



## **COMUNE DI VIBO VALENTIA**

**Piazza Martiri d'Ungheria - 89900**

[www.comune.vibovalentia.vv.it](http://www.comune.vibovalentia.vv.it)

### **CONTRATTO ISTITUZIONALE DI SVILUPPO PER IL TERRITORIO DELLA CITTA' DI VIBO VALENTIA**

#### **PROPOSTA PROGETTUALE N.4**

#### **VENUS VIA - "LA VIA DI VENERE ... E CICERONE" PERCORSO CICLOPEDONALE DAL PORTO DI VIBO MARINA ALLA MARINA DELLA SEGGIOLA DI PIZZO**



#### **SEZIONE 1. SOGGETTO PROPONENTE**

**Titolo dell'intervento:**

VENUS VIA - "LA VIA DI VENERE ... E CICERONE" PERCORSO CICLOPEDONALE  
DAL PORTO DI VIBO MARINA ALLA MARINA DELLA SEGGIOLA DI PIZZO

**Comune di VIBO VALENTIA Piazza Martiri d'Ungheria - 89900**

**Provincia di appartenenza: VIBO VALENTIA**

**Regione di appartenenza: CALABRIA**

## **SEZIONE 2. OGGETTO DELLA PROPOSTA PROGETTUALE - LOCALIZZAZIONE E DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO**

L'intervento progettuale prevede la realizzazione di un percorso ciclopedonale panoramico, nel tratto fronte mare che funge da collegamento tra il porto di Vibo Marina e la città turistica di Pizzo.

il collegamento ciclopedonale tra i due punti strategici ad essere una "promenade con arredo e materiali tali da renderla suggestiva dal punto di vista olfattivo e uditivo", ed offre l'occasione per definire un assetto ambientale più razionale ed ordinato nel quale ogni elemento paesaggistico vedrà valorizzata la propria identità e qualità.

In particolare il recupero della costa e delle "spiaggette", ridefinisce il limite dello specchio d'acqua, valorizzandolo e incrementandone le suggestioni d'immagine.

Per una questione logistica-amministrativa, il progetto è costituito da 2 lotti funzionali, uno rientra nel comune di Vibo Valentia (lotto funzionale n.1) e l'altro nel comune di Pizzo (lotto funzionale n.2).

Il tratto di costa interessato ha una lunghezza pari a 1.700 m. Una parte del percorso, essendo a picco sul mare con tratti anche a strapiombo e piccoli spazi utilizzabili, appare molto impegnativo da un punto di vista tecnico-economico.

Ma l'approccio che si è voluto dare all'intervento è stato quello di garantire una situazione di sicurezza per chi utilizzerà l'opera che viene ad esplicitarsi con la necessità di inserire il percorso a sbalzo esclusivamente sotto il sedime della ex SS 522, proponendo un intervento "protetto" in una sorta di arco libero sul lato esposto a mare e paesaggisticamente panoramico.

Il percorso previsto nel lotto funzionale n.1, in realtà è costituito da 2 percorsi paralleli ma a quote diverse. Uno sarà a livello del mare, di tipo esclusivamente pedonale su passerella in legno, che partendo dal Lido Proserpina si congiungerà all'altezza della galleria ferroviaria per una lunghezza totale pari a circa 800 m. L'altro, di tipo ciclistico, sarà a quota della ex SS 522, della quale seguirà lo stesso percorso e avrà una lunghezza pari a circa 1700 metri. Il progetto prevede una sostanziale sistemazione del tratto di costa con il consolidamento e la protezione dei punti più esposti, al fine di limitare che l'erosione dovuta al moto ondoso continui a pregiudicare l'integrità della costa. Verrà realizzata quindi una

barriera soffolta, permeabile di basso impatto ambientale composta da moduli con una geometria in grado di dissipare una parte consistente dell'energia del moto ondoso, favorire lo scorrimento della sabbia verso la riva e contrastarne il ritorno, favorendo la creazione di "nuove spiaggette" rifinite con ghiaia naturale. Il sedime del percorso ciclabile, posto a quota stradale, è caratterizzato in alcuni tratti, da una sezione netta minima di 2,50 m, e la tipologia varia in funzione del tratto dove verrà realizzata. In alcuni tratti sarà a sbalzo e costeggerà la ex SS 522, mentre nel tratto che va dall'uscita della galleria ferroviaria, per una lunghezza di circa 350 metri, il percorso sarà realizzato su una passerella rialzata e si compone di due tipologie strutturali distinte:

- Un tratto sarà in appoggio da una parte su mensole in acciaio ancorate a pali inseriti nel costone dall'altra appoggiata ai piedritti da realizzare e fissati attraverso degli spinotti in acciaio;

- la zona di raccordo inclinata invece è composta da mensole a sbalzo su piedritti di altezza variabile fino a terra.

E' dotato, nei punti più pericolosi, di un semplice parapetto in acciaio zincato, mentre a monte si prevede un'aiuola a verde con funzione di filtro/protezione.

Nel progetto preliminare si prevedono tre tipologie di intervento:

- nei tratti in cui risulta essere esterna dalla ex SS 522, si prevede la realizzazione di una pista sospesa in acciaio, dotata di opportune protezioni a monte;

- dove risulta necessario inserire il percorso a valle della costa rocciosa, si è optato per una soluzione che prevede l'ancoraggio di elementi prefabbricati ad arco aperto in cemento armato, utilizzando una tipologia di sezione, che garantisce un ottimale grado 4 di protezione. In fase esecutiva andranno valutati, a seconda delle caratteristiche geotecniche della roccia attraversata, eventuali consolidamenti della parete rocciosa.

Particolari accorgimenti progettuali e l'utilizzo intensivo di vegetazione arbustiva possono inoltre ridurre notevolmente gli impatti paesaggistici delle infrastrutture già presenti sul territorio, oltre ad armonizzare l'inserimento della nuova infrastruttura ciclopedonale.

L'opera prevede la realizzazione di alcune opere accessorie:

- la realizzazione di opere di riqualificazione e consolidamento della costa a protezione nei punti più esposti all'erosione dovuta al moto ondoso;

- il recupero e la sistemazione delle "spiaggette", ridefinendo il limite dello specchio d'acqua, valorizzandolo incrementandone le suggestioni d'immagine;

Elenchiamo qui di seguito alcuni criteri guida che caratterizzeranno la progettazione definitiva ed esecutiva della pista ciclabile nel tratto considerato:

- salvaguardare e ripristinare la funzionalità di sponde, argini e muri di sponda;

- consolidare e proteggere la costa nei punti più esposti all'erosione dovuta al

moto ondoso;

- proteggere, particolarmente in fase di esecuzione dei lavori, il complesso del sistema naturalistico;
- le piste dovranno essere progettate, nei tratti a mensola, a livello inferiore rispetto al piano stradale al fine di evitare il disturbo acustico provocato dal traffico veicolare e favorire l'inserimento paesaggistico dell'opera con mitigazioni arbustive e arboree;
- il particolare clima che caratterizza la zona dovrà indirizzare la scelta delle specie arboree e arbustive impiegate per gli interventi di mitigazione. Le quali dovranno privilegiare le specie autoctone locali;
- dovranno essere previste adeguate vie di fuga, preferibilmente ogni 500 metri;
- dovranno essere evitate impermeabilizzazioni di terreno;
- nel caso di fondi bituminosi è quindi preferibile l'utilizzo di betoncini drenanti;
- la segnaletica dovrà essere normalizzata alle indicazioni del codice della strada; sarà anche opportuno che essa indichi luoghi di interesse storico, ambientale, artistico, ricreativo, facilmente raggiungibili dagli utenti;
- gli elementi definibili quali "accessori di complemento" (panchine, cestini, segnaletica, elementi sportivi/ludici) dovranno essere adeguatamente ancorati al terreno ma, qualora ne ricorra l'esigenza, asportabili per le manutenzioni;
- gli accessi/vie di fuga dovranno essere opportunamente segnalati ed eventualmente illuminati;
- la progettazione esecutiva dovrà privilegiare la riduzione degli impatti paesaggistici e orientate verso la facilità di manutenzione dopo l'ultimazione dei lavori.

L'utilizzo della bicicletta come mezzo di trasporto, specialmente nelle aree molto urbanizzate, o particolarmente delicate sotto il profilo paesaggistico risulta sicuramente vantaggioso sia in termini di risparmio economico individuale, sia in termini di efficienza energetica sia per quanto attiene all'impatto ambientale.

Varie ricerche hanno dimostrato che la bicicletta, oltre a portare evidenti vantaggi dal punto di vista ecologico, sulle brevi e medie distanze, circa 6-7 km, vale a dire per la maggioranza degli spostamenti quotidiani individuali, è vantaggiosa anche sui tempi di percorrenza rispetto a tutti gli altri mezzi di trasporto. Sta di fatto che in molti centri abitati la realizzazione di una rete di percorsi ciclabili è una necessità oramai inderogabile.

Oltre che per la sostenibilità ambientale i percorsi ciclabili a più vasta scala territoriale assumono anche una rilevante importanza strategica sia dal punto di vista della conoscenza, che della scoperta e valorizzazione turistica del territorio. Il Percorso panoramico, sarà utilizzato in primo luogo e in misura prevalente dai

residenti, ma è significativa la quota di turisti presenti nella città di Pizzo tutto l'anno e in particolare nel periodo estivo. Allo stesso modo, essendo il porto di Vibo Marina, approdo di moltissimi vacanzieri e gitanti in barca, avranno modo di visitare la città Napitina utilizzando il percorso panoramico. In questo modo il percorso di connessione e collegamento alternativo tra le vicine località, avrà una ricaduta economica su tutto il territorio interessato.

La presenza di questa infrastruttura consentirà inoltre una maggiore interazione e rete tra le imprese turistiche che operano sul territorio portando ad una sicura crescita delle stesse.

**IN CONCLUSIONE PER TALI MOTIVI E RAGIONI SOCIO ECONOMICHE FINANZIARE SI RICHIEDE L'ACCESSO ALLA FONDI DI FINANZIAMENTO ATTRAVERSO PROGETTI CIS.**

**SEZIONE 3. COSTO DELL'INTERVENTO**

**PERCORSO CICLO PEDONALE**  
TRATTO FUNZIONALE 1: COMUNE DI VIBO VALENTIA

**CALCOLO SOMMARIO DELLA SPESA**

**1 IMPORTO LAVORI - TRATTO FUNZIONALE 1 - AREA VIBO MARINA 2.500 m**

1	Passerella in acciaio a sbalzo	ml	850	€/ml	2.000,00	€	1.700.000,00
2	Realizzazione pista su sterrato	ml	500	€/ml	250,00	€	125.000,00
3	Realizzazione pista sopraelevata	ml	350	€/ml	2.700,00	€	945.000,00
4	Percorso pedana in legno lungomare	ml	800	€/ml	400,00	€	320.000,00
5	n.2 ponti attraversamento ruscelli	cad	2		20.000,00	€	40.000,00
6	Realizzazione barriera soffolta	ml	800	€/ml	550,00	€	440.000,00
7	Opere di protezione	ml	1200	€/ml	150,00	€	180.000,00
8	Opere a verde					€	20.000,00
9	Opere varie e di finitura					€	30.000,00
	<b>IMPORTO LAVORI</b>					€	<b>3.800.000,00</b>
	<b>ONERI PER LA SICUREZZA</b>					€	<b>76.000,00</b>
	<b>TOTALE IMPORTO LAVORI – TRATTOFUNZIONALE 1 - AREA VIBO</b>						<b>€ 3.876.000,00</b>

## QUADRO ECONOMICO DI SPESA

### A IMPORTO LAVORI

a.1	Importo lavori	€	3.800.000,00
a.2	Oneri per la sicurezza	€	76.000,00

<b>A</b>	<b>TOTALE IMPORTO LAVORI</b>	<b>€</b>	<b>3.876.000,00</b>
----------	------------------------------	----------	---------------------

### B SOMME A DISPOSIZIONE DELL'AMMINISTRAZIONE

b 1	Allacciamenti ai pubblici servizi	€	10.000,00
b 2	Per lavori imprevisi - art. 80 D.Lgs. 163/2006 (max 10%)	€	304.000,00
b 3	Per acquisizioni aree e/o indennizzi	€	25.000,00
b 4	Accantonamento accordi bonari, art. 240 D.Lgs. 163/2006 (max 3%)	€	60.000,00
b 5	Spese tecniche generali relative alla progettazione, alle necessarie attività preliminari, rilievi, accertamenti, indagini, coordinamento della sicurezza in fase di progettazione ed esecuzione, alle conferenze di servizi, alla D.L. (compreso assistenza giornaliera e contabilità e assicurazione dei dipendenti), spese per accertamenti di laboratorio e verifiche tecniche previste dal capitolato speciale d'appalto, collaudo tecnico amministrativo, collaudo statico ed altri eventuali collaudi	€	370.000,00
b 6	Per contributo C.N.P.A.G. (4% su b5)	€	14.800,00
b 8	Per IVA su b5 e b6 (22%)	€	84.656,00
b 9	Spese per attività di consulenza e di supporto comprese la spese per eventuali commissioni giudicatrici (tutto compreso)	€	7.000,00
b10	Spese per pubblicità e, ove previsto, per opere artistiche	€	1.500,00
b11	Per IVA ed eventuali altre imposte su lavori ed imprevisi (10%)	€	410.400,00
b13	Somme per il RUP 2%, Art. 92 co. 5 del Dlgs n. 163/2006	€	76.000,00
b14	Per arrotondamento	€	5,00

<b>B</b>	<b>TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE</b>	<b>€</b>	<b>1.363.000,00</b>
----------	------------------------------------	----------	---------------------

<b>TOTALE GENERALE (A+B)</b>		<b>€</b>	<b>5.239.000,00</b>
------------------------------	--	----------	---------------------

## SEZIONE 4. LIVELLO PROGETTUALE DISPONIBILE

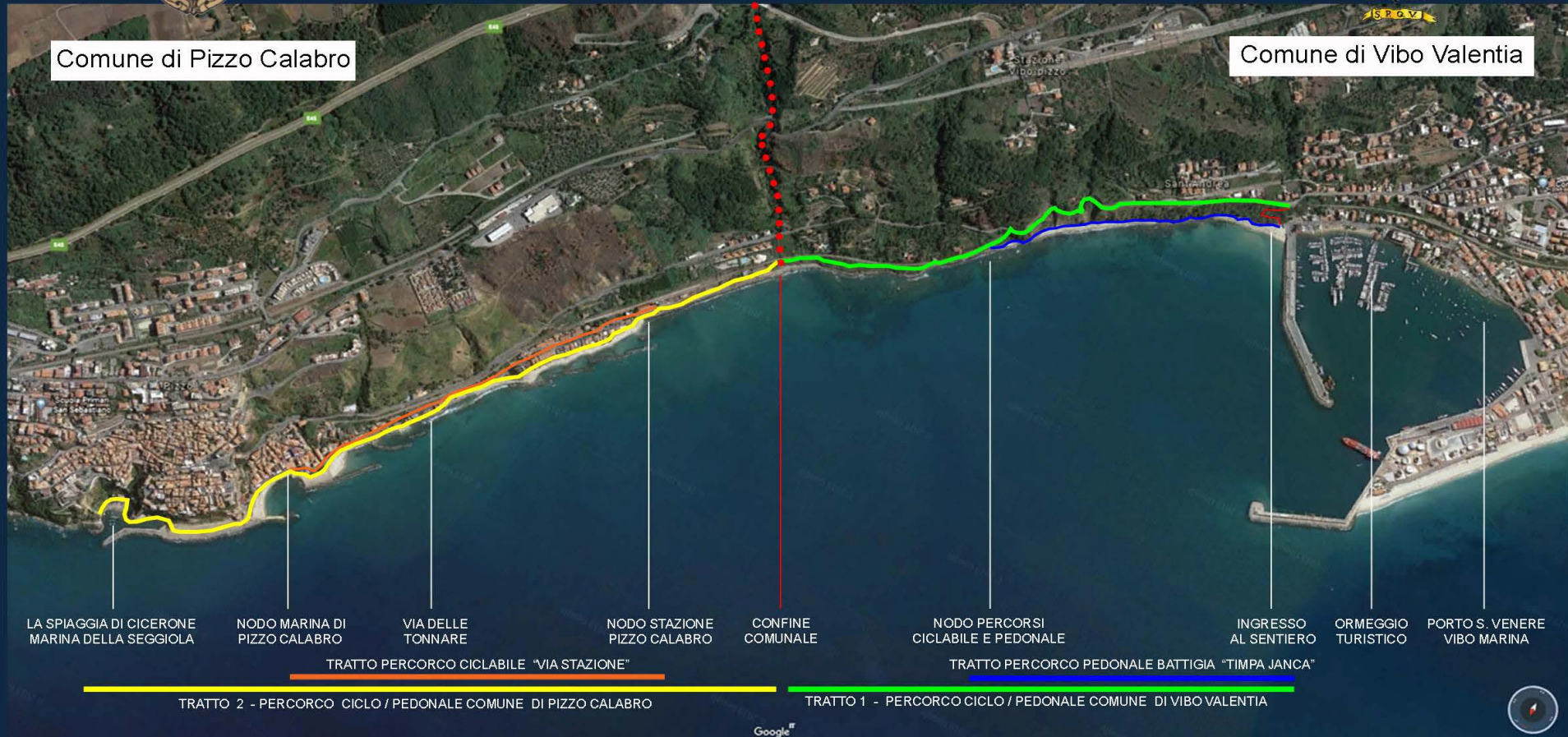
Studio di fattibilità







# VENUS VIA - "La Via di Venere... e Cicerone"



Macro Progetto - VENUS VIA - "La Via di Venere... e Cicerone"  
Percorso Panoramico Ciclo/Pedonale  
dal Porto di Vibo Marina alla Marina della Seggiola di Pizzo Calabro



# VENUS VIA - "La Via di Venere... e Cicerone"

## TRATTO 1 - COMUNE DI VIBO VALENTIA PERCORSO CICLO / PEDONALE

