

**COMUNE DI ISERNIA***(Medaglia d'Oro)***Settore 3° Tecnico – U.O.A 2 Strategia Urbana****PNRR Missione 5 Componente 2 Investimento 2.1****– Progetti di Rigenerazione Urbana (P.Ri.Urb. – DPCM 21/01/21) –  
assegnazione contributo ex D.M. Interno 04/04/2022 – accettazione ex atti d'obbligo del  
05/05/2022 – Finanziato dall'Unione Europea – NextGenerationEU –****Intervento n. 5 – CUP: J51B21001440001 –**

**Potenziamento del sistema della mobilità sostenibile urbana attraverso la realizzazione del nuovo raccordo stradale dallo svincolo di Santo Spirito a servizio del sistema di parcheggio “Pullman-Park” da realizzare nell’ambito urbano marginale di via Giovanni XXIII, interessato da fenomeni di dissesto e degrado ambientale, e funzionale al miglioramento della qualità del decoro urbano conseguente la riduzione delle emissioni climalteranti nel centro abitato.**



## **DOCUMENTO DI INDIRIZZO ALLA PROGETTAZIONE**

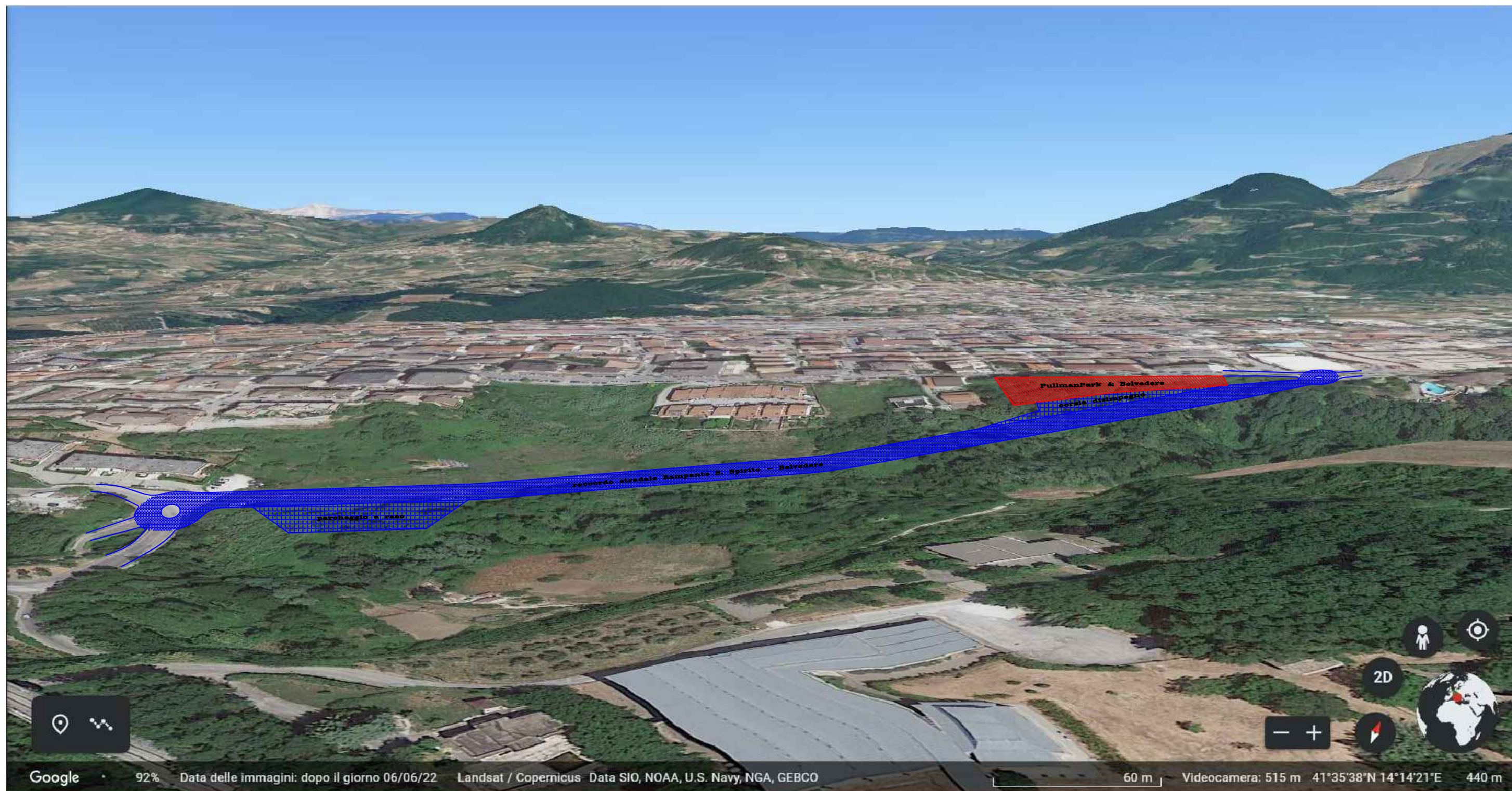
*(ex art. 15 comma 6 D.P.R. 207/10)*

ad integrazione della scheda intervento CUP J51B21001440001 approvata con del. G.C. n. 99 del 01/06/2021 allegata alla richiesta del 04/06/2021 su MOP-BDAP di contributo erariale ex DPCM 21/01/2021.

**Indice**

1. Presentazione .....	pag. 4
2. Quadro esigenziale .....	pag. 8
3. Esternalità sociali, urbane, infrastrutturali e ambientali.....	pag. 11
4. Obiettivi specifici e capitolato prestazionale .....	pag. 14
5. Quadro normativo di riferimento.....	pag. 29
6. Basi dati grafiche e di analisi in dotazione al progettista.....	pag. 30
7. Termini di esecuzione della prestazione e di produzione degli elaborati.....	pag. 30





Localizzazione nuovo raccordo stradale "Rampante S.Spirito-Belvedere" + "PullmanPark & Belvedere" su fotografia satellitare 3D



## 1. Presentazione

L'intervento n. 4 del PRiUrb - Rigenerazione Urbana - è previsto nel Programma annuale/triennale dei lavori pubblici 2023-2025 unito al vigente DUP approvato con del. C.C. n. 34 del 12/05/2023 con l'identificativo CUI: L00034670943202200012 intitolato: *"Potenziamento del sistema della mobilità sostenibile urbana attraverso la realizzazione del nuovo raccordo stradale dallo svincolo di Santo Spirito a servizio del sistema di parcheggio Pullman-Park da realizzare nell'ambito urbano marginale di via Giovanni XXIII interessato da fenomeni di dissesto e degrado ambientale, e funzionale al miglioramento della qualità del decoro urbano conseguente la riduzione delle emissioni climalteranti nel centro abitato"*.

L'onere finanziario è sostenuto, per la maggior parte, dal contributo erariale destinato all'intervento n. 5 CUP: J51B21001440001 nel *"PROGETTO DI RIGENERAZIONE URBANA 2021 (P.Ri.Urb.) ex DPCM 21/01/2021 - Insieme coordinato di interventi pubblici di: demolizione e ricostruzione con ampliamento della scuola media Andrea d'Isernia; ristrutturazione e riuso a fini educativi-didattici-culturali di Palazzo Orlando e della sala cinematografica 8½ con relative aree esterne; potenziamento del sistema della mobilità sostenibile attraverso nuovi raccordo stradale dallo svincolo di Santo Spirito, Pullman-Park e sovrastante piazza Belvedere, miglioramento della qualità urbana e riqualificazione innovativa delle interconnesse strade e piazze cittadine"* approvato con delibera di G.C. n. 99 del 01/06/2021 e finanziato come da D.M. Interno 04/04/2022 di approvazione della graduatoria dei progetti vincitori tra cui quello proposto da questo Comune "soggetto attuatore - rigenerazione urbana" destinatario del contributo erariale accettato con gli atti d'obbligo firmati e trasmessi alla Direzione Centrale per la Finanza Locale del Ministero dell'Interno il 05/05/2022.

La spesa da affrontare per la realizzazione dell'intervento in oggetto prevista in complessivi € 3.500.000,00 (tremilonicinquecentomila/00), di cui € 3.427.800,00 di contributo erariale e € 72.200,00 di co-finanziamento con fondi propri comunali, trova copertura al capitolo di spesa n. 3154/18 dei vigenti BPF e PEG come da ultimo disposto con deliberazione di G.C. n. 173 del 19/06/2023 di variazione di bilancio di previsione finanziaria BPF 2023-2025 approvato con delibera di C.C. n. 35 del 12/05/2023 .

Con risposta acquisita al prot. 23326/2023 il 07/06/2026 proveniente dal prot. 91085 del 05/06/2023 della Direzione Centrale per la Finanza Locale del Ministero dell'Interno, il Direttore Centrale di quel dicastero, in riscontro alla richiesta avanzata da questo Ufficio con nota prot. 22067/2023 del 30/05/2023 concernente l'autorizzazione alla rimodulazione del quadro economico dell'intervento in argomento CUP J51B21001440001, ha autorizzato, tenuto conto delle motivazioni a supporto dell'istanza e per la sola parte relativa alla rimodulazione del quadro economico QE, l'utilizzo delle somme concesse (ndr: a titolo di contributo erariale ex D.M.Int. 04/04/2022) per coprire le spese di progettazione (ndr: quindi anche della progettazione definitiva).

Come risulta dalla parcella professionale qui allegata, il costo complessivo a cui ammonta la redazione del progetto definitivo eccede l'importo del cofinanziamento attualmente stanziato in bilancio.

Pertanto, grazie alla deroga alle condizioni di concessione del contributo erariale come innanzi assentita dal Ministero, che prevedono l'assunzione a carico del "soggetto



attuatore – rigenerazione urbana” della spesa relativa alla redazione della progettazione definitiva, è possibile attingere al finanziamento ministeriale anche per le risorse mancanti, rispetto al cofinanziamento comunale, per la redazione del progetto definitivo.

Ne consegue che l'importo a base di procedura di affidamento del SIA per la sola progettazione definitiva rimane quello risultante dalla relativa parcella professionale qui allegata in quanto disponibile al cap. 3154/18 di spesa BPF e PEG.

Con delibera di G.C. n. 46 del 23/02/2023 ad oggetto *“PNRR Missione 5 Componente 2 Investimento 2.1 – Progetti di Rigenerazione Urbana (P.Ri.Urb. – DPCM 21/01/21) [...] Individuazione fabbisogno personale a tempo determinato necessario all'attuazione ex c. 1 art. 1 D.L. 80/21 e Circolare RGS n. 4/22 [...]”* l'A.C. ha previsto di assegnare a tale personale anche compiti di direzione dei lavori per alcuni dei 10 interventi PRiUrb Rigenerazione Urbana.

Tale disponibilità di figure interne a questa stazione appaltante cui assegnare funzioni SIA-direzione\_dei\_lavori, consente di poter affidare ad operatore economico esterno la redazione del solo progetto definitivo che, come risulta dallo schema di parcella professionale allegato al presente DIP e relativo quadro economico preventivo, presenta un costo a base di procedura contenuto nella soglia di cui alla lett.a c.2 art.1 DL 76/2020 modificato dalla L. 108/21 (€ 139.000,00) prevista per l'affidamento diretto.

A termini del comma 5 art. 48 D.L. 77/21 convertito in L. 108/21 (deroga al divieto previsto dai commi 1-1bis-1ter art. 59 D.Lgs 50/16) e del parere MIMS n. 1249/2022, sulla scorta del progetto definitivo, una volta approvato, sarà possibile fare ricorso alla procedura di affidamento congiunto della progettazione esecutiva e dell'esecuzione dei lavori (c.d. appalto integrato) da avviare possibilmente entro il 30/06/2023.

Così operando, si persegue la finalità della riduzione dei tempi procedurali che consentirà di poter aspirare alla conferma dell'assegnazione dell'aumento del 10% del contributo (adeguamento prezzari) come già preassegnato, giusta art. 7 DPCM 28/07/2022, anche a questo Comune “soggetto attuatore – rigenerazione urbana” a valere sul *“fondo avvio opere indifferibili”* di cui all'articolo 26 comma 7 del D.L. 50/2022.

Come risulta dalla parcella professionale appositamente redatta sulla base del connesso quadro economico preventivo, l'importo presunto della procedura di affidamento della sola progettazione definitiva è stimato in € 123.664,66 perciò contenuto entro la soglia di cui alla lett.a c.2 art.1 DL 76/2020 con esclusione delle relazioni geologiche in fase di progettazione definitiva che saranno affidate a parte per un importo presunto pari a € 15.215,80.

Gli incarichi relativi alle indagini geologiche ed alle relazioni geologiche saranno affidati rispettivamente a soggetti univoci per entrambi gli interventi n. 4 e n. 5 in quanto gli stessi ricadono nel medesimo ambito territoriale e saranno strettamente interferenti/interconnessi fra di loro.





Corografia localizzazione nuovo raccordo stradale "Rampante S.Spirito–Belvedere" + "PullmanPark & Belvedere" su ortofoto\_CTR

100 mt



## 2. Quadro esigenziale

Nei primi anni “80 fu aperta al traffico la “Tangenziale Est”, variante al tratto interno al centro abitato di Isernia della S.S. 87 Venafrana.

La nuova bretella a scorrimento veloce serve la città con tre uscite: Isernia Sud, Isernia S. Spirito e Isernia Nord.

Di queste la più importante è certamente S. Spirito perché, oltre a rappresentare la porta centrale di ingresso alla città, è quella più prossima al nucleo dell'edificato urbano ed alla stazione ferroviaria, è stata dotata di un parcheggio di interscambio in adiacenza al cimitero, con una rotatoria che smista anche il percorso per il Museo del Paleolitico e, alla fine degli anni “90, di una nuova bretella di via S. Spirito con tunnel sottopassaggio ferroviario e nuovo viadotto sul fiume Carpino.

Purtroppo tale ingresso al centro città ha sempre patito uno scarso utilizzo a causa delle caratteristiche geometriche dell'ultimo tratto di via S. Spirito. Infatti, il segmento in uscita dal nuovo ponte sul Carpino che introduce al perimetro urbano in corrispondenza della congiunzione tra via Kennedy e via Giovanni XXIII, assume la conformazione di un “collo di bottiglia” rimanendo stretto fra il rudere della Cappella Celestiniana del XII sec. e il bordo scarpata della gola fluviale del Carpino nonché tra i piloni del lungo viadotto ferroviario e l'edificato esistente. Tale circostanza ha compromesso la possibilità di adeguamento e messa a norma della sua piattaforma stradale, condizionando il flusso veicolare fino a rendere pericoloso il transito del traffico pesante, soprattutto autobus extraurbani, al quale è stato definitivamente interdetto il percorso nel decennio scorso.

L'impasse costringe, tuttora, i pullman extraurbani in arrivo in città, che sono i più interessati fra i mezzi pesanti, ad utilizzare le altre due entrate, sud-Ospedale e nord-Nunziatella, per condurre i passeggeri all'attuale terminal autobus di piazza della Repubblica, cioè piazza\_Stazione-corso\_Garibaldi. Così, per raggiungere la meta debbono attraversare il centro abitato o per la metà meridionale, centro storico e città rinascimentale/post\_bellica, o per quella settentrionale, città nuova e contemporanea, andando ad incidere negativamente sul traffico urbano, con evidenti disagi causati da ostacoli e ingorghi nelle strette strade cittadine, e sulla qualità dell'aria, compromessa dalle emissioni dei gas di scarico.

Queste sono le ragioni principali che hanno spinto l'A.C. ad avanzare richiesta di contributo erariale nell'ambito del PRiUrb Rigenerazione Urbana, facendo particolarmente leva sulla “riduzione TEP” (tonnellate equivalenti di petrolio), quindi delle emissioni climalteranti e dannose per la qualità dell'aria nel centro abitato, oltre che sugli altri target di tipo funzionale, sopra accennati, nonché ambientale e sociale di cui appresso (consolidamento del versante e riqualificazione dell'ambito marginale di via Giovanni XXIII).

Il potenziamento della porta di accesso centrale alla città, deve eludere la strettoia interna di via S. Spirito indirizzando il traffico verso l'edificato più denso e popoloso, anche in termini di funzioni collettive, favorendo e agevolando le destinazioni più frequentate, come le scuole superiori, gli uffici a scala provinciale e il palasport nonché il nuovo complesso edilizio dell'Auditorium Unità d'Italia cui sono rivolte una serie di azioni implementative di natura culturale e didattica che vedranno, una volta in esercizio, l'afflusso di fruitori esogeni.

Via Giovanni XXIII, su cui s'innesterà la nuova bretella stradale, è quella ad est delle cinque parallele sviluppatesi in prolungamento di C.so Marcelli (il decumano della colonia latina) che hanno determinato progressivamente il disegno della maglia viaria rettangolare della città nuova post bellica.

Nell'ultimo segmento settentrionale, prossimo al punto di innesto previsto per il raccordo stradale in oggetto, tale via cittadina giace su un rilevato artificiale resosi necessario per consentire il suo congiungimento con C.so Risorgimento, dopo aver svoltato ad angolo retto fra il Palasport e l'Auditorium.

Il riempimento del vallone naturale fu eseguito negli anni '60 con i materiali provenienti dagli scavi di fondazione degli edifici che vi prospettano, tutti con più di sei piani fuori terra e due interrati.

Le caratteristiche geomorfologiche di tale terrapieno, nonché quelle idrogeologiche del versante naturale, sono evidentemente scadenti, come dimostrano i cedimenti della pavimentazione stradale e pedonale lungo via Giovanni XXIII e soprattutto in corrispondenza del parcheggio pubblico frontistante il palasport.

Proprio tale porzione di parcheggio pubblico è già fatto oggetto di altro intervento in corso di approvazione/appalto, finanziato con fondi PRUSP-Bando\_Periferie, finalizzato proprio al consolidamento, tramite paratie, del versante meridionale di sottoscarpa che, in vista dell'intervento de qua, è stato concepito sin in fase progettuale in maniera complementare al presente intervento al fine di renderlo funzionale a quest'ultimo (impostazione delle quote di testa dei pali di consolidamento ecc.).









### 3. Esternalità sociali , urbane, infrastrutturali e ambientali

L'intervento in oggetto, ascrivito al n. 5 dei dieci interventi in cui si articola il progetto integrato di Rigenerazione Urbana proposto da questo Comune e vincitore del contributo erariale in oggetto (poi recepito nel PNRR investimento 5.2.2.1), rappresenta il più corposo, sia in termini economici che per esternalità socio-ambientale e con particolare riferimento a quelli del gruppo B del PRiUrb, andando a sorreggere originariamente tutto lo scenario progettuale di potenziamento del sistema della mobilità urbana in prospettiva di efficientamento e sostenibilità.

Esso rende possibile l'alleggerimento del traffico pesante sulla rete cittadina, arginando il trasporto pubblico su gomma al margine mediano della città grazie alla accessibilità al PullmanPark di cui all'intervento n. 4,

L'obiettivo degli interventi coordinati sul sistema della mobilità urbana previsti nel progetto integrato vincitore del PRiUrb, è quello di implementare l'accessibilità al centro abitato dalla porta centrale di S. Spirito, ricucendo e riqualificando la rete stradale e riducendo l'impatto dei mezzi pesanti sul traffico e sull'habitat cittadino (in senso ambientale e ecologico).

Funzionale a tale obiettivo risulta essere il consolidamento del versante geomorfologico di via Giovanni XXIII che declina verso la valle del fiume Carpino per il tratto costituito dal rilevato artificiale innanzi illustrato, e la regimazione del relativo reticolo idrologico naturale (acque di falda) e artificiale (raccolta e smaltimento delle acque di pioggia), nella misura in cui le opere strutturali del nuovo viadotto in progetto costituiscono paratie, palificazioni, pozzi drenanti e canali/condotte smaltenti, di stabilizzazione e contenimento del terreno.

In via prioritaria si intende evitare il transito obbligato in città degli autobus delle linee extraurbane, volendo salvaguardare la percorribilità e la fluidità del traffico veicolare, la sicurezza pedonale e la qualità generale dell'habitat antropico attraverso l'abbattimento delle emissioni inquinanti di gas di scarico, procedendo inoltre al consolidamento del versante geomorfologico, alla regimazione del reticolo idrologico di falda e superficiale ed al miglioramento estetico e funzionale degli spazi pubblici nel paesaggio insediativo di via Giovanni XXIII e corso Risorgimento.

Nella visione di sviluppo urbano, gli interventi sull'accessibilità non debbono essere intesi come fini a se stessi ed alle circostanze strettamente contingenti ma devono rappresentare componenti di un sistema organico di azioni strategiche.

Nel caso allo studio, gli interventi sul sistema della mobilità previsti nel PRiUrb Rigenerazione Urbana ai nn. 1-2-3-4-5-9, sono finalizzati, oltre che al miglioramento dell'ambiente urbano a giovamento dei residenti, alla valorizzazione ed incentivazione, tramite miglioramento dell'accessibilità e degli spazi pubblici, delle attività collettive insistenti nel centro cittadino con particolare riferimento:

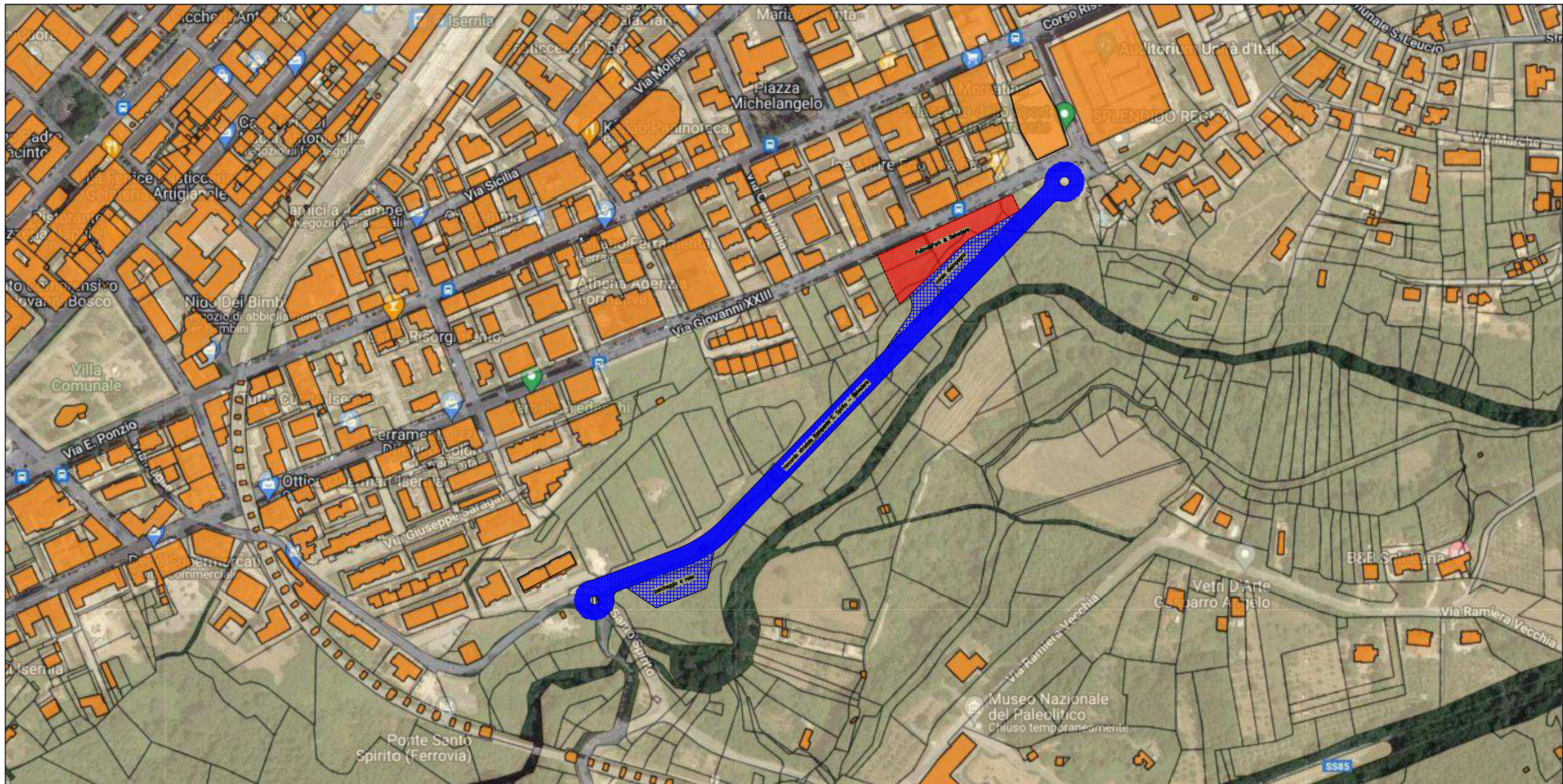
- a) al distretto culturale dell'Auditorium Unità d'Italia, oggetto di una serie di interventi di:
  - a.1) completamento edilizio, impiantistico e funzionale con predisposizione di spazi per attività culturali, artistiche, tecnologiche e didattiche con finanziamento CIS per € 10,5milioni;
  - a.2) realizzazione del museo multimediale MMONT con finanziamento PRUSP per € 1,7milioni;



- a.3) rifunzionalizzazione del corpo B con istituzione del centro di alta formazione CAPA con finanziamento PRUSP per € 1,2milioni;
  - a.4) installazione dell'hub della smart-grid finanziata da SAU IsPeMi POR Molise FESR-FSE 2014-20 per € 710mila;
  - a.5) insediamento del centro di raccolta e elaborazione dati del "polo ambientale" finanziato dal PRUSP per € 600mila;
  - a.6) istituzione dello smart-lab ed altre funzioni in divenire;
  - b) alle scuole secondarie superiori del liceo scientifico e dell'istituto tecnico commerciale e per geometri;
  - c) al palazzetto dello sport;
  - d) agli uffici pubblici delle amministrazioni e enti comunali, provinciali, regionali e statali;
  - e) alle attività terziarie e commerciali;
- nonché a dare impulso all'instaurazione del polo didattico della nuova scuola Andrea d'Isernia di cui agli interventi nn. 6-7-10.

Per tale ultima componente infrastrutturale didattica, che è prevalente nella vision strategica rispetto alle altre precitate perché ad essa si deve originariamente l'iniziativa, si rimanda al progetto integrato vincitore PRiUrb e ai DIP dei singoli interventi ed in particolare a quello del n. 7 relativo alla demolizione e ricostruzione della scuola media Andrea d'Isernia.





Localizzazione nuovo raccordo stradale "Rampante S.Spirito–Belvedere" + "PullmanPark & Belvedere" su ortofoto\_satellitare+catastale

100 mt



#### 4. Obiettivi specifici e capitolato prestazionale.

Entro i limiti di disponibilità finanziaria e ammissibilità delle spese, nel rispetto delle condizioni di atto d'obbligo di accettazione del finanziamento e delle relative disposizioni normative sovraordinate, la nuova infrastruttura viaria dovrà avere le caratteristiche formali e costruttive di cui ai periodi seguenti, da specificarsi, eventualmente, a cura del RUP in sede preistruttoria/istruttoria del progetto.

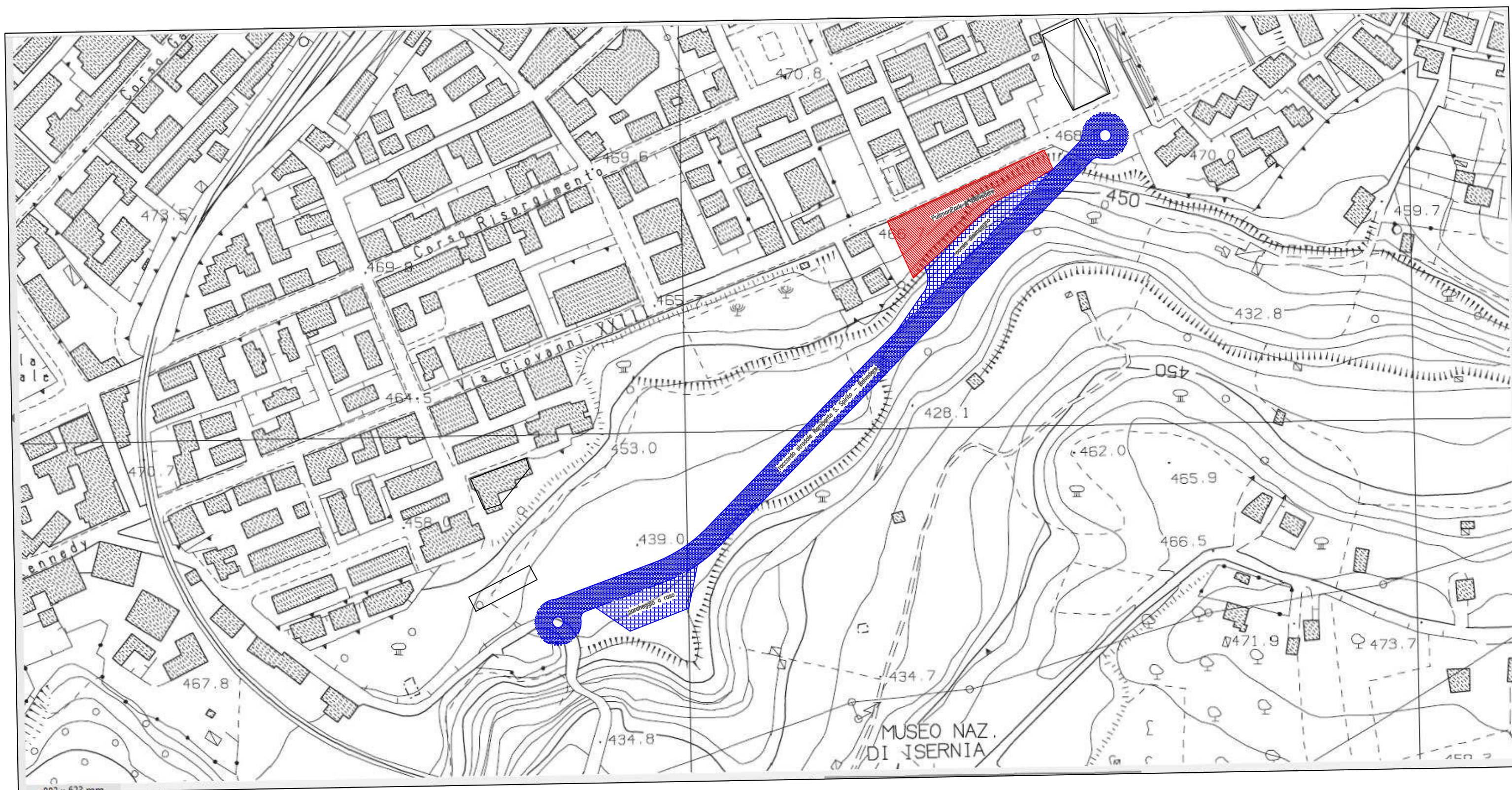
L'opera viaria è direttamente funzionale all'accessibilità al nuovo PullmanPark con sovrastante Piazza Belvedere di cui all'intervento PRiUrb n. 4.

Il nuovo raccordo stradale avrà una lunghezza complessiva di circa mt. 500 e dovrà collegare, a valle, via S. Spirito all'altezza dell'innesto a raso della strada di penetrazione prevista nel Piano di Lottizzazione Convenzionata intestato a Isernia 2 s.r.l., con via Giovanni XXIII all'altezza del parcheggio pubblico frontistante il Palasport.

Il raccordo è rampante perché deve superare il dislivello di circa 30 mt che divide il vertice di valle, posto a quota mt. 437 circa s.l.m., con il vertice di monte posto a quota 469 circa s.l.m..

Il nuovo raccordo stradale dovrà essere classificabile come "*E - strada urbana di quartiere*" ai sensi del nuovo codice della strada di cui al D.Lgs 285/92 e del D.M. Infr.Trasp. 6792/01, dimensionalmente e funzionalmente implementata come da indicazioni che seguono.





Localizzazione nuovo raccordo stradale "Rampante S.Spirito-Belvedere" + "PullmanPark & Belvedere" su Carta Tecnica Regionale 2001

100 mt



Il tratto iniziale a valle, di sviluppo approssimativamente pari alla metà dell'intera bretella (250 mt circa), si dovrà snodare sui suoli già di proprietà comunale, acquisiti nell'ambito del piano urbanistico attuativo intitolato "*Piano di Lottizzazione Convenzionata in via S.Spirito-Giovanni XXIII - APP1 - intestato alla Isernia 2 s.r.l. ed altri*" approvato con delibera di C.C. n. 29 del 05/05/05 e disciplinato dalla convenzione in data 25/11/05 rep. 2442, e successiva variante e modifica disciplinare, già in esso destinati prevalentemente a strada pubblica di penetrazione con spazi di sosta pertinenziali oltre che a verde pubblico.

COMUNE DI ISERNIA  
(Prov. ISERNIA)

Aree in Via Giovanni XXIII, riclassificate con delibera di C. R. n° 318/97 e successivamente inserite nell'ambito "APP1" della variante generale al P.R.G.  
PIANO DI LOTTIZZAZIONE CONVENZIONATA  
-- DISEGNI CONTABILI 1° LOTTO FUNZIONALE --

Opere di urbanizzazione a servizio dei lotti privati 1 e 6

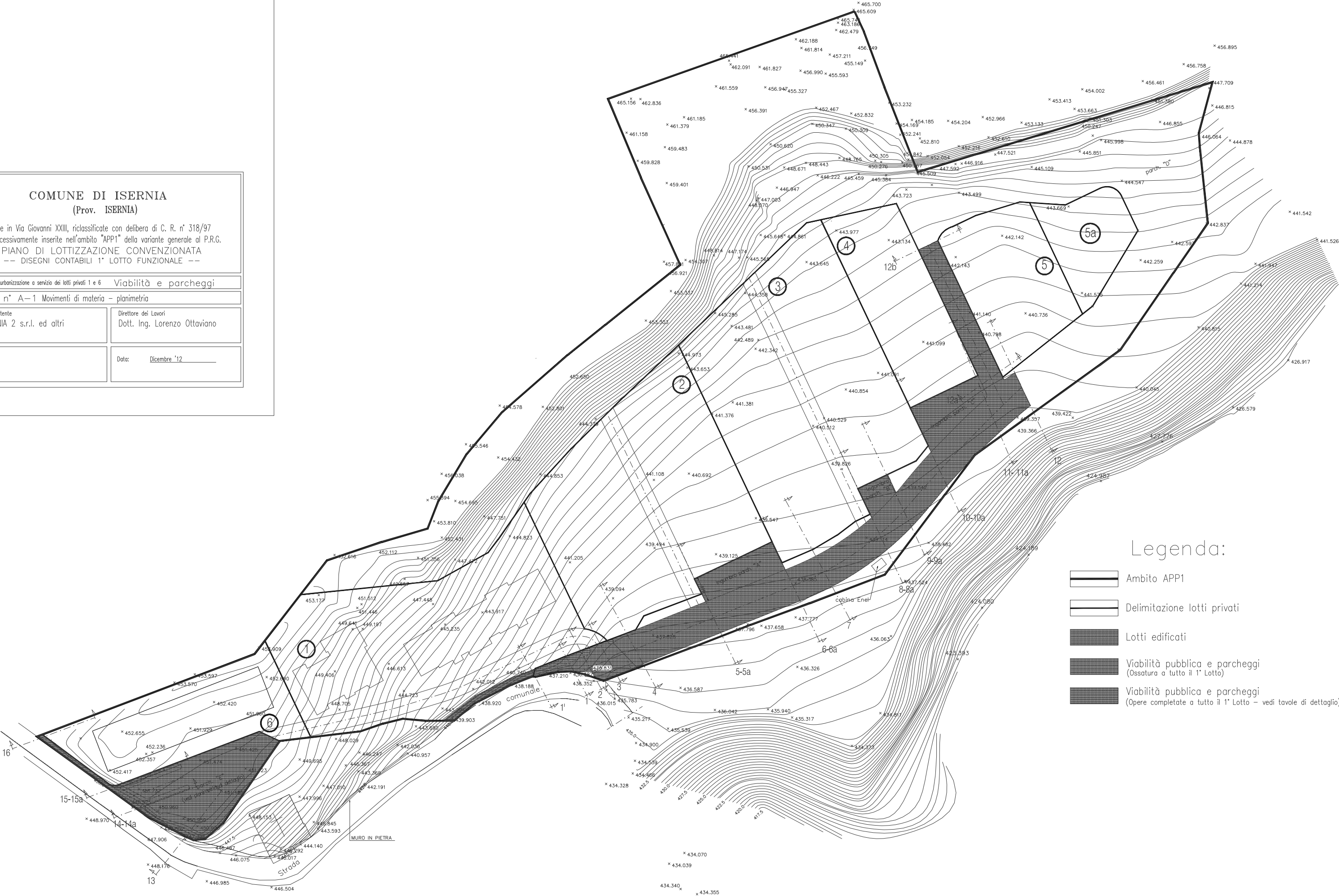
Viabilità e parcheggi

Tav. n° A-1 Movimenti di materia - planimetria

Committente  
ISERNIA 2 s.r.l. ed altri

Direttore dei Lavori  
Dott. Ing. Lorenzo Ottaviano

Data: Dicembre '12



Legenda:

- Ambito APP1
- Delimitazione lotti privati
- Lotti edificati
- Viabilità pubblica e parcheggi (Ossatura a tutto il 1° Lotto)
- Viabilità pubblica e parcheggi (Opere completate a tutto il 1° Lotto - vedi tavole di dettaglio)



Per il segmento a monte, verosimilmente tutto su viadotto, si dovrà invece procedere all'acquisizione dei suoli di proprietà privata interessati dal tracciato unitamente a quelli su cui localizzare il PullmanPark & Belvedere - intervento PRiUrb n. 4 - tranne che per il tratto finale la cui particella catastale, che comprende il parcheggio pubblico esistente frontistante il palasport, è già di proprietà comunale.

Tali suoli a monte sono quelli indiziati di dissesto idrogeologico, in quanto per lo più composti da terre e materiali di riporto, e per i quali si dovranno prevedere, nell'ambito di entrambi gli interventi nn. 4-5, le necessarie opere di consolidamento e stabilizzazione del versante geomorfologico e di regimazione del reticolo idrologico naturale e artificiale.

Catastalmente i suoli interessati da entrambi gli interventi sono distinti dalle particelle di seguito elencate, tutte ricadenti nel foglio di mappa n. 44, e meglio graficizzate nelle planimetrie appresso riportate:

Foglio n. 44	
Particelle già di proprietà del Comune di Isernia :	Particelle di proprietà di ditte private interessate, anche solo parzialmente, da espropriazione per pubblica utilità:
27	54
28	67
42	68
43	69
233	70
234	71
235	72
236	100
331	101
332	102
336	103
337	107
338	150
353	
355	
364	
366	

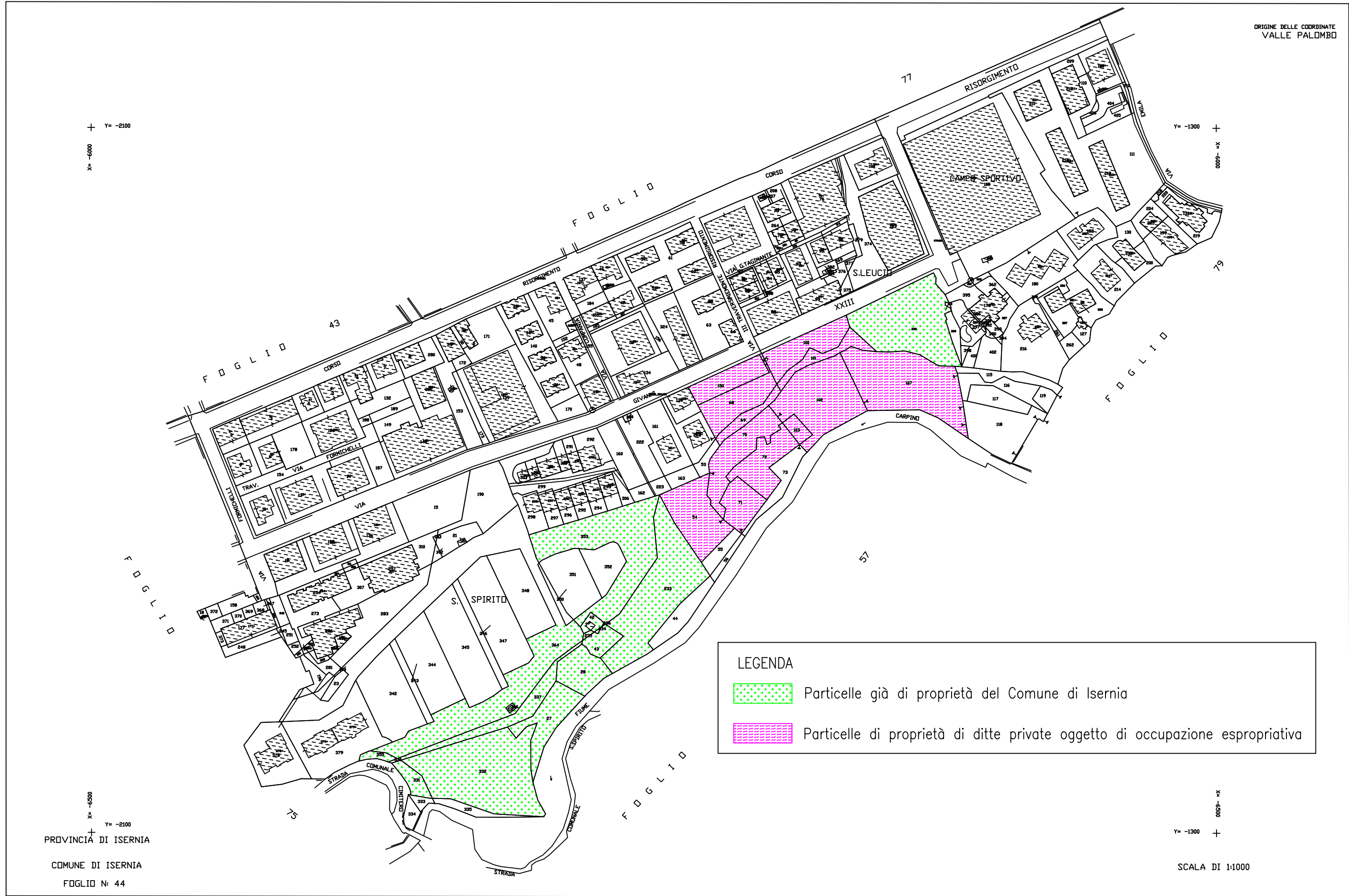
A causa di tale stretta connessione fra le due opere, gli incarichi relativi alle indagini geologiche ed alle relazioni geologiche saranno affidati rispettivamente a soggetti univoci per entrambi gli interventi n. 4 e n. 5 essendo essi ubicati nel medesimo ambito territoriale.





Localizzazione nuovo raccordo stradale "Rampante S.Spirito-Belvedere" + "PullmanPark & Belvedere" su foglio di mappa catastale





Localizzazione nuovo raccordo stradale "Rampante S.Spirito–Belvedere" + "PullmanPark & Belvedere" – Piano Previsionale di Occupazione Particellare su foglio di mappa catastale

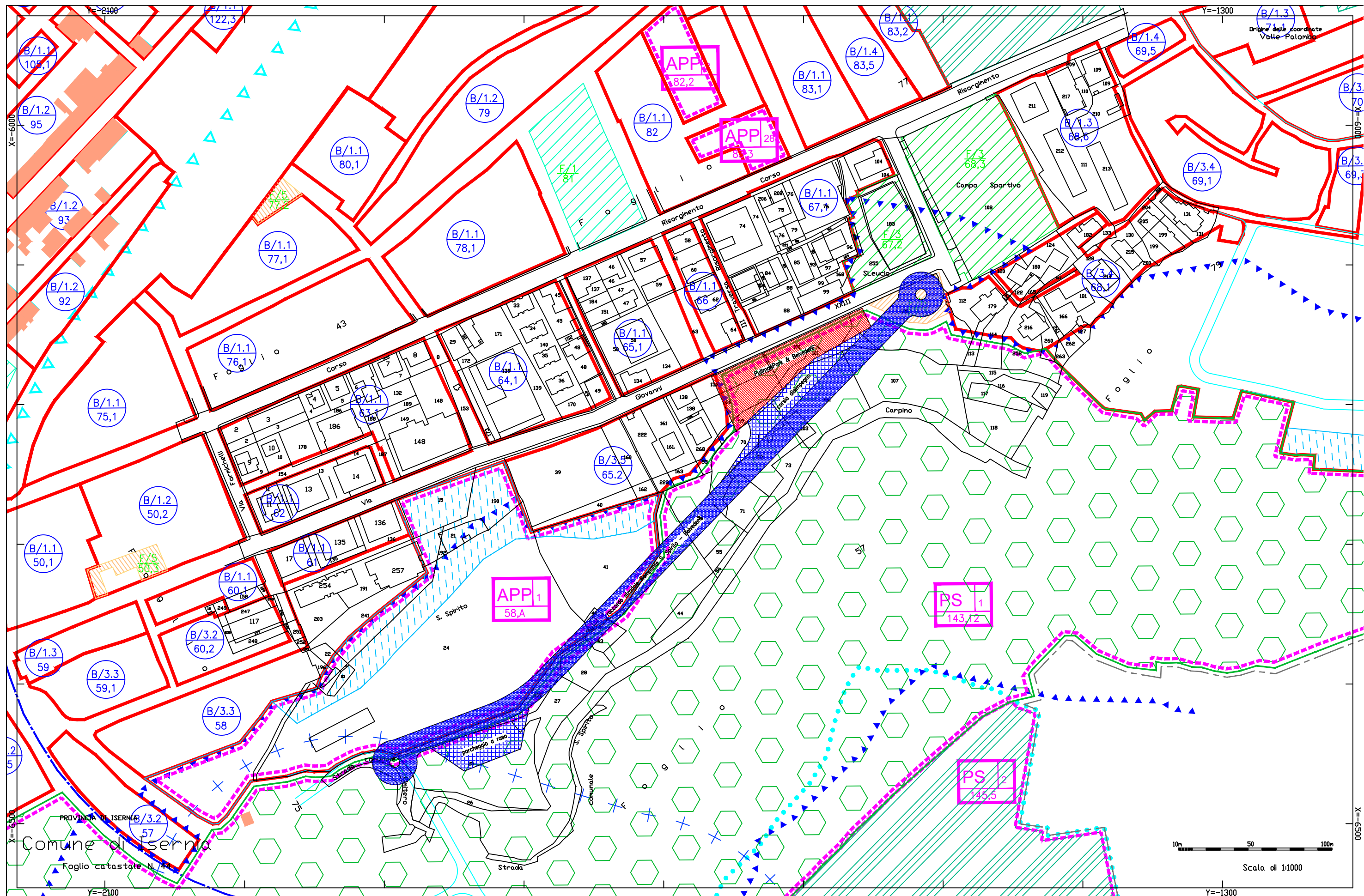


Urbanisticamente i suoli interessati dall'opera ricadono, nel Piano Regolatore Generale entrato in vigore nel 2004:

- per la maggior superficie, nel *Progetto Speciale n. 1 - PS1 - Parco territoriale del Carpino*;
- per la restante parte, nell' *Ambito con Prescrizioni Particolari APP1 - aree riclassificate in via Giovanni XXIII* - poi interessate dal *Piano di Lottizzazione Convenzionata intestato alla ditta Isernia 2 s.r.l.* innanzi richiamato.

Entrambe le destinazioni di zona consentono la realizzazione di “*attrezzature ed impianti a servizio del traffico (F/14)*” ovvero di “*attrezzature e servizi pubblici (F)*”, con la conseguenza che l'intervento in oggetto è conforme alle prescrizioni/previsioni dello strumento urbanistico comunale.







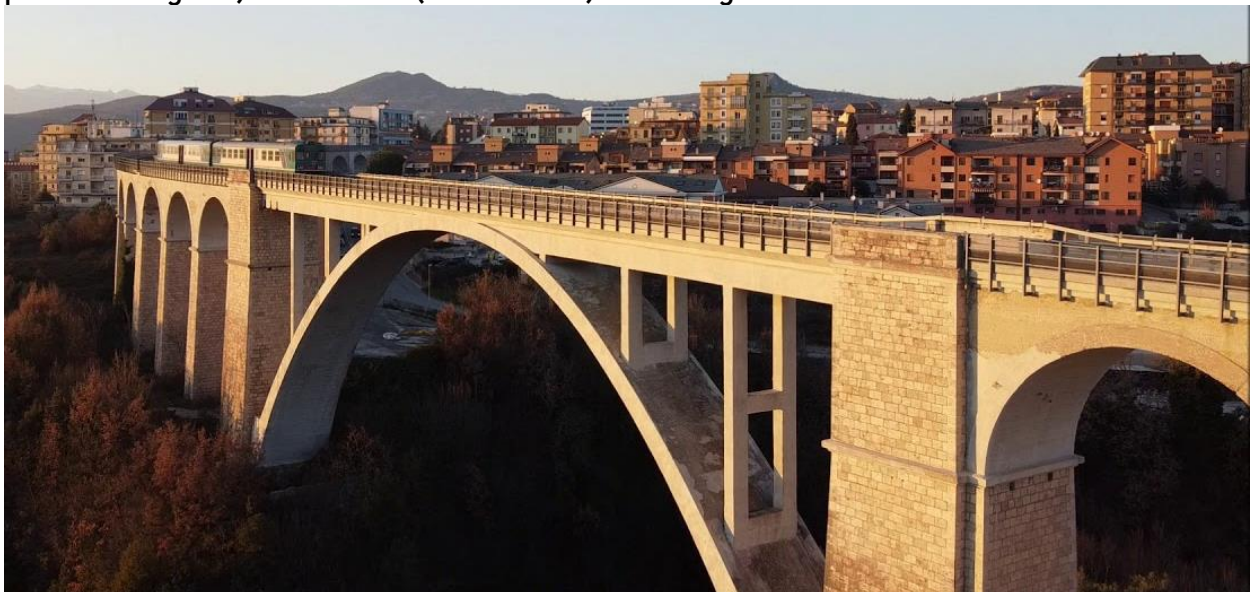
La livelletta dovrà essere articolata in due tratti principali:

- 1) il primo, inferiore, a raso o in rilevato stradale artificiale, che dovrà corrispondere alle esigenze, da un lato, di superare un dislivello di almeno 10 mt, perciò con pendenza intorno al 6-8% al fine di contenere al minimo la pendenza del tratto successivo, e, dall'altro lato, di raccordare la viabilità prevista nel Piano di Lottizzazione Convenzionata Isernia 2 srl e di contenere l'impatto sui nuovi edifici in esso previsti causato dall'incombenza della strada sopraelevata (quota di imposta dei piani terra inferiore rispetto alla strada principale) e perciò dalla sub-giacenza degli spiccati dei fabbricati, dall'ostacolo alla visuale ed all'irraggiamento, dalla interruzione di continuità del piano campagna naturale;
- 2) il secondo, superiore, in viadotto stradale che dovrà superare il restante dislivello di mt. 20 circa rispetto all'estremo su parcheggio palasport – via Giovanni XXIII, perciò avente pendenza compresa fra l'8% e il 10%; le pile dovranno essere impostate su paratie/palificazioni di fondazione aventi la duplice funzione di consolidamento del versante geomorfologico; tale tratto, come appresso specificato, conterrà la corsia di disimpegno per gli accessi al PullmanPark.

Le opere di consolidamento del versante geomorfologico costituito dal terrapieno artificiale e quelle di regimazione delle acque di falda e di pioggia, dovranno/potranno riguardare la realizzazione di palificazioni, paratie, pozzi drenanti, condotte interrato, canali superficiali ed ogni altra tecnica, anche di ingegneria naturalistica, utile alla stabilizzazione idrogeomorfologica dei terreni.

Sempre riferendosi al segmento su viadotto, esteticamente dovrà assumere una qualità formale connotata da:

- a) elementi singolari e non banali (possibilmente no trave-pilastro), auspicabilmente ispirati all'arco catenario affiancato da archi minori a tutto sesto del vicino viadotto ferroviario (il "*ponte della ferrovia*"), onde testimoniare, filologicamente, un continuum narrativo delle identità architettoniche/infrastrutturali isernine, ovvero da una composizione di archi rampanti impostati verosimilmente a terra (quindi anche senza piloni emergenti) con saette (contraffissi) di sostegno della soletta:



- b) stilemi minimalisti-modernisti, prediligendo, entro la fattibilità strutturale, la snellezza e lo slancio dei motivi architettonici (sistema arco-pilone), non necessariamente in



cemento armato (da valutarsi acciaio o misto cemento/acciaio) da coadiuvare anche attraverso particolari colorazioni e illuminazioni notturne.



Gli innesti sulle due arterie esistenti dovranno avvenire tramite altrettante rotatorie stradali, possibilmente a due corsie, con aiuole centrali piantumate ad arbusti ornamentali tappezzanti e, laddove possibile, arricchite da elementi scultorei a motivi astratti futuristi-dinamisti da ideare e realizzare tassativamente in collaborazione con il liceo artistico (già glorioso Istituto Statale d'Arte) G. Manuppella di Isernia.

La rotatoria di monte, da ubicarsi nella porzione di bordo del parcheggio pubblico esistente fronte palasport, dovrà prevedere l'accesso alla porzione residuale del parcheggio stesso da riqualificare con rifacimento della pavimentazione e della distribuzione degli stalli, la previsione di n. 2 fermate autobus con pensiline attrezzate, aiuole ornamentali con alberi medio fusto (mitigazione effetto isola di calore), marciapiede perimetrale con ringhiera parapetto ed alberature di alto fusto sottoscarpa.

Dovrà essere prevista un'area di parcheggio a raso in prossimità dell'estremo inferiore con accesso diretto dalla rotatoria su via S. Spirito, per minimo n. 30 stalli di autovetture e n. 2 fermate autobus con pensiline attrezzate, pavimentazione semipermeabile, alberature ad alto fusto perimetrali e a medio fusto interne (mitigazione effetto isola di calore), aiuole e spazio attrezzato a verde e pavimentazione pedonale con arredo urbano (fontana, panchine, portarifiuti ecc.).

La piattaforma stradale, nel tratto in viadotto, dovrà comprendere una corsia di disimpegno per l'accesso diretto al PullmanPark, lungo la corsia in discesa, funzionale all'ingresso a doppio senso di marcia della porzione a monte dedicata alle autovetture e hub dei veicoli elettrici e ai due varchi, il superiore di ingresso e l'inferiore di uscita, a servizio della sezione a valle, di altezza maggiore e con corsia interna, destinata agli autobus (cfr: DIP intervento n. 4 PullmanPark & Belvedere), nonché i tratti di decelerazione e accelerazione per l'immissione in corsia.

La sezione trasversale tipo della piattaforma stradale, dovrà articolarsi in:

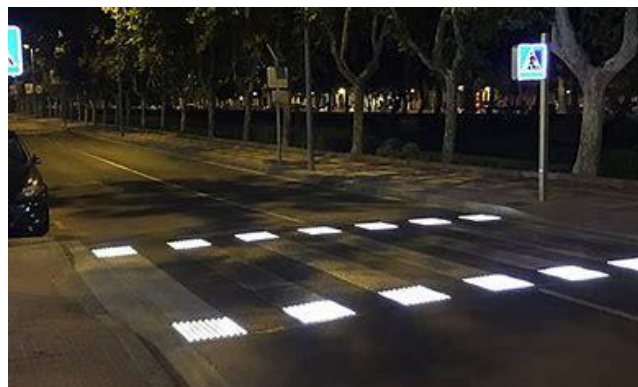
- un'unica carreggiata a doppio senso di marcia con corsie di larghezza ciascuna mt. 5,00 circa;
- pista ciclabile lungo il bordo orientale della corsia in salita, lato valle fiume Carpino, a doppio senso di marcia, di larghezza complessiva mt. 3,00 circa, rialzata rispetto al piano carrabile stradale di circa cm. 25 e da esso separata da un paracarro a tre onde con passamano in sommità di altezza complessiva minima cm. 90, con parapetto lungo il bordo esterno del tratto su viadotto costituito da una ringhiera a profilo ricurvo con convessità verso l'esterno anti-salita e semplici ritti orizzontali ovvero lastre trasparenti ovvero mista dell'altezza minima mt. 1,50 con fascia di fermo-al-piede;
- un marciapiede posizionato lungo il bordo occidentale della corsia in discesa, lato a monte-città-via\_Giovanni\_XXIII, di larghezza minima mt. 1,50, rialzato rispetto al piano



carrabile di cm. 25 circa e da esso separato da un paracarro a tre onde con passamano in sommità di altezza complessiva minima cm. 90, con parapetto lungo il bordo esterno del solo tratto su viadotto costituito da una ringhiera a profilo ricurvo con convessità esterna anti-salita e semplici ritti orizzontali ovvero lastre trasparenti ovvero mista dell'altezza minima mt. 1,50 con fascia di fermo-al-piede, ovvero, in luogo del parapetto e solo in corrispondenza dei fabbricati più prossimi, tratti di barriere frangi-rumore supportanti pannelli fotovoltaici per la produzione di energia elettrica da immettere nella rete pubblica ovvero per la ricarica di apposito accumulatore a servizio dell'impianto di illuminazione pubblica da installarsi per l'opera medesima.

Dovranno essere installati i sistemi di contenimento della velocità di percorrenza veicolare come previsti dalla normativa vigente (segnaletica, rilevatori istantanei, fasce sonore, dossi ecc.) con limite massima di 50 Km/h.

Sia in corrispondenza del punto mediano fra gli ingressi al PullmanPark che del parcheggio a raso prossimo alla rotatoria su via S. Spirito, dovranno essere previsti altrettanti attraversamenti pedonali della carreggiata (n. 2 complessivamente) ben evidenziati tramite rialzamento della pavimentazione, installazione di strisce permanenti (e non solo verniciate) ad effetto visivo tridimensionale, munite di specifica segnaletica verticale e impianto di illuminazione aereo e a pavimento.



Lo smaltimento delle acque meteoriche dovrà recapitare nel reticolo superficiale esistente ovvero autonomamente canalizzato con sversamento nel fiume Carpino, previo eventuale trattamento, e non nel sistema fognario acque luride pubblico ancorché misto.

L'impianto di illuminazione, con corpi illuminanti ad alta efficienza e basso consumo, dovrà essere integrato, laddove possibile, nella struttura e nelle componenti stradali (paracarri, ringhiere, barriere antirumore) mentre i pali, laddove necessari, dovranno



integrarsi architettonicamente con essa. Si dovrà valutare l'opportunità, sempre in relazione all'inserimento paesaggistico e contestuale, di installare un impianto illuminotecnico di valorizzazione visiva notturna del viadotto.

Ai fini del corretto inserimento ambientale, lungo tutto il bordo orientale, lato valle del Carpino, dovrà essere valutata l'opportunità di impiantare un filare alberato di alto fusto caducifoglie (barriera verde), avente anche funzione di eventuale mitigazione dell'impatto visivo ma fatta salva la valorizzazione estetica del viadotto nel paesaggio urbano di contesto.

Ai fini della sicurezza stradale e sociale, dovrà essere installato un sistema di videosorveglianza conforme alla normativa vigente sia per gli aspetti di privacy che per la registrazione e l'allerta in tempo reale delle forze dell'ordine, con particolare riferimento ai percorsi pedonali e ciclabili e agli eventuali spazi accessibili sottostanti il viadotto mentre il tratto di accesso al PullmanPark sarà trattato nel relativo intervento n. 4.

Dovranno essere rispettate le norme per la mobilità delle persone diversamente abili, per la prevenzione degli incendi e per ogni altra materia interferente con le infrastrutture stradali.

Gli elaborati progettuali dovranno corrispondere almeno al livello qualitativo minimo stabilito dalla vigente normativa per il "definitivo" ex D.Lgs 50/16 e delibera ANAC n. 26 del 19/01/22, e come previsti nello schema di parcella professionale allegato al presente DIP redatta sulla base del connesso quadro economico preventivo.

E' richiesta tassativamente l'elaborazione degli atti progettuali nel formato BIM ai sensi del D.M. Infrastrutture n. 560 del 01/12/2017 (aggiorn. D.M. MIMS 312/21) di disciplina degli strumenti elettronici di modellazione per l'edilizia e le infrastrutture.

Dovranno essere ottemperate le disposizioni vigenti in materia di "non arrecare un danno significativo" (DNSH, "Do no significant harm") in fase di realizzazione ed in corso di esercizio dell'opera.

Dovranno essere applicati i requisiti ambientali ed ecologici definiti dal Ministero dell'Ambiente volti alla razionalizzazione dei consumi e degli acquisti di beni e servizi e l'esecuzione di lavori rientranti nelle categorie individuate dal PAN GPP (Piano d'Azione Nazionale sul Green Public Procurement ovvero Piano d'azione per la sostenibilità ambientale dei consumi della pubblica amministrazione) di cui ai Criteri Ambientali Minimi (CAM) la cui vigenza è stabilita dall'art. 18 L.221/2015 e dall'art. 34 - *Criteri di sostenibilità energetica e ambientale* - del D.lgs. 50/2016 e secondo le indicazioni, dove applicabili, del D.M. Transizione Ecologica 23/06/2022 - *Criteri ambientali minimi per l'affidamento del servizio di progettazione di interventi edilizi, per l'affidamento dei lavori per interventi edilizi e per l'affidamento congiunto di progettazione e lavori per interventi edilizi*.

Dovranno essere perseguiti i target ed i milestone stabiliti dalla normativa PNRR come prescritto all'art. 3 dell'atto d'obbligo del 05/05/2022 nonché gli indicatori riportati nella scheda progetto allegata alla richiesta di contributo approvata con D.M. Interno 04/04/2022.



- DITRINTE 2044. AUTOMATISSE XANTINE. D.H. 03/08/15  
2 D.H. 15/05/2020
- D.H. 236/14-6-1989 PARCHEGGIO DITRINTE (PUBBLICITÀ)
- LINEE GUIDA AUTOMATISSE RETE PROFESSIONI TECNICHE 18/5/20

AUTOBUS dim.  $2.55 \times 12 \times 4.3h$

SISTEMATIZZARE PARCHEGGIO ESISTENTE  
A ROTATORIA STRADALE CON  
2 FERMATE PULLMAN/AUTOBUS + ALTRI PER  
AUTO/CICLO DISCO ORARIO 15 MIN.

RAMPANTE S. SPIRITO - BELVEDERE

ml. 500 - A RASO ml. 250 INVIADOTTO ml. 250 -  
PENQ. MAX 8% - 1 PIATTAFORMA - 2 CORCIE + MARCIAPIEDE + RISTA

2 ROTATORI ALI ESTERNI + AREA SOLTA ATTACCATI

THATTO + 2 CORNELL  
+ 1 COMPANION IN  
DISMISSING OF PURMAN PARK

Parte 6 prima parte di distribuzione (da 672/01)  
URBANA

finada virgana di scultimento (Gai 285/92)

- Corrigendum 285/92

- D.M., INF. TRAP 6792 22205M/2001

NALIN FORT, 6 GARD. 65TH. 17000

A RICURVA CON RITTI ORIZZONTALI  
OPPURE IN PANNELLI TRASPARENTI

BARRIERA  
ALBERI ALTO P  
CADUCI FOLG  
BARRIERA PUMARE  
SOLO FRONTE EDIFICI RESID  
Paseo

ROTATORIA INFERIORE  
su via S. Spirito

Velocità max 50 Km/h  
Tempo minimo percorrenza 36sec.

Scala 1:  $1/3$  (333,333)



**5. Quadro normativo di riferimento**

Sotto l'aspetto procedurale, l'intervento ricade nella fattispecie di cui alla lett. c) co.1 art. 7 DPR 380/01 - opere pubbliche dei comuni.

Il progetto dell'opera pubblica di che trattasi dovrà essere conforme alla normativa incidente in materia di infrastrutture stradali, con particolare riferimento a quella finanziata con risorse PNRR, ed in vigore alla data di sua approvazione, tra cui, in via indicativa e non esaustiva, quella dettata dai disposti legislativi e regolamentari appresso richiamati.

Fonti comunitarie: vedi art. 3 atto d'obbligo del 05/05/2022 di accettazione del contributo; obblighi di assicurare il conseguimento di target e milestone e degli obiettivi finanziari stabiliti nel Piano nazionale di ripresa e resilienza; Regolamento (UE) 2019/2088 art. 17 di definizione obiettivi ambientali, tra cui il principio di "non arrecare un danno significativo" (DNSH, "Do no significant harm"); principi trasversali previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza tra cui il principio del contributo all'obiettivo climatico e digitale (c.d. tagging) ed i criteri ambientali minimi (CAM).

Fonti nazionali generali: D.Lgs 285/92 e DPR 495/92, D.Lgs 50/16, DPR 380/01, DPR 327/01, D.Lgs 152/06, D.Lgs 42/04, L. 13/89, L. 833/78 e D.M.Sanità 05/07/75, L. 10/91, L. 221/15 (per la materia energia consultare il sito [Normativa sull'Efficienza Energetica - ENEA - Dipartimento Unità per l'efficienza energetica](#)), Linee guida MIMS e Cons.Sup.LL.PP edizione luglio 2021 per la redazione del progetto di lavori del PNRR ex art. 48 c. 7 D.L. 77/21 conv. in L. 108/21.

Fonti nazionali speciali: D.M. Infr. Trasp. 6792/01 (norme funzionali e geometriche costruzione strade), D.M.Infr.Trasp. 17/01/2018 (norme tecniche costruzioni NTC 2018), D.M. 03/08/2015 (codice prevenzione incendi);

Fonti regionali : L.R.Molise n. 25/11 (prevenzione rischio sismico);

Fonti comunali: Nel PRG vigente dal 01/10/2004, i suoli oggetto di intervento sono zonizzati, complessivamente:

- in parte, APP/1 - Ambito con prescrizioni particolari n. 1 - Aree riclassificate in via Giovanni XXIII - e successivo PdLC Isernia 2 s.r.l. (Piano di Lottizzazione Convenzionata sito in via S.Spirito-Giovanni XXIII - APP1 - intestato alla Isernia 2 s.r.l. ed altri approvato con delibera di C.C. n. 29 del 05/05/05 e disciplinato dalla convenzione in data 25/11/05 rep. 2442 con cui sono state, tra l'altro, già cedute gratuitamente a questo Comune le aree per pubblici servizi, e successiva variante in c.o. approvata con delibera di G.C. n. 15 del 23/02/12 e disciplinata con convenzione rep. 2962 del 04/04/12 modificativa dell'originaria);
- per la restante superficie, PS/1 - Progetto speciale n. 1 - Parco territoriale del Carpino;

le cui rispettive norme tecniche di attuazione consentono la realizzazione di infrastrutture pubbliche del tipo in oggetto – *attrezzature e servizi pubblici - attrezzature e impianti a servizio del traffico e parcheggi*.

Questo Comune è dotato di Regolamento Edilizio vigente dal 06/10/2007.

Sono tuttora vigenti, per il territorio comunale di Isernia ed in attesa dei nuovi Piani di Gestione previsti dal D.Lgs 152/06, il Piano Stralcio per il Rischio Frana e il Piano Straordinario per il Rischio Idraulico approvati dell'Autorità di Bacino dei Fiumi Liri-Garigliano-Volturno rispettivamente il 05/04/2006 e il 27/10/1999.

Il territorio comunale di Isernia è privo di pianificazione paesaggistica ma è sottoposto al vincolo generalizzato ex art. 143 comma 1 lett. d) D.Lgs 42/04, in attuazione del disposto di cui al comma 2 dell'art. 139, a seguito della pubblicazione della proposta di dichiarazione di notevole interesse avanzata dalla Commissione Regionale per il Patrimonio Culturale e dal Segretariato regionale per il Molise del MiBAC con Decreto n. 28/2018 del 02/08/2018 ai sensi dell'art. 136 e segg. del D.Lgs 42/04.

#### **6. Basi dati grafiche e di analisi in dotazione al progettista**

L'affidatario del SIA sarà dotato di copia di tutti gli elaborati tecnici in possesso di questo Comune – Settore 3° Tecnico, sia grafici che di analisi, relativi all'area oggetto di intervento, nelle loro versioni cartacee e/o digitali.

In particolare saranno fornite:

- le basi urbanistiche, cartografiche, topografiche e catastali dei suoli e relativo impianto urbanistico limitrofo allegate al PRG e/o comunque in possesso degli Uffici;
- gli elaborati di Piano di Lottizzazione Convenzionata intestato alla Isernia 2 s.r.l. e approvato con del. C.C. 29/05 e successiva variante approvata con del. G.C. 15/12 nonché di contabilità finale 1° Lotto riferite alle opere di urbanizzazione primaria previste sui suoli ceduti con la convenzione urbanistica rep. 2442/05 a soddisfo degli standards urbanistici ai sensi del D.M. 1444/68 e NTA di zona APP1 ;
- gli elaborati delle indagini geologiche allegate al PRG, al PdLC Isernia 2 e ad ogni altra eventuale opera che ha interessato l'ambito urbano/territoriale d'intervento.

#### **7. Termini di esecuzione della prestazione e di produzione degli elaborati**

Il SIA si deve intendere ultimato con l'adozione della deliberazione di Giunta Comunale ex art. 27 D.Lgs 50/16 e art. 7 DPR 380/01.

A tal fine, gli elaborati progettuali dovranno:

- essere resi nel formato BIM ai sensi D.M. Infrastrutture n. 560 del 01/12/2017 (aggiorn. D.M. MIMS 312/21);
- ottemperare ai Criteri Ambientali Minimi (CAM) di cui alla L. 221/2015, all'art. 34 D.Lgs 50/16 e, laddove applicabile, al D.M. Transizione Ecologica 23/06/2022;
- contenere le indicazione per ottemperare al principio di non arrecare un danno significativo (DNSH, "Do no significant harm");
- perseguire i target ed i milestone stabiliti dalla normativa PNRR come prescritto all'art. 3 dell'atto d'obbligo del 05/05/2022 nonché gli indicatori riportati nella scheda progetto allegata alla richiesta di contributo approvata con D.M. Int. 04/04/2022;



- corrispondere alle attività minime inserite nello schema di parcella professionale redatta ai sensi del D.M. Giustizia 17/06/2016 ed allegata al presente DIP unitamente al connesso quadro economico preventivo;
- contenere tutte le previsioni necessarie al livello progettuale definitivo come determinato dal D.Lgs 50/16 e relative disposizioni attuative, ottemperando alla vigente normativa di riferimento per tutte le materie interferenti onde conseguire la validazione di legge;
- contenere il doppio computo metrico riferito sia al prezziario vigente nel 2021 che a quello vigente all'atto della redazione (2023) al fine di consentire l'accesso al FOI (fondo opere indifferibili – aggiornamento prezziari).

In corso di esecuzione del SIA l'affidatario dovrà fare riferimento al RUP ai fini della più puntuale definizione degli obiettivi progettuali e per la scelta delle alternative tecnico-discrezionali da adottare, da concertare in contraddittorio preferibilmente in sede preistruttoria ma anche con eventuali correttivi da introdurre agli elaborati in sede istruttoria del progetto una volta consegnato.

In corso di redazione dovrà relazionarsi con l'affidatario del progetto definitivo relativo all'intervento n. 4 – PullmanPark & Belvedere – con cui l'intervento in oggetto è strettamente interferente/interconnesso.

La consegna della versione finale degli elaborati deve avvenire entro il termine congruo, secondo il cronoprogramma PRiUrb Rigenerazione Urbana approvato con D.M. Interno 04/04/22 e relativo atto d'obbligo di accettazione del finanziamento (stipula del contratto di appalto dei lavori entro il 30/07/2023), quindi conseguire l'approvazione entro il primo semestre 2023 e rendere possibile la conferma dell'assegnazione dell'aumento del 10% del contributo erariale come da preassegnazione ex "fondo avvio opere indifferibili" (adeguamento prezziari) di cui all'articolo 26 comma 7 del D.L. 50/2022; il termine esatto sarà comunque stabilito nella determinazione di affidamento del SIA; rimangono fatte salve eventuali proroghe del termine di atto d'obbligo se concesse dall'amministrazione centrale titolare dell'investimento 5.2.2.1 PNRR.

L'affidatario del SIA sarà tenuto alla partecipazione alle sedute di conferenza di servizi finalizzata all'acquisizione di tutti i pareri, autorizzazioni, nulla-osta ed atti di assenso comunque denominati propedeutici all'approvazione del progetto definitivo di che trattasi ed alla introduzione negli elaborati progettuali di tutte le modifiche/rettifiche/integrazioni eventualmente richieste dagli enti titolati e necessarie per il conseguimento degli esiti favorevoli delle interrogazioni.

Egli dovrà altresì assistere, se interpellato, alle sedute di Giunta Comunale, nonché degli altri organi amministrativi che dovessero essere eventualmente investiti, aventi quale argomento all'ordine del giorno l'approvazione del progetto medesimo.

**Il Responsabile del Procedimento**  
**Responsabile U.O.A. 2 Strategia Urbana**  
*(dott.urb. Enrico Angiolilli)*