



CITTÀ DI CHIARI
PROVINCIA DI BRESCIA

CONCORSO DI PROGETTAZIONE

PROCEDURA APERTA IN DUE GRADI

OPERE DI RIGENERAZIONE URBANA E DI RIQUALIFICAZIONE AMBIENTALE DI VIA MILANO DELLA CITTÀ DI CHIARI

DOCUMENTO DI INDIRIZZO ALLA PROGETTAZIONE



IL DIRIGENTE DEL
SETTORE TERRITORIO
Arch. Maifreni Aldo

I collaboratori
Arch. Favret Alessandra
Arch. Boccardelli Marina
Geom. Caroli Silvia
Ing. Ivan Foschetti

Sommario

1) PREMESSE.....	3
1.1) Contesto territoriale	3
1.2) Declassificazione a strada comunale SP BS 11	5
1.3) Divieto di transito veicoli commerciali pesanti	6
1.4) Delimitazione del centro abitato	6
1.5) Progetto delle 3 rotatorie	7
1.6) Accessibilità sistema trasporto collettivo	9
1.7) Completamento della bretella autostradale e impatto nel traffico	9
1.8) Nuovo parcheggio e di via Maffoni e collegamento con pista ciclopedonale	9
2) TIPOLOGIA INTERVENTI PREVISTI E OBIETTIVI DA PERSEGUIRE	10
2.1) Ambito di Intervento	10
2.2) Obiettivi Generali	11
2.3) Calcolo sommario della spesa	13
2.4) Conclusioni.....	13

1) PREMESSE

È intenzione dell'Amministrazione Comunale acquisire proposte progettuali tese alla rigenerazione urbana e ambientale dell'area di Via Milano mediante concorso di progettazione a due fasi secondo le modalità previste all'art. 46 del D. Lgs. 36/2023.

Il presente Documento di indirizzo viene redatto, per analogia, a quanto previsto all'art. 3 dell'allegato I.7 al D. Lgs. n. 36 del 31 marzo 2023 e rappresenta lo strumento con cui esplicitare gli obiettivi che si intende perseguire e le modalità con cui tali obiettivi devono essere raggiunti.

1.1) Contesto territoriale

Il territorio comunale di Chiari si estende per circa 38kmq a poca distanza del confine tra le Province di Brescia e Bergamo ed ai margini della Franciacorta.

I residenti sono per lo più insediati nel contesto urbano, dalla forma compatta radiocentrica, e nella località Santellone unico esempio di "nucleo urbano sparso".

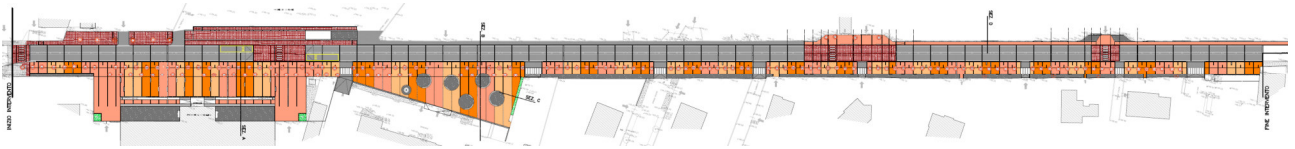


Stato del territorio anno 1968 (NB.: evidenziato in Giallo il tracciato della ex ss 11 Brescia – Milano)

Il centro urbano di Chiari è interessato dal tracciato della Ex-strada Statale 11 Padana Superiore, oggi denominata SP11 (strada provinciale 11), che percorre da est a ovest la parte settentrionale della pianura Padana.

A seguito della recente ultimazione della viabilità di gronda l'intero tratto della ex ss.11 sotteso dalle nuove varianti è stato declassato e dismesso dalla sua originaria funzione.

Con un concorso internazionale di Architettura il Comune ha già provveduto a riqualificare la parte est del tratto sotteso dalle nuove varianti, con un progetto ambizioso che ha permesso di rigenerare completamente l'asse stradale corrispondente a Viale Mazzini



Progetto di viale Mazzini vincitore del concorso di progettazione



Scorcio di Viale Mazzini a seguito dell'esecuzione dei lavori



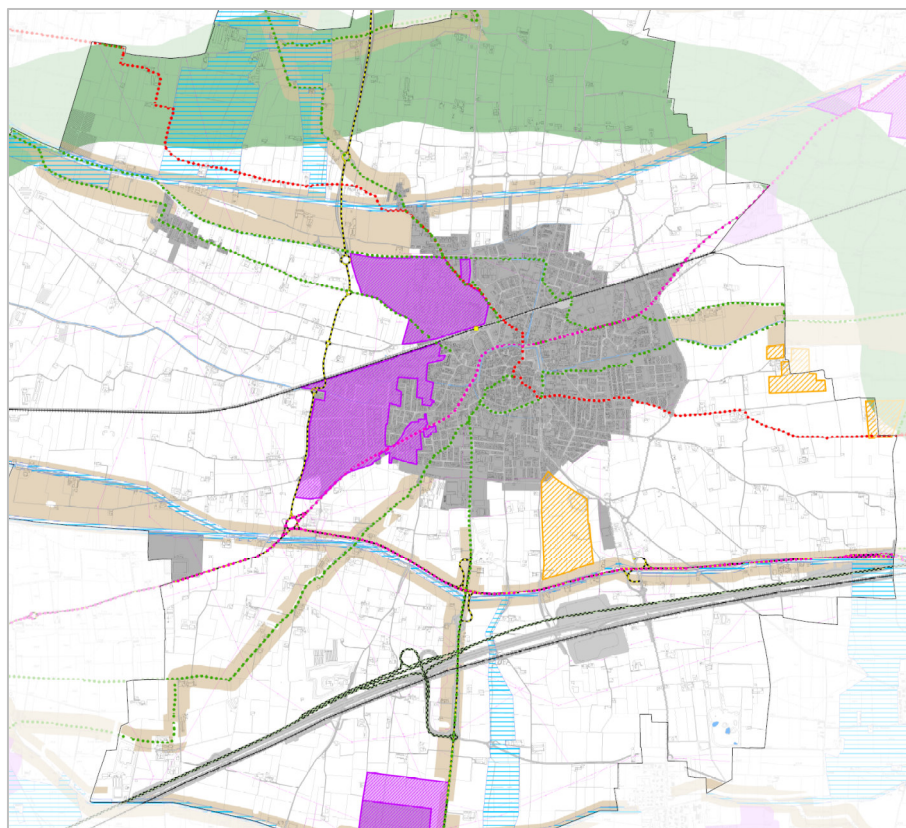
Viale Mazzini a seguito dell'esecuzione dei lavori

Il Comune intende ora affrontare anche la riqualificazione dell'intero tratto Ovest, corrispondente all'attuale via Milano, fino all'intersezione di Via Santissima Trinità. La strada collega l'esterno della città con il centro storico e assicura ancora oggi alcune funzioni di

viabilità residuali, ma si caratterizza più per le sue funzioni urbane che per quelle originarie extraurbane e va dunque completamente ripensata e riqualificata.

Il contesto entro cui si sviluppa il tratto interessato dal Concorso è stratificato e articolato, e si pone in relazione con una fitta rete di infrastrutture di viabilità tra le quali:

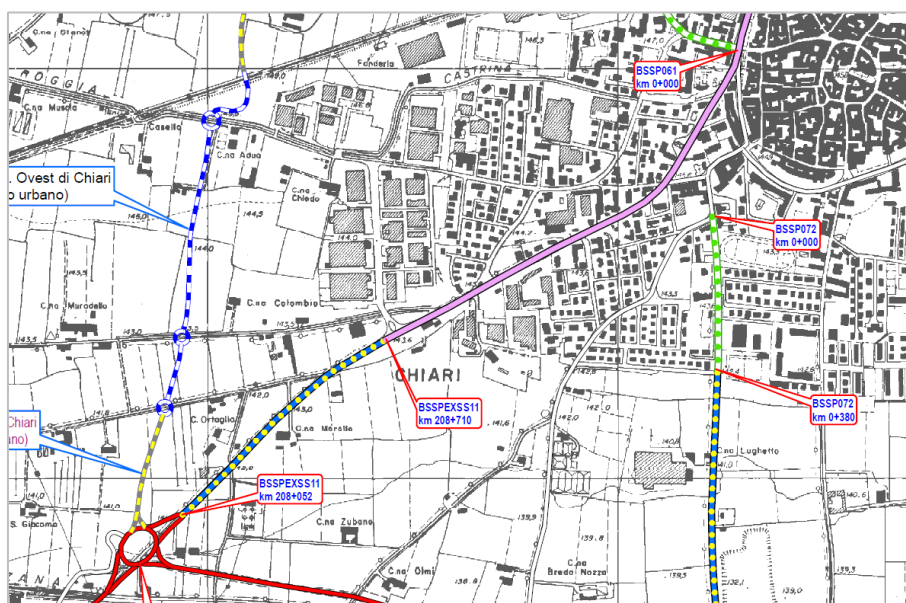
- **SP11 Var** a Sud del centro abitato,
- il collegamento autostradale A35 "**BreBeMi.**"
- la Tangenziale ovest "**Viale Zanini**" che si ricollega alla **S.P. 17 Var** (opera connessa alla BreBeMi);
- la tangenziale Est "**Viale Cenini**" che si ricollega alla tangenziale Nord "**Viale Mille Miglia**"



 Itinerari provinciali	 Viabilità primaria esistente
 Tracciati guida regionali	 Viabilità principale esistente
 Tracciati stradali di riferimento	 Viabilità secondaria esistente

1.2) Declassificazione a strada comunale SP BS 11

Con decreto dirigenziale 16/02/2006 n. 1710 la Regione Lombardia ha approvato la declassifica a strada comunale la SP BS 11 "Padana Superiore" del tratto Km 208 + 052 al Km 208 + 710.



1.3) Divieto di transito veicoli commerciali pesanti

Con ordinanza sindacale n. 17 del 08/02/2007, è stato istituito il divieto di transito per veicoli di massa superiore a 3,5 tonnellate ad eccezione del carico e scarico fino a 5 tonnellate.

Questa limitazione è stata introdotta con il fine di ridurre il carico di inquinanti dovuto al flusso di veicoli commerciali pesanti che contribuiscono all'immissione in atmosfera di particolato fine (PM10), per garantire anche le condizioni di sicurezza nella circolazione stradale e per ultimo salvaguardare le pavimentazioni e caratteristiche strutturali delle rotonde realizzate sui viali della Città.

La città di Chiari ricade infatti in zona critica per l'inquinamento dell'aria e il Comune ha adottato nel tempo tutte le misure possibili per ridurre ogni ricaduta sulla salute umana e per favorire il miglioramento della qualità della vita dei cittadini, compresa anche la presente iniziativa finalizzata a riqualificare una zona che in tal senso risulta strategica per il futuro della città

1.4) Delimitazione del centro abitato

La delimitazione del centro abitato individua i limiti territoriali di applicazione delle diverse discipline previste dal codice della strada. Anche a Chiari la delimitazione è stata perfezionata e oltre al resto individua chiaramente l'ambito territoriale in cui si impone all'utente della strada cautela nella guida prevista dalle norme di comportamento.

Inoltre la delimitazione individua i tratti comunali lungo le strade statali-regionali-provinciali che stabiliscono i limiti di competenza e di responsabilità tra il comune e altri enti proprietari di strade.

In data 08/04/2013 è stata aggiornata la perimetrazione del centro abitato, come previsto dall'art 3 comma 8 del Codice della Strada, riportata alla seguente planimetria:



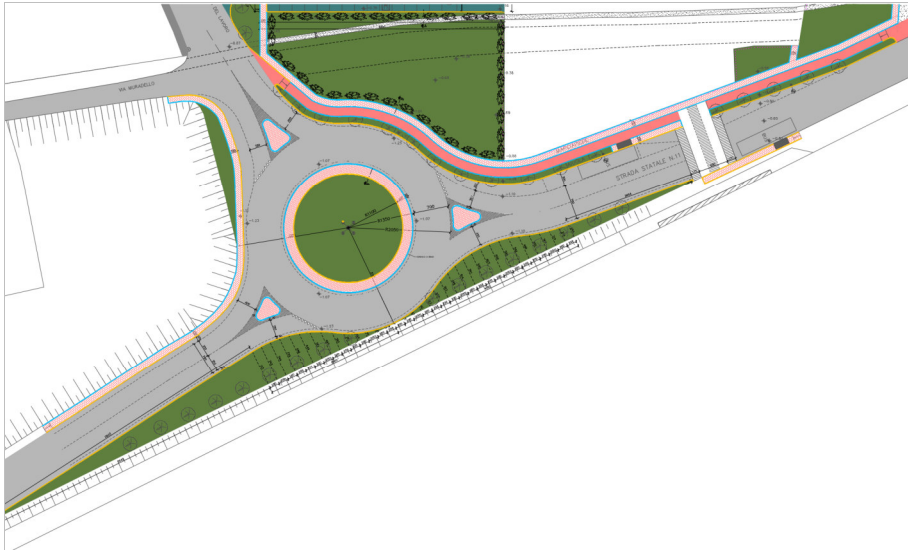
Perimetrazione del centro abitato Comune di Chiari

1.5) Progetto delle 3 rotatorie

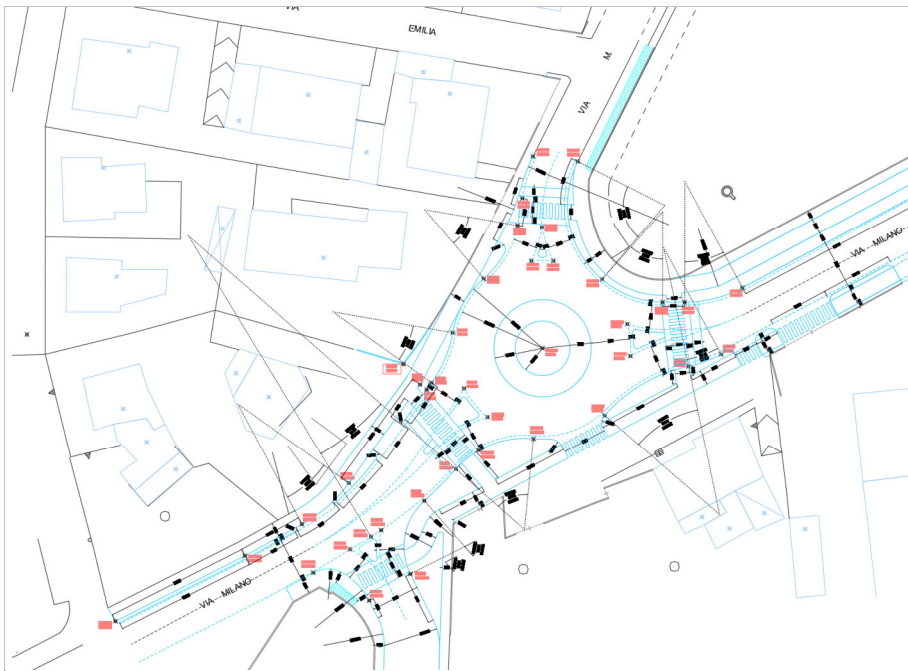
In attuazione di uno specifico PGTU approvato dal Consiglio Comunale fin dal 2006 sono state realizzate molteplici Opere di Viabilità e progressivamente migliorate le condizioni di sicurezza della viabilità minore. Anche via Milano è stata interessata da numerosi interventi tra i quali certamente sono di rilievo le tre nuove rotatorie per la risoluzione di quelli che prima erano incroci a raso:

- innesto tra Via Milano e Via Caduti del Lavoro
- innesto tra i Via Milano e Via Bernardelli
- innesto tra i Via Milano e Via S. Pellico e Via S. Giacomo

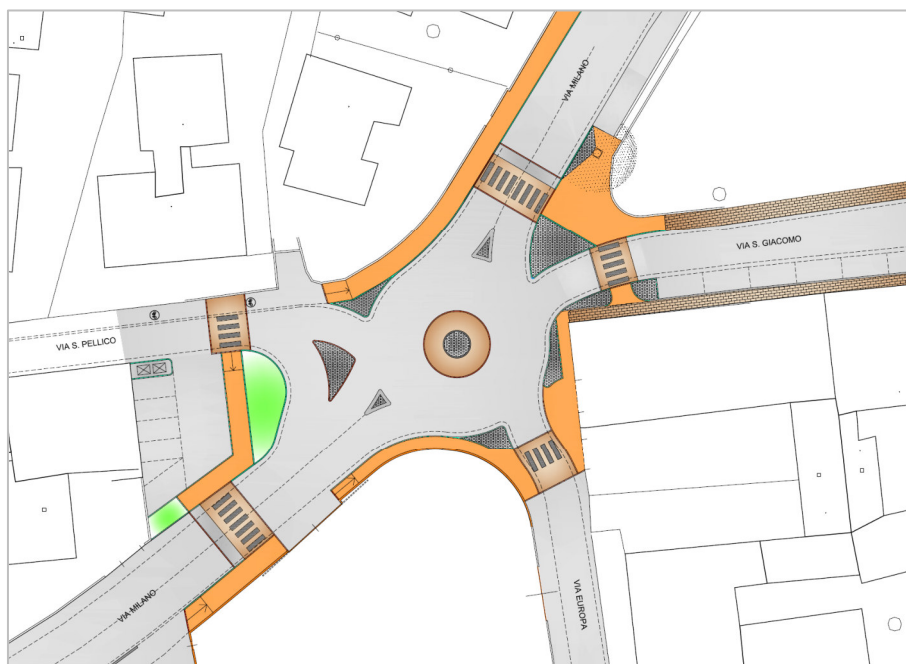
Le predette rotatorie ricadono nella categoria di mini rotatorie urbane con isola centrale sormontabile. Questa tipologia di rotatoria ha permesso in spazi ridotti di eliminare gli incroci a raso, eliminando semafori, e favorendo la moderazione della velocità e la migliore visibilità anche notturna.



Rotatoria di Via Milano - Via Caduti del Lavoro



Rotatoria di Via Milano - Via Bernardelli



Rotatoria di Via S. Pellico Via Milano - Via S. Giacomo

1.6) Accessibilità sistema trasporto collettivo

Il territorio comunale è attualmente servito da 6 linee di autobus extraurbani e da un servizio comunale di bus navetta. Il servizio autobus soddisfa spostamenti intercomunali in orario diurno tagliato sulle esigenze dell'utenza abituale al quale si aggiungono servizi aziendali privati.

Il bus navetta è dedicato al servizio prettamente locale per il collegamento del centro storico ed il resto del centro abitato. Il servizio è limitato alla fascia mattutina, con 8 corse su un percorso ad anello effettuato in un'unica direzione di marcia, in senso antiorario. In entrambi i casi sono garantiti punti di fermata intermedia.

1.7) Completamento della bretella autostradale e impatto nel traffico

La realizzazione delle tangenziali per la viabilità di gronda ed il completamento della bretella che collega esternamente al centro abitato le due autostrade (variante sp 19) hanno permesso di bypassare l'intera area urbana della città di Chiari eliminando tutti i flussi di attraversamento e di traffico pesante, abbassando al contempo i tempi di percorrenza e migliorando gli standard di sicurezza.

1.8) Nuovo parcheggio e di via Maffoni e collegamento con pista ciclopedonale



Parcheggio di via Maffoni e pista ciclopedonale

Anche per la Sosta negli ultimi anni è stata ripensata l'infrastrutturazione cittadina, attrezzando con importanti poli per la sosta la prima corona viaria del centro città. In via Milano è stato realizzato il nuovo parcheggio che ha entrata e uscita carrabile solo da via Maffoni ma è dotato di un attraversamento ciclopedonale che proprio da Via Milano permette oggi di raggiungere immediatamente via Maffoni. Il parcheggio costituisce oggi un importante punto di approdo per chi arriva in città da Ovest, facilitando l'accesso e la visita del centro storico.

2) TIPOLOGIA INTERVENTI PREVISTI E OBIETTIVI DA PERSEGUIRE

2.1) Ambito di Intervento



Via Milano

Le proposte progettuali almeno a livello di inquadramento in un **unico Master Plan** avranno come obiettivo la riqualificazione complessiva di Via Milano (dal Km 208 + 052 fino a via Santissima Trinità), armonizzando percorsi ciclo-pedonali e spazi verdi con i flussi di traffico veicolare residuale.

Il contesto in cui definire un primo intervento di progetto è dunque individuato nel tratto di via Milano che si articola da via Caduti del Lavoro (km 208 + 702) fino all'incrocio di Via SS. Trinità.

Questo ambito di intervento punto di vista urbanistico è caratterizzato da una edificazione disomogenea con alternanza di edifici a servizio di attività produttive con edifici residenziali e altre infrastrutture da valorizzare attraverso una rigenerazione complessiva.

Il progettista è poi chiamato a individuare un'area specifica dove sviluppare un primo lotto di intervento che dovrà essere circostanziato alle risorse economiche disponibili e ben coerente con le ideazioni riportate nel Master Plan che come meglio sopra specificato deve invece riguardare l'intero contesto urbano di riferimento e quindi l'intero asse ovest di arrivo alla Città.

2.2) Obiettivi Generali

La comunità scientifica attraverso rilevamenti ha dimostrato che l'ambiente urbano e periurbano, dove la concentrazione della popolazione è pari all'80% del totale, è molto più caldo che l'ambiente rurale. Questo fenomeno è fortemente influenzato dalla densità edilizia, dai materiali utilizzati nella costruzione e dalla limitata presenza di zone verdi, un insieme di cause che caratterizzano la realtà climatica delle città. In particolare le superfici in asfalto hanno la capacità di assorbire calore e rilasciarlo lentamente, contribuendo al mantenere temperature elevate anche notturne.

Attraverso il Concorso di Progettazione si intende ottenere un progetto di elevata qualità tecnica e innovativa, per la rigenerazione e riqualificazione urbana e ambientale dell'area

di Via Milano e del suo inutile originario manto d'asfalto, per assegnare una nuova identità a quello che a tutti gli effetti rappresenta l'accesso principale alla città. L'obiettivo primario è estetico/funzionale, ma anche sociale e di sostenibilità, con il miglioramento delle condizioni microclimatiche dell'intero ambito di riferimento

I principali obiettivi da perseguire sono:

- incrementare la capacità di adattamento agli effetti de cambiamenti climatici delle aree urbane, in particolare in risposta ad eventi estremi di temperatura, precipitazioni o siccità;
- de-impermeabilizzazione del suolo con la creazione di nuove infrastrutture verdi finalizzate all'adattamento ai cambiamenti climatici e con l'incremento degli spazi verdi e la messa a dimora di essenze vegetali in grado di favorire l'assorbimento di CO₂, con l'ulteriore obiettivo di mitigare gli effetti del fenomeno dell'isola di calore urbana superficiale (SUHI);
- attenzione alla sostenibilità ambientale e all'accessibilità alle infrastrutture di servizio alla comunità presenti nell'area;
- riduzione e moderazione del traffico veicolare mediante la promozione del trasporto pubblico e la riqualificazione, potenziamento delle infrastrutture di mobilità lenta e sosta;
- risezionamento della carreggiata mediante la riduzione della larghezza della corsia carrabile al minimo indispensabile (3,25 m) per indurre i conducenti a diminuire la velocità e favorire la guida con maggiore cautela;
- diminuire i valori di concentrazione degli inquinanti (polveri sottili ed ossidi di azoto) dell'area urbana;
- migliorare la qualità dell'ambiente e della vita dei cittadini, creando effetti positivi sulla salute e benessere della comunità;
- incrementare la sicurezza stradale attraverso interventi che garantiscano particolare attenzione alle utenze più vulnerabili;
- eliminazione di possibili zone di sosta non autorizzata lungo il percorso e ricomposizione del profilo urbano;
- favorire la presenza di arredo e verde urbano

La progettazione inoltre dovrà assicurare rispondenza ai contenuti riportati nel **BANDO "Strade Verdi" di Regione Lombardia**, indirizzato all'attuazione del Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria (PRIA) e dell'Accordo di Programma di bacino padano, destinato a ridurre le emissioni inquinanti in luoghi puntuali dell'abitato, soprattutto se attrattori di utenza vulnerabile.

2.3) Calcolo sommario della spesa

Quadro economico Primo Stralcio

A	LAVORI A BASE D'ASTA	€	529.925,00
1	Lavori a base d'asta	€	517.000,00
2	Oneri per la sicurezza e la salute del cantiere	€	12.925,00
3	Totale Lavori	€	529.925,00
B	SOMME A DISPOSIZIONE DELL'AMMINISTRAZIONE	€	184.375,00
4	IVA lavori appalto principale	€	52.992,50
5	Spese tecniche PFTE e CSP	€	24.605,65
6	Spese tecniche PE e CSP	€	9.227,12
7	Spese tecniche DL e CSE	€	24.403,27
8	Incentivi funzioni tecniche	€	10.340,00
9	Indagini geologiche	€	5.000,00
10	Pratiche catastali	€	3.000,00
11	Tassa appalti	€	445,00
12	Pubblicità appalto	€	2.500,00
13	Somme imprevisti	€	29.145,00
14	Fondo contenziosi	€	5.000,00
15	Allacciamenti pubblici servizi e interferenze	€	5.000,00
16	Spese piattaforma concorsi e commissione g.	€	8.815,58
17	Rilievo celerimetrico	€	3.900,00
TOTALE QUADRO ECONOMICO		€	714.300,00

2.4) Conclusioni

Dall'esame fin qui condotto e dall'analisi delle premesse e degli obiettivi del presente bando emerge chiaramente la necessità di ridisegnare e riqualificare lo spazio pubblico urbano, porta di ingresso alla città, con il fine di individuare la migliore soluzione di sostenibilità per quella che un tempo era una arteria extraurbana di collegamento strategico tra Brescia e Milano ed oggi invece è un esagerato manto d'asfalto nel pieno di una città sempre più vocata alla bellezza ed alla attrattività. Saranno premiate soluzioni progettuali capaci di ridurre le emissioni di inquinanti atmosferici e di gas climalteranti derivanti dal traffico, promuovere la mobilità attiva e, contestualmente, incrementare la componente verde ove assente o scarsa migliorando la capacità di adattamento dell'area urbana ai cambiamenti climatici e in fine valorizzare l'appartenenza della strada a parte dell'itinerario storico della Padana Superiore.

La soluzione migliore che il progettista è chiamato ad identificare tra le varie possibili sarà quella che più delle altre risponda alle indicazioni fin qui fornite dalla A.C. ed ai criteri premiali appositamente specificati nel presente documento e nella documentazione appositamente definita per il Concorso.