

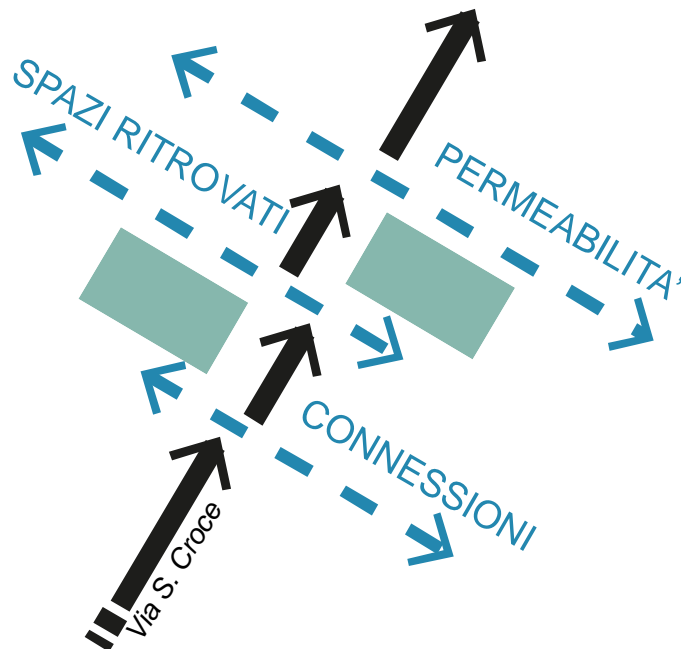
RELAZIONE ILLUSTRATIVA

LE VIE DELL'OSPITALITÀ

Rigenerare i luoghi della comunità

Bertinoro (FC)

Via Santa Croce: Un progetto di riqualificazione trasversale



INDICE

1. Introduzione: Santa Maria Nuova tra criticità e punti di forza
2. Principi di progetto: Una riqualificazione trasversale
 - 2.1. Via Santa Croce: da strada a nucleo urbano
 - 2.2. Rivitalizzazione della strada: nuove funzioni, nuove attrattive
 - 2.3. Una nuova polarità connessa alla rete infrastrutturale ed ecologica
3. Soluzioni progettuali: sicurezza, organizzazione e multifunzionalità
 - 3.1. La nuova struttura viaria
 - 3.2. L'area pedonale
 - 3.3. Gli spazi pubblici ritrovati
4. Elementi progettuali: un disegno integrato
 - 4.1. Arredi urbani
 - 4.2. Materiali
 - 4.3. Il verde nelle infrastrutture: una scelta ecologica e non solo
5. Stima dei costi

1. INTRODUZIONE: Santa Maria Nuova tra criticità e punti di forza

Via Santa Croce rappresenta l'asse portante su cui si sviluppa l'abitato di Santa Maria Nuova. Ad oggi, la principale criticità della frazione è la mancanza di identità e di percezione del centro cittadino proprio in corrispondenza di questo tratto di strada. A questa si aggiunge la mancanza di luoghi di aggregazione pubblici e un'incompatibilità dal punto di vista organizzativo dell'attuale impianto stradale ad ospitare assi per la mobilità lenta.

Vi sono tuttavia dei punti di forza che pongono le basi per una possibile rigenerazione urbana e di cui occorre tener conto nella progettazione della riqualificazione stradale. In particolare, vi sono edifici che rappresentano forti polarità per la definizione di un nucleo centrale, collegati alla presenza di alcune aree adibite ad uso pubblico di pertinenza di edifici pubblici, nonché alcune aree residuali limitrofe alla strada, che permettono di avere superficie utile per sviluppare situazioni progettuali che valorizzano l'impianto stesso della strada. Inoltre, le previsioni del POC, che prevedono nell'area a Est dell'abitato l'inserimento di nuove aree edificate, attrezzature pubbliche e infrastrutture e un futuro incremento della rete ecologica, mediante l'impianto di un bosco urbano, aprono a nuovi scenari di sviluppo urbano e sociale, alimentando la necessità di intervenire preventivamente su Via Santa Croce.

Ci si pone quindi l'obiettivo, mediante la riqualificazione del tratto stradale in oggetto, di poter avviare un processo di costruzione di centro cittadino e nodo centrale della comunità della frazione di Santa Maria Nuova.

2. PRINCIPI DI PROGETTO

2.1. Via Santa Croce: da strada a nucleo urbano

Il principio generale che regola il progetto è modificare la percezione della strada, da parte di chi la attraversa e vive. In particolare si vuole frammentare la percezione longitudinale del vettore stradale attraverso delle linee trasversali, fisiche e concettuali, così da leggere in modo diverso lo spazio pubblico circostante.

Questo principio si ritrova in un disegno integrato di elementi progettuali che concorrono a creare degli spazi trasversali alla linea stradale e sono: la nuova struttura viaria, il disegno della pavimentazione, il sesto d'impianto della vegetazione e l'arredo urbano.

L'elemento più caratteristico di questo principio è la pavimentazione, che lungo tutto il tratto in oggetto scandisce l'andamento trasversale, collegando i due marciapiedi della via con un ritmo regolare e più serrato in corrispondenza dell'area destinata ad ospitare il vero nucleo cittadino, tra via Alcide De Gasperi e via Palmiro Togliatti. Allo stesso modo le alberature e la vegetazione rimarcano questo andamento e, insieme al sistema degli arredi, generano spazi ai margini della strada con funzioni e forme diverse.

In questo tratto di strada, che nel progetto diventa il nuovo baricentro urbano, si concentra un serie di spazi pubblici connessi alle emergenze architettoniche oggetto di una futura riqualificazione. Questi spazi sono stati ridisegnati per divenire luoghi di aggregazione versatili e polivalenti, capaci di ospitare attività e iniziative diverse, originate dalle amministrazioni o direttamente dalla popolazione locale.

La rivitalizzazione dell'area, perseguita attraverso una riqualificazione paesaggistica e urbana, il ridisegno degli spazi pubblici con un principio unitario, la connessione della Via ai sistemi di percorrenza ciclabili della zona e l'integrazione con le previsioni del POC, permette di raggiungere contestualmente diversi obiettivi: conferire un'identità agli spazi pubblici e aumentare la percezione del nucleo centrale della comunità, migliorare la sicurezza e la fruibilità da parte di ogni tipo di utenza e fruizione, generare luoghi di aggregazione e, infine, porre le basi per la promozione di un sviluppo sociale, economico e culturale della frazione e del territorio limitrofo.

In questo modo, la strada diventa un contenitore di spazi e opportunità, capace di far coesistere le necessità infrastrutturali e un sistema di sviluppo locale, che fa leva proprio sulla presenza di questo collegamento viario.

2.2. La rivitalizzazione della strada: nuove funzioni, nuove attrattive

Rilanciare quest'area stradale rappresenta un'occasione per sfruttare le potenzialità di un asse viario che attraversa il centro e porta numerosi fruitori all'interno del paese. Per incentivare la sosta occorre pensare parallelamente a funzioni e attrattive che richiamino l'attenzione dei flussi che transitano per la Via. L'area davanti all'ex scuola e l'area prospiciente l'ex Fifty-Five diventano quindi punti focali del progetto, in quanto, i corrispettivi edifici, oggetto di riqualificazione e cambio di destinazione, possono ospitare importanti funzioni attrattive.

In questa sede, sono state ipotizzate le funzioni che meglio possono integrarsi con le finalità di progetto, ovvero: inserire un mercato coperto per la promozione di prodotti del territorio all'interno del nuovo edificio che sorgerà al posto dell'ex Fifty-Five (o nella piazzetta retrostante) e spazi adibiti a centro culturale/area mostre/biblioteca e ludoteca nell'ex scuola. Queste funzioni così articolate possono rappresentare un'attrattiva per la popolazione locale, i fruitori di passaggio e in generale incentivare il rilancio economico e culturale della frazione. La vendita di prodotti tipici ad esempio può innescare processi di marketing territoriale con dei ritorni economici diretti sui produttori locali. In ogni caso tali spazi dovrebbero essere dinamici e versatili, così che possano adeguarsi ai cambiamenti della comunità e siano funzionali anche nel lungo termine.

2.3. Una nuova polarità connessa alla rete infrastrutturale ed ecologica

L'incremento di connessioni all'interno della rete ecologica, garantisce non solo un incremento qualitativo dal punto di vista ambientale e urbano, ma permette di incentivare tutti i sistemi di percorrenza legati ad attività naturalistiche e alla mobilità lenta, che hanno un grande impatto sulla popolazione locale e sul turismo. L'apertura di un percorso naturalistico vicino all'abitato di Santa Maria Nuova fa pensare che l'inserimento di spazi pubblici atti a ospitare differenti funzioni possa completare un'offerta turistica il cui sviluppo nasce proprio dalla creazione di queste connessioni ciclo/pedonali.

Il futuro bosco urbano, unitamente alle aree verdi che si connettono all'abitato risultano preziosi corridoi ecologici e bacini di biodiversità, che penetrando nel tessuto urbano contribuiscono all'aumento di benessere al suo interno.

La trasversalità del progetto comprende anche una serie di interconnessioni, ecologiche e fisiche, in riferimento ai programmi presentati nel POC. Queste connessioni vengono proposte in tutti gli spazi residuali di collegamento con le aree limitrofe alla strada. Spazi marginali e di ridotte dimensioni oggetto di una progettazione attenta, per ridefinire spazi multifunzionali, capaci di ospitare differenti attività e rendere Santa Maria Nuova un centro attrattivo e di valorizzazione territoriale.

Queste aree costituiscono il punto di connessione con le zone di nuovo impianto previste dal piano per l'area tra il bosco urbano e Via Santa Croce, diventando così collegamenti importanti all'interno del sistema di connessioni trasversali di cui si è parlato precedentemente.

3.SOLUZIONI PROGETTUALI: sicurezza, organizzazione e multifunzionalità

3.1. La nuova struttura viaria

Via Santa Croce attualmente risulta in media di 12 m di larghezza, comprensiva di marciapiedi da entrambi i lati, con variazioni lungo il tratto considerato. Lungo la strada vi sono alcune aree ad uso pubblico, come la piazza davanti all'ex scuola e l'area prospiciente l'ex Fifty-Five che costituiscono un'occasione spaziale importante, che permettere di aumentare gli spazi pedonali e rendere più dinamica la struttura lineare della strada.

Le regole generali della riqualificazione stradale proposta cercano proprio di aumentare lo spazio destinato ai marciapiedi e alle aree pubbliche, mantenendo una larghezza minima della carreggiata di sei metri. Sul lato Forlì è previsto l'inserimento di una pista ciclopedonale promiscua a doppio senso (2,5 m), mentre sul lato opposto è stato mantenuto il marciapiede con una larghezza minima di 1,5 m con parcheggi laterali in linea, intervallati da aiuole verdi alberate.

Sia la pista ciclopedonale che il marciapiede sono rialzati di 15 cm rispetto alla carreggiata, così da aumentare il senso di sicurezza di pedoni e ciclisti. Sui marciapiedi il disegno trasversale della

pavimentazione, oltre a condizionare la percezione, diventa elemento urbano connotativo e il suo prolungamento sui parcheggi in linea costituisce la divisione dei posti auto.

Un cordolo rinverdito separa la pista ciclopedonale dalla strada e costituisce una barriera verde a protezione dei fruitori del percorso, mentre le alberature e le aiuole rinverdate sull'altro lato, dove la maggior disponibilità di terreno fa sì che si possano creare delle aree verdi più corpose, accentuano la trasversalità dell'intervento.

In corrispondenza dei passi carrai pubblici e privati vengono inserite bordure apposite per il passaggio delle auto alla quota del marciapiede, evitando a pedoni, persone con mobilità ridotta e ciclisti uno scomodo "sali-scendi" ad ogni accesso e mantenendo una linea dei cordoli continua e pulita.

I parcheggi in linea sono di grandezza sufficiente per agevolare le fasi di manovra sulla carreggiata e sono posizionati attentamente per non ostacolare gli accessi carrai e le fermate dell'autobus.

Con una cadenza di circa 100 metri sono previsti attraversamenti pedonali rialzati alla quota del marciapiede, sistema che massimizza l'accessibilità dei marciapiedi e permette una maggior sicurezza dei pedoni dovuta al rallentamento delle auto in corrispondenza di questi dossi artificiali.

3.2. L'Area pedonale

Un particolare trattamento è destinato al tratto tra via Togliatti e Via de Gasperi, tratto in cui si concentrano gli spazi pubblici e gli edifici di maggior interesse pubblico. Qui il livello stradale è rialzato di circa 15 cm in modo da creare un'unica area pedonale. Rialzare la carreggiata fa sì che gli automobilisti percepiscano una zona centrale a priorità pedonale e che ci sia una continuità e una completa accessibilità dell'area da parte del pedone. L'area in questione può inoltre essere chiusa al traffico per determinati eventi, garantendo la viabilità veicolare su via Anita Garibaldi e la reimmissione su Via Santa Croce in corrispondenza di via De Gasperi.

Lungo tutta l'area pedonale si ha un'intensificazione del disegno della pavimentazione che viene prolungato anche sulla carreggiata, proprio per accentuare la trasversalità dell'area e stabilire un collegamento unitario dei due marciapiedi. Inoltre, sulle aree che circondano gli edifici oggetto di riqualificazione architettonica, il marciapiede si estende costituendo spazi pubblici più ampi, che nel caso del lato ovest dell'ex scuola diventa una piazza polivalente. In caso di pedonalizzazione della strada con opportuna deviazione veicolare su via Anita Garibaldi, anche la strada diventa area fruibile, estendendo i confini della piazza e creando un unico spazio libero.

Lungo questo tratto non è presente il cordolo di separazione tra carreggiata e ciclopedonale, per garantire la massima continuità tra un lato e l'altro della strada.

3.3. Gli spazi pubblici ritrovati

Punti focali per lo sviluppo del nuovo nucleo di Santa Maria Nuova sono gli spazi pubblici a contatto con l'ex scuola e l'ex Fifty Five, le cui nuove destinazioni d'uso sono state descritte nel precedente paragrafo 2.2.

Dall'arretramento dell'attuale ingombro dell'edificio denominato ex Fifty five, nasce l'occasione di sfruttare lo spazio pubblico di risulta di fronte a questo. Si tratta di circa 8,4 metri, di cui 2,5 occupati dalla pista ciclopedonale e i restanti 5,9 disponibili per la creazione di luoghi di pubblica aggregazione che collegano la strada all'edificio. Questi spazi possono essere utilizzati in svariati modi, per questo il progetto si limita a inserire delle aiuole integrate all'arredo pubblico così da creare dei luoghi di aggregazione distensivi, ombreggiati e attrezzati, adatti sia a una fruizione locale quotidiana che ai fruitori del nuovo mercato coperto in cui si ipotizza la vendita di prodotti artigianali locali, prodotti agroalimentari ed enogastronomici da consumarsi sul posto.

Intorno all'ex scuola, invece, si libera un ampio spazio che è stato suddiviso in una piazza alberata nella porzione di fronte all'edificio e uno spazio polivalente nella fascia laterale a Nord-Est di questo. La piazza è costituita da alberature di terza grandezza con un sesto d'impianto regolare che ombreggiano una serie di sedute disposte in modo libero, slegate dall'orientamento della strada, così da generare uno spazio informale ma ordinato, adatto all'uso quotidiano e ad accogliere un più ampio numero di persone.

Lo spazio a lato dell'edificio è mantenuto libero dalle alberature e dall'arredo urbano per poter essere sfruttato nel maggior numero di modi possibili, mentre nella parte verso la strada, continuazione e

punto di incontro con la piazza alberata, si trova un podio con una piccola platea, pensati per ospitare spettacoli, discorsi, rappresentazioni teatrali, cinema all'aperto, incontri ecc...

Lo spazio è stato suddiviso per garantire il massimo della versatilità e la conformazione unitaria di tutta quest'area pedonalizzabile, compresa tra Via Togliatti e Via De Gasperi, offre la possibilità di rendere questo spazio un unico grande luogo per la promozione di iniziative culturali, economiche e sociali attive.

4. ELEMENTI PROGETTUALI: un disegno integrato

4.1. Gli arredi urbani: un design multifunzionale

Il rapporto tra strada e arredo genera spazi

Il sistema degli arredi si integra perfettamente con il concept generale di progetto di lavorare sul rapporto tra la strada e gli spazi pubblici collegati. In particolare l'orientamento degli arredi rispetto all'asse principale di via Santa Croce genera spazi con finalità diverse, seguendo tre soluzioni di posizionamento: trasversale, longitudinale e libero.

L'orientamento trasversale, ottenuto attraverso schermature e aiuole integrate all'arredo, frammenta la percezione longitudinale della strada, creando spazi pubblici di dimensioni contenute e permeabili, adatti all'incontro e al dialogo ma senza perdere la connessione con via Santa Croce.

In altri casi l'arredo segue l'andamento longitudinale della strada, come per i dehors, creando spazi protetti e riparati e rivolgendo l'attenzione verso gli edifici o le attività commerciali.

Infine, lo schema libero, genera spazi pubblici svincolati dalla strada in cui il posizionamento apparentemente casuale dell'arredo apre a molteplici possibilità di utilizzo.

Un design contemporaneo su misura

La progettazione degli arredi, in termini di disegno e scelta dei materiali, persegue gli obiettivi di creare un design identitario ed efficace, mantenere un legame con il contesto urbano, permettere molteplici utilizzi e declinazioni.

E' stato quindi concepito un modulo base, la cui semplicità permette di sviluppare diverse soluzioni, al fine di adattarsi a tutti gli spazi di progetto.

Il modulo è composto da un blocco di legno sostenuto da una lamina di acciaio che costituisce il sostegno strutturale e conferisce una sensazione di leggerezza, sollevando il blocco da terra.

Due semplici elementi in dialogo tra loro che uniscono la solidità e la robustezza del legno alla modernità e leggerezza dell'acciaio, in un disegno di carattere, adatto ad un piccolo contesto urbano alla ricerca di un'identità e di un aspetto contemporaneo.

La semplicità della composizione dei due elementi permette di ottenere sedute con lunghezze variabili, da 50 a 400 cm, adattandosi alle diverse esigenze di spazio e utilizzo. A seconda delle necessità di progetto, è possibile applicare uno schienale per aumentare il comfort della seduta, rendendola adatta alle esigenze di tutti i possibili fruitori e orientarla rispetto alla strada. (*schema B dell'abaco arredi, Tavola 2*)

L'anima in acciaio permette inoltre di far interagire le sedute con i cordoli che delimitano le aiuole di progetto. In questo modo si creano sistemi integrati di verde e arredo, aperti a diverse possibilità di utilizzo: piccoli salotti urbani di aggregazione, zone di riposo all'ombra degli alberi, aree distensive in cui apprezzare le proprietà sensoriali delle specie vegetali. In questo disegno integrato, sono stati inseriti inoltre degli schermi in listelli di legno che creano un gioco di trasparenze con la vegetazione e aumentano l'effetto trasversale di questi spazi rispetto alla strada. (*schema D dell'abaco arredi, Tavola 2*)

Particolare rilievo è stato dato agli arredi della piazza prospiciente all'ex scuola, in cui le sedute sono posizionate secondo uno schema libero e assumono un ruolo più centrale. Queste sedute si basano sul concept del modello base, ma hanno un carattere più marcato e dimensioni più ampie così da permettere utilizzi diversi e accogliere un numero più grande di fruitori, generando attorno a sé uno spazio di aggregazione comune. (*schema C dell'abaco arredi, Tavola 2*)

Lungo via Santa Croce sono posizionate delle piccole sedute integrate alle aiuole alberate, che rendono possibile una sosta breve all'ombra degli alberi, ottimizzando lo spazio anche dove il marciapiede è più stretto. (*schema A dell'abaco arredi, Tavola 2*)

I Parklet: spazi ritrovati tra pubblico e privato

Particolare attenzione è stata data alle possibili configurazioni dei dehors da collocare lungo i margini della strada. È stata progettata una soluzione versatile che possa adattarsi alle diverse richieste delle attività commerciali e alla nuova configurazione della strada.

In particolare sono state ipotizzate delle strutture modulari che all'occorrenza sostituiscono gli spazi destinati ai parcheggi lungo la strada e diventano degli ampliamenti del marciapiede. Questa soluzione permette di ottenere delle distese esterne facilmente montabili e smontabili, utilizzabili stagionalmente o tutto l'anno, e posizionabili lungo tutto il corso della strada, al posto dei parcheggi, a seconda delle necessità dei commerci.

Queste strutture, chiamate Parklet, non sono inedite ma rappresentano un fenomeno contemporaneo urbano in sviluppo in tutto il mondo, con cui si cerca di restituire spazio pubblico fruibile ricavandolo dai parcheggi. La possibilità di avere strutture modulari di facile montaggio permette di scegliere di mantenere o sostituire i parcheggi a seconda dei periodi dell'anno o di particolari ricorrenze.

Queste soluzioni danno inoltre la possibilità all'amministrazione pubblica di utilizzarne un certo numero come spazio pubblico, slegandoli dalle attività commerciali. Con lo stesso principio quindi si possono sostituire alcuni posti auto per ricreare piccole aree pubbliche dotate di sedute e tavoli, da sfruttare come aree ristoro o luoghi di incontro durante particolari eventi (sagre, manifestazioni culturali, festività...).

Il modulo misura 180 cm di larghezza per 600 cm di lunghezza, in modo da sostituire perfettamente un posto auto ed ottimizzare lo spazio; si compone di una piattaforma in legno dotata di guide in cui inserire gli arredi scorrevoli e bloccarli, senza la necessità di fissarli alla pavimentazione. In questo modo la configurazione del dehors è personalizzabile e rimaneggiabile e può ospitare sedute, tavoli, banconi, espositori, con un design unitario in linea con l'arredo pubblico. Alle estremità del modulo vengono posizionate delle fioriere in modo da fissare il modulo e separarlo dai parcheggi limitrofi. Allo stesso modo, una schermatura verticale in listelli di legno lungo il lato della strada isola dalla stessa, migliorando il comfort dei fruitori. (*schema E dell'abaco arredi, Tavola 2*)

4.2 Materiali di progetto

Tutti gli spazi pubblici (marciapiedi, piazze, area pedonalizzabile, attraversamenti pedonali) sono connotati da un unico disegno della pavimentazione per identificare gli spazi ad uso pedonale da quelli carrabili. Il disegno è composto da una base in calcestruzzo architettonico lavato con colorazione chiara e contrastante con le lastre di pietra di Luserna con cui si realizzano le linee trasversali che connotano il progetto. La scelta di questi materiali di rivestimento dipende, oltre che da ragioni estetiche di qualità architettonica e progettuale, dalla necessità di garantire un'alta rugosità superficiale per evitare fenomeni di scivolamento pedonale e slittamento delle vetture, soprattutto in corrispondenza dell'area centrale rialzata.

I cordoli in cemento che delimitano longitudinalmente la strada e i parcheggi in linea hanno la stessa colorazione della pavimentazione in cemento lavato, così da non interferire con il disegno della pavimentazione.

Tutte le aree verdi, invece, sono delimitate da cordoli in acciaio con la stessa finitura degli arredi urbani sopra descritti, così che vi sia un dialogo completo tra i principali elementi progettuali.

4.3. Il verde nelle infrastrutture: una scelta ecologica e di qualità urbana

Per le alberature stradali si propone l'uso del *Quercus ilex* (Leccio) in quanto si tratta di una specie adatta a essere posizionata lungo i bordi stradali e in ambito urbano rimane di dimensioni contenute (scelta giustificata dall'altezza delle abitazioni fronte strada), fornendo comunque un piacevole ombreggiamento.

Nelle aiuole vengono inserite graminacee, arbusti e erbacee perenni associate in modo da creare macchie vegetali apprezzabili anche durante la stagione invernale. Queste aree verdi rappresentano

l'occasione di arricchire il progetto sia da un punto di vista qualitativo che ecologico, perché oltre a portare colorazioni, profumi e volumi all'interno dell'area, formano una rete capillare collegata alle aree verdi circostanti. Inoltre sono specie rustiche a bassa manutenzione, adatte a questo tipo di interventi, che offrono qualità estetiche e sensoriali più interessanti e contemporanee.

Lungo la pista ciclabile si è preferito l'uso di graminacee (in particolare *Calamagrostis* Karl Foester) perché con il suo portamento perfettamente verticale permette di ottenere una schermatura compatta anche con poca profondità (circa 35 cm).

Per la piazza davanti all'ex scuola è proposto l'abbattimento degli alberi presenti in quella porzione a verde, ritenendo che si tratti di un mix di specie non pertinenti con il contesto, prevedendo invece l'inserimento di esemplari di *Populus alba pyramidalis* (Pioppo bianco) per ricreare una macchia boscata con specie tipiche del contesto agricolo. Per la piazzetta davanti all'ex-scuola è stata scelta la *Pseudocarya sinensis* (Cotogno cinese), specie non autoctona, ma di grande valore botanico, interessante per le variazioni di colorazione del fogliame e l'aspetto del fusto. Le ridotte dimensioni la rendono adatta alle proporzioni di questa piccola piazza, mentre la particolare architettura dell'albero fa sì che diventi un elemento portante del disegno progettuale.

5. STIMA DEI COSTI

Di seguito è allegata la tabella contenente la stima dei costi di progetto, suddivisi sulla base delle principali tipologie di lavorazioni. Il computo è organizzato in due paragrafi per quantificare con chiarezza il costo degli interventi necessari per riqualificare l'area stradale entro il perimetro di progetto (Via Santa Croce e relativi marciapiedi) e le aree limitrofe, escluse dal perimetro fornito (aree circostanti l'ex Fifty Five e l'ex Scuola) ma strettamente connesse con il progetto proposto. In questa seconda categoria sono anche previsti i costi per 6 Parklet da destinare ad uso privato e pubblico. Tale numero è indicativo e sarà da definire a seconda delle reali esigenze delle attività commerciali e dell'interesse da parte dell'amministrazione di utilizzarli come spazio pubblico lungo la strada in sostituzione di alcuni parcheggi.

Via S. Croce (perimetro bando in oggetto)	Un.	Qtà	€/Unità	Costo tot. €
SCAVI E DEMOLIZIONI				
Demolizione marciapiede esistente	mq	1.390	6,50 €	9.035,00 €
Rimozione strato d'usura esistente con mezzi meccanici, compreso l'allontanamento del materiale non utilizzabile	mq	1.440	2,50 €	3.600,00 €
Scavo di sbancamento compreso trasporto materiali di risulta per altezze inferiori a cm 50, per aiuole e lavori stradali	mc	880	12,00 €	10.560,00 €
Abbattimento di alberi h 6/12m adulti siti su strada	n.	11	387,00 €	4.257,00 €
PAVIMENTAZIONI				
Fondazione in misto granulare compreso scavo per ampliamento marciapiedi sp 15 cm	mc	95	21,00 €	1.995,00 €
Fondazione in misto granulare di cava o di fiume compreso di scavo per sopraelevazione area carrabile/pedonale sp 30 cm	mc	500	24,50 €	12.250,00 €
Fornitura e posa lastre di Pietra di Luserna	mq	208	55,00 €	11.440,00 €
Fornitura e posa cemento architettonico lavato, su sottofondo di spessore variabile per percorrenza carrabile e pedonale	mq	2.252	56,00 €	126.112,00 €
Tappeto d'usura in conglomerato bituminoso sp 3 cm	mq	1.440	7,10 €	10.224,00 €
Fornitura e posa cordoli in cemento con sottofondo e rinfiacco per contenimento marciapiede	ml	910	27,00 €	24.570,00 €
Fornitura e posa di cordolo in acciaio per delimitazione aiuole	ml	130	45,00 €	5.850,00 €
OPERE A VERDE				
Fornitura terra da coltivo da strato colturale attivo	mc	30	12,00 €	360,00 €
Fornitura e messa a dimora di specie erbacee perenni densità 3-6 piante al mq, compresa pacciamatura	mq	40	52,00 €	2.080,00 €
Fornitura e messa a dimora di <i>Quercus ilex</i> 18/20	n.	18	510,00 €	9.180,00 €
Impianto di irrigazione con ala gocciolante	a corpo		1.500,00 €	1.500,00 €

ARREDO PUBBLICO

Sedute tipo A	n.	10	450,00 €	4.500,00 €
Fornitura e posa dissuasore in ferro	n	74	150,00 €	11.100,00 €
Fornitura e posa rastrelliera per biciclette	n	3	230,00 €	690,00 €
			TOT.	249.303,00 €
Oneri sicurezza: 2,5% del TOT.				6.232,6 €

Aree circostanti l'ex Scuola e l'ex Fifty-five**SCAVI E DEMOLIZIONI**

Demolizione marciapiede esistente	mq	750	6,50 €	4.875,00 €
Scavo di sbancamento compreso trasporto materiali di risulta per altezze inferiori a cm 50, per aiuole e lavori stradali	mc	86	12,00 €	1.032,00 €
Abbattimento di alberi h 6/12 m adulti siti in aree verdi	n	6	315,00 €	1.890,00 €

PAVIMENTAZIONI

Fornitura e posa lastre di Pietra di Luserna	mq	310	55,00 €	17.050,00 €
Fornitura e posa cemento architettonico lavato, su sottofondo di spessore variabile per percorrenza carrabile e pedonale	mq	1.670	52,00 €	86.840,00 €
Fornitura e posa di cordolo in acciaio per delimitazione aiuole	ml	384	45,00 €	17.280,00 €

OPERE A VERDE

Fornitura terra da coltivo da strato colturale attivo	mc	90	12,00 €	1.080,00 €
Fornitura e messa a dimora di specie erbacee perenni densità 3-6 piante al mq compresa pacciamatura	mq	40	52,00 €	2.080,00 €
Fornitura e messa a dimora di arbusti densità 1-3 al mq H. 50/60	mq	40	35,00 €	1.400,00 €
Fornitura e messa a dimora di <i>Populus alba pyramidalis</i> 18/20	n.	14	223,00 €	3.122,00 €
Fornitura e messa a dimora di <i>Pseudocycdonia</i> H: 3,5 m	n.	20	270,00 €	5.400,00 €
Impianto di irrigazione con ala gocciolante	a corpo		2.000,00 €	2.000,00 €
Griglie per aiuole alberate	n.	14	600,00 €	8.400,00 €
Sedute tipo B panche lunghe	n	18	1.200,00 €	21.600,00 €
Sedute tipo C panche piazza	n	5	2.300,00 €	11.500,00 €
Podio in legno	n	1	9.700,00 €	9.700,00 €
Ricollocazione monumento ai caduti	n	1	4.000,00 €	4.000,00 €
Murales a tema su centralina elettrica	n	1	2.000,00 €	2.000,00 €
Parklet modulare 6 x 1,8 m comprensivo di arredi	n.	6	9.000,00 €	54.000,00 €
			TOT.	255.249,00 €
Oneri sicurezza: 2,5% del TOT.				6.381,2 €