli acquisti relativi alle “categorie merceologiche" di seguito indicate, sono stati individuati e descritti nell’ambito di appositi decreti emanati dal Ministero dell’Ambiente della Tutela del Territorio e del Mare, e nello specifico:

- ✓ arredi (mobili per ufficio, arredi scolastici, arredi per sale archiviazione e sale lettura)
- ✓ edilizia (costruzioni e ristrutturazioni di edifici con particolare attenzione ai materiali da costruzione, costruzione e manutenzione delle strade)
- ✓ gestione dei rifiuti

- ✓ servizi urbani e al territorio (gestione del verde pubblico, arredo urbano)
- ✓ servizi energetici (illuminazione, riscaldamento e raffrescamento degli edifici, illuminazione pubblica e segnaletica luminosa)
- ✓ elettronica (attrezzature elettriche ed elettroniche d'ufficio e relativi materiali di consumo, apparati
- ✓ di telecomunicazione)
- ✓ prodotti tessili e calzature
- ✓ cancelleria (carta e materiali di consumo)
- ✓ ristorazione (servizio mensa e forniture alimenti)
- ✓ servizi di gestione degli edifici (servizi di pulizia e materiali per l'igiene)
- ✓ trasporti (mezzi e servizi di trasporto, Sistemi di mobilità sostenibile)

08.02 INSERIMENTO DEI CAM NELLA PROGETTAZIONE DELLA VELOSTAZIONE

Le Velostazioni sono opere pubbliche i cui lavori e le cui forniture non sono state ancora disciplinate ed inserite in decreti attuativi dal Ministero dell'Ambiente finalizzati all'individuazione dei CAM.
Ciononostante, il progetto in parola ha previsto, ai sensi dell'art. 34 del Dlgs 50/2016 "Codice degli appalti", l'inserimento nella documentazione progettuale e di gara delle specifiche tecniche e delle clausole contrattuali contenute nei decreti di riferimento agli specifici CAM. In particolare il progetto in parola ha previsto l'utilizzo delle specifiche e delle clausole contenute nel decreto CAM per i "lavori per la nuova costruzione, ristrutturazione e manutenzione di edifici dei cantieri della pubblica amministrazione" - D.M. 11 gennaio 2017 (G.U. n. 23 del 28 gennaio 2017). Tali informazioni sono state riportate all'interno del "DISCIPLINARE DESCRITTIVO E PRESTAZIONALE DEGLI ELEMENTI TECNICI" del progetto in parola attraverso continui richiami alla normativa ambientale e tramite dei suggerimenti finalizzati alla razionalizzazione degli acquisti ed alla più efficace utilizzazione dei CAM negli appalti pubblici. Per ogni criterio ambientale sono indicate le "verifiche", ossia la documentazione che l'offerente o il fornitore è tenuto a presentare per comprovare la conformità del prodotto o del servizio al requisito cui si riferisce, ovvero i mezzi di presunzione di conformità che la stazione appaltante può accettare al posto delle prove dirette.

Nello specifico sono stati affrontati argomenti inerenti:

➢ la selezione dei candidati in merito al:
- ✓ Possesso di certificazioni ambientali
- ✓ Rispetto dei diritti umani e delle condizioni di lavoro dell'appaltatore

➢ le specifiche tecniche dei componenti edilizi inerenti
- ✓ le caratteristiche di disassemblabilità;
- ✓ la presenza di materia recuperata o riciclata;
- ✓ il divieto di utilizzo di sostanze dannose per l'ozono e/o ad alto potenziale di riscaldamento globale (GWP);
- ✓ il divieto di utilizzo di sostanze pericolose in generale per l'ambiente

➢ specifiche tecniche degli edifici/strutture edilizie finalizzate
- ✓ all'utilizzo di materiali a bassa emissione;
- ✓ all'utilizzo di platica riciclata in una percentuale non inferiore al 30%;
- ✓ all'utilizzo di laterizi con un contenuto di materiale riciclato (secco) di almeno il 10% sul peso del prodotto, utilizzo di acciaio prodotto con un contenuto minimo di materiale riciclato,

- ✓ utilizzo di calcestruzzi con un contenuto minimo di materiale riciclato (secco) di almeno il 5% sul peso del prodotto;
- ✓ l'utilizzo di materiale di recupero (pietrame e blocchetti) per le murature e per le opere di fondazione e di elevazione;
- ✓ l'utilizzo di pavimenti e rivestimenti conformi ai criteri ecologici e prestazionali previsti dalle Decisioni 2010/18/CE, 2009/607/CE e 2009/967/CE e le loro modifiche ed integrazioni;
- ✓ l'utilizzo di prodotti vernicianti conformi ai criteri ecologici e prestazionali previsti dalla Decisione 2014/312/CE relativa all'assegnazione del marchio comunitario di qualità ecologica;
- ✓ la realizzazione di impianti di riscaldamento, condizionamento e idrico sanitari conformi ai
- ✓ criteri ecologici e prestazionali previsti dalla Decisione 2007/742/CE e s.m.i.;

➢ specifiche tecniche del cantiere finalizzate a:
- ✓ ridurre l'impatto ambientale sulle risorse ambientali e ad aumentare l'uso di materiali riciclati aumentando così il recupero dei rifiuti, con particolare riguardo ai rifiuti da demolizione e costruzione
- ✓ implementare le prestazioni ambientali durante le attività di cantiere;
- ✓ formare il personale di cantiere per gli specifici compiti attinenti alla gestione ambientale dello stesso
- ✓ garantire la sostenibilità ambientale dei lavori di scavo e rinterro

➢ i criteri di aggiudicazione finalizzati all'utilizzo di criteri premianti nell'ambito delle procedure di gara:
- ✓ per l'utilizzo di materiali da costruzione derivati da materie prime rinnovabili per almeno il 20% in peso sul totale dell'edificio;
- ✓ per il progetto di una nuova struttura che preveda l'utilizzo di materiali estratti, raccolti o recuperati, nonché lavorati (processo di fabbricazione) ad una distanza massima di 150 km dal cantiere di utilizzo, per almeno il 60% in peso sul totale dei materiali utilizzati.

➢ la condizione di esecuzione dei lavori, ovvero l'inserimento di clausole contrattuali riguardanti:
- ✓ le varianti migliorative;
- ✓ gli aspetti sociali legati alla qualità della vita dei lavoratori;
- ✓ le garanzie fornite circa le procedure di manutenzione e posa in opera;
- ✓ garanzie circa l'utilizzo di oli lubrificanti per i veicoli e macchinari di cantiere, che contribuiscono alla riduzione delle emissioni di CO_2;
- ✓ Per maggiori e più dettagliate informazioni è possibile consultare all'allegato tecnico "Capitolato Speciale d'Appalto" del progetto in parola.

09 QUADRO ECONOMICO DELL'INTERVENTO

QUADRO TECNICO ECONOMICO - PROGETTO ESECUTIVO COMUNE DI MORCIANO DI LEUCA PROGETTO PER LA REALIZZAZIONE DI VELOSTAZIONE IN PROSSIMITA' DELLA STAZIONE FERROVIARIA DI MORCIANO-BARBARANO-CASTRIGNANO DA UBICARSI IN PIAZZA STAZIONE POR PUGLIA 2014-2020 - Asse IV, Azione 4.4 - Avviso pubblico per la selezione di proposte progettuali finalizzate alla realizzazione di velostazioni all'interno o in prossimità di stazioni ferroviarie			Importo in Euro
	Importo dei lavori		
A1	Importo dei lavori a corpo soggetti a ribasso d'asta		€ 195 872,90
A2	Oneri di sicurezza (non soggetti a ribasso)		€ 5 876,20
A	**Totale lavori (A1+ A2)**		**€ 201 749,10**
B	**Somme a disposizione dell'amministrazione**		
B1	Spese allacciamento pubblici servizi (enel, rete idrica e fognatura, tim)	€ 5 000,00	
B2	Imprevisti ed arrotondamenti	€ 3 475,92	
B3	*Spese di gara*	*€ 1 500,00*	
B4	*Incentivo UTC*	*€ 4 034,98*	
B5	*Supporto al RUP (compresa Inarcassa)*	*€ 2 500,00*	
B6	Totale Spese generali (B3+B4+B5)	€ 8 034,98	
B7	Spese tecniche (Direzione lavori, coordinamento sicurezza, certificato di regolare esecuzione, ecc.)	€ 29 000,00	
B8	Inarcassa 4% su B7	€ 1 160,00	
B9	IVA 22% sui lavori (A)	€ 44 384,80	
B10	IVA 22% sulle spese tecniche (B5+B7+B8)	€ 7 185,20	
	Totale somme a disposizione (B1+B2+B6+B7+B8+B9+B10)	**€ 98 240,90**	
C	**IMPORTO COMPLESSIVO DELL'INTERVENTO (A+B)**		**€ 299 990,00**

10 ALLEGATI

1 Deliberazione del Consiglio Comunale n° 14 del 04/07/2019
2 Tavola 1 - Piano della ciclabilità: Planimetria Generale
3 Tavola 2 – Piano della ciclabilità: Particolari
4 Deliberazione del Consiglio Comunale n° 13 del 29/11/2013
5 Piano di Azione per l'Energia sostenibile – PAES adottato
6 Deliberazione del Consiglio Comunale n° 44 del 29/12/2016
7 Visura catastale n° T427170 del 11/02/2021