

(PRiUrb-Rigenerazione Urbana-Intervento4-PullmanPark&amp;Belvedere-DocumentoIndirizzoProgettazione-06-23)

**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. 4 – CUP: J51B21001460001 –**

**Potenziamento del sistema della mobilità sostenibile urbana attraverso la realizzazione del parcheggio di interscambio autobus-auto-scooter denominato “Pullman-Park” comprensivo di stazione di ricarica mezzi elettrici da realizzare nell'ambito urbano marginale di via Giovanni XXIII interessato da fenomeni di dissesto e degrado ambientale, funzionale al miglioramento della qualità del decoro urbano a seguito della realizzazione della sovrastante piazza “Belvedere”.**

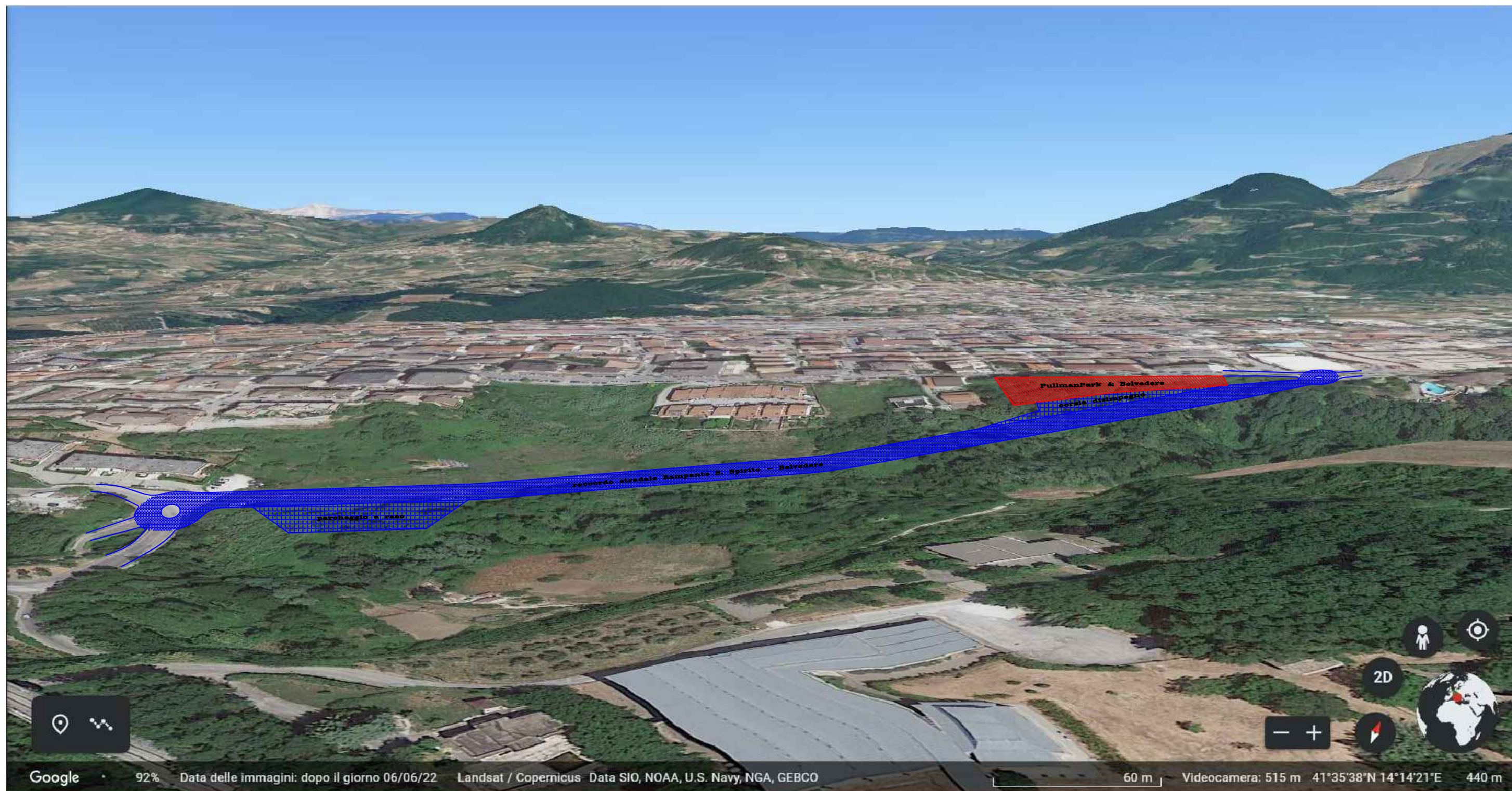
**DOCUMENTO DI INDIRIZZO ALLA PROGETTAZIONE***(ex art. 15 comma 6 D.P.R. 207/10)*

ad integrazione della scheda intervento CUP J51B21001460001 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. 7
3. Esternalità sociali, urbane, infrastrutturali e ambientali.....	pag. 10
4. Obiettivi specifici e capitolato prestazionale .....	pag. 13
5. Quadro normativo di riferimento .....	pag. 25
6. Basi dati grafiche e di analisi in dotazione al progettista.....	pag. 26
7. Termini di esecuzione della prestazione e di produzione degli elaborati.....	pag. 26





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: L00034670943202200010 intitolato: *"Potenziamento del sistema della mobilità sostenibile urbana attraverso la realizzazione del parcheggio di interscambio autobus-autoscooter denominato Pullman-Park comprensivo di stazione di ricarica mezzi elettrici da realizzare nell'ambito urbano marginale di via Giovanni XXIII interessato da fenomeni di dissesto e degrado ambientale, funzionale al miglioramento della qualità del decoro urbano a seguito della realizzazione della sovrastante piazza Belvedere."*

L'onere finanziario è sostenuto, per la maggior parte, dal contributo erariale destinato all'intervento n. 4 CUP: J51B21001460001 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 (tremilacinquecentomila/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. 3154/17 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 J51B21001460001, 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 (nдр: a titolo di contributo erariale ex D.M.Int. 04/04/2022) per coprire le spese di progettazione (nдр: 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. 3154/17 di spesa BPF e PEG.

La redazione del progetto definitivo ed esecutivo e degli altri SIA ad esso correlati, ad eccezione della direzione dei lavori come appresso specificato, non può essere espletata dalla struttura tecnica interna a questo Comune per contingenti ragioni di carenza di forza lavoro e conseguente sovraccarico sul personale in servizio, ancorchè sussistano le professionalità interne specialistiche; con la conseguenza che sarà necessario affidare la progettazione ad operatore economico esterno tramite le procedure vigenti di cui appresso.

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 qui allegato 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 € 103.114,50 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 € 6.903,91.

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

L'intervento in argomento è funzionale ad evitare l'ingresso nel centro cittadino degli autobus extraurbani, che attualmente fanno scalo nell'autostazione Francesco Martino adiacente Piazza della Repubblica (piazza Stazione Ferroviaria) - Corso Garibaldi, andando a dotare la città di un terminal autobus coperto con funzioni di nodo di interscambio con il trasporto pubblico urbano e con il nuovo sistema di sharing mobility ecosostenibile di cui all'intervento n. 3, nonché all'arricchimento di quel contesto urbano con la realizzazione della sovrastante piazza belvedere che affaccerà sulla valle del fiume Carpino luogo di ritrovamento del giacimento paleolitico c.d. "homo aeserniensis".

I due interventi 4 e 5 sono strettamente connessi perchè il nuovo raccordo stradale S. Spirito-PullmanPark, al cui DIP si rimanda per ogni specificazione, costituirà la via di accesso per le autolinee extraurbane che recapiteranno direttamente nell'infrastruttura in oggetto.

Le due opere, tra loro interconnesse e complementari, sono finalizzate a risolvere l'annoso problema dell'interclusione al traffico pesante, soprattutto autobus, della porta centrale di ingresso alla città rappresentata dall'uscita S. Spirito sulla tangenziale est S.S. 87 Venafrana, e la conseguente costrizione imposta a tali mezzi di attraversare le strade interne al centro abitato per la metà meridionale, se entranti da Isernia sud via S. Ippolito, ovvero settentrionale, se accedono da Isernia nord via dei Pentri.

La "Tangenziale Est", variante al tratto interno al centro abitato di Isernia della S.S. 87 Venafrana, fu aperta al traffico nei primi anni '80. La nuova bretella a scorrimento veloce serve la città con tre uscite, appunto: 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, ma distante oltre 800 mt dal margine orientale dell'edificato, e di una rotatoria che smista anche il percorso per il Museo del Paleolitico. Alla fine degli anni '90, 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 una strettoia 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 percorso con traffico pesante, soprattutto autobus extraurbani, al quale è stato definitivamente interdetto il transito 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 sulla mobilità cittadina, con evidenti disagi causati da ostacoli e ingorghi nelle strette strade interne, 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 per i due interventi, integrati e complementari, n. 4 di che trattasi e n. 5 (nuovo raccordo stradale al cui DIP si rimanda per ogni ulteriore specificazione) nell'ambito del PRiUrb Rigenerazione Urbana. Nell'istanza si è fatto particolarmente leva sulla "riduzione TEP" (tonnellate equivalenti di petrolio), quindi delle emissioni climalteranti e nocive per la qualità dell'aria nel centro abitato, oltre che sugli altri target di tipo funzionale, 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 è perciò funzionale a reindirizzare gli autobus di linea verso il parcheggio de qua, ove dovrà avvenire il trasbordo sui mezzi del trasporto pubblico locale/cittadino, oltre che direttamente nei quartieri più densi e popolosi. Infatti, il settore di città che graviterà su queste nuove infrastruttura per la mobilità, è composto dai contesti urbani più vitali in termini di funzioni collettive perciò sedi delle destinazioni più frequentate come le scuole superiori, gli uffici a scala provinciale, il palasport nonché il complesso edilizio dell'Auditorium Unità d'Italia (interessato da una serie di azioni implementative a destinazione culturale e didattica che vedranno, una volta in esercizio, l'afflusso di ulteriori fruitori esogeni).

Via Giovanni XXIII, su cui insiste il PullmanPark e la sovrastante piazza Belvedere, in quanto ad essa contiguo, 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, praticamente in corrispondenza del sedime del PullmanPark, tale via cittadina giace su un rilevato artificiale reso 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 e relativa scarpata, 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 antistante il palasport.





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

L'intervento in oggetto, ascritto al n. 4 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), è secondo solo all'intervento n. 5 tra quelli del gruppo B del PRiUrb sia in termini economici che per esternalità socio-ambientale, andando a sostenere 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 extraurbano al margine mediano della città grazie alla sua accessibilità direttamente dal nuovo raccordo stradale di cui all'intervento n. 5.

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, riducendo l'impatto (in senso ambientale e ecologico) dei mezzi pesanti sul traffico e sull'habitat cittadino nonché riducendo e riqualificando la rete stradale interna alla porzione orientale dell'abitato.

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 lo sbancamento del materiale di riporto, la copertura e le opere strutturali del nuovo parcheggio seminterrato (insieme a quelle del viadotto previsto nell'intervento n. 5) 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 per raggiungere l'attuale autostazione F. Martino, 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. Si punterà inoltre al consolidamento del versante geomorfologico, alla regimazione del reticolo idrologico di falda e superficiale. Sotto il profilo del miglioramento della qualità del decoro urbano sono previste opere di riqualificazione estetica e funzionale degli spazi pubblici inclusi nel paesaggio insediativo di via Giovanni XXIII e corso Risorgimento delle quali l'elemento maggiormente significativo dovrà essere la piazza Belvedere sul lastrico di copertura del PullmanPark.

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 volte al potenziamento dell'attrattività dell'insediamento nei confronti di flussi sociali esogeni.

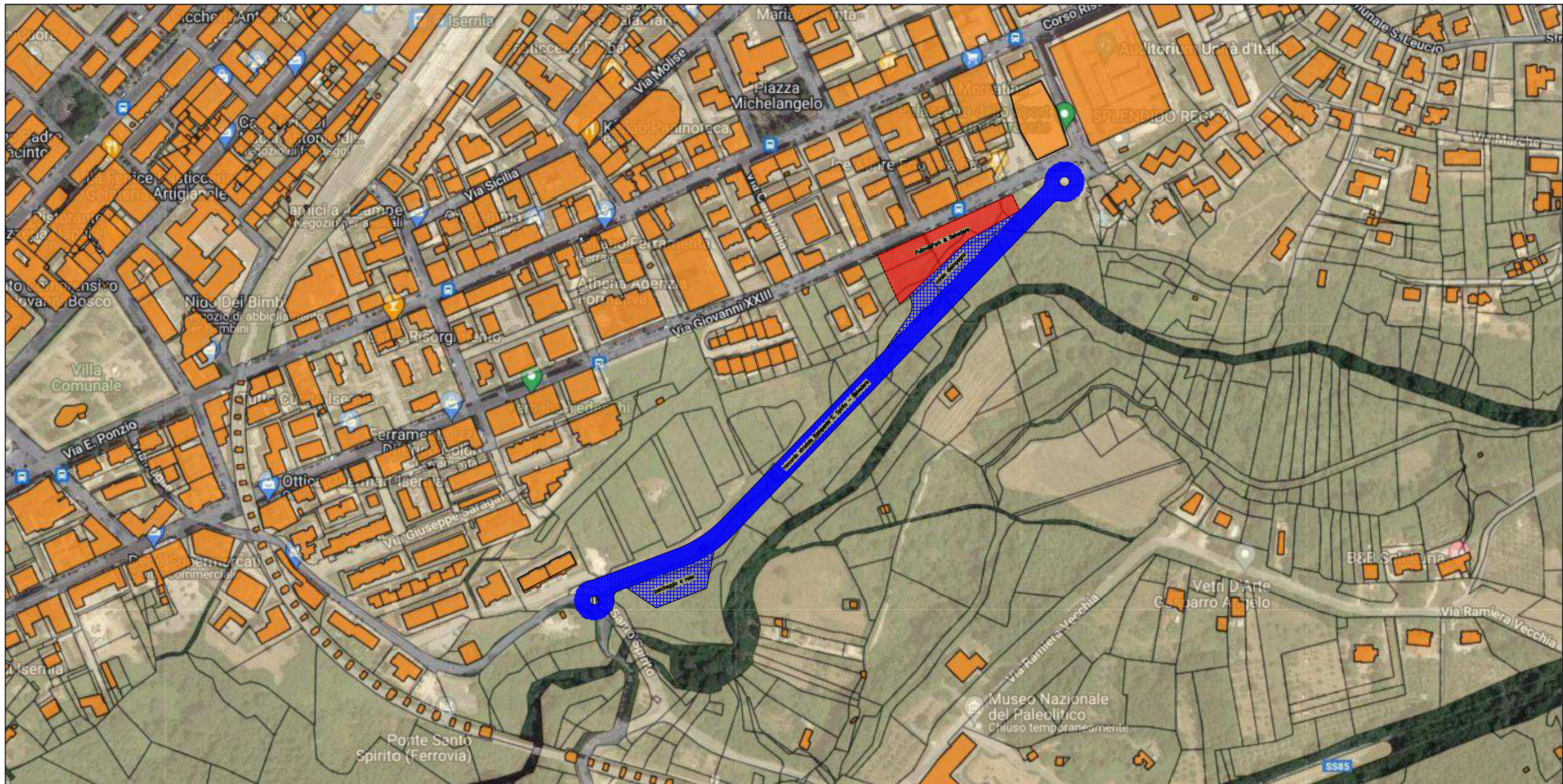
Nel caso allo studio, gli interventi sul sistema della mobilità previsti nel PRiUrb Rigenerazione Urbana ai nn. 1-2-3-4-5-9, sono finalizzati, oltre che al miglioramento dell'ambiente urbano a giovamento dei residenti, alla valorizzazione ed incentivazione, tramite miglioramento dell'accessibilità e 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 (didattica post-lauream, co-working, fab-lab) 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 visione 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 per il traffico e la mobilità 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.

Il nuovo "PullmanPark" con sovrastante "Piazza Belvedere" dovrà essere direttamente accessibile dal raccordo stradale "Rampante S.Spirito-Belvedere" di cui al connesso intervento n. 5, rappresentando , per tale intervento n. 5 complementare, la missione prevalente.

Sarà ubicato nella fascia di suolo attualmente costituita dalla scarpata orientale di via Giovanni XXIII compresa, a sud, fra gli ultimi fabbricati residenziali (p.lle 138-268) e l'attuale parcheggio pubblico (p.lla 338) antistante il palasport Fraraccio, sulle particelle catastali attualmente censite con i nn. 67-68-69-100-101-107-150-338 del foglio di mappa n. 44; si riporta una tabella sinottica dell'assetto proprietario attuale dei suoli:

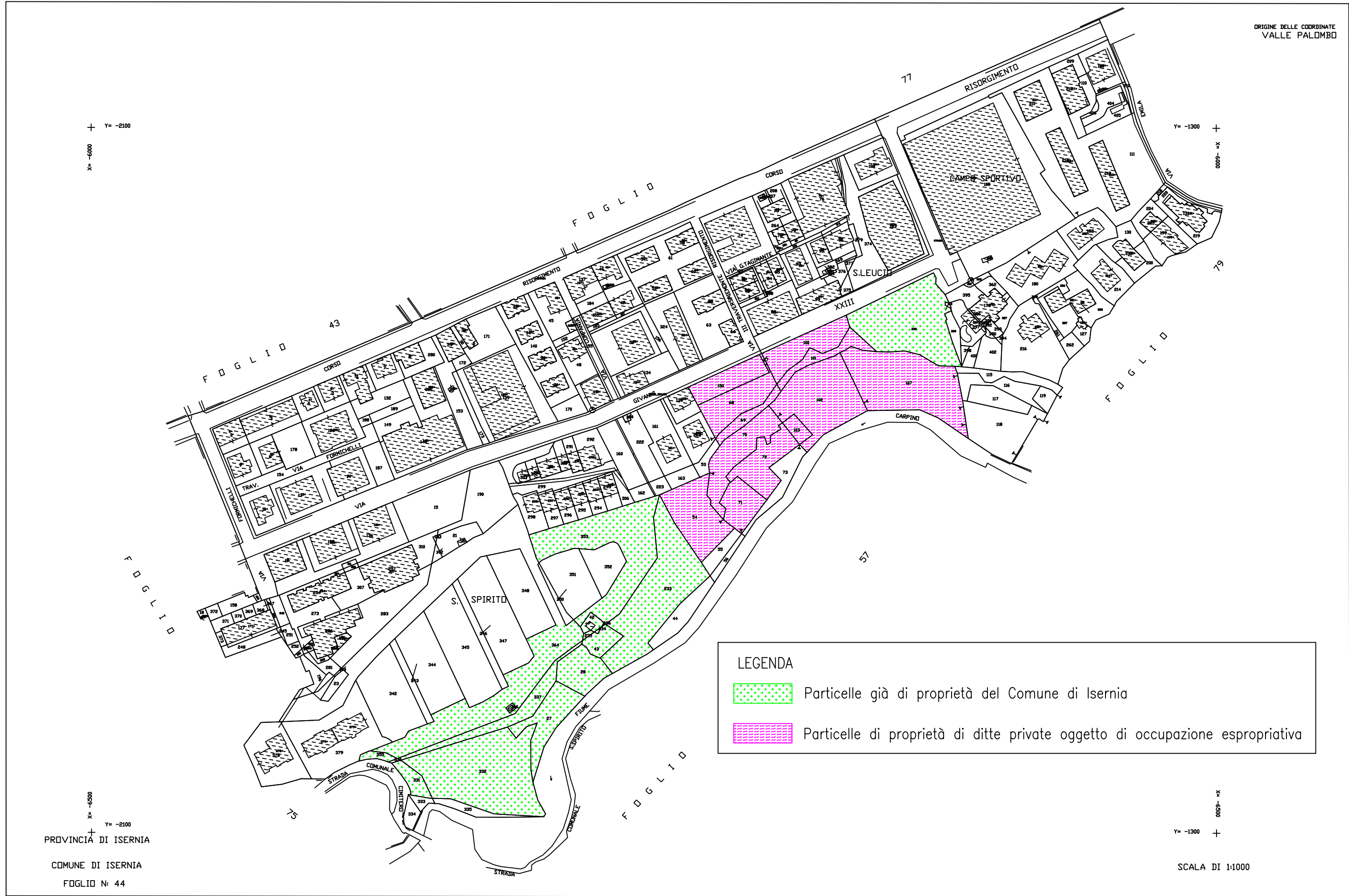
Foglio n. 44	
Particelle già di proprietà del Comune di Isernia :	Particelle di proprietà di ditte private interessate, anche solo parzialmente, da espropriazione per pubblica utilità:
338	67 68 69 100 101 107 150

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

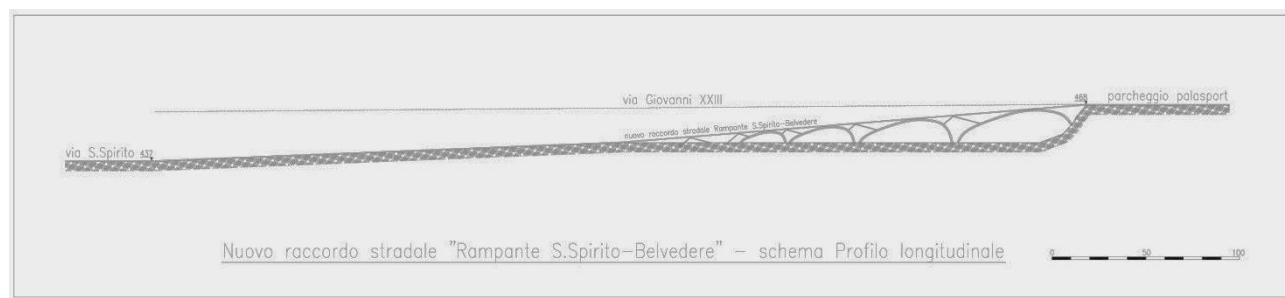




Localizzazione nuovo raccordo stradale "Rampante S.Spirito-Belvedere" + "PullmanPark & Belvedere" – Piano Previsionale di Occupazione Particellare su foglio di mappa catastale

Tali suoli sono costituiti da un terrapieno artificiale per lo più composto da terre e materiali di riporto e, essendo indiziati di dissesto idrogeologico, dovranno essere oggetto, nell'ambito di entrambi gli interventi nn. 4-5, delle necessarie opere di consolidamento e stabilizzazione del versante geomorfologico e di regimazione del reticolo idrologico naturale e artificiale (acque di pioggia e di falda).

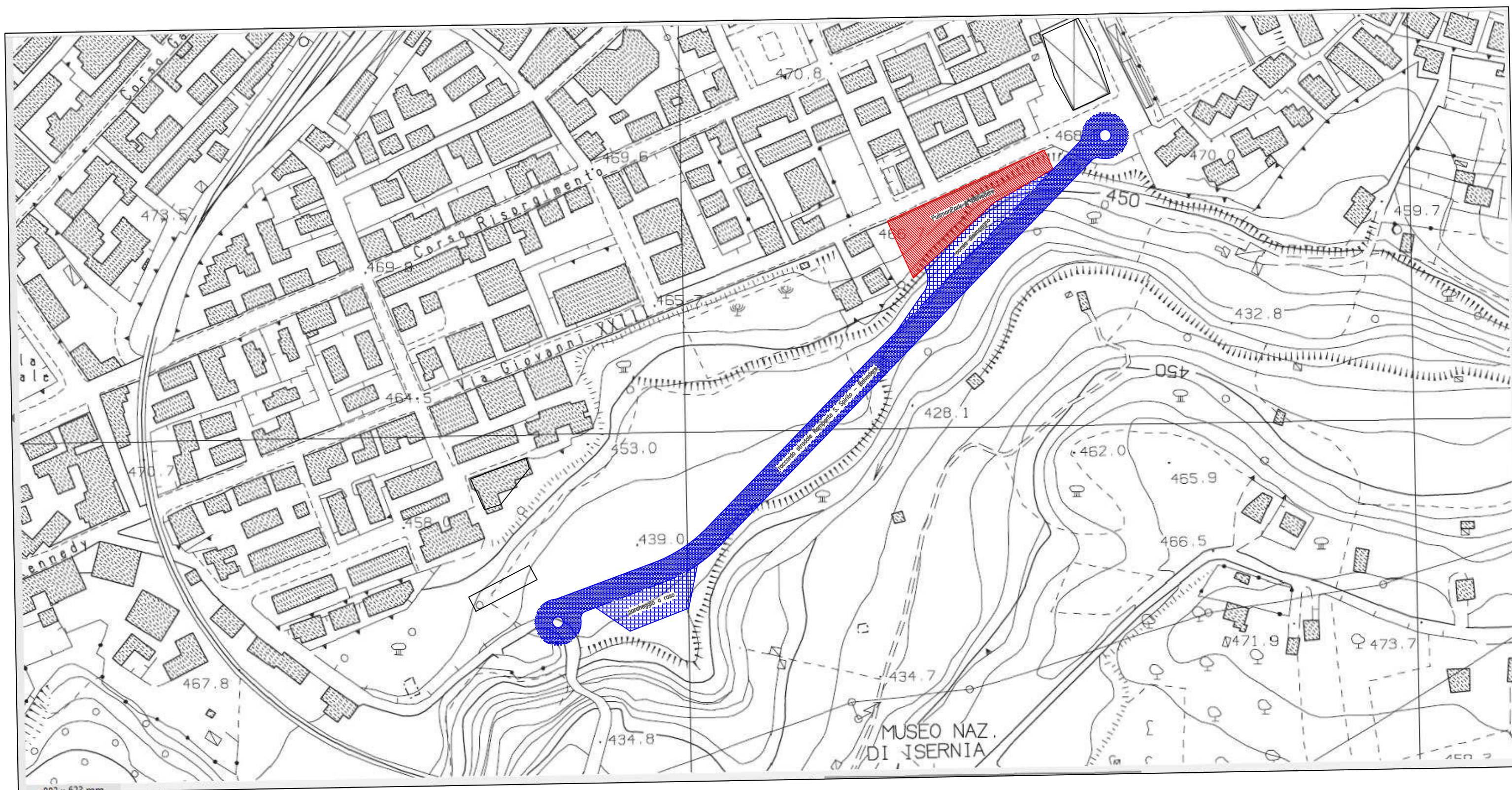
Tali opere dovranno/potranno riguardare la realizzazione di palificazioni, paratie, pozzi drenanti, condotte interrate, canali superficiali ed ogni altra tecnica, anche di ingegneria naturalistica, utile alla stabilizzazione idrogeomorfologica dei terreni.



Urbanisticamente i suoli interessati dall'opera ricadono, nel Piano Regolatore Generale entrato in vigore dal 01/10/2004, per la maggior superficie nel *Progetto Speciale n. 1 - PS1 - Parco territoriale del Carpino* le cui destinazioni di zona consentono la realizzazione di "attrezzature ed impianti a servizio del traffico (F/14)" ovvero di "attrezzature e servizi pubblici (F)", e per la restante parte in viabilità pubblica, con la conseguenza che l'intervento in oggetto è conforme alle prescrizioni/previsioni dello strumento urbanistico comunale.

Ai fini del raggiungimento del massimo rapporto costi/benefici, non è escluso il ricorso alla deroga agli indici di zona urbanistica PS/1 (indice di utilizzazione territoriale, altezza massima, indice di copertura, distanza dai confini/fabbricati ecc.) all'uopo invocando il disposto normativo di cui all'art. 14 DPR 380/01.

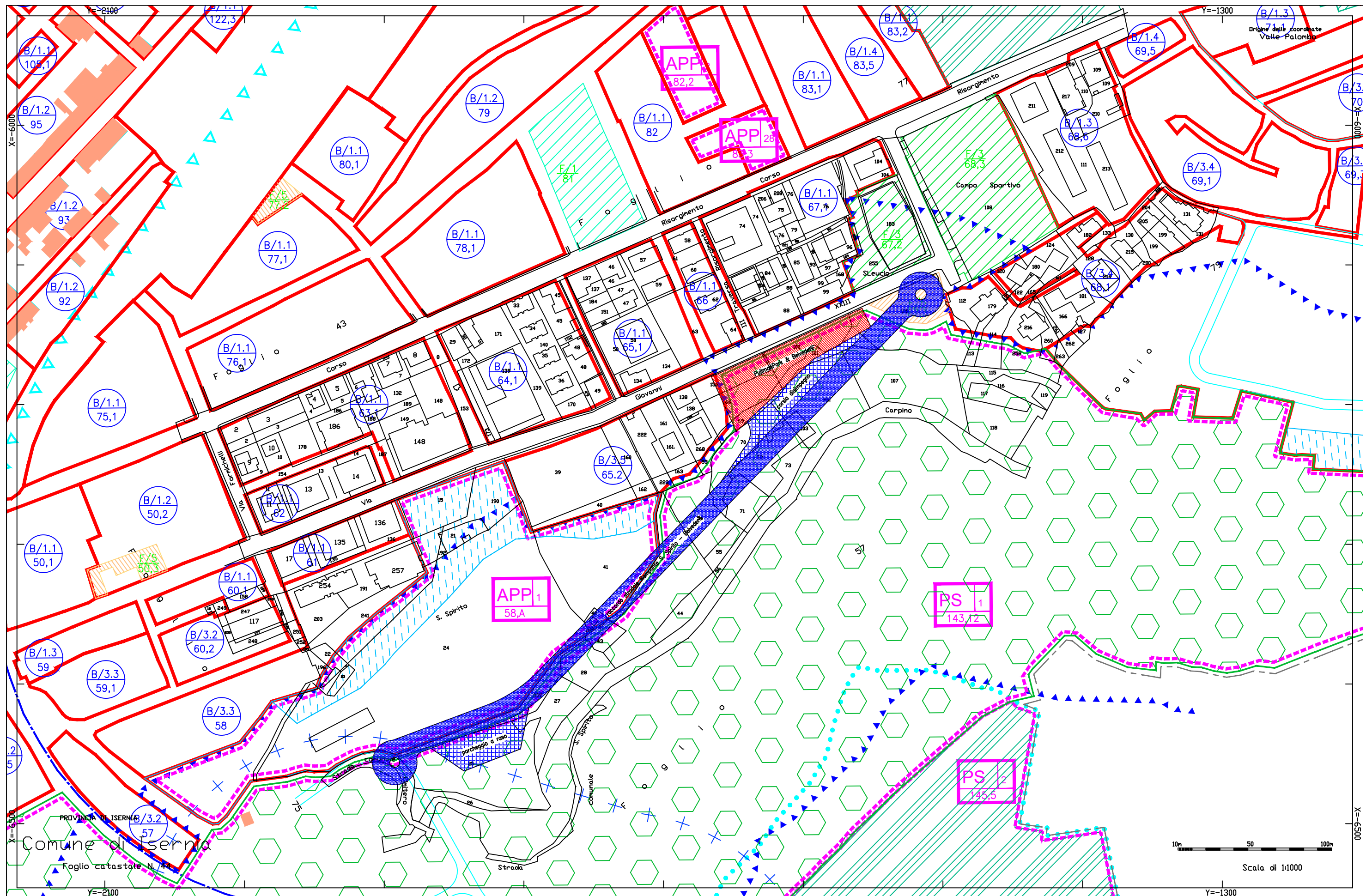




Localizzazione nuovo raccordo stradale "Rampante S.Spirito-Belvedere" + "PullmanPark & Belvedere" su Carta Tecnica Regionale 2001

100 mt







Il "PullmanPark" sarà articolato su un unico livello seminterrato, ipogeo rispetto a via Giovanni XXIII (ad ovest) e totalmente aperto sul fronte orientale adiacente il viadotto del nuovo raccordo stradale "Rampante S. Spirito-Belvedere" dal quale avrà gli accessi carrabili.

L'ingombro in proiezione verticale dovrà essere conformato in funzione dell'area occupabile compresa fra l'attuale marciapiede di via Giovanni XXIII ad ovest, la corsia di disimpegno e accesso del nuovo ponte rampante a est, la parallela posta a 15 mt. dalla parete dell'edificio p.lla 138 a sud e la nuova rotatoria stradale da realizzare all'estremità superiore del viadotto rampante a nord.

Tale ingombro in pianta, vuoto per pieno, dovrà avere una superficie di circa 2.800 mq (diconsi duemilaottocento metriquadrati), con lato lungo su via Giovanni XXIII di circa ml. 120 e lati corti ad esso ortogonali rispettivamente di circa ml. 39 a sud e ml. 12 a nord.

La quota della piazza sovrastante il lastrico di copertura del parcheggio coperto seminterrato, dovrà essere impostata ad alcune decine di centimetri sopra il marciapiede di via Giovanni XXIII e dell'attuale parcheggio antistante il palasport quindi a quota mt. 468,30 s.l.m. circa.

Il piano interno carrabile del parcheggio, invece, dovendo seguire la livelletta della prospiciente corsia di disimpegno del nuovo viadotto da cui ha accesso diretto, dovrà essere articolato su tre piani/livelli differenziati. Talchè, assumendo la pendenza longitudinale del viadotto un valore compreso fra l'8% e il 10% (cfr DIP nuovo raccordo S.Spirito-Belvedere) e stimate le posizioni in pianta dei tre ingressi carrabili al parcheggio, i tre piani sfalsati interni carrabili avranno quote rispettivamente discendenti attestata a mt. 464, mt. 461 e mt. 458 circa s.l.m., collegati fra loro con scale e/o rampe pedonali interne nonché, i due livelli inferiori (S2 e S3) con rampa carrabile a senso unico discendente da posizionarsi sul fondo del parcheggio (lato via Giovanni XXIII).

Ne conseguono tre altezze interne nette differenziate per ciascuno dei tre livelli pari a circa mt. 3,00, mt. 6,00 e mt. 9,00, che determinano le seguenti condizioni fisico-strutturali e rispettive destinazioni d'uso:

- 1) il livello superiore "S1", posto a quota 464 mt. s.l.m. circa, di altezza netta interna pari a circa mt. 3,00, lato ipogeo a via Giovanni XXIII lungo mt. 48 circa e superficie lorda mq. 720 circa, con accesso carrabile a doppio senso di marcia entrata/uscita dal viadotto Rampante, collegato con la piazza Belvedere sovrastante con una scala/ascensore da collocarsi in posizione baricentrica al livello stesso e con il livello S2 con scale/rampe interne, dovrà essere destinato a parcheggio autovetture per n. 30 stalli circa, minicar/scooter\_cabinati per n. 20 stalli circa e rastrelliere per biciclette, dotato di colonnine di ricarica per mezzi a propulsione elettrica in numero di almeno 20 prese (autovetture, microcar, scooter, bici elettriche);
- 2) il livello intermedio "S2", posto a quota 461 mt. s.l.m. circa, di altezza netta interna pari a circa mt. 6,00, lato ipogeo a via Giovanni XXIII lungo mt. 36 circa e superficie lorda mq. 840 circa, con accesso carrabile a senso unico di marcia solo entrata dal viadotto Rampante, collegato con il solo livello S3 con la rampa carrabile (larghezza mt. 5,00) posta sul fondo del parcheggio (lato via Giovanni XXIII) a senso unico discendente, con entrambi i livelli S1 e S3 con scale/rampe interne pedonali lungo il lato ingresso, e con la piazza Belvedere sovrastante con un ascensore posto in corrispondenza del salto di quota fra i due livelli S2-S3

lato ingresso (perciò panoramico sulla parete esterna del fabbricato), dovrà essere destinato a parcheggio misto, autobus per n. 4 stalli circa nonché minibus e mezzi trasporto cose/persone fino a 35 ql. di massa complessiva a pieno carico, per n. 10 stalli circa (articolando le corsie interne di disimpegno fra una principale per gli autobus di larghezza mt. 5 a servizio di stalli mt. 4x13, ed una per i minibus/furgoni di larghezza mt. 4 e stalli 3x7), dotato di colonnine di ricarica per mezzi a propulsione elettrica in numero di almeno 6 prese (minibus, furgoni);

- 3) il livello inferiore "S3", posto a quota 458 mt. s.lm. circa, di altezza netta interna pari a circa mt. 9,00, lato ipogeo a via Giovanni XXIII lungo mt. 36 circa e superficie lorda mq. 1200 circa, con accesso carrabile a senso unico di marcia solo uscita sul viadotto Rampante, collegato con il livello S2 con la rampa carrabile (larghezza mt. 5,00) posta sul fondo del parcheggio (lato via Giovanni XXIII) a senso unico discendente e scale/rampe interne pedonali lungo il lato ingresso nonché con la piazza Belvedere sovrastante con l'ascensore di cui al livello S2 precedente posto in corrispondenza del salto di quota fra i due livelli S2-S3 lato ingresso (perciò panoramico sulla parete esterna del fabbricato), dovrà essere destinato a parcheggio autobus per n. 5 stalli circa e autobus a due piani per n. 9 stalli circa (in considerazione del piano ammezzato di cui appresso); in tale livello S3 dovrà essere realizzato un piano ammezzato, di altezza netta interna mt. 3,00 circa, accessibile dalla scala interna pedonale e dall'ascensore di cui sopra, ove dovranno essere ospitati i servizi igienici che, in base a più approfondita valutazione in sede di progettazione definitiva della reale disponibilità finanziaria, potrà estendersi per una superficie massima non eccedente un terzo di tale livello (mq. 400 circa) al fine di potervi ricavare locali accessori (servizi igienici, depositi, uffici ecc.) a servizio del parcheggio e delle diverse eventuali attività insediabili all'interno e sulla piazza, nonché, in caso risultasse tecnicamente e funzionalmente/estheticamente fattibile, un eventuale punto ristoro (bar, tavola calda) lungo il lato aperto con affaccio sulla porzione anteriore lato uscita dal livello.

L'edificio, per quanto sopra previsto, avrà i lati lungo via Giovanni XXIII e parcheggio palasport completamente ipogei, lungo il viadotto Rampante completamente fuori terra e lungo il lato sud seminterrato.

Ai fini del raggiungimento del massimo rapporto costi/benefici, non è escluso il ricorso alla deroga agli indici di zona urbanistica PS/1 (indice di utilizzazione territoriale, altezza massima, indice di copertura, distanza dai confini/fabbricati ecc.) all'uopo invocando il disposto normativo di cui all'art. 14 DPR 380/01.

La parete lato ingressi/viadotto dovrà essere realizzata in brice-soleil lasciando, quindi, gran parte della superficie aperta, e, nella parte mediana, tra l'ingresso e l'uscita fra i livelli/settori S2-S3, dovrà essere installato un pannello decorativo in ceramica o altro materiale, visibile dal nuovo raccordo stradale e dai treni in transito sul viadotto ferroviario, ideato e realizzato tassativamente in collaborazione con il liceo artistico (già glorioso Istituto Statale d'Arte) G. Manuppella di Isernia, di dimensione possibilmente non inferiore a mq 20, recante soggetti astratti in stile futurista-cubista-dinamista ispirati a simboli propri del patrimonio cultura immateriale isernino (linguaggio vernacolare, soprannomi, artigianato-agricoltura-gastronomia tipici, con esplicita esclusione di ripetizioni di emergenze architettoniche/archeologiche/paleolitiche).



Sulla parete a sud massimamente soleggiata, invece, dovranno essere installati pannelli fotovoltaici nella dimensione massima possibile da destinare principalmente all'autoconsumo ed alla ricarica di un accumulatore necessario per rendere minimamente autonoma la struttura soprattutto in caso di black-out.

Dovrà essere inoltre valutata l'opportunità di installazione di sistemi termici solari e di mini-eolico.

La piazza "Belvedere" occuperà il lastrico di copertura del "PullmanPark", a quota di poco superiore al marciapiede adiacente di via Giovanni XXIII perciò a circa mt. 468,30 s.l.m., e assumerà la funzione sociale tipica della piazza urbana con la peculiarità di consentire ai frequentatori l'affaccio sulla porzione di valle del fiume Carpino sottostante ove insiste il sito di ritrovamento del villaggio paleolitico del c.d. "Homo Aeserniensis", lo squarcio identitario del ponte ferroviario di S. Spirito e, sullo sfondo, dei monti del Matese.

Dovrà avere una superficie non inferiore a mq. 3000 pari all'ingombro del PullmanPark incrementato da uno sbalzo, possibilmente con bordo della balaustra lungo il lato a valle, con aggetto sulla corsia di accesso al parcheggio, a pianta irregolare segmentata, avente funzione di pensilina di copertura degli ingressi e, perciò, di profondità variabile in funzione delle quote della corsia sottostante ma, comunque, di almeno mt. 4,00 in corrispondenza della parete più alta (spigolo sud).

Dovendo, tale nuova piazza/agorà/spazio pubblico, rappresentare porta di ingresso alla città ed elemento di giunzione/cerniera anche dal punto di vista stilistico-architettonico, specialmente rispetto a tutto l'ambito urbano oggetto degli interventi Rigenerazione Urbana sopra descritti, dovrà essere disegnata in armonia con quanto indicato per la nuova scuola media Andrea d'Isernia (cfr DIP relativo) quindi negli stili architettonici razionalisti e funzionalisti della corrente Bauhaus, improntati alla organicità funzionale, semplicità e proporzionalità delle forme, da comporre, sia nel parterre che negli eventuali volumi emergenti che negli elementi di arredo e decorativi, con prevalenza di forme geometriche articolate.

Non dovrà presentare elementi di discontinuità sia interni che con gli spazi circostanti (salvo le barriere di sicurezza) quindi dovrà essere direttamente e perennemente accessibile dalla viabilità pedonale perimetrale.

Gli allestimenti dovranno comprendere:

- tensostrutture traslucide microforate semipermeabili, arredi urbani, aiuole arbustive;
- almeno n. 10 alberi ornamentali caducifogli di basso fusto (altezza max 6 mt alla maturità), funzionali al contenimento dell'effetto "isola di calore", da impiantare in appositi vasi inseriti possibilmente negli elementi strutturali del piano sottostante e di profondità e ampiezza adeguate a garantire lo sviluppo ed il mantenimento vegetativo e muniti di sistemi automatici di irrigazione e di drenaggio delle acque in eccedenza.

Si dovranno ridurre al minimo i volumi in elevazione, emergenti dal piano di calpestio della piazza, limitandoli a quelli dei collegamenti verticali con il parcheggio sottostante (accessi ai corpi scala e cabine ascensori) e comunque costituiti da pareti in materiali trasparenti.

La balaustra di affaccio sulla valle del Carpino dovrà consentire il maggior grado di visibilità perciò si dovranno privilegiare pannellature trasparenti o ringhiere curve anti-risalita a semplici ritti orizzontali (cfr DIP viadotto Rampante).



Dovranno essere redatti sia lo studio del colore che quello illuminotecnico al fine del corretto inserimento estetico-paesaggistico nel contesto urbano e la valorizzazione visiva dell'oggetto edilizio e delle sue caratteristiche architettoniche e di pregio anche nelle ore notturne.

L'impianto di illuminazione, con corpi illuminanti ad alta efficienza e basso consumo, dovrà essere integrato, laddove possibile, nella struttura e nelle componenti accessorie (pavimentazione, aggetti, ringhiere, volumi emergenti), mentre i pali, laddove necessari, dovranno integrarsi architettonicamente con essa.

Lo smaltimento delle acque meteoriche dovrà recapitare nel reticolo superficiale esistente ovvero autonomamente canalizzato, in uno con quello del contiguo viadotto rampante intervento n. 5, con sversamento nel fiume Carpino, previo eventuale trattamento, e non nel sistema fognario acque luride pubblico ancorché misto.

Le aree residuali libere, costituite sostanzialmente dalla fascia lungo la parete meridionale di distacco dagli edifici esistenti e dall'aiuola a nord di risulta rispetto alla nuova rotatoria stradale, dovranno essere sistemate a verde non accessibile, privilegiando specie arbustive tappezzanti ed escludendo ogni specie arborea anche di basso fusto nella fascia a sud in quanto oscurerebbe i pannelli solari da installare sulla parete del parcheggio.

Per la struttura portante, ferma restando la scelta del materiale da valutare in sede progettuale (cemento armato, acciaio, legno ecc.), dovrà essere assicurata la classe di prestazione imposta dal già richiamato punto 2.4.2 delle NTC 2018.

Le caratteristiche costruttive edilizie dovranno aderire ai principi della progettazione architettonica bioclimatica, ecosostenibile, bioedilizia, economia verde e blu (blue & green economy). Dovranno essere privilegiati materiali riciclabili di origine naturale, vegetale e inerti, e per quelli necessariamente di sintesi dovrà essere esplicitamente tracciabile il loro riciclo a fine vita.

Energeticamente la struttura dovrà conseguire l'attestazione di prestazione APE almeno di classe A2 di efficienza ai sensi del DM n° 162/15.

Ai fini del consumo di energia e dell'impronta di carbonio, l'edificio dovrà tendere all'annullamento dell'approvvigionamento esterno (NZEB - Nearly Zero Energy Building - ai sensi del D.L. 63/2013 convertito in L. 90/2013 che ne ha disposto la sostanziale obbligatorietà per gli edifici realizzati dal 2021), oltre a rispettare i Criteri Ambientali Minimi (CAM) di cui all'art. 18 L. 221/2015 e all'art. 34 D.Lgs 50/16, attraverso l'installazione dei suddetti sistemi avanzati di produzione energetica da fonti rinnovabili.

Dovrà essere installato un sistema di recupero ed accumulo delle acque limpide di pioggia per il loro utilizzo negli impianti idrico-sanitari, per l'irrigazione delle aiuole e per il lavaggio/raffrescamento delle pavimentazioni esterne (contenimento isola di calore).

Ai fini della sicurezza sociale, sia riguardo agli spazi esterni ad accesso incondizionato ed all'autorimessa, 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.

Dovranno essere rispettate le norme per l'accessibilità delle persone diversamente abili, per la prevenzione degli incendi e per ogni altra materia interferente con le infrastrutture di sosta coperte.

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.

Dovrà essere redatto 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).

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 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. Int. 04/04/2022.

PULLMAN PARK - BELVEDERE  
MQ 2800 CIRCA

VALUTAZIONE POSSIBILITÀ DI  
PIANO AMBITO NEL  
SETTORE H=9,00MT LASCIANDO  
CANTIERE 28TALM A TUTT'ALTURA

AUTOBUS DIM. 2,55x12x4,3h

- DETERMINAZIONE AUTOMATICA XANTINE. D.M. 03/08/15  
E D.M. 15/05/2020 PREVENIRE INCENDIO
- D.M. 236/14-6-1989 PARCHEGGIO D'ESCLUSIVITÀ (PUNTO D'INVIATO)
- LINEE GUIDA AUTOMATICA RETE PROFESSIONI TECNICHE 18/5/20

PARETE  
PANNELLI FOTOVOLTAICI  
PANNELLI AEROTERMICI  
IN CEMENTO

PARETI BRICE-SOLEIL

CORPI SCALE  
+ ASCENSORI  
PANORAMICI

CORPO SCALE  
+ ASCENSORI

SISTEMATIZZAZIONE PARCHEGGIO ESISTENTE  
A ROTATORIA STRADALE CON  
2 FERMATE PULLMAN/AUTOBUS + ALTRI PER  
AUTO/CICLO DISCA ORARIO 15min.

RAMPANTE S. SPIRITO - BELVEDERE

ml. 500 - A RASO ml. 250 INVIADOTTO ml. 250 -

PEND. MAX 8% - 1 PIATTAFORMA - 2 CORRE + MARCIAPIEDE + VISTA CICLABILI  
+ CORRE DI SOSTEGNO PULLMAN PARK

2 ROTATORIE AGLI ESTREMI + AREA SOSTA ATTACCATO

TRATTO A 2 CORRE  
+ 1 CORRE DI SOSTEGNO  
DI SOSTEGNO PRIPULLMAN PARK

PIRE 6 PRINCIPALI DI DISTRIBUZIONE (D.M. 672/01)  
URBANA

E-FRADA URBANA DI QUARTIERE

(COTIZ. 285/92)

BARRIERA VERDE  
ALBERI ALTO FUSTO  
CAVUCIPOLLIC

BARRIERA ROMBE  
SOLO FRONTE EDIFICI RESID.

- COTIZ. D.M. 285/92

- REGOLAT. ATTUA. DPR 485/92

- D.M. INF. TIAE 6792 del 05/11/2001

NORME FUNT. E REGOL. G.M. 17/01/2001

2 12 4 4 3 1  
MARE, COSSIA, CORRE, PISTA  
CICLABILE

RINGHIERA  
RICORDO CON RITTI ORIZZONTALI  
OPPURE IN PANNELLI TRASPARENTI

ROTATORIA INFERIORE  
SU VIA S. SPIRITO

15,00

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 di sosta, stradali e spazi pubblici all'aperto, 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: Linee Guida Autorimesse Rete Professioni Tecniche 18/05/2020, 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 e D.M. 15/05/2020 (codice prevenzione incendi), D.M. n. 236 del 14/06/1989 (posti riservati disabili parcheggi);

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:

- per la maggior superficie, PS/1 - Progetto speciale n. 1 - Parco territoriale del Carpino, le cui 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*.
- per la restante superficie in viabilità pubblica.

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 delle indagini geologiche allegate al PRG e al PdLC Isernia 2 s.r.l. (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) 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. 5 – raccordo stradale rampante S.Spirito-Belvedere – con cui l'intervento in oggetto è strettamente interferente/interconnesso, nonché con gli affidatari delle relazioni geologiche e delle indagini geologiche che saranno incaricati singolarmente per entrambi gli interventi n. 4 e n. 5 a causa dell'unicità dell'ambito territoriale di localizzazione degli stessi.

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 titolari 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)*

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. 4 – CUP: J51B21001460001–

Potenziamento del sistema della mobilità sostenibile urbana attraverso la realizzazione del parcheggio di interscambio autobus–auto–scooter denominato “Pullman-Park” comprensivo di stazione di ricarica mezzi elettrici da realizzare nell'ambito urbano marginale di via Giovanni XXIII interessato da fenomeni di dissesto e degrado ambientale, funzionale al miglioramento della qualità del decoro urbano a seguito della realizzazione della sovrastante piazza “Belvedere”.

### SCHEMA QUADRO ECONOMICO PREVENTIVO

ai fini della redazione della parcella professionale per l'affidamento dei SIA

IMPORTO LAVORI DA COMPUTO METRICO comprensivi di oneri sicurezza (2% circa) - di cui per:	2.490.000,00 €		
consolidamento pendio (sedime parcheggio sottopiazza) - S.04	500.000,00 €	OS-21	
struttura c.a. (parcheggio seminterrato e piazza sovrastante) - S.03	1.300.000,00 €	OG-01	
viabilità speciale (per analogia - parcheggio seminterrato sottopiazza inclusi impianti) - V.03	200.000,00 €	OG-01	
spazi pubblici all'aperto (piazza sovrastante parcheggio seminterrato inclusi impianti) - E.18	490.000,00 €	OS-24	
IVA SU LAVORI 22% su //	- €		
IVA SU LAVORI 10% su: S.04-S.03-V,03-E.18 (intero importo - tutte le categorie di lavori)	249.000,00 €		
SPESE TECNICHE S.I.A. (PROGETTAZIONE DEFINITIVA+ESECUTIVA+SICUREZZA - esclusa solo D.L.) - di cui per sola progettazione definitiva e relative relazioni geologiche € 110.018,40	301.000,00 €	0,120883534	
ONERI CONTRIBUTIVI CNAPAIA 4% SU SPESE TECNICHE	12.040,00 €		
IVA 22% SU SPESE TECNICHE + CNAPAIA	68.868,80 €	Totale SIA→	381.908,80 €
INDAGINI E SONDAGGI GEOLOGICI - inclusa IVA 22%	45.000,00 €		
SORVEGLIANZA ARCHEOLOGICA - incluse IVA 22% e oneri contributivi	15.000,00 €		
SPESE DI GARA	5.000,00 €		
INCENTIVO ART. 103 DLGS 50/16 2% SU LAVORI+SICUREZZA+SPESE TECNICHE	55.820,00 €		
Aliquota per personale a tempo determinato ex art. 1 D.L. 80/21 e circ. R.G.S n. 4/22 - COMPRENDE LA DIREZIONE DEI LAVORI	151.045,60 €		
IMPREVISTI inclusa IVA 10%	41.625,60 €		
ESPROPRI (mq. 4100 x €/mq 16,00) - spesa coperta dal co-finanziamento comunale	65.600,00 €		
FORNITURE varie	- €		
TOTALE	3.500.000,00 €	RISORSA FINANZIARIA→	3.500.000,00 €



ISERNIA, lì 26/06/2023

**OGGETTO:** Determinazione del corrispettivo a base gara per l'affidamento dei contratti pubblici di servizi attinenti all'architettura e all'ingegneria (D.M. 17/06/2016).

**INCARICO:** PRiUrb Rigenerazione Urbana - PNRR 5.2.2.1 - Intervento n. 4 – CUP: J51B21001460001-

**Potenziamento del sistema della mobilità sostenibile urbana attraverso la realizzazione del parcheggio di interscambio autobus-auto-scooter denominato "Pullman-Park" comprensivo di stazione di ricarica mezzi elettrici da realizzare nell'ambito urbano marginale di via Giovanni XXIII interessato da fenomeni di dissesto e degrado ambientale, funzionale al miglioramento della qualità del decoro urbano a seguito della realizzazione della sovrastante piazza "Belvedere".**

Ai sensi del regolamento recante le modalità per la determinazione dei corrispettivi a base di gara per l'affidamento dei contratti pubblici di servizi attinenti all'architettura e all'ingegneria (D.M. 17/06/2016), si identificano le seguenti competenze da porre a base di gara:

## COMPENSO PER PRESTAZIONI PROFESSIONALI

Descrizione	Importo euro
<b>1) Strutture</b>	
Strutture, opere infrastrutturali puntuali, verifiche soggette ad azioni sismiche	
Valore dell'opera [V]: 500'000.00 €	
Categoria dell'opera: STRUTTURE	
Destinazione funzionale: Strutture, opere infrastrutturali puntuali, verifiche soggette ad azioni sismiche	
Parametro sul valore dell'opera [P]: 8.2531%	
Grado di complessità [G]: 0.9	
Descrizione grado di complessità: [S.04] Strutture o parti di strutture in muratura, legno, metallo di media complessità o ricadenti in zona sismica - Verifiche strutturali relative - Consolidamento delle opere di fondazione di manufatti dissestati - Ponti, Paratie e tiranti, Consolidamento di pendii e di fronti rocciosi ed opere connesse, di tipo corrente soggette ad azioni sismiche - Verifiche strutture relative.	
Specifiche incidenze [Q]:	
Relazioni generali e tecniche, elaborati grafici, calcolo delle strutture e degli impianti, eventuali relazioni sulla risoluzione delle interferenze e relazione sulla gestione materie [QbII.01=0.18]	6'685.01 €
Elenco prezzi, computo metrico estimativo, quadro economico [QbII.05=0.04]	1'485.56 €
Rilievi planaltimetrici [QbII.07=0.02]	742.78 €
Schema di contratto, capitolato speciale d'appalto [QbII.08=0.07]	2'599.73 €
Relazione geotecnica [QbII.09=0.06]	2'228.34 €
Relazione idrologica [QbII.10=0.03]	1'114.17 €
Relazione sismica [QbII.12=0.03]	1'114.17 €
Relazione paesaggistica (d.lgs. 42/2004) [QbII.19=0.02]	742.78 €

Aggiornamento delle prime indicazioni e prescrizioni per la redazione del PSC [QbII.23=0.01]	371.39 €
Studio di impatto ambientale o di fattibilità ambientale (VIA-VAS-AIA):	
- Fino a 500'000.00 €: QbII.24=0.1	3'713.90 €
Piano di monitoraggio ambientale:	
- Fino a 500'000.00 €: QbII.25=0.02	742.77 €
<b>Totale</b>	<b>21'540.60 €</b>

## 2) Strutture

Strutture, opere infrastrutturali puntuali, verifiche soggette ad azioni sismiche	
Valore dell'opera [V]: 1'300'000.00 €	
Categoria dell'opera: STRUTTURE	
Destinazione funzionale: Strutture, opere infrastrutturali puntuali, verifiche soggette ad azioni sismiche	
Parametro sul valore dell'opera [P]: 6.5845%	
Grado di complessità [G]: 0.95	
Descrizione grado di complessità: [S.03] Strutture o parti di strutture in cemento armato di media complessità o ricadenti in zona sismica - Verifiche strutturali relative - Ponteggi, centinature e strutture provvisorie complesse.	
Specifiche incidenze [Q]:	
Relazioni generali e tecniche, elaborati grafici, calcolo delle strutture e degli impianti, eventuali relazioni sulla risoluzione delle interferenze e relazione sulla gestione materie [QbII.01=0.18]	14'637.34 €
Piano particolareggiato d'esproprio [QbII.04=0.04]	3'252.74 €
Elenco prezzi, computo metrico estimativo, quadro economico [QbII.05=0.04]	3'252.74 €
Studio di inserimento urbanistico [QbII.06=0.03]	2'439.56 €
Rilievi planaltimetrici [QbII.07=0.02]	1'626.37 €
Schema di contratto, capitolato speciale d'appalto [QbII.08=0.07]	5'692.30 €
Relazione geotecnica [QbII.09=0.06]	4'879.11 €
Relazione idrologica [QbII.10=0.03]	2'439.56 €
Relazione sismica [QbII.12=0.03]	2'439.56 €
Elaborati di progettazione antincendio (d.m. 16/02/1982) [QbII.18=0.06]	4'879.11 €
Relazione paesaggistica (d.lgs. 42/2004) [QbII.19=0.02]	1'626.37 €
Elaborati e relazioni per requisiti acustici (Legge 447/95 d.p.c.m. 512/97) [QbII.20=0.02]	1'626.37 €
Relazione energetica (ex Legge 10/91 e s.m.i.) [QbII.21=0.03]	2'439.56 €
Aggiornamento delle prime indicazioni e prescrizioni per la redazione del PSC [QbII.23=0.01]	813.19 €
Piano di monitoraggio ambientale:	
- Fino a 1'300'000.00 €: QbII.25=0.02	1'626.38 €
<b>Totale</b>	<b>53'670.26 €</b>

## 3) Viabilità

Viabilità speciale	
Valore dell'opera [V]: 200'000.00 €	
Categoria dell'opera: VIABILITA'	
Destinazione funzionale: Viabilità speciale	
Parametro sul valore dell'opera [P]: 10.5786%	
Grado di complessità [G]: 0.75	
Descrizione grado di complessità: [V.03] Strade, linee tramviarie e ferrovie e strade ferrate con	



particolari difficoltà di studio, escluse le opere d'arte e le stazioni da computarsi a parte. Impianti teleferici e funicolari - Piste aeroportuali e simili.

Specifiche incidenze [Q]:

Relazioni generali e tecniche, elaborati grafici, calcolo delle strutture e degli impianti, eventuali relazioni sulla risoluzione delle interferenze e relazione sulla gestione materie [QbII.01=0.22]	3'490.94 €
Elenco prezzi, computo metrico estimativo, quadro economico [QbII.05=0.06]	952.07 €
Schema di contratto, capitolato speciale d'appalto [QbII.08=0.07]	1'110.75 €
Elaborati e relazioni per requisiti acustici (Legge 447/95 d.p.c.m. 512/97) [QbII.20=0.02]	317.36 €
Aggiornamento delle prime indicazioni e prescrizioni per la redazione del PSC [QbII.23=0.01]	158.68 €
<b>Totale</b>	<b>6'029.80 €</b>

#### **4) Edilizia**

Arredi, forniture, aree esterne pertinenziali allestite

Valore dell'opera [V]: 490'000.00 €

Categoria dell'opera: EDILIZIA

Destinazione funzionale: Arredi, forniture, aree esterne pertinenziali allestite

Parametro sul valore dell'opera [P]: 8.2957%

Grado di complessità [G]: 0.95

Descrizione grado di complessità: [E.18] Arredamenti con elementi acquistati dal mercato, Giardini, Parchi gioco, Piazze e spazi pubblici all'aperto.

Specifiche incidenze [Q]:

Relazioni generali e tecniche, elaborati grafici, calcolo delle strutture e degli impianti, eventuali relazioni sulla risoluzione delle interferenze e relazione sulla gestione materie [QbII.01=0.23]	8'881.79 €
Elenco prezzi, computo metrico estimativo, quadro economico [QbII.05=0.07]	2'703.15 €
Studio di inserimento urbanistico [QbII.06=0.03]	1'158.49 €
Schema di contratto, capitolato speciale d'appalto [QbII.08=0.07]	2'703.15 €
Elaborati di progettazione antincendio (d.m. 16/02/1982) [QbII.18=0.06]	2'316.99 €
Relazione paesaggistica (d.lgs. 42/2004) [QbII.19=0.02]	772.33 €
Elaborati e relazioni per requisiti acustici (Legge 447/95 d.p.c.m. 512/97) [QbII.20=0.02]	772.33 €
Relazione energetica (ex Legge 10/91 e s.m.i.) [QbII.21=0.03]	1'158.49 €
Aggiornamento delle prime indicazioni e prescrizioni per la redazione del PSC [QbII.23=0.01]	386.18 €
<b>Totale</b>	<b>20'852.90 €</b>

**TOTALE PRESTAZIONI 102'093.56 €**

S.E.&O.

#### **SPESE E ONERI ACCESSORI**

Descrizione	Importo euro
<b>1) Spese generali di studio</b>	<b>1'020.94 €</b>
<b>TOTALE SPESE E ONERI ACCESSORI</b>	<b>1'020.94 €</b>
Per il dettaglio delle voci di spesa ed oneri accessori si rimanda all'apposito allegato.	S.E.&O.

---

**COMUNE DI ISERNIA - Settore 3° Tecnico - U.O.A. 2 Strategia Urbana**  
Piazza Michelangelo n. 1 - 86170 ISERNIA (IS)  
Tel.: 0865/449603 - Fax.: 0865/4491  
E-mail: comuneisernia@pec.it  
C.F.: 00034670943 - P.IVA: 00034670943

---

## **RIEPILOGO PER TIPOLOGIA**

<b>Descrizione</b>	<b>Importo</b>
	euro
<b>Prestazioni professionali:</b>	
Compenso per prestazioni professionali	102'093.56 €
Spese ed oneri accessori	1'020.94 €

---

## **RIEPILOGO FINALE**

<b>Descrizione</b>	<b>Importo</b>
	euro
<b>Imponibile</b>	103'114.50 €
	<b>TOTALE DOCUMENTO 103'114.50 €</b>
	<b>NETTO A PAGARE 103'114.50 €</b>
Diconsi euro centotremila-centoquattordici/50.	S.E.&O.

---

**IL RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO**  
(dott.urb. Enrico Angiolilli)



ISERNIA, lì 26/06/2023

**OGGETTO:** Determinazione del corrispettivo a base gara per l'affidamento dei contratti pubblici di servizi attinenti all'architettura e all'ingegneria (D.M. 17/06/2016).

**INCARICO:** PRiUrb Rigenerazione Urbana - PNRR 5.2.2.1 - Intervento n. 4 – CUP: J51B21001460001- Potenziamento del sistema della mobilità sostenibile urbana attraverso la realizzazione del parcheggio di interscambio autobus-auto-scooter denominato "Pullman-Park" comprensivo di stazione di ricarica mezzi elettrici da realizzare nell'ambito urbano marginale di via Giovanni XXIII interessato da fenomeni di dissesto e degrado ambientale, funzionale al miglioramento della qualità del decoro urbano a seguito della realizzazione della sovrastante piazza "Belvedere".

Ai sensi del regolamento recante le modalità per la determinazione dei corrispettivi a base di gara per l'affidamento dei contratti pubblici di servizi attinenti all'architettura e all'ingegneria (D.M. 17/06/2016), si identificano le seguenti competenze da porre a base di gara:

## COMPENSO PER PRESTAZIONI PROFESSIONALI

Descrizione	Importo euro
<b>1) Strutture</b>	
Strutture, opere infrastrutturali puntuali, verifiche soggette ad azioni sismiche	
Valore dell'opera [V]: 500'000.00 €	
Categoria dell'opera: STRUTTURE	
Destinazione funzionale: Strutture, opere infrastrutturali puntuali, verifiche soggette ad azioni sismiche	
Parametro sul valore dell'opera [P]: 8.2531%	
Grado di complessità [G]: 0.9	
Descrizione grado di complessità: [S.04] Strutture o parti di strutture in muratura, legno, metallo di media complessità o ricadenti in zona sismica - Verifiche strutturali relative - Consolidamento delle opere di fondazione di manufatti dissestati - Ponti, Paratie e tiranti, Consolidamento di pendii e di fronti rocciosi ed opere connesse, di tipo corrente soggette ad azioni sismiche - Verifiche strutture relative.	
Specifiche incidenze [Q]:	
Relazione geologica:	
- Fino a 250'000.00 €: QbII.13=0.133	2'469.74 €
- Sull'eccedenza fino a 500'000.00 €: QbII.13=0.107	1'986.93 €
<b>Totale</b>	<b>4'456.67 €</b>
<b>2) Strutture</b>	
Strutture, opere infrastrutturali puntuali, verifiche soggette ad azioni sismiche	

Valore dell'opera [V]: 1'300'000.00 €

Categoria dell'opera: STRUTTURE

Destinazione funzionale: Strutture, opere infrastrutturali puntuali, verifiche soggette ad azioni sismiche

Parametro sul valore dell'opera [P]: 6.5845%

Grado di complessità [G]: 0.95

Descrizione grado di complessità: [S.03] Strutture o parti di strutture in cemento armato di media complessità o ricadenti in zona sismica - Verifiche strutturali relative - Ponteggi, centinature e strutture provvisorie complesse.

Specifiche incidenze [Q]:

Relazione geologica:

- Fino a 250'000.00 €: QbII.13=0.064	1'000.84 €
- Sull'eccedenza fino a 500'000.00 €: QbII.13=0.019	297.13 €
- Sull'eccedenza fino a 1'000'000.00 €: QbII.13=0.021	656.80 €
- Sull'eccedenza fino a 1'300'000.00 €: QbII.13=0.0226	424.11 €

Totale	2'378.88 €
--------	------------

<b>TOTALE PRESTAZIONI</b>	<b>6'835.55 €</b>
---------------------------	-------------------

S.E.&O.

## SPESE E ONERI ACCESSORI

Descrizione	Importo
	euro
<b>1) Spese generali di studio</b>	68.36 €
<b>TOTALE SPESE E ONERI ACCESSORI</b>	<b>68.36 €</b>
Per il dettaglio delle voci di spesa ed oneri accessori si rimanda all'apposito allegato.	S.E.&O.

## RIEPILOGO PER TIPOLOGIA

Descrizione	Importo
	euro
<b>Prestazioni professionali:</b>	
Compenso per prestazioni professionali	6'835.55 €
Spese ed oneri accessori	68.36 €

## RIEPILOGO FINALE

Descrizione	Importo
	euro
<b>Imponibile</b>	<b>6'903.91 €</b>



---

**COMUNE DI ISERNIA - Settore 3° Tecnico - U.O.A. 2 Strategia Urbana**  
Piazza Michelangelo n. 1 - 86170 ISERNIA (IS)  
Tel.: 0865/449603 - Fax.: 0865/4491  
E-mail: comuneisernia@pec.it  
C.F.: 00034670943 - P.IVA: 00034670943

---

---

<b>TOTALE DOCUMENTO</b>	<b>6'903.91 €</b>
-------------------------	-------------------

---

<b>NETTO A PAGARE</b>	<b>6'903.91 €</b>
-----------------------	-------------------

---

Diconsi euro seimila-novecentotre/91.

S.E.&O.

---

**IL RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO**

(dott.urb. Enrico Angiolilli)