

**Progetto integrato di riqualificazione urbana dell' area di Piazza
Risorgimento e dell'area attualmente adibita a Terminal Bus extraurbani**

"LUMODE s.r.l."

Elenco Allegati.

(secondo il Nuovo Codice Appalti D.L.n.50 del 18/04/2016 art. 183 comma 15.

A) PROGETTO DI FATTIBILITA':

- Relazione tecnica e illustrativa.
- Studio di prefattibilità ambientale.
- Studi necessari per una adeguata conoscenza del contesto in cui è inserita l'opera.
- Planimetria generale, catastale, rilievo di massima degli immobili, elaborati grafici
- Prime misure per il piano di sicurezza
- Calcolo sommario della spesa
- Quadro economico di progetto

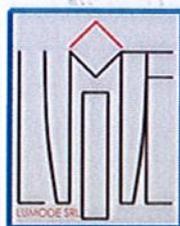
B) BOZZA DI CONVENZIONE

C) PIANO ECONOMICO -FINANZIARIO ASSEVERATO

D) SPECIFICAZIONE DEL SERVIZIO E DELLA GESTIONE

*E) IMPORTO DELLE SPESE SOSTENUTE PER LA PREDISPOZIONE DELLA
PROPOSTA.*

F) AUTODICHIARAZIONE



LUMODE s.r.l.

Manifestazione di interesse per attivazione procedura di finanza di progetto finalizzata alla partecipazione al *“Bando per la predisposizione del Programma straordinario di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie delle città metropolitane e dei comuni capoluogo di provincia”* - D.P.C.M. 25 /05/ 2016.

come da avviso pubblicato dal Comune di Benevento approvato con D.D. n.621 del 28 Luglio 2016 .



A

PROGETTO DI FATTIBILITA'

PROGETTO INTEGRATO DI RIGENERAZIONE URBANA
DELL'AREA DI PIAZZA RISORGIMENTO E DELL'AREA
ATTUALMENTE ADIBITA A TERMINAL BUS EXTRAURBANI
IN BENEVENTO CITTA'

Data: AGOSTO 2016

Visi

OGGETTO: Manifestazione di interesse finalizzata alla partecipazione al “*Bando per la presentazione di progetti per la predisposizione del programma straordinario di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie delle città metropolitane e dei comuni capoluogo di provincia*” secondo il D.P.C.M. n. del 25 Maggio 2016 come da avviso pubblicato dal Comune di Benevento e approvato con D.D. n.621 del 28 Luglio 2016.

Progetto integrato di riqualificazione urbana dell' area di Piazza Risorgimento e dell'area attualmente adibita a Terminal Bus extraurbani.

A1 Relazione tecnica e illustrativa

Premessa.

L'area oggetto della presente proposta progettuale riguarda l'area di piazza Risorgimento e dell'attuale area adibita a Terminal bus extraurbani. Nonostante tali aree siano ubicate in una parte centrale della città da sempre necessitano di una loro complessiva riqualificazione urbana: presentano infatti fenomeni di degrado diffuso, mancanza di funzione e qualità urbana tipici delle aree periferiche degli agglomerati urbani. La contiguità delle due aree, le funzioni oggi assolte e quelle proposte, il loro comune stato di degrado hanno suggerito di elaborare una proposta unitaria di rigenerazione urbana.

Stato di fatto.

Piazza Risorgimento.

Attualmente la cosiddetta Piazza Risorgimento è adibita a parcheggio di autovetture con una provvisoria e contraddittoria sistemazione dei percorsi pedonali e carrabili.

L'area è caratterizzata da assenza di arredo urbano e da degrado diffuso.

La funzione originaria di piazza urbana è stata completamente esautorata dal parcheggio delle autovetture, funzione comunque necessaria in relazione alla contiguità del Corso Garibaldi, principale isola pedonale della città, e delle scuole ed uffici pubblici concentrati tutti nell'area in questione.

La caratteristica di non luogo urbano, la esclusiva destinazione a parcheggio, la impossibilità di utilizzarla quale piazza della città, hanno favorito fenomeni di devianza sociale (spaccio e consumo di sostanze stupefacenti, alcolismo giovanile, emarginazione) che contraddistinguono l'area in

questione con particolare pericolosità in relazione alla rilevante frequentazione di questi luoghi da parte delle giovani generazioni.

Area adibita a Terminal Bus extraurbani.

L'area in questione, in origine campo di calcio dell'adiacente Collegio La Salle, si presenta come un vuoto urbano adibito a provvisorio stazionamento degli autobus extraurbani: il campo è stato asfaltato e nella parte terminale si è provveduto a localizzare un prefabbricato destinato a bar con un singolo servizio igienico. Non è provvisto di alcun servizio dedicato al viaggiatore o al turista, né di una sala d'aspetto, alcun arredo urbano o totem informativo, non sono presenti panchine o cestini, l'illuminazione pubblica anch'essa è provvisoria. Ovunque regna lo squallore.

Ciò che doveva essere una destinazione provvisoria ha assunto invece le caratteristiche di funzione definitiva senza la presenza di strutture e servizi adeguati ad essa.

Il Progetto.

La proposta progettuale permetterà la riqualificazione urbana dell'intero contesto costituito dalle due aree contigue attraverso la sinergia appropriata di funzioni ed opere edilizie tali da rendere questo anonimo vuoto urbano un "pezzo di città" caratterizzato finalmente da Qualità Urbana.

Il fine ultimo è quello di migliorare la qualità della vita dei cittadini e ridurre e scoraggiare i fenomeni di devianza sociale ad oggi purtroppo presenti.

La precedente Amministrazione Comunale ha destinato un ingente finanziamento dei fondi europei per la costruzione di un Terminal bus, dotato di tutti i servizi, localizzato nell'area antistante lo Stadio Comunale al Rione Libertà.

Ne consegue l'inutilità di occupare ancora l'area in oggetto con un terminal bus caratterizzato da standard qualitativi così bassi.

Inoltre tale localizzazione "temporanea" del terminal, (è in questo luogo da circa venti anni), situato lontano dalla Stazione Centrale Ferroviaria, è contraria a qualsiasi logica di integrazione ed intermodalità dei mezzi del trasporto pubblico.

Il progetto ne prevede quindi il trasferimento e, nello slargo finalmente disponibile, prevede una integrazione di funzioni urbane pubbliche e private.

La proposta progettuale si sviluppa su due livelli assecondando e sfruttando il salto di quota presente tra Viale dei Rettori e la attuale quota del piazzale del terminal bus in modo da ridurre al minimo i lavori di scavo e sistemazione dei terreni.

La parte centrale dei due livelli è destinata a parcheggio permettendo lo stazionamento di un numero di auto doppio rispetto a quello che attualmente invade piazza Risorgimento. Al primo livello le aree a parcheggio saranno protette da pensiline fotovoltaiche ed un'area a verde provvederà a nasconderle dalla vista del viale dei rettori e dalle murazioni antiche. Nella parte inferiore di tale area sul lato prospiciente la Piazza, una cortina edilizia ad "L" ospita un numero limitato di abitazioni, (6), dei locali destinati al terziario, ad attrezzature e servizi pubblici.

Tale commistione di funzioni ha lo scopo di evitare la mono funzionalità edilizia e permettere che le stesse funzioni interagiscono tra di esse come bene avviene nei cosiddetti fenomeni urbani.

La cortina edilizia, realizzata secondo i parametri dell'efficienza energetica e della bioedilizia, si propone di caratterizzare il vuoto urbano precedente e donare continuità al tessuto urbano presente in modo da ricucirlo e donargli così le caratteristiche di qualità urbana.

Aver assolto ed incrementato la funzione di parcheggio pubblico, nell'area oggi adibita a terminal bus, permetterà invece di restituire la funzione di piazza urbana a piazza Risorgimento.

Il progetto prevede che l'attuale piazza Risorgimento ritorni alla originaria funzione di piazza della città, pedonale, così come l'aveva disegnata negli anni trenta Piccinato, uno dei maestri del Razionalismo italiano, autore di uno dei migliori piani regolatori di Benevento.

E' degno di nota che l'attuale piazza Risorgimento è l'unica piazza della parte alta della città, ovvero dei rioni Mellusi ed Atlantici e come tale una sua riqualificazione urbanistica ed edilizia è quanto mai necessaria ed urgente.

La sistemazione di progetto prevede la realizzazione di un porticato perimetrale che, per caratteristiche formali e materiche, sia in grado di filtrare lo spazio centrale della piazza con gli edifici circostanti degli anni 70 e 80 e dialogare invece con gli edifici della sua stessa epoca storica.

Un chiaro riferimento e tributo dunque al razionalismo italiano che ha ispirato le migliori architetture del mondo e che invece nel nostro paese è stato a lungo non apprezzato per un assurdo ed ignorante accostamento alla architettura declamatoria e falso storica del regime.

Entrambi i progetti affidano alla qualità delle pavimentazioni, dei materiali da rivestimento, dell'arredo urbano, della illuminotecnica, delle aree destinate a verde e a specchi d'acqua un elemento di unitarietà e riconoscibilità dell'intera area.

Coerenza con quanto previsto dall'art.5 del Bando di cui al DPCM 25/05/2016.

L'intervento è complessivo e completo e si pone l'obiettivo di una rifunzionalizzazione e rigenerazione urbana, ispirato dalla convinzione che se questo "pezzo di città" funziona ed è bello può migliorare la qualità della vita dei cittadini e ridurre i fenomeni di devianza ed emarginazione sociale in atto.

Il progetto è congruente con i principi ispiratori del bando di cui all'oggetto e in particolare segue le sue direttive al punto in cui recita : "..... programma straordinario finalizzato per la rigenerazione delle aree urbane degradate attraverso la promozione di progetti di miglioramento della qualità del decoro urbano, di manutenzione, di riuso e rifunzionalizzazione di aree esistenti, rivolti all'accrescimento della sicurezza territoriale e della capacità di resilienza urbana al potenziamento delle prestazioni urbane...".

Congruenza Urbanistica

Mentre la riqualificazione di Piazza Risorgimento non contempla la edificazione di volumetrie edilizie ma piuttosto opere di delimitazione dell'area a piazza pedonale mediante un porticato perimetrale ed opere di arredo urbano, l'area dell'ex campo del Collegio La Salle ricade in una zona del tipo TUF4.

Sono aree che il vigente PUC destina alla realizzazione di attrezzature direzionali e sociali d'interesse pubblico e privato da attuarsi con le modalità del comparto edificatorio di tipo perequativo. Sono ammesse nella SI attività residenziali per il 15% e attrezzature per l'85% con le seguenti destinazioni:

- b1) piccole strutture di vendita (superficie di vendita fino a 250 mq);
- b2) medie strutture inferiori M1 (superficie di vendita fino a 1.500 mq);
- c1) esercizi pubblici (bar, pub, ristoranti, pizzerie, ecc.);
- c2) servizi privati di uso e interesse pubblico: sociali, assistenziali, sanitari, cliniche, istruzione, sportelli bancari, agenzie;

c3) diffusivo: uffici, studi professionali, ambulatori medici, artigianato di servizio, laboratori artigianali per attività non moleste, mostre ed esposizioni, attività sociali, culturali, ricreative, ecc.

c4) direzionale privato (attività direzionali, sedi di rappresentanza, attività amministrative, finanziarie, bancarie, assicurative, istituti universitari e di ricerca, sedi d'informatica e telematica, ricettività in uso specializzato), artigianato di servizio;

c5) attrezzature collettive private (sport, spettacolo, congressuali, religiose);

c7) centri benessere, spa, ecc.

d) spazi di cui al DM 1444 del 1968, articoli 3 e 4

e1) strutture alberghiere (alberghi, pensioni, motel, ostelli, ecc);

edilizia universitaria.

Nei piani interrati o seminterrati sono ammesse funzioni per parcheggi e terminal.

L'area è individuata dal comparto edificatorio 18 – TUF4 il cui carattere dimensionale è il seguente:

Superficie territoriale ($S_t = 8413,00$ mq)

Superficie compensativa ($S_c = 2524,00$ mq)

Superficie integrata ($S_i = 5889,00$ mq) suddivisa in: scoperta = 4122,00 mq ; coperta = 1767,00 mq

Superficie utile complessiva ($S_i = 4796,00$ mq) suddivisa in: terziaria = 4076,00 mq; residenziale = 720,00 mq

Superficie integrata S_i (5889,00 mq TU F4)

Utilizzo superficie integrata scoperta (4122,00 mq)

Standard terziario di uso pubblico 3261,00 mq

Standard residenziale di uso pubblico 392,00 mq

Standard residenziale pertinenziale 216,00 mq

Verde privato 253,00 mq

Parametri: SI 70% ST ; SC 30% ST ; IT = 0,57 mq/mq

Le scelte progettuali hanno tenuto conto delle disposizioni e dei limiti volumetrici nonché dei vincoli di rispetto dettate dall'attuale e vigente PUC.

Consistenza degli interventi proposti.

Superficie destinata a parcheggio livello terra	mq 3600;
Superficie destinata a parcheggio livello primo	mq 3050;
Superficie destinata a verde e specchi d'acqua	mq 350;
Superficie destinata a residenze private	mq 720;
Superficie destinata a terziario e servizi pubblici	mq 4080;
Superficie da riqualificare di piazza Risorgimento	mq 5000;

A2 Studio di prefattibilità ambientale:

Effetti dell'intervento sul territorio in termini ambientali.

Riduzione dell'inquinamento di aria, di acqua, suolo e rumore

Il progetto in questione permette il parcheggio di un numero doppio di autovetture rispetto a quelle parcheggiate attualmente in Piazza Risorgimento; il soddisfacimento del bisogno di aree di sosta in un'area congestionata dal traffico permetterà una sicura riduzione degli spostamenti dei veicoli alla ricerca di parcheggio e conseguente diminuzione del traffico e dei gas di scarico e del rumore.

Inoltre la differenziazione delle aree in pedonali e veicolari, con la completa pedonalizzazione di piazza Risorgimento, permetterà una minore esposizione all'inquinamento da parte dei cittadini. In relazione all'obiettivo della riduzione dell'inquinamento del suolo e delle falde freatiche il progetto in questione è stato elaborato nel rispetto del decreto legislativo n. 152 del 11/5/99 - "Disposizioni sulla tutela delle acque dall'inquinamento e recepimento della direttiva 91/271/CEE concernente il trattamento delle acque reflue urbane" e del successivo decreto legislativo n. 258 del 18 agosto 2000.

Il progetto prevede infatti la installazione entro terra di una serie di **disoleatori tecnici** posizionati nelle aree a parcheggio scoperte: tali dispositivi vengono impiegati per separare oli minerali, idrocarburi leggeri, morchie, sabbie e terricci dalle acque di scarico di piazzali medio-piccoli adibiti a transito, sosta e parcheggio di automezzi.

I disoleatori renderanno l'acqua trattata in uscita con un contenuto di oli minerali ed idrocarburi non superiore a 5 mg/lit (Decreto legge n. 152/99 – allegato 5 – tabella 3).

Sono costituiti da due o più vasche prefabbricate in calcestruzzo armato vibrato, a pianta circolare, da installare entro terra, collegate tra di loro con tubazione, ispezionabili dall'alto attraverso i fori di ispezione situati nelle coperture delle vasche stesse.

Il funzionamento avviene nel modo seguente: l'acqua di scarico, raccolta da apposite griglie o da pozzetti caditoia, arriverà mediante tubazione alla prima vasca (che ha funzione di dissabbiatore) dove nel fondo della stessa vengono raccolti tutti i fanghi pesanti decantati. L'acqua passa poi alla vasca (o vasche) disoleatore, divisa internamente in tre vani; nel primo vano vengono trattenuti gli oli minerali ed idrocarburi leggeri. Nel secondo vano, attrezzato di filtro misto carbone-quarzite-tessuto "adsorbioil", vengono trattenuti gli ultimi residui oleosi, materie in sospensione ed altre impurità. Il terzo vano ha la sola funzione di stoccaggio oli minerali ed idrocarburi da prelevare

periodicamente ed inviare a discarica controllata. Per la mezza in funzione l'unica operazione da farsi è quella di riempire le vasche di acqua pulita. Per la manutenzione basterà periodicamente, agendo dalle apposite ispezioni del coperchio, procedere all'estrazione ed allontanamento mediante autobotte dei fanghi accumulatisi sul fondo delle vasche ed asporto dell'olio e grasso, accumulatosi sulle superfici delle vasche.

Effetti dell'intervento sul territorio in termini sociali ed economici.

La non caratterizzazione delle due aree come luoghi urbani ha prodotto e produce fenomeni di emarginazione e di devianza soprattutto giovanile nonostante la centralità delle aree in questione rispetto alla città.

Si tratta di un esempio classico, contemplato dalla sociologia urbana, di assenza di funzione urbana che in termine tecnico è indicato con il termine di non luogo.

Il progetto di rigenerazione di tali spazi rappresenta la vera sfida del nuovo urbanesimo: la riqualificazione delle periferie e degli spazi di degrado interni alla città.

Il modello di crescita di una città come Benevento non può più essere espansivo né sottomettersi a logiche prettamente territoriali, deve anzi partire dal suo interno, dal recupero degli spazi vuoti e abbandonati ritrovando le "ragioni" e le "relazioni umane" del costruire.

Costruire dentro la città quindi e non fuori di essa, in un progetto di crescita e di ridensificazione delle zone abbandonate, riempiendo di vita e di relazioni spazi resi vuoti dal degrado e dall'erosione.

L'obiettivo è uscire dalla retorica della partecipazione per passare alla costruzione di rapporti, purtroppo sempre più sporadici in una società sopraffatta dall'intensità dei flussi di informazioni e dei social network, che portano spesso a una solitudine involontaria.

Nel caso specifico si tratta di riconsegnare il ruolo originario di piazza ad un slargo adibito a parcheggio, ripensato per favorire relazioni ed incontri, trasformandosi e completandosi in un luogo dove conoscersi, concepito proprio per facilitare la fruizione e la condivisione di momenti, sentimenti e di energia.

Gli effetti di miglioramento della qualità urbana derivanti dalle scelte progettuali proposte avranno una ricaduta economica nel breve e nel lungo termine. L'aumento dei parcheggi e la ritrovata funzione di piazza urbana determineranno una intensificazione delle relazioni umane. Nello spazio

centrale sarà possibile organizzare in sicurezza manifestazioni di ogni genere mentre al di sotto del porticato perimetrale saranno facilitate le relazioni umane e lo svilupparsi di attività spontanee ed autogestite con conseguente ricaduta economica sulle attività della zona e del vicino centro storico. Tali attività costituiranno funzione attrattiva per i paesi contermini altrimenti rivolti ad altre realtà urbane e commerciali.

Effetti dell'intervento in termini territoriali.

Le due funzioni urbane di progetto, la piazza pubblica ed il parcheggio integrato con residenza, terziario e servizi pubblici, costituiranno un elemento di riequilibrio per questa parte della città e della città più in generale.

Costituiscono anche una sfida della città moderna in grado di assolvere ad una funzione civica complementare a quella svolta dalla città storica. Qualificano con il disegno urbano questa parte di città che la integra come una sua parte e non come una periferia.

I vantaggi sulla mobilità e sulla sicurezza stradale sono evidenti. Invece di un sistema confuso di percorsi pedonali e veicolari, che attualmente caratterizzano queste aree, derivante non da scelte e politiche urbane definite ma piuttosto dalla provvisorietà assunta come scelta obbligata, si propone una disciplina di percorsi pedonali distinti da quelli veicolari e la conseguente e relativa valorizzazione di funzioni urbane precise. Livello delle dotazioni di standard, miglioramento della mobilità e della sicurezza stradale.

Le scelte progettuali e di realizzazione del complesso integrato non hanno considerato solo la sostenibilità degli edifici, ma il peso delle nuove costruzioni all'interno del sistema urbano di riferimento. Gli edifici sono stati inseriti perfettamente all'interno del tessuto urbano esistente e prevedono l'utilizzo di tecniche e tecnologie volte al risparmio energetico, alla ridotta manutenzione e alla **capacità di resilienza**: una città resiliente, infatti, è un sistema urbano che non si limita ad adeguarsi ai cambiamenti in atto (in particolare il global warming), di fronte ai quali le città si stanno dimostrando sempre più vulnerabili, ma è una comunità che si modifica progettando risposte sociali, economiche e ambientali innovative che le permettano di resistere nel lungo periodo alle sollecitazioni dell'ambiente e della storia.

A3. Studi necessari per una adeguata conoscenza del contesto in cui è inserita l'opera.

Indagini geologiche, idrogeologiche ed archeologiche.

L'area di piazza Risorgimento e del terminal degli autobus extraurbani è posta su un banco di natura alluvionale argilloso, non presenta fenomeni franosi né di dissesto idrogeologico e pertanto non è sottoposta ad alcun vincolo al riguardo.

Dall'esame della documentazione e delle indagini geologiche, geotecniche, idrogeologiche, idrauliche e sismiche, l'intervento risulta perfettamente compatibile con il sito ipotizzato, anche in riferimento all'assenza di vincoli di natura storica, artistica, archeologica e paesaggistica, ad eccezione del vincolo di inedificabilità di una fascia di rispetto di 30 metri dalle mura longobarde che, nell'ipotesi progettuale è stato rispettato.

In merito ad una analisi di natura archeologica l'area degna di attenzione è rappresentata da quella prospiciente viale dei Rettori (ex campo di calcio del collegio de La Salle), situata all'esterno delle mura romane e longobarde, rimaneggiate nel corso del medioevo e dell'età moderna, che cingono il centro storico. Il rispetto della distanza da dette mura delle costruzioni di progetto è assicurata ed è verificabile nei grafici allegati. Si tratta in ogni caso di aree esterne alla stratificazione storica della città che ha conosciuto il primo sviluppo urbano negli anni '20-'30 del secolo scorso, allorché venne strutturato, fra l'altro, il viale degli Atlantici in prosieguo del corso Garibaldi-piazza 4 novembre. Non si esclude la possibilità di rinvenire delle sepolture che saranno in ogni caso oggetto di valutazione ed intervento con la competente Soprintendenza.

Rilievo fotografico dello stato dei luoghi.

Si è proceduto in questa fase di studi preliminari ad un rilievo fotografico dello stato dei luoghi.

Si evidenzia un avanzato stato di degrado diffuso delle pavimentazioni, delle aree a verde, dell'arredo urbano e la mancanza di servizi necessari alle funzioni espletate: nel terminal non è presente alcuna struttura di ricovero per viaggiatori e turisti e nessuna zona d'ombra e protezione in caso di precipitazioni atmosferiche.



Piazza Risorgimento: il parcheggio



Piazza Risorgimento: il liceo classico degli anni '30



Piazza Risorgimento: veduta d'insieme verso sud-est



Piazza Risorgimento: l'inserimento degli edifici anni '70



Piazza Risorgimento: l'inserimento degli edifici anni '70



Piazza Risorgimento: veduta verso est



Piazza Risorgimento: veduta d'insieme



Piazza Risorgimento: la scuola "Mazzini" degli anni '30



Piazza Risorgimento: il palazzo del lavoro



Piazza Risorgimento: il palazzo del lavoro, particolare



Piazza Risorgimento: l'area pedonale



Strada di collegamento tra le due aree oggetto d'intervento



Strada di collegamento tra le due aree oggetto d'intervento



Strada di collegamento tra le due aree oggetto d'intervento



Strada di collegamento tra le due aree oggetto d'intervento



L'area attualmente adibita a Terminal bus extraurbani: il degrado



L'area attualmente adibita a Terminal bus extraurbani: il degrado



L'area attualmente adibita a Terminal bus extraurbani: il degrado



L'area attualmente adibita a Terminal bus extraurbani: il degrado



L'area attualmente adibita a Terminal bus extraurbani: "zone di attesa"



L'area attualmente adibita a Terminal bus extraurbani: "zone di attesa"



L'area attualmente adibita a Terminal bus extraurbani: "zone di attesa"



L'area attualmente adibita a Terminal bus extraurbani: "zone di attesa"



L'area attualmente adibita a Terminal bus extraurbani: "zone di attesa"



L'area attualmente adibita a Terminal bus extraurbani: "area ristoro viaggiatori"



L'area attualmente adibita a Terminal bus extraurbani: "area ristoro viaggiatori"



L'area attualmente adibita a Terminal bus extraurbani: "bagni pubblici"



L'area attualmente adibita a Terminal bus extraurbani: "la sala d'attesa"



L'area attualmente adibita a Terminal bus extraurbani: "la sala d'attesa"



L'area attualmente adibita a Terminal bus extraurbani: "la sala d'attesa"



L'area attualmente adibita a Terminal bus extraurbani: il degrado



L'area attualmente adibita a Terminal bus extraurbani: il degrado



L'area attualmente adibita a Terminal bus extraurbani: il vuoto urbano



L'area attualmente adibita a Terminal bus extraurbani: sistemazioni percorsi pedonali provvisori



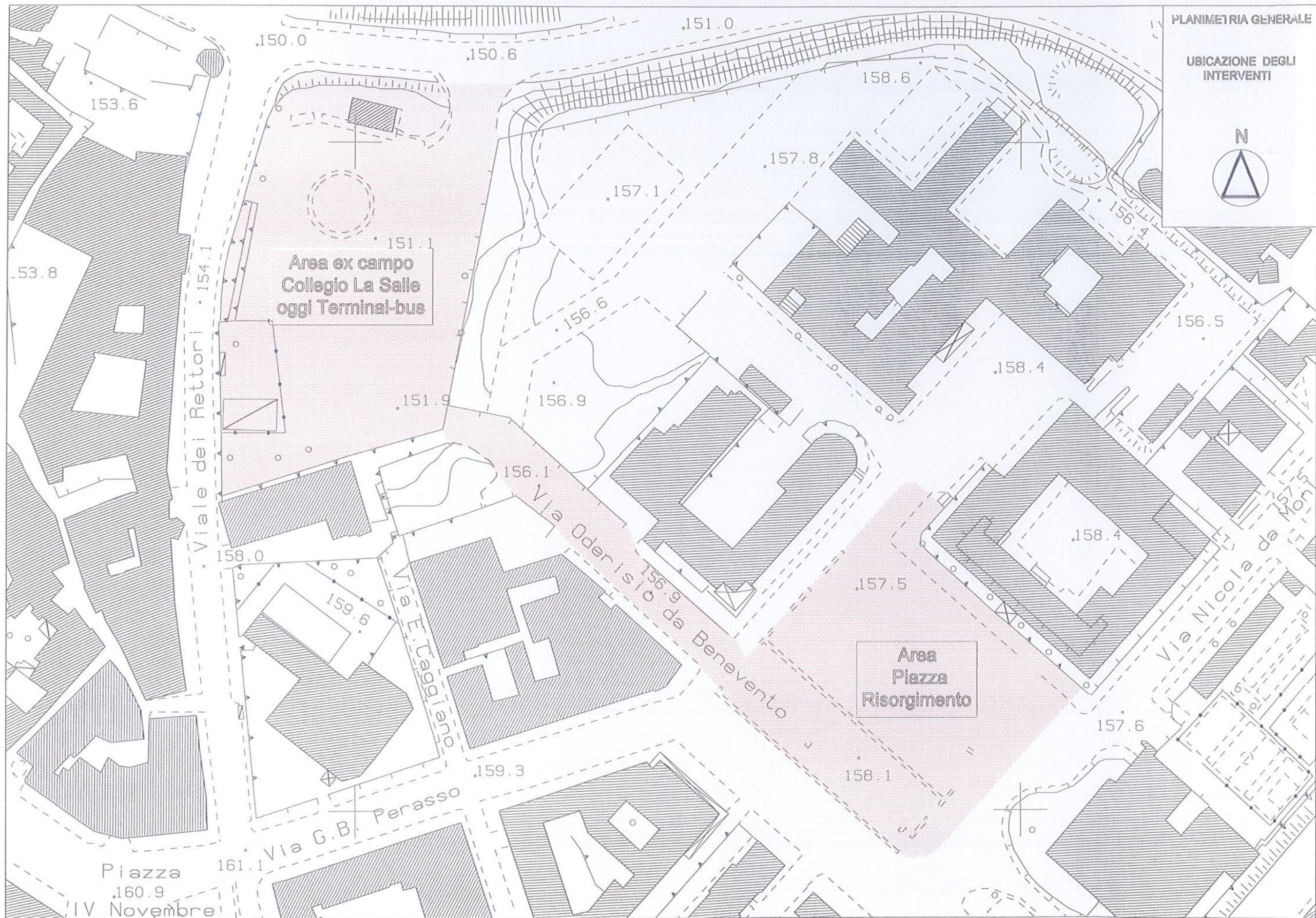
L'area attualmente adibita a Terminal bus extraurbani: sistemazioni percorsi pedonali provvisori



L'area attualmente adibita a Terminal bus extraurbani: l'ingresso

PLANIMETRIA GENERALE

UBICAZIONE DEGLI
INTERVENTI



Area ex campo
Collegio La Salle
oggi Terminal-bus

Area
Piazza
Risorgimento

Viale dei Rettori

Via E. Cagliano

Via Oderisio da Benevento

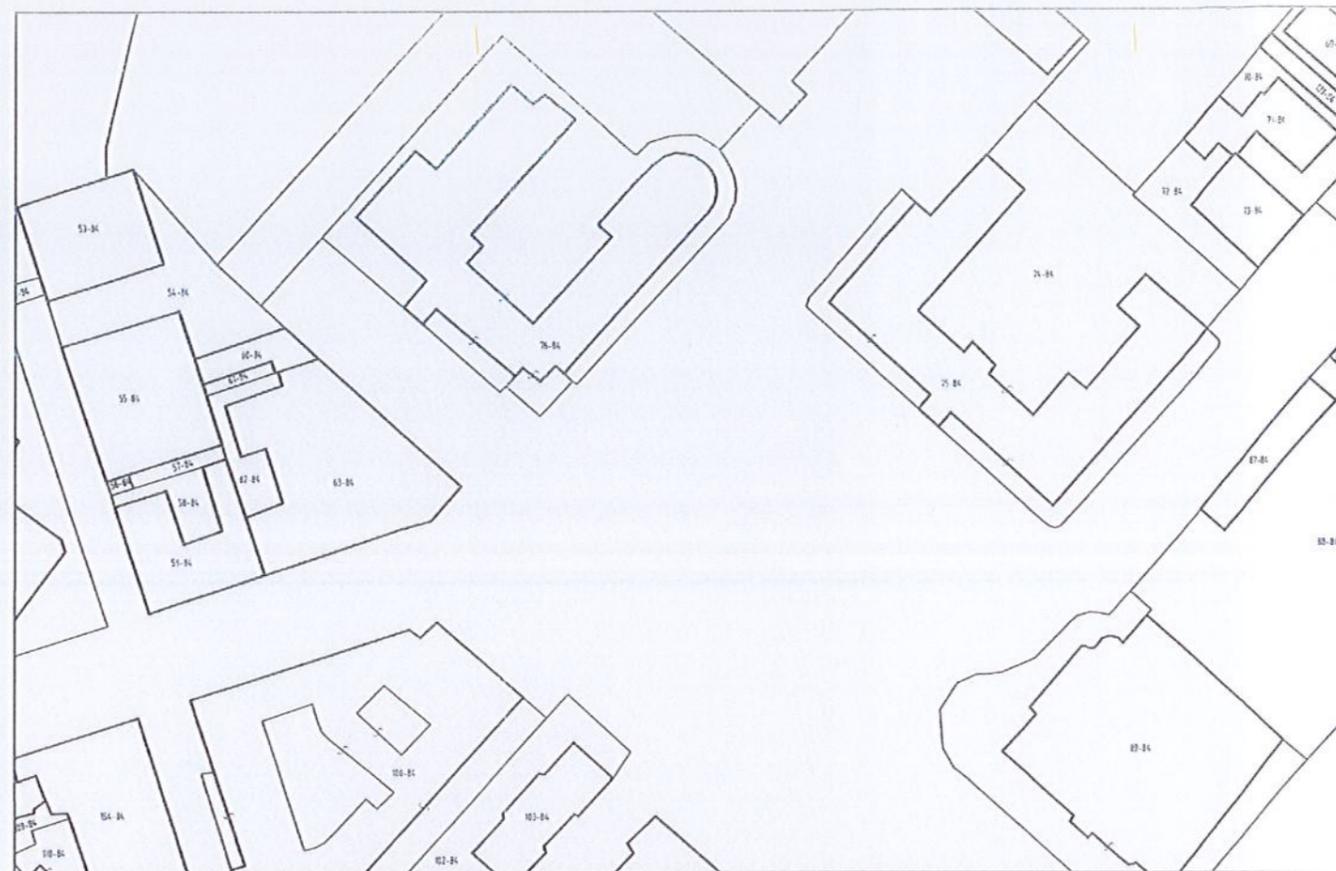
Via Nicola da...

Via G.B. Perasso

Piazza
160.9
IV Novembre



FOTOGRAMMETRIA



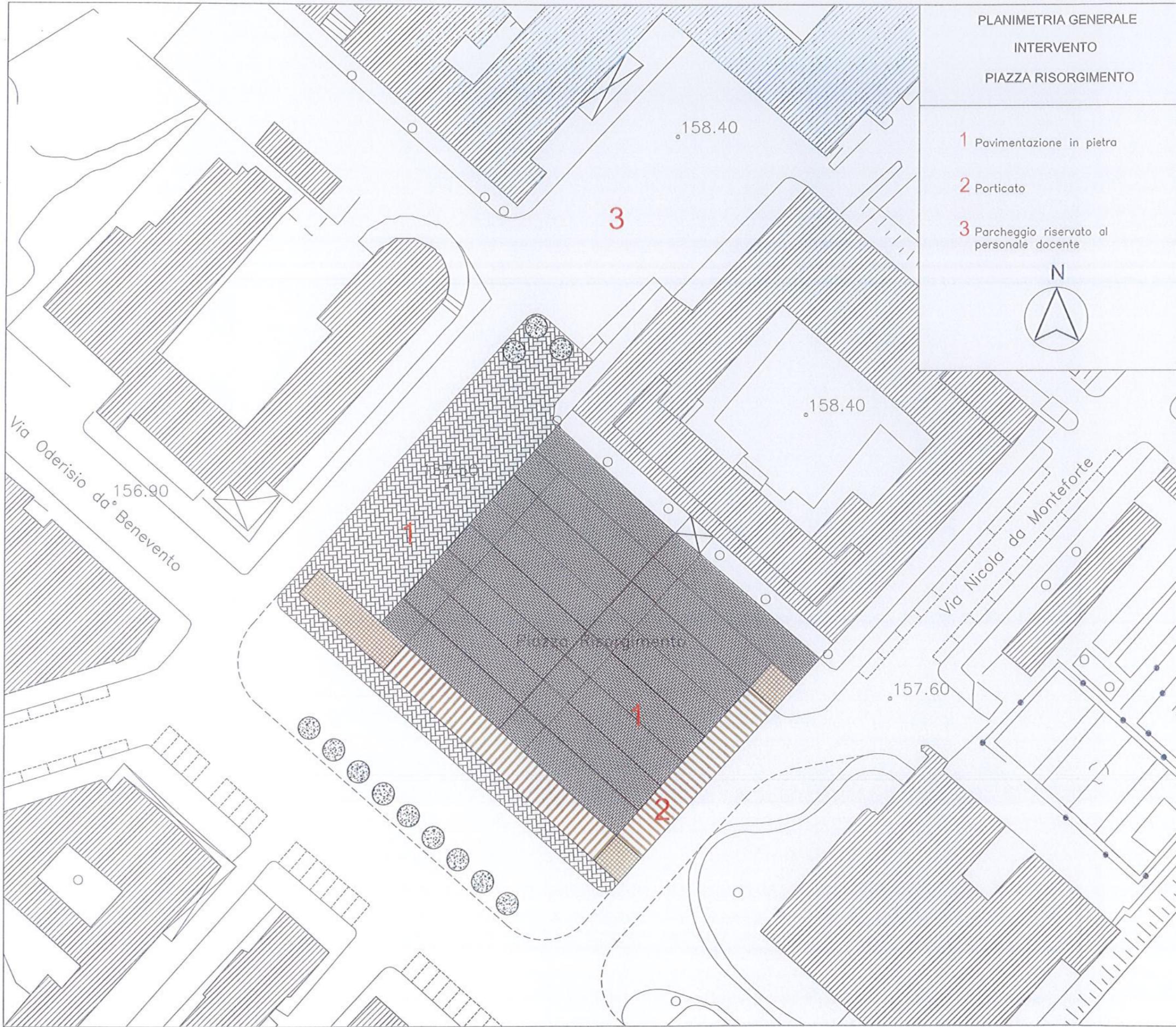
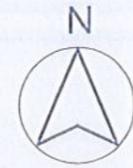
PLANIMETRIA CATASTALE

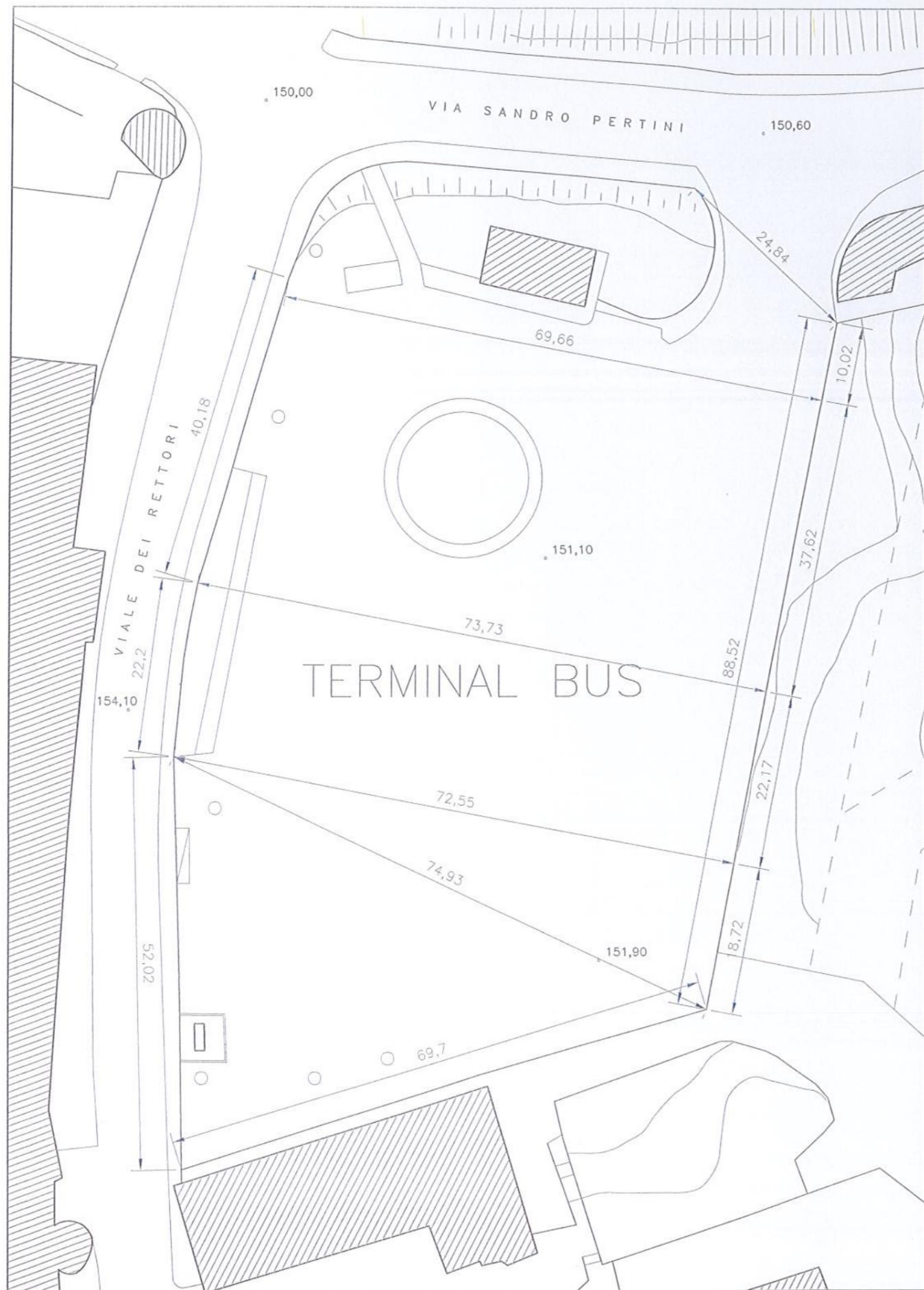


VISTA SATELLITARE 3D

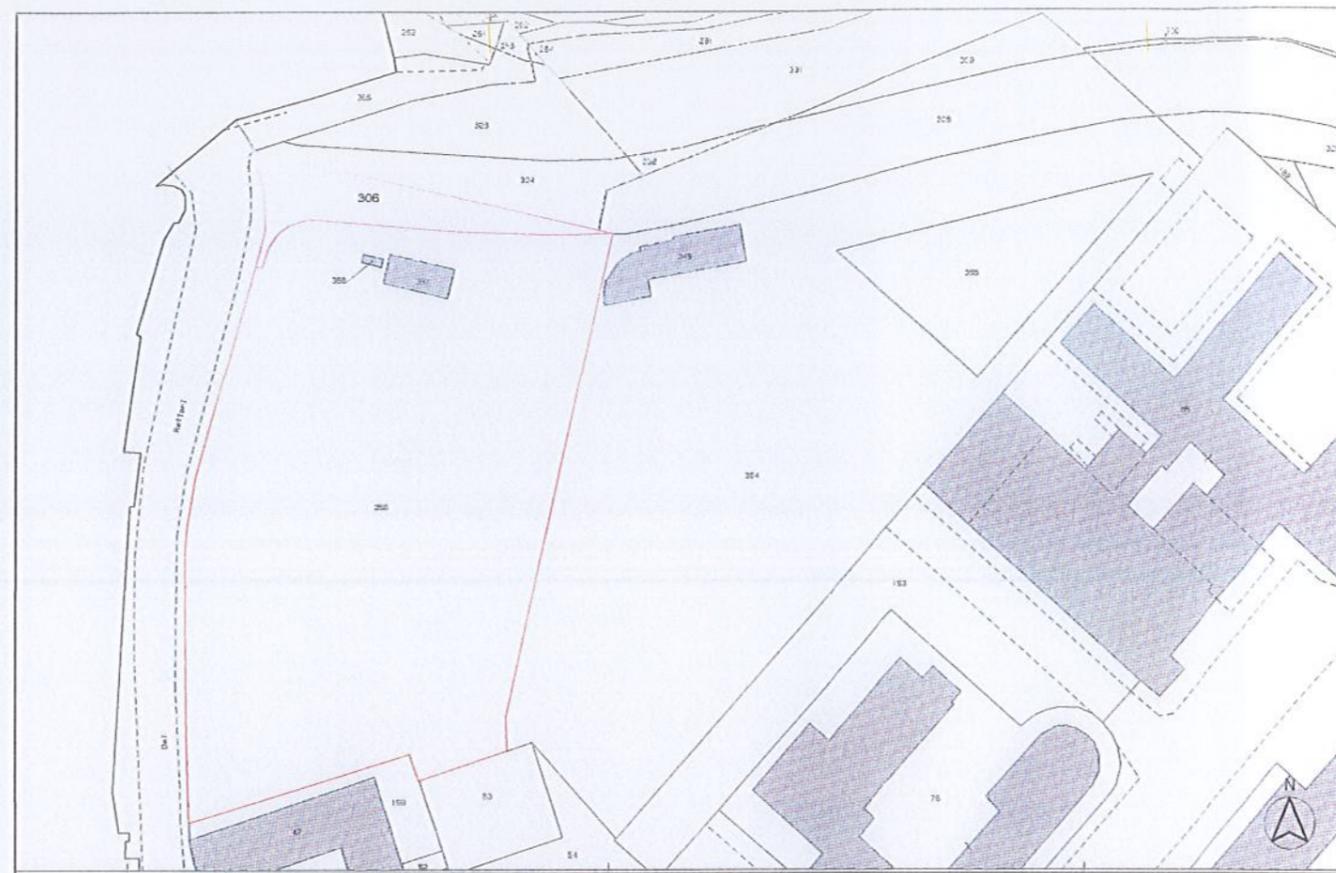
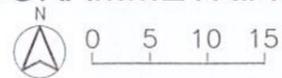
PLANIMETRIA GENERALE
INTERVENTO
PIAZZA RISORGIMENTO

- 1 Pavimentazione in pietra
- 2 Porticato
- 3 Parcheggio riservato al personale docente





FOTOGRAMMETRIA



PLANIMETRIA CATASTALE



VISTA SATELLITARE 3D

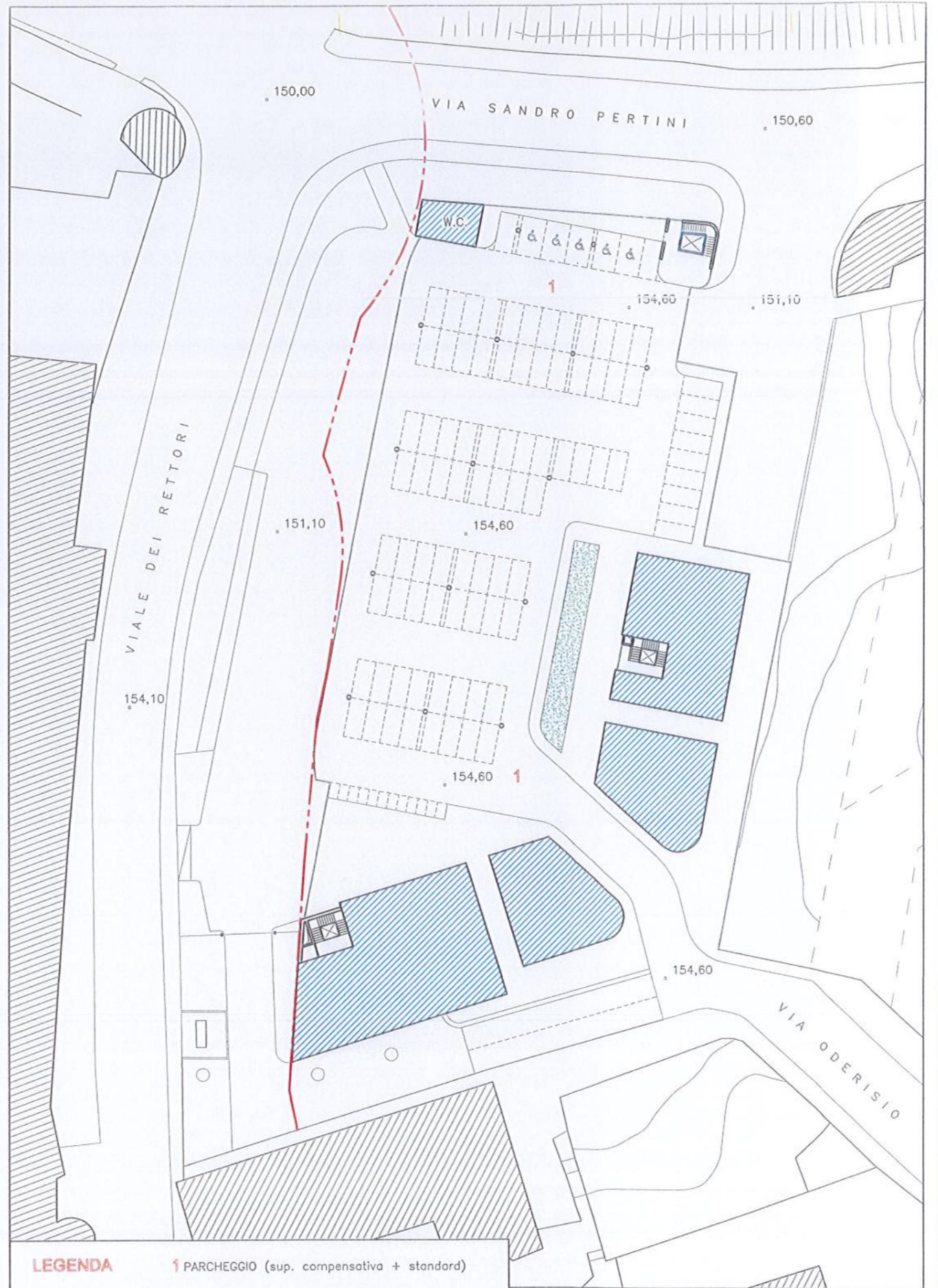
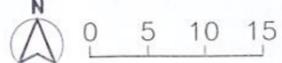


LEGENDA

- 1 PARCHEGGIO (sup. compensativa + standard)
- 2 PARCHEGGIO (pertinenziale Attrezzature)
- 3 PARCHEGGIO (pertinenziale Residenze)
- 4 Cabina metano
- VERDE

--- Limite di 30m dalle Mura Longobarde

PIANO SEMINTERRATO



LEGENDA

- 1 PARCHEGGIO (sup. compensativa + standard)

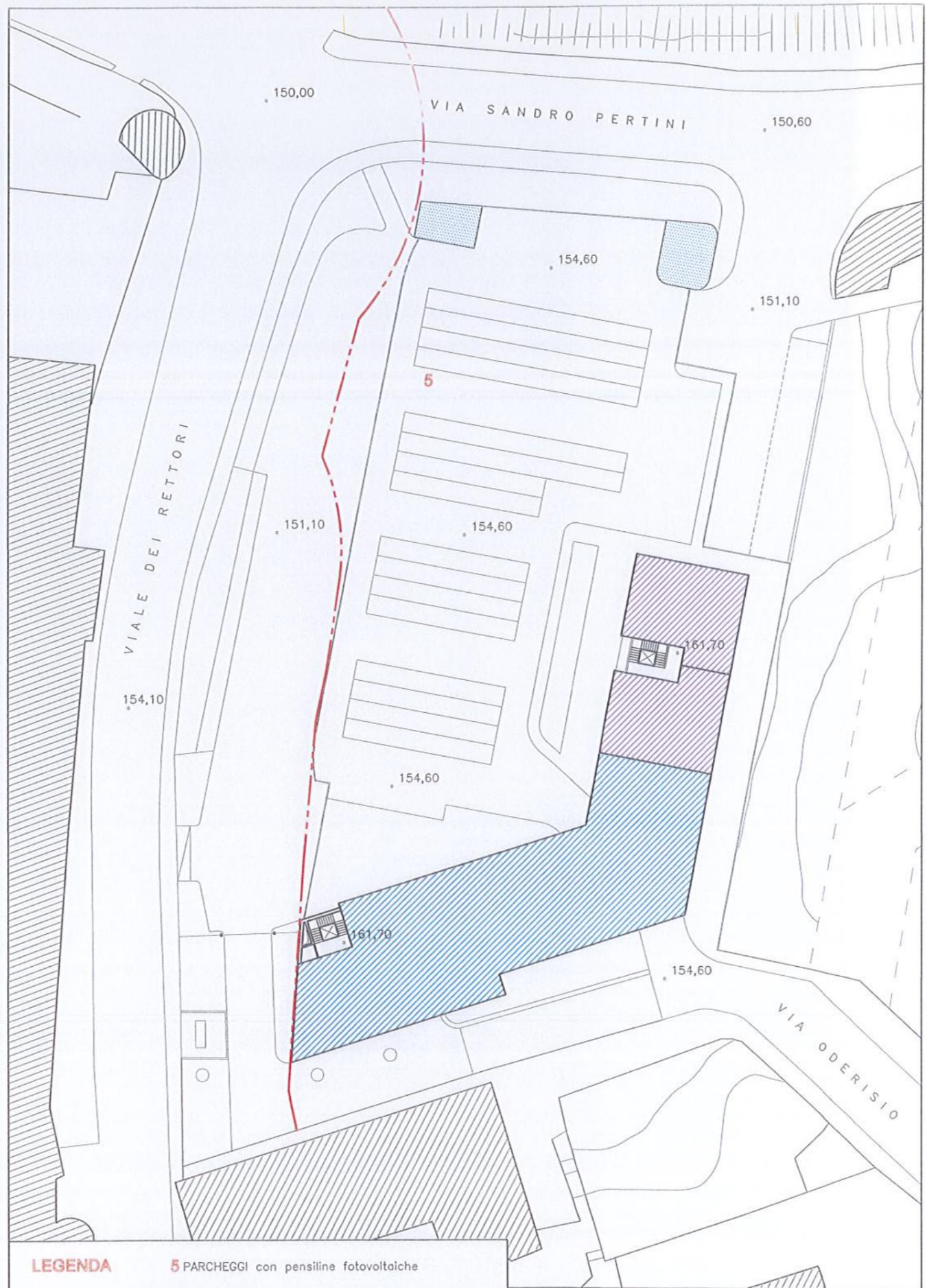
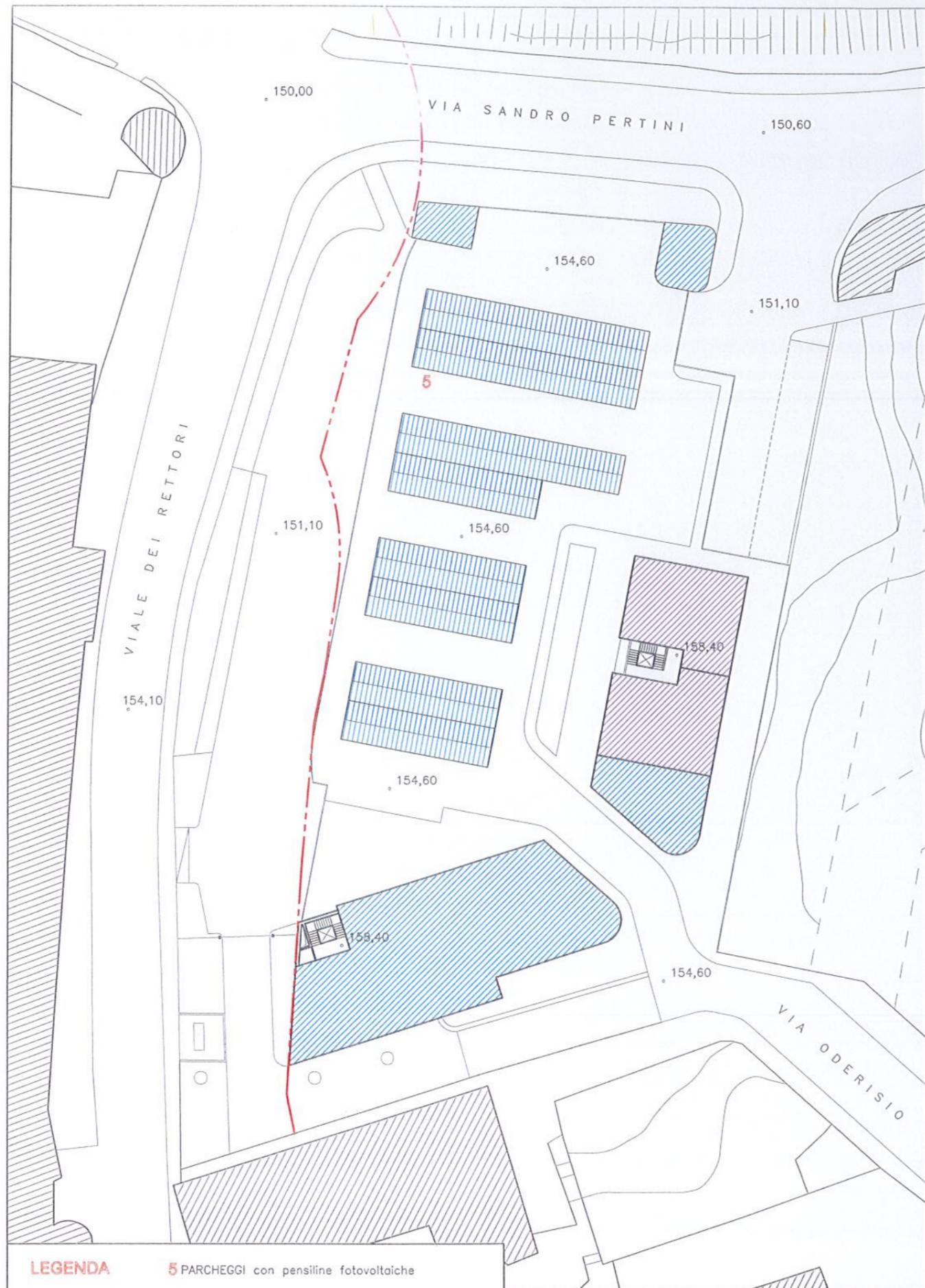
ATTREZZATURE

VERDE

--- Limite di 30m dalle Mura Longobarde

PIANO TERRA





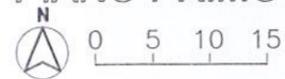
LEGENDA 5 PARCHEGGI con pensiline fotovoltaiche

 ATTREZZATURE

 RESIDENZE

 Limite di 30m dalle Mura Longobarde

PIANO PRIMO



LEGENDA 5 PARCHEGGI con pensiline fotovoltaiche

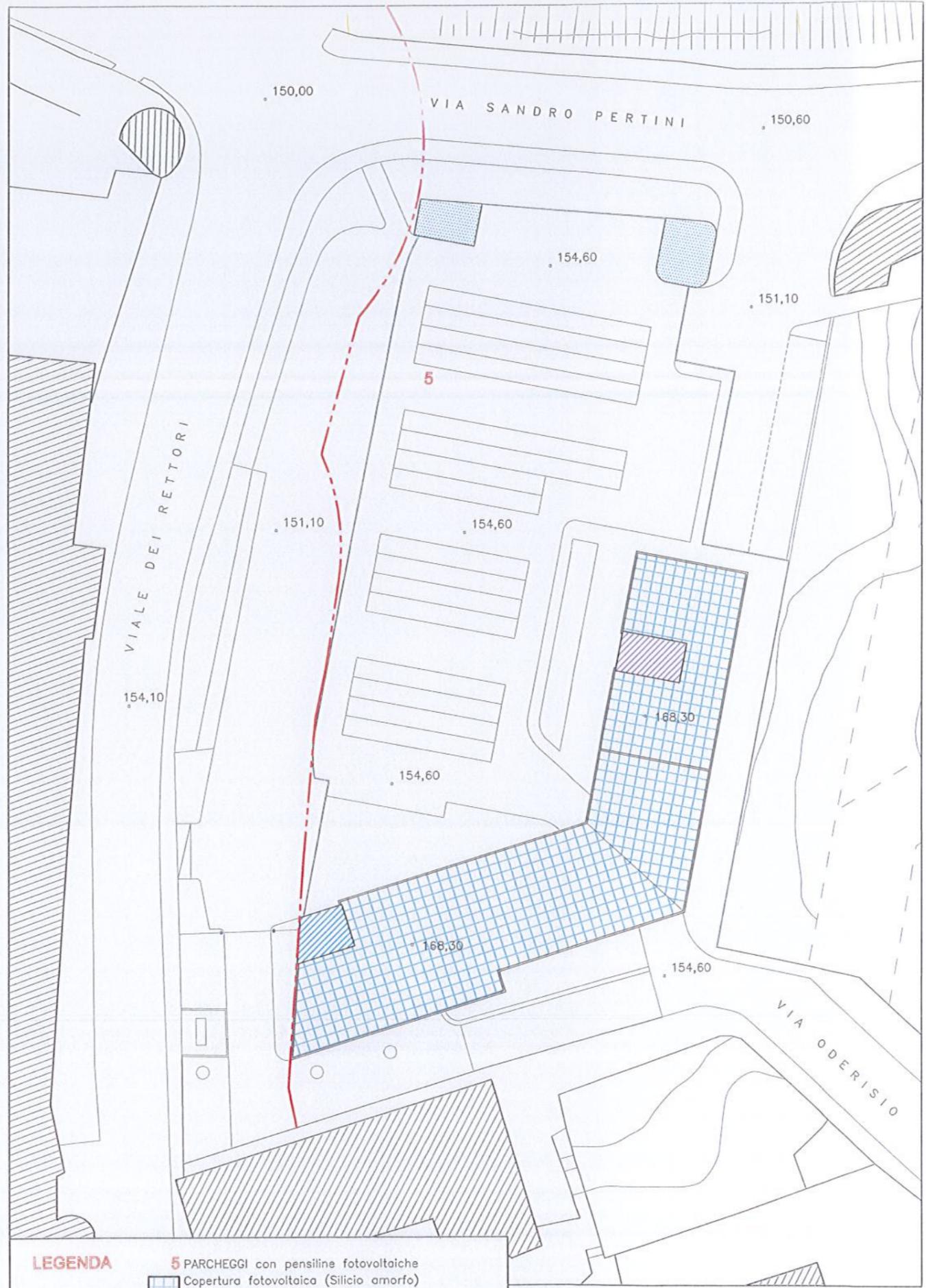
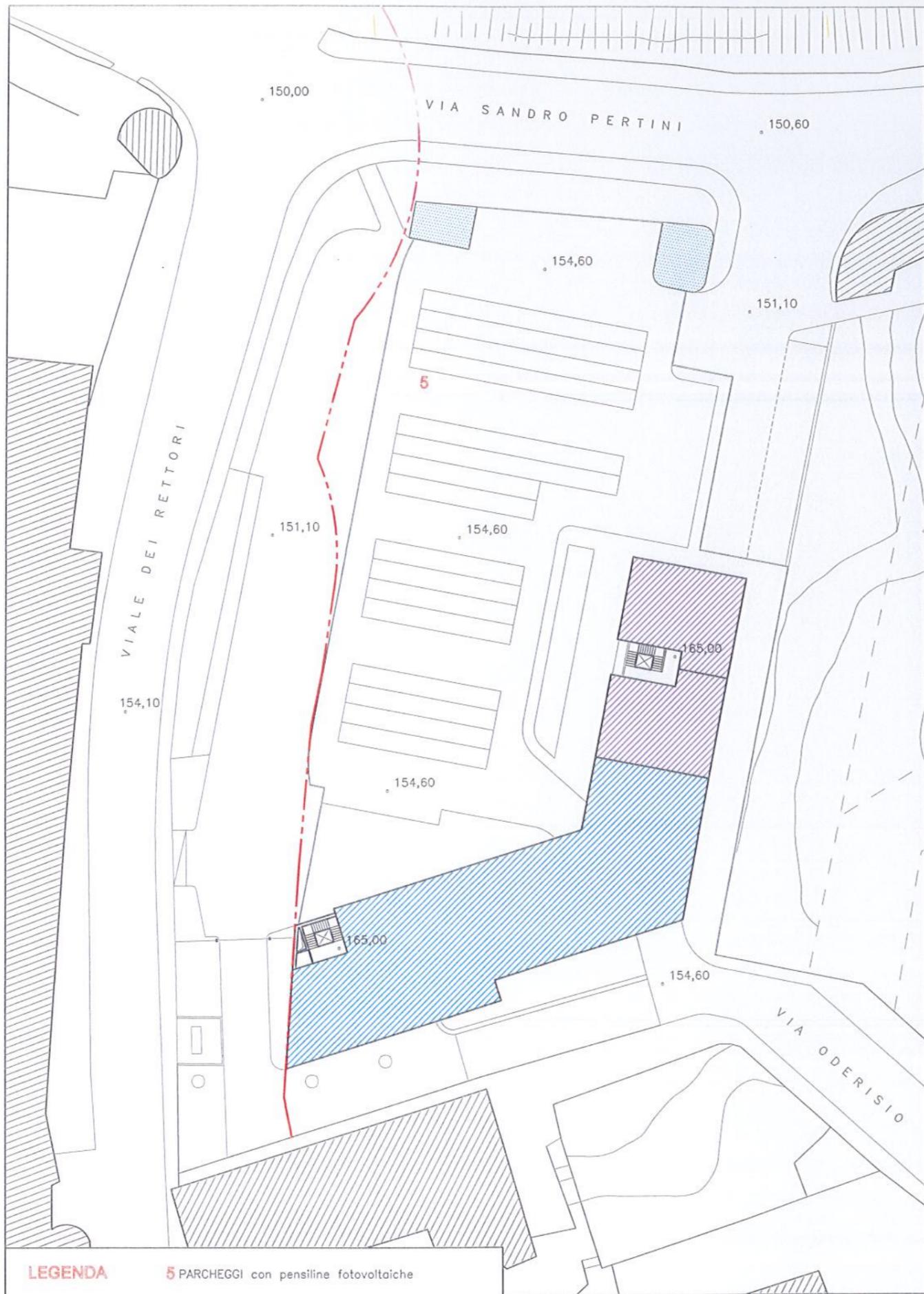
 ATTREZZATURE

 RESIDENZE

 Limite di 30m dalle Mura Longobarde

PIANO SECONDO





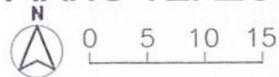
LEGENDA 5 PARCHEGGI con pensiline fotovoltaiche

ATTREZZATURE

RESIDENZE

----- Limite di 30m dalle Mura Longobarde

PIANO TERZO



LEGENDA 5 PARCHEGGI con pensiline fotovoltaiche

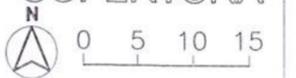
Copertura fotovoltaica (Silicio amorfo)

ATTREZZATURE

RESIDENZE

----- Limite di 30m dalle Mura Longobarde

COPERTURA



A5. Prime misure per il piano di sicurezza.

In questa fase di studio di fattibilità ci si limiterà a segnalare delle linee guida necessarie alla successiva stesura del Piano di Sicurezza limitandosi ad elencare le opere e le azioni che dovranno essere adottate nell'organizzazione e gestione del cantiere volte a ridurre le situazioni di pericolo e l'inquinamento ambientale prodotto durante le fasi lavorative del cantiere. Si omette in questa fase tutto quanto già previsto dalla normativa vigente in riferimento alla sicurezza dei cantieri temporanei e mobili.

Delimitazione dei percorsi di accesso e di uscita, recinzioni.

I cantieri saranno recintati perimetralmente ed illuminati nelle ore notturne integrando un sistema di allarme e video sorveglianza in WI FI; particolare attenzione sarà dedicata agli accessi e alle uscite dai cantieri mediante installazione semaforica e sorvegliante preposto alla sorveglianza al punto di accesso e di uscita. I percorsi di entrata e di uscita dai cantieri saranno delimitati e distinti da quelli del traffico veicolare cittadino.

Rumore proveniente dalle lavorazioni e dalle fasi di carico e scarico.

Dovrà limitarsi al minimo indispensabile l'utilizzo di gruppi elettrogeni. Il funzionamento di impianti fissi e/o mobili all'interno delle aree di cantiere dovrà avvenire prioritariamente tramite alimentazione di rete. In particolare, trattandosi di un cantiere nell'ambito urbano, il piano di sicurezza dovrà avere particolare cura nella sua redazione

- modalità di svolgimento delle attività di cantiere (durata assoluta, durata giornaliera, orari di esercizio, giorni e orari di utilizzo di sorgenti sonore);
- descrizione, ubicazione e caratteristiche tecniche delle sorgenti sonore, nonché l'indicazione dei loro dati di targa acustici;
- tipologia e caratteristiche tecniche degli interventi di mitigazione acustica previsti;
- calcolo tabellare e/o previsionale dei livelli sonori nei confronti dei ricettori e dell'ambiente esterno circostante esplicitando i parametri e i modelli di calcolo utilizzati.

Dovranno essere verificate in ogni fase di lavorazione la migliore attuazione degli interventi di abbattimento del rumore e progettando eventuali misure aggiuntive di tutela ambientale.

L'organizzazione dei turni di lavoro dovrà seguire criteri finalizzati a diminuire l'impatto acustico nelle ore più sensibili, demandando le lavorazioni più rumorose in particolari fasce orarie.

In ogni fase temporale dei lavori si adotteranno tutti gli accorgimenti tecnici e comportamentali fattibili al fine di ridurre al minimo i fenomeni vibratorii delle macchine e degli impianti utilizzati, quali, ad esempio, l'ottimizzazione dei tempi di lavorazione in relazione alle condizioni di utilizzo delle aree critiche, l'utilizzo di attrezzature o tecniche caratterizzate da basse emissioni di vibrazioni (martelli pneumatici a potenza regolabile, sistemi a rotazione anziché a percussione, ecc.);

Canalizzazione delle acque reflue di cantiere.

Ai fini di tutela delle acque dall'inquinamento, per l'intera durata del cantiere, si adotteranno tutte le precauzioni necessarie e si attiveranno tutti gli interventi atti ad assicurare la tutela dall'inquinamento delle acque superficiali e sotterranee da parte dei reflui originati, direttamente o indirettamente, dalle attività di cantiere nel rispetto della normativa vigente.

Le aree di sosta e manutenzione delle macchine operatrici dovranno essere impermeabilizzate e realizzati idonei bacini di contenimento di eventuali perdite per silos o contenitori di liquidi pericolosi o inquinanti.

Le acque reflue provenienti dal cantiere e dalle aree di lavorazione (attività che generano scarichi idrici) dovranno essere convogliate in vasche di raccolta e successivamente immesse nella fognatura comunale e qualora fosse necessario, sottoposte a processi di chiarificazione e depurazione per consentire la restituzione in conformità alle normative vigenti.

Sollevamento di polveri.

E' da predisporre ed attuare un piano di monitoraggio delle polveri durante la fase di costruzione eventualmente da concordare con la D.L. prima dell'inizio dei lavori.

Sono da prevedersi sistemi di bonifica delle gomme degli automezzi di trasporto e da adottare e mantenere in cantiere protocolli operativo-gestionali di pulizia dei percorsi stradali utilizzati da tali mezzi. I veicoli utilizzati per la movimentazione degli inerti saranno dotati di apposito sistema di copertura del carico durante la fase di trasporto.

Sarà prevista, con cadenza regolare periodica, bagnatura delle aree di cantiere non pavimentate e degli eventuali stoccaggi di materiali inerti polverulenti per evitare il sollevamento di polveri.

Le aree di cantiere saranno delimitate con recinzioni antipolvere di opportuna altezza in grado di limitare all'interno del cantiere le aree di sedimentazione delle polveri e di trattenere, almeno parzialmente, le polveri aero disperse.

Rifiuti provenienti dalle lavorazioni.

Nel caso in cui si configuri il terreno di scavo come rifiuto, esso dovrà sottostare alla relativa disciplina vigente di settore. In tal caso il recupero sarà prioritariamente considerato rispetto allo smaltimento previa caratterizzazione e trasporto a discarica autorizzata.

Le modalità di gestione dei rifiuti osserveranno in linea generale le seguenti indicazioni:

- i rifiuti assimilabili agli urbani saranno conferiti ai contenitori della raccolta rifiuti urbana;
- gli imballaggi ed assimilabili in carta, cartone, plastica, legno, etc. saranno destinati al riutilizzo ed al riciclaggio;
- i rifiuti speciali non pericolosi provenienti dalle lavorazioni di cantiere saranno separati in contenitori specifici;
- i rifiuti speciali pericolosi provenienti dall'impiego, dai residui e dai contenitori di sostanze e prodotti chimici utilizzati in cantiere saranno separati in recipienti specifici ed idonei ai rischi di queste sostanze la cui pericolosità può essere desunta dalle schede di sicurezza e dalle etichette;
- i rifiuti liquidi pericolosi (oli esausti, gli acidi grassi in olio minerale, i liquidi di lavaggio delle attrezzature, etc.) saranno stoccati in contenitori etichettati e posizionati in un luogo coperto, utilizzando un bacino di contenimento per contenere gli eventuali sversamenti.

Movimentazioni merci.

L'organizzazione dei turni di lavoro dovrà seguire criteri finalizzati a diminuire l'impatto dovuto ai mezzi di trasporto per l'approvvigionamento del materiale di cantiere. Si dovranno concordare con la Polizia Municipale, le fasce orarie di carico - scarico e passaggio di automezzi, in modo da interferire il meno possibile con il traffico cittadino e scolastico e, qualora fosse necessario, ad effettuare le operazioni di trasporto anche nelle ore notturne e/o nei giorni festivi.

A6.A7 Calcolo sommario della spesa. Quadro economico di progetto.

La proposta progettuale si pone l'ambizioso obiettivo di pervenire ad una riqualificazione urbana dell'intero contesto attraverso una sinergia appropriata di funzioni ed opere edilizie tali da rendere questo anonimo vuoto urbano un pezzo di città con caratteristiche di qualità urbana, di migliorare la qualità della vita dei cittadini e ridurre e scoraggiare i fenomeni di devianza sociale ad oggi presenti. La precedente Amministrazione Comunale ha destinato un ingente finanziamento dei fondi europei per la costruzione di un terminal bus dotato di tutti i servizi e localizzato nell'area antistante lo Stadio Comunale al Rione Libertà; ne consegue l'inutilità di occupare ancora l'area oggetto della seguente proposta progettuale con un terminal bus che non assicura lo svolgimento della funzione e con standards qualitativi così bassi. Il progetto prevede nell'area dell'ex campo di calcio ora temporaneo terminal bus, una integrazione di funzioni pubbliche e private. La proposta progettuale si sviluppa su due livelli assecondando e sfruttando il salto di quota presente tra Viale dei rettori e la quota dell'originario campo ora asfaltato. La parte centrale dei due livelli è destinata a parcheggio permettendo lo stazionamento di un numero di auto doppio rispetto a quello che attualmente è possibile in piazza Risorgimento. Nella parte inferiore di tale area una cortina edilizia ad "L" ospita un numero limitato di abitazioni, (6), dei locali destinati al terziario, a servizi aperti al pubblico. Tale commistione di funzioni ha lo scopo di evitare la mono funzionalità edilizia e permettere che le stesse funzioni interagiscono tra di esse così come avviene nei fenomeni urbani. Tale cortina edilizia, realizzata secondo i parametri dell'efficienza energetica e della bioedilizia, si propone di caratterizzare il vuoto urbano precedente e donare continuità al tessuto urbano presente in modo da ricucirlo e donargli così le caratteristiche di qualità urbana. Aver assolto la funzione di parcheggio nell'area oggi adibita a terminal bus permetterà invece di restituire la funzione di piazza urbana a piazza Risorgimento. Il progetto prevede che l'attuale piazza Risorgimento ritorni alla originaria funzione di piazza pedonale così come l'aveva disegnata negli anni trenta da Piccinato, uno dei maestri del Razionalismo italiano, autore del Piano Regolatore della città. E' degno di nota che l'attuale piazza Risorgimento è l'unica piazza della parte alta della città ovvero dei rioni mellusi ed atlantici e come tale una sua riqualificazione urbanistica ed edilizia è quanto mai necessaria.

La sistemazione prevede la realizzazione di un porticato perimetrale che per caratteristiche formali e materiche sia in grado di filtrare lo spazio centrale della piazza con gli edifici circostanti degli anni 70 e 80 e dialogare invece con gli edifici realizzati nella stessa epoca storica. Entrambi i progetti affidano alla qualità delle pavimentazioni, dell'arredo urbano, della illuminotecnica, delle aree destinate a verde e a specchi d'acqua un elemento di unitarietà e riconoscibilità dell'intera area.

Consistenza.

Superficie destinata a parcheggio livello terra	mq 3600;
Superficie destinata a parcheggio livello primo	mq 3050;
Superficie destinata a verde e specchi d'acqua	mq 350;
Superficie destinata a residenze private	mq 720;
Superficie destinata a terziario e servizi pubblici	mq 4080;
Superficie da riqualificare di piazza Risorgimento	mq 5000;

Costi di realizzazione.

Il costo di realizzazione è stato valutato sulla base dei prezzi correnti al netto dell'IVA come di seguito sintetizzato:

Superficie destinata a parcheggio livello terra	€. 432.000,00;
Superficie destinata a parcheggio livello primo	€. 1.700.000,00;
Superficie destinata a verde e specchi d'acqua	€. 80.000,00;
Superficie destinata a residenze private	€. 800.000,00;
Superficie destinata a terziario e servizi pubblici	€. 3.200.000,00;
Superficie da riqualificare di piazza Risorgimento	€. 1.180.000,00;
Imprevisti	€. 220.000,00;
Totale lavori comprensivi di opere civili ed impianti	€. 7.612.000,00;
Oneri tecnici (spese generali, fidejussioni, spese professionali quali rilievi e saggi , indagine geologiche, progettazioni, direzione lavori , misura e contabilità, sicurezza e collaudi tecnico amministrativo e statico)	€. 470.000,00
Totale importo netto per la realizzazione dell'opera	€. 8.082.000,00

A questa cifra va aggiunta l'IVA da calcolare in relazione alle specifiche attività e pertanto ne deriva il seguente Quadro Economico Generale:

QUADRO ECONOMICO - INTERVENTO PUBBLICO/PRIVATO MOBILITA' SOSTENIBILE.
 AREA EX TERMINAL BUS - PIAZZA RISORGIMENTO. PARCHEGGI, STRUTTURA
 INTEGRATA RESIDENZA E SERVIZI PUBBLICI E PRIVATI, RIQUALIFICAZIONE
 DELL'AREA A PARCHEGGIO DI PIAZZA RISORGIMENTO A PIAZZA URBANA

A. LAVORI DA COMPUTO		LAVORI	TOTALE LAVORI
A.1 Parcheggio di progetto piano terra (3600 mq)		€ 432 000,00	€ 7 612 000,00
A.2 Parcheggio di progetto piano primo (3050 mq)		€ 1 700 000,00	
A.3 Sistemazione aree a verde e specchi d'acqua (350 mq)		€ 80 000,00	
A.4 Residenze private (720 mq)		€ 800 000,00	
A.5 Terziario e Servizi pubblici (4080 mq)		€ 3 200 000,00	
A.6 Riqualificazione piazza Risorgimento (5000 mq)		€ 1 180 000,00	
A.7 Per Imprevisti		€ 220 000,00	
B. SOMME A DISPOSIZIONE DELL'AMMINISTRAZIONE			
B.1 Per IVA 10% su A.1			€ 43 200,00
B.2 Per IVA 10% su A.2			€ 170 000,00
B.3 Per IVA 10% su A.3			€ 8 000,00
B.4 Per IVA 22% su A.4			€ 176 000,00
B.5 Per IVA 22% su A.5			€ 704 000,00
B.6 Per IVA 10% su A.6			€ 118 000,00
B.7 Spese tecniche e generali			€ 470 000,00
B.8 Per IVA 22% su B.7			€ 103 400,00
			€ 1 792 600,00
		TOTALE GENERALE (A+B)	€ 9 404 600,00
Di cui 74,44% a carico del contributo pubblico.			€ 7 000 784,24
Di cui 25,56% investimento a carico del privato.			€ 2 403 815,76
I prezzi applicati sono stati desunti dal tariffario dei Lavori Pubblici della Regione Campania 2015 approvato con Deliberazione della Giunta Regionale della Campania 16 DICEMBRE 2015 n.724			



LUMODE s.r.l.

Manifestazione di interesse per attivazione procedura di finanza di progetto finalizzata alla partecipazione al *“Bando per la predisposizione del Programma straordinario di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie delle città metropolitane e dei comuni capoluogo di provincia”* - D.P.C.M. 25 /05/ 2016.

come da avviso pubblicato dal Comune di Benevento approvato con D.D. n.621 del 28 Luglio 2016 .



B

BOZZA DI CONVENZIONE

PROGETTO INTEGRATO DI RIGENERAZIONE URBANA
DELL'AREA DI PIAZZA RISORGIMENTO E DELL'AREA
ATTUALMENTE ADIBITA A TERMINAL BUS EXTRAURBANI
IN BENEVENTO CITTA'

Data: AGOSTO 2016

Visi

**Progetto integrato di riqualificazione urbana dell' area di Piazza
Risorgimento e dell'area attualmente adibita a Terminal Bus extraurbani**

SCHEMA DI CONVENZIONE
PER LA COSTRUZIONE E LA GESTIONE DI IMMOBILI
ED AREE AD USO PUBBLICO

L'anno il mese il giorno, tra

il Comune di Benevento, in persona del Sindaco pro-tempore Sig. Mario Clemente Mastella, domiciliato per la carica presso la sede comunale in Via Annunziata, palazzo Mosti (di seguito il "Comune"),

la Società "LUMODE s.r.l." , con sede legale in Gricignano d' Aversa (CE), via G. D' Annunzio n°8, C.F. e partita IVA 02547970612, in persona dell' Amministratore unico Sig. Antonio Moretti, nato a Gricignano d' Aversa (CE) il 07/02/1958, C.F. MRTNTN58B07E173P, domiciliato per la carica presso la sede sopra indicata (di seguito il "Concessionario"),

PREMESSO

- che il Comune, giusta delibera n. del ha approvato il "Progetto integrato di riqualificazione urbana dell' area di Piazza Risorgimento e dell'area attualmente adibita a Terminal Bus extraurbani" presentato dal Concessionario ; tale progetto prevede, per l' area di Piazza Risorgimento, l' eliminazione dell' area a parcheggio, la pedonalizzazione dell' area centrale con pavimentazione ed arredo urbano di pregio e la realizzazione di una struttura leggera adibita a porticato, con l' obiettivo di sottolineare la qualità architettonica del Liceo Classico e della scuola Mazzini; per l' area attualmente adibita a Terminal degli autobus extraurbani, il progetto prevede la delocalizzazione del Terminal, la realizzazione di un parcheggio seminterrato accessibile da via Sandro Pertini, la realizzazione di una piastra al

piano terra accessibile da via Oderisio da Benevento, sulla quale è prevista la realizzazione di ulteriori superfici a parcheggio e di un edificio destinato ad attrezzature e residenze, nelle quantità prescritte dal P.U.C. vigente. Complessivamente l' intervento ha la seguente consistenza: parcheggio piano seminterrato - mq 3600; parcheggio piano terra - mq 3050; verde e specchi d'acqua - mq 350; residenze private - mq 720; attrezzature (terziario e servizi pubblici) - mq 4080; riqualificazione di piazza Risorgimento - mq 5000.

L' intervento è inserito nel "Progetto per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie" di cui al Bando emanato con D.P.C.M. 25/05/2016, presentato dal Comune di Benevento e gode di un contributo pubblico di € e di un contributo privato di €

- che il Comune, giusta D.D. n°621 del 28/07/2016 ha indetto la "Manifestazione di interesse per attivazione procedura di finanza di progetto finalizzata alla partecipazione al Bando di cui al D.P.C.M. 25/05/2016";

- che il Comune, giusta delibera n. del ha provveduto ad individuare come promotore la Società "LUMODE s.r.l." (di seguito, il "Promotore") in quanto in possesso dei requisiti e delle qualifiche stabiliti dalla Legge, e ad approvare il progetto di fattibilità per la realizzazione della suddetta Opera Pubblica da quest'ultimo predisposto, con allegata la presente convenzione (di seguito la "Convenzione");

- che il Comune, giusta delibera n. del, ha provveduto ad aggiudicare al Concessionario in epigrafe la concessione di costruzione e gestione per la realizzazione dell' Opera, la cui disciplina è contenuta nella presente Convenzione;

Tanto premesso, tra le parti in epigrafe indicate si conviene e si stipula quanto segue:

Art. 1

Oggetto della concessione

Il Comune, come sopra rappresentato, affida in concessione, ai sensi della normativa vigente, al Concessionario, che accetta, quanto segue:

a) la progettazione definitiva ed esecutiva, da effettuarsi in conformità alle leggi vigenti e sulla base del progetto di fattibilità che si considera allegato, predisposto dal Promotore e che prevede, per l' area di Piazza Risorgimento, l' eliminazione dell' area a parcheggio, la pedonalizzazione dell' area centrale con pavimentazione ed arredo urbano di pregio e la

realizzazione di una struttura leggera adibita a porticato; per l' area attualmente adibita a Terminal degli autobus extraurbani, la realizzazione di un parcheggio seminterrato accessibile da via Sandro Pertini, la realizzazione di una piastra al piano terra accessibile da via Oderisio da Benevento con la realizzazione di ulteriori superfici a parcheggio e di un edificio destinato ad attrezzature e residenze, nelle quantità prescritte dal P.U.C. vigente e con la seguente consistenza: parcheggio piano seminterrato - mq 3600; parcheggio piano terra - mq 3050; verde e specchi d'acqua - mq 350; residenze private - mq 720; attrezzature (terziario e servizi pubblici) - mq 4080; riqualificazione di piazza Risorgimento - mq 5000, nonché di tutti gli impianti tecnologici necessari per l'uso delle aree e dei locali di cui sopra;

b) l'esecuzione dei lavori previsti dal progetto definitivo ed esecutivo;

c) la gestione funzionale ed economica dell'intero intervento, comprensiva di manutenzione ordinaria e straordinaria e adeguamento alla normativa vigente degli impianti e delle strutture esistenti, eventualmente rientranti nelle aree di intervento;

d) il finanziamento economico dell'intervento, nella quantità e nella parte di competenza del Concessionario, secondo quanto riportato nel Piano economico-finanziario, che si considera allegato.

Art. 2

Durata della concessione

La durata della concessione è stabilita in anni 30 (trenta). Al termine della concessione il Concessionario si impegna a consegnare al Comune l' Opera perfettamente funzionante ed in buono stato di manutenzione, senza che sia dovuto alcun indennizzo o compenso a titolo di avviamento né a qualsiasi altro titolo, anche per eventuali migliorie. La presa in consegna verrà effettuata con apposito verbale di constatazione redatto a cura del Responsabile del procedimento indicato dal Comune.

Art. 3

Diritti del Concessionario

Al Concessionario è riconosciuto, quale corrispettivo, il diritto di gestire funzionalmente e di sfruttare economicamente l'intera Opera, per tutta la durata della concessione, facendo propri i

proventi della gestione stessa.

Al Concessionario sono inoltre riconosciuti i seguenti diritti e benefici:

- diritti su spazi pubblicitari interni e su superfici esterne per la durata della concessione;
- costante vigilanza da parte della Polizia municipale con elevazione di contravvenzioni e/o rimozione forzata degli autoveicoli in divieto di sosta in un raggio di ml. 1.000 da quello del parcheggio;
- divieto permanente di sosta nella piazza Risorgimento e nelle aree limitrofe non consentite;
- diritto di prelazione per la presentazione di altri progetti secondo lo strumento della finanza di progetto in altre aree limitrofe a quella oggetto del presente intervento, così da completare un quadro urbanistico di sistemazione più generale del quartiere;

Non essendo possibile reperire i rilievi di eventuali reperti archeologici presenti nel sottosuolo, il Comune provvederà a sua cura e spese alla stipula di un contratto di assicurazione sui rischi a copertura del danno causato da impedimenti dovuti alla presenza di manufatti di valore storico-artistico nel sottosuolo, i quali rendano impossibile il buon esito della costruzione dell'Opera. Il massimale è di €..... L'assicurazione terminerà al momento di emissione del verbale di fine lavori, che sarà redatto a cura del Responsabile del procedimento.

Art. 4

Fonti finanziarie

Il Concessionario si impegna a realizzare l'Opera mediante il concorso del contributo concesso al Comune ex D.P.C.M. 25/05/2016 e a finanziare la parte di propria competenza con l'apporto di mezzi propri o di capitali privati di terzi. Egli potrà associare all'operazione di finanza di progetto anche istituti finanziatori (banche o intermediari finanziari) prima dell'inizio dei lavori e comunque previo benessere del Comune.

Art. 5

Garanzia di esecuzione

Il Concessionario si impegna a prestare garanzia fideiussoria finalizzata a garantire la buona esecuzione dei lavori, avente le caratteristiche previste dalla normativa vigente.

Art. 6

Programma dei lavori, tempi di consegna e proroghe

Il Concessionario si impegna alla realizzazione dell' Opera secondo i seguenti tempi, più dettagliatamente indicati nel "Cronoprogramma" dei lavori allegato al progetto di fattibilità, che si considera allegato:

- Presentazione del Progetto definitivo entro 50 giorni dalla sottoscrizione della convenzione o accordo di programma di cui all' art.6, punto b) del Bando ex D.P.C.M. 25/05/2016;
- Presentazione del Progetto esecutivo entro 60 giorni dall'approvazione del Progetto definitivo;
- Ultimazione dei lavori entro ventiquattro mesi dall'approvazione della progettazione esecutiva;
- inizio dell' attività di gestione entro quindici giorni dalla data di ultimazione del collaudo.

Il Comune si impegna:

- in ottemperanza a quanto prescritto dal Bando ex D.P.C.M. 25/05/2016, all' approvazione del Progetto Definitivo nei successivi 10 giorni dalla presentazione, qualora ne ricorrano le condizioni, anche previa convocazione della conferenza di servizi;
- all' approvazione del Progetto esecutivo, entro 30 giorni dalla presentazione dello stesso, qualora ne ricorrano le condizioni.

L' approvazione della progettazione da parte del Comune sarà data dal Responsabile del procedimento indicato dal Comune, con apposito ordine scritto.

Art. 7

Penalità

Il Concessionario, in caso di mancato completamento dell' Opera per fatto proprio entro il termine stabilito al precedente art. 6, cui consegua un ritardo nell' inizio della gestione si impegna a versare al Comune, a titolo di penale, la somma di €..... per ogni giorno di ritardo.

Nel caso in cui i ritardi non giustificati siano invece addebitabili a mancate approvazioni da parte del Comune, quest'ultimo sarà tenuto a riconoscere i maggiori oneri di cui alla normativa

vigente in materia di Lavori Pubblici.

In caso di mancato completamento dell'opera per sospensioni dovute a cause di forza maggiore, il Concessionario non dovrà corrispondere alcuna penale ed avrà diritto alla proroga della durata della concessione di un termine pari alla durata della sospensione.

Art. 8

Progetto e Direzione dei lavori

Il Concessionario si impegna alla prestazione dei servizi di ingegneria riguardanti le progettazioni definitiva ed esecutiva dell' Opera e la direzione dei lavori, avvalendosi di professionisti all'uopo incaricati, iscritti nei relativi Albi professionali e con le competenze necessarie, in ottemperanza alle norme di Legge ed a regola dell'arte. La progettazione sarà conforme alla normativa vigente.

Sono comprese nell' attività progettuale anche le indagini specialistiche necessarie (geologica, geotecnica, idrologica, sismica, ecc.), nonché l'elaborazione del progetto statico, impiantistico, antincendio, di emergenza, il piano di sicurezza del cantiere ed il piano di manutenzione.

Art. 9

Modalità di esecuzione e caratteristiche dell' Opera

Contemporaneamente alla predisposizione del progetto definitivo, il Concessionario elaborerà un "piano alternativo per il traffico" riguardante la viabilità interessata dalla presenza del futuro cantiere, d'intesa con il Responsabile del procedimento del Comune, il quale si attiverà per l'effettuazione delle necessarie operazioni connesse con:

- la deviazione del traffico, così da delimitare l'area da consegnare al Concessionario;
- l'eliminazione della sosta nella piazza ed il trasferimento del Terminal.

Sarà quindi cura del Concessionario eseguire tutte le opere provvisorie a termini di Legge ed a sue spese.

Nel corso degli scavi, il Concessionario dovrà prestare particolare cura alla presenza di reperti di interesse storico-archeologico e di cavi, tubazioni, condutture e altri manufatti.

In caso di riscontro di manufatti, reperti, tubazioni, ecc., dovrà informare immediatamente il

Responsabile del procedimento ed adottare tutte le necessarie misure per l'incolumità fisica dei lavoratori e delle persone.

Il Comune effettuerà i necessari interventi di propria competenza, provvedendo a segnalare immediatamente la presenza di manufatti, tubazioni, ecc. agli Enti e/o alle Società a qualsiasi titolo interessate; la deviazione delle utenze sarà effettuata a cura e spese del Concessionario.

La costruzione dei manufatti dovrà essere eseguita dal Concessionario nel rispetto del progetto approvato e osservando tutti i termini di legge, al fine di consentire il successivo svolgimento delle attività connesse alle destinazioni d'uso stabilite dalla presente Convenzione.

Art. 10

Manutenzione e gestione dell' Opera realizzata

Il servizio di gestione dei parcheggi dovrà essere attuato mediante segnalazione della disponibilità dei posti, barriere automatiche agli ingressi ed alle uscite, distributori automatici dei biglietti, semafori di segnalazione di via libera, strisce di delimitazione delle aree di sosta e di percorrenze, dispositivi antincendio e di emergenza, segnalazione delle vie di fuga anche luminose, cartellonistica, orologi tariffari, detectors per rilevamento veicoli, segnali luminosi di capienza o incapienza del parcheggio visibili e quant'altro necessario per la completa funzionalità del servizio, secondo i migliori standard del momento.

L'orario di apertura dovrà essere compreso almeno tra le ore 6,00 e le ore 22,00 dei giorni feriali. L'orario di apertura dei giorni festivi sarà da definire in relazione alla possibile richiesta dell'utenza.

La tariffa di sosta durante il normale orario di apertura è stabilita in 1 euro/ora (o sua frazione), compresa IVA; essa sarà automaticamente aggiornata di anno in anno mediante applicazione dell'indice ISTAT dei prezzi al consumo, a partire dall'anno con arrotondamento al decimale di euro (0,1). Eventuali tariffe agevolate potranno essere proposte dal Concessionario all'utenza per abbonamenti giornalieri, settimanali, mensili e/o annuali.

Il Concessionario si impegna a riservare n° posti auto a portatori di handicap e si riserva la facoltà di prevedere un servizio di accesso e custodia notturno con tariffa differenziata, nonché ad adottare, nella gestione del parcheggio, tutti gli accorgimenti atti a garantire l'efficienza del servizio e la soddisfazione dell'utenza, nonché l'incolumità del personale addetto e degli

utenti.

Per quanto attiene all' edificio destinato ad attrezzature e residenze, dovranno essere allocate destinazioni conformi alle Norme Tecniche di Attuazione del P.U.C. vigente, in particolare all' art. 115; dovranno essere utilizzate tecnologie e tecniche costruttive che minimizzino i consumi energetici, nel rispetto della normativa vigente e tutti i materiali dovranno essere di pregio e con ridotta manutenzione.

Il Concessionario ha la facoltà di gestire i locali a liberi prezzi di mercato; di uso esclusivo degli spazi pubblicitari all'interno dei manufatti e sulle superfici esterne dei volumi tecnico/funzionali, secondo quanto previsto nel R.U.E.C. vigente e nella normativa comunale di settore. Il Comune ha facoltà di richiedere la sospensione di contratti di locazione, anche degli spazi pubblicitari, in caso di attività che siano contrarie alle leggi, alla morale, o che siano fonte di inquinamento anche acustico.

Sono comprese nell' attività di gestione i servizi di pulizia, di manutenzione ordinaria e straordinaria e di aggiornamento tecnologico degli impianti esistenti, sia tecnici ad uso delle diverse attività che legati al servizio di parcheggio, così da consegnare - al termine della concessione - l' Opera perfettamente funzionante.

Il Comune, su proposta del Concessionario, può valutare la vendita a terzi di parti dell' Opera; in questa ipotesi, la proposta andrà valutata dal Comune attraverso la verifica della convenienza pubblica, la predisposizione di un nuovo Piano economico-finanziario e l' adeguamento dei termini della Concessione.

Art. 11

Ulteriori garanzie assicurative

Il Concessionario si obbliga a prestare, oltre alla garanzia di esecuzione di cui all' art. 5, anche le seguenti garanzie:

- polizza assicurativa R.C. per la durata dell' intera concessione, con massimale di €....., da aggiornare di anno in anno secondo l'indice ISTAT dei prezzi al consumo;
- polizza indennitaria decennale di garanzia con un massimale di €
- polizza assicurativa contro i rischi di incendio, scoppio, terremoto, ecc., a favore del Comune, per un massimale pari all'importo del costo di costruzione e degli impianti tecnologici, a partire dall' anno, con un massimale di € da aggiornare di anno

in anno secondo l'indice ISTAT dei prezzi al consumo.

Art. 12
Vigilanza sui lavori e collaudo

La vigilanza sui lavori sarò effettuata dal Responsabile del procedimento del Comune, che si avvarrà di un Collaudatore in corso d'opera. La prestazione di vigilanza sarò resa in conformità a quanta stabilito dalla Legge e dal relative regolamento di attuazione.

Il Collaudatore suddetto (laureato ed abilitato alla professione di Ingegnere o Architetto) sarò nominato a scelta del Comune e le relative competenze sarò a carico del Concessionario.

Il collaudo sarò svolto in corso d'opera e, comunque, dovrò essere completato entro sei mesi dalla data di ultimazione dei lavori. Il collaudo statico verrò eseguito nei tempi e nei modi previsti dalla normativa di legge e comunque prima del rilascio dell' agibilità e dell'attivazione del servizio di gestione.

Art. 13
Risoluzione e revoca della Concessione

In ipotesi di inadempimento dovuto a fatto del Comune o del Concessionario cosò come in ipotesi di revoca della concessione per motivi di pubblico interesse, si farò riferimento alla normativa vigente, fatto sempre salvo il diritto al risarcimento del danno della parte non inadempiente nonchò, in ipotesi di revoca, l'indennizzo a favore del Concessionario.

Art. 14
Cessione della Concessione

La presente convenzione può essere ceduta a terzi soltanto previo consenso rilasciato per iscritto dal Comune.

Art. 15
Spese della Concessione

Le spese relative alla presente Convenzione e consequenziali, ivi comprese quelle di carattere fiscale, sono a totale carico del Concessionario.

Art. 16
Controversie

Qualsiasi controversia di natura tecnica o giuridica che dovesse sorgere in ordine all'interpretazione, esecuzione e/o risoluzione, in corso e/o al termine della concessione, sarà deferita alla competenza arbitrale, ai sensi della normativa vigente.

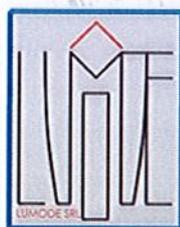
L.F.e S.

Il Comune di Benevento

.....

Il Concessionario

.....



LUMODE s.r.l.

Manifestazione di interesse per attivazione procedura di finanza di progetto finalizzata alla partecipazione al “*Bando per la predisposizione del Programma straordinario di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie delle città metropolitane e dei comuni capoluogo di provincia*” - D.P.C.M. 25 /05/ 2016.

come da avviso pubblicato dal Comune di Benevento approvato con D.D. n.621 del 28 Luglio 2016 .



C

PIANO ECONOMICO-FINANZIARIO ASSEVERATO

PROGETTO INTEGRATO DI RIGENERAZIONE URBANA
DELL'AREA DI PIAZZA RISORGIMENTO E DELL'AREA
ATTUALMENTE ADIBITA A TERMINAL BUS EXTRAURBANI
IN BENEVENTO CITTA'

Data: AGOSTO 2016

Visi



CREDEM BANCA

Credito Emiliano SpA - Capogruppo del Gruppo bancario Credito Emiliano - Credem - Capitale versato euro 332.392.107 - Codice Fiscale e Registro Imprese di Reggio Emilia 01806740153 - P. IVA 00766790356
REA n° 219769 - Iscritta all'Albo delle banche e all'Albo dei Gruppi Bancari tenuti dalla Banca d'Italia
Aderente al Fondo Interbancario di Tutela dei Depositi Sede Sociale e Direzione - Via Emilia S.Pietro, 4
42121 Reggio Emilia - Tel: +39 0522 582111 - Fax: +39 0522 433969 - www.credem.it - info@credem.it
Swift: BACRIT22 - Telex: BACDIR 530658

Spett.le

COMUNE DI BENEVENTO

SETTORE OPERE PUBBLICHE PROGRAMMAZIONE
COMUNITARIA URBANISTICA

Ufficio di Piano

Aversa. 09/08/2016

Oggetto: lettera di referenze bancarie

A richiesta ed in relazione ai rapporti intercorsi con questa Banca, confermiamo, pur senza nostra responsabilità, che la Società

LUMODE SRL

**VIA G. D'ANNUNZIO N. 8
81030 GRICIGNANO DI AVERSA (CE)**

CF E P.IVA 02547970612

intrattiene rapporti affidati con il nostro Istituto ed ha finora dimostrato di far sempre fronte agli impegni assunti.

Precisiamo altresì che tali informazioni Vi vengono rilasciate, con il consenso del richiedente, in via confidenziale e ad uso strettamente riservato.

La presente non costituisce lettera di credito.

Con i migliori saluti.

**CREDITO
EMILIANO
487 AVERSA**



OGGETTO: Manifestazione di interesse finalizzata alla partecipazione al “*Bando per la presentazione di progetti per la predisposizione del programma straordinario di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie delle città metropolitane e dei comuni capoluogo di provincia*” secondo il D.P.C.M. n. del 25 Maggio 2016 come da avviso pubblico pubblicato dal Comune di Benevento in data e approvato con D.D. n.621 del 28 Luglio 2016.

Progetto integrato di riqualificazione urbana dell’ area di Piazza Risorgimento e dell’area attualmente adibita a Terminal Bus extraurbani.

PIANO ECONOMICO FINANZIARIO.

Obbiettivi generali della proposta del Progetto.

Premessa.

L’area oggetto della presente proposta progettuale necessita di una complessiva riqualificazione urbana sia in termini funzionali che in termini di vivibilità , di decoro, in sintesi di qualità urbana.

Stato di fatto.

Piazza Risorgimento.

Attualmente la cosiddetta piazza risorgimento è adibita a parcheggio di autovetture con una provvisoria e contraddittoria sistemazione dei percorsi pedonali e carrabili, caratterizzata da assenza di arredo urbano e da degrado diffuso. La funzione originaria di piazza urbana è stata completamente esautorata dal parcheggio delle autovetture, funzione comunque necessaria in relazione alla contiguità del Corso Garibaldi , principale isola pedonale della città, e delle scuole ed uffici pubblici concentrati tutti nell’area in questione. Fenomeni di devianza sociale (spaccio e consumo di sostanze stupefacenti, alcolismo giovanile, emarginazione) contraddistinguono l’area in questione con particolare pericolosità in relazione alla rilevante frequentazione di questi luoghi da parte delle giovani generazioni.

Area adibita a Terminal Bus extraurbani.

L'area in questione, in origine campo di calcio dell'adiacente collegio La Salle, si presenta come un vuoto urbano adibito a provvisorio stazionamento degli autobus extraurbani: il campo è stato asfaltato e nella parte terminale si è provveduto a localizzare un prefabbricato destinato a bar con un singolo servizio igienico. Non è provvisto di alcun servizio dedicato al viaggiatore o al turista, né di una sala d'aspetto, alcun arredo urbano o totem informativo, non sono presenti panchine o cestini, l'illuminazione pubblica anch'essa è provvisoria. Ovunque regna lo squallore.

Il Progetto.

La proposta progettuale si pone l'ambizioso obiettivo di pervenire ad una riqualificazione urbana dell'intero contesto attraverso una sinergia appropriata di funzioni ed opere edilizie tali da rendere questo anonimo vuoto urbano un pezzo di città con caratteristiche di qualità urbana, di migliorare la qualità della vita dei cittadini e ridurre e scoraggiare i fenomeni di devianza sociale ad oggi presenti. La precedente Amministrazione Comunale ha destinato un ingente finanziamento dei fondi europei per la costruzione di un terminal bus dotato di tutti i servizi e localizzato nell'area antistante lo Stadio Comunale al Rione Libertà; ne consegue l'inutilità di occupare ancora l'area oggetto della seguente proposta progettuale con un terminal bus che non assicura lo svolgimento della funzione e con standards qualitativi così bassi. Il progetto prevede nell'area dell'ex campo di calcio ora temporaneo terminal bus, una integrazione di funzioni pubbliche e private. La proposta progettuale si sviluppa su due livelli assecondando e sfruttando il salto di quota presente tra Viale dei rettori e la quota dell'originario campo ora asfaltato. La parte centrale dei due livelli è destinata a parcheggio permettendo lo stazionamento di un numero di auto doppio rispetto a quello che attualmente è possibile in piazza Risorgimento. Nella parte inferiore di tale area una cortina edilizia ad "L" ospita un numero limitato di abitazioni, (6), dei locali destinati al terziario, a servizi aperti al pubblico. Tale commistione di funzioni ha lo scopo di evitare la mono funzionalità edilizia e permettere che le stesse funzioni interagiscono tra di esse così come avviene nei fenomeni urbani. Tale cortina edilizia, realizzata secondo i parametri dell'efficienza energetica e della bioedilizia, si propone di caratterizzare il vuoto urbano precedente e donare continuità al tessuto urbano presente in modo da ricucirlo e donargli così le caratteristiche di qualità urbana. Aver assolto la funzione di parcheggio nell'area oggi adibita a terminal bus permetterà invece di restituire la funzione di piazza urbana a piazza Risorgimento. Il progetto prevede che l'attuale piazza Risorgimento ritorni alla originaria funzione di piazza pedonale così come l'aveva disegnata negli anni trenta da Piccinato, uno dei maestri del Razionalismo italiano, autore del Piano Regolatore della città. E' degno di nota che l'attuale piazza Risorgimento è l'unica piazza della parte alta della città ovvero dei rioni mellusi ed atlantici e come tale una sua riqualificazione urbanistica ed edilizia è quanto mai necessaria.

La sistemazione prevede la realizzazione di un porticato perimetrale che per caratteristiche formali e materiche sia in grado di filtrare lo spazio centrale della piazza con gli edifici circostanti degli anni 70 e 80 e dialogare invece con gli edifici realizzati nella stessa epoca storica. Entrambi i progetti affidano alla qualità delle pavimentazioni, dell'arredo urbano, della illuminotecnica, delle aree destinate a verde e a specchi d'acqua un elemento di unitarietà e riconoscibilità dell'intera area.

Congruenza Urbanistica

Le scelte progettuali hanno tenuto conto delle disposizioni e dei limiti volumetrici nonché dei vincoli di rispetto dettate dall'attuale e vigente PUC.

Consistenza.

Superficie destinata a parcheggio livello terra	mq 3600;
Superficie destinata a parcheggio livello primo	mq 3050;
Superficie destinata a verde e specchi d'acqua	mq 350;
Superficie destinata a residenze private	mq 720;
Superficie destinata a terziario e servizi pubblici	mq 4080;
Superficie da riqualificare di piazza Risorgimento	mq 5000;

Costi di realizzazione.

Il costo di realizzazione è stato valutato sulla base dei prezzi correnti al netto dell'IVA come di seguito sintetizzato:

Superficie destinata a parcheggio livello terra	€. 432.000,00;
Superficie destinata a parcheggio livello primo	€. 1.700.000,00;
Superficie destinata a verde e specchi d'acqua	€. 80.000,00;
Superficie destinata a residenze private	€. 800.000,00;
Superficie destinata a terziario e servizi pubblici	€. 3.200.000,00;
Superficie da riqualificare di piazza Risorgimento	€. 1.180.000,00;
Imprevisti	€. 220.000,00;
Totale lavori comprensivi di opere civili ed impianti	€. 7.612.000,00;

Oneri tecnici (spese generali, fideiussioni, spese professionali quali rilievi e saggi , indagine geologiche, progettazioni, direzione lavori , misura e contabilità, sicurezza e collaudi tecnico amministrativo e statico) **€. 470.000,00**

Totale importo netto per la realizzazione dell'opera €. 8.082.000,00

A questa cifra va aggiunta l'IVA da calcolare in relazione alle specifiche attività e pertanto ne deriva il seguente Quadro Economico Generale:

QUADRO ECONOMICO - INTERVENTO PUBBLICO/PRIVATO MOBILITA' SOSTENIBILE.
 AREA EX TERMINAL BUS - PIAZZA RISORGIMENTO. PARCHEGGI, STRUTTURA
 INTEGRATA RESIDENZA E SERVIZI PUBBLICI E PRIVATI, RIQUALIFICAZIONE
 DELL'AREA A PARCHEGGIO DI PIAZZA RISORGIMENTO A PIAZZA URBANA

A. LAVORI DA COMPUTO			LAVORI	TOTALE LAVORI
A.1	Parcheggio di progetto piano terra (3600 mq)		€ 432 000,00	€ 7 612 000,00
A.2	Parcheggio di progetto piano primo (3050 mq)		€ 1 700 000,00	
A.3	Sistemazione aree a verde e specchi d'acqua (350 mq)		€ 80 000,00	
A.4	Residenze private (720 mq)		€ 800 000,00	
A.5	Terziario e Servizi pubblici (4080 mq)		€ 3 200 000,00	
A.6	Riqualificazione piazza Risorgimento (5000 mq)		€ 1 180 000,00	
A.7	Per Imprevisti		€ 220 000,00	
B. SOMME A DISPOSIZIONE DELL'AMMINISTRAZIONE				
B.1	Per IVA 10% su A.1			€ 43 200,00
B.2	Per IVA 10% su A.2			€ 170 000,00
B.3	Per IVA 10% su A.3			€ 8 000,00
B.4	Per IVA 22% su A.4			€ 176 000,00
B.5	Per IVA 22% su A.5			€ 704 000,00
B.6	Per IVA 10% su A.6			€ 118 000,00
B.7	Spese tecniche e generali			€ 470 000,00
B.8	Per IVA 22% su B.7			€ 103 400,00
				€ 1 792 600,00
			TOTALE GENERALE (A+B)	€ 9 404 600,00
				€ 7 000 784,24
				€ 2 403 815,76
I prezzi applicati sono stati desunti dal tariffario dei Lavori Pubblici della Regione Campania 2015 approvato con Deliberazione della Giunta Regionale della Campania 16 DICEMBRE 2015 n.724				

In relazione alle disposizioni contenute nel bando in oggetto l'impresa sottoscritta propone di partecipare con un contributo di poco superiore alla soglia minima del al **25,%** dell'importo totale dell'investimento.

Pertanto la cifra a carico dell'**Impresa** da considerare è di **€.2.065.827,60 al netto dell'IVA.**

LA GESTIONE.

I ricavi.

La concessione in diritto di superficie dell'area interessata al progetto di riqualificazione urbana avrà durata trentennale. La progettazione definitiva ed esecutiva e le relative approvazioni non avranno durata superiore a 7,5 mesi mentre per i lavori di costruzione la durata prevista è di 12 mesi. La gestione pertanto potrà iniziare a partire dall'anno 2019.

I ricavi derivanti dalle opere realizzate deriveranno dai parcheggi orari, dagli affitti degli spazi adibiti ad attività terziarie e commerciali e di quelli adibiti a residenza mentre quella direzionale viene considerata come accessorio. Ogni altra eventuale attività viene marginalizzata in quanto reputata complementare a quelle principali. Per il parcheggio viene considerata una tariffa massima possibile di 1,00 €/ora nel quadro di una tariffazione sociale predefinita al lordo dell'IVA. I parcheggi previsti sono finalizzati a soddisfare in parte la domanda di sosta diurna espressa dai residenti nell'area e dalle attività di servizio a carattere territoriale presenti nel circondario. Gli spazi adibiti a parcheggio previsti nel progetto oltre che a soddisfare i bisogni espressi dagli utenti diretti, consentiranno di produrre benefici anche ai non utenti riducendo l'occupazione delle sedi stradali da parte delle auto in sosta(vietata o meno).

Gli spazi commerciali, del terziario, dei servizi destinati al pubblico, delle residenze potranno essere concessi in locazione a libero mercato con normali contratti d'affitto di durata conforme alle disposizioni legislative vigenti.

Come ragguglio iniziale può essere assunto , tenuto conto della centralità del luogo e delle indicazioni del locale mercato immobiliare che in questi ultimi anni ha registrato un sensibile calo e quindi si ritiene opportuno considerare un valore netto prudenziale netto di €. 5,00 mq/mese da applicare ad una superficie fruibile complessiva di 4800 mq. Secondo una stima prudenziale si considera una percentuale di superficie complessiva (terziario e residenza) effettivamente produttore canone di affitto pari al 75% circa del totale. Nei canoni di locazione è compreso l'utilizzo del parcheggio costituiti da n. 30 posti auto asserviti alle residenze e alle attività terziarie e di servizi al pubblico. Le ipotesi sopra formulate devono intendersi indicizzate all'inflazione , valutata in termini sommari ad un tasso del 2% annuo a partire dal 1 gennaio 2019 sebbene applicabile a cadenza biennale secondo le prescrizioni della legge n.392/78 e s.m.i.

Nel quadro della gestione dei parcheggi devono essere computati anche i ricavi derivanti dalla locazione degli spazi interni destinati alla pubblicità. Gli introiti possono essere valutati pari a €.10.000,00 lordi annui incrementabili di un 5% annuo.

Analisi della domanda di parcheggio.

A regime si ipotizza il seguente scenario:

fascia oraria	Numero di ore	occupazione	Tariffa netta
8.30-13.30	5	50%	€. 0,78
13.30-15.30	2	30%	€. 0,78
15.30-19.30	4	50%	€. 0,78
19.30-22.30	3	30%	€. 0,78

Capacità di parcheggio max : 272(302 -30 vincolati alle residenze e al terziario, non vengono considerati nel computo i 64 posti moto/bici offerti alla collettività a titolo gratuito)

Tariffa oraria lorda concordata : €.1,00

Orario giornaliero: 14 h.

Indice di occupazione (iniziale):40% a regime 42% sull'arco della giornata

Periodo di attività annuale 365 gg.

Sommando i ricavi netti relativi al parcheggio, agli spazi pubblicitari, ai canoni di locazione del terziario/residenza si ha un ricavo annuo pari a: $(272 \times 0,86 \times 14 \times 0,4 \times 365 + 8.624,83 + 234.739,02)$

Sulla base di quanto esposto nella fase iniziale si ha : **Ricavi netti: €. 677.018,89**

(con IVA al 22%) Ricavi lordi: €.812.422,67

Costi di gestione

I costi di gestione in regime di locazione per quanto attiene le superfici destinate a terziario/residenze ed in regime di concessione per parte del parcheggio sono costituiti da:

spese per il personale n.3 persone:

(incremento 3% annuo dal 1 Gennaio 2019 al 31 Dicembre 2019) €77.820,42

Spese generali per la gestione dei parcheggi –terziario/residenze :

(incremento 3% annuo dal 1 Gennaio 2019 al 31 Dicembre 2019) €42.349,87

Spese di funzionamento e manutenzione :

Utenze,(energia elettrica, acqua telefono) , manutenzione impianti, vigilanza, assicurazione, servizio pulizia, tasse, controllo pubblico impianti, costo dei ticket di ingresso, imprevisti.

(incremento 2% annuo dal 1 Gennaio 2019 al 31 Dicembre 2019) €103.291,38

Ammortamento mutuo

7,25%, anni 15/rata mensile

Aliquota 9.270 mln/mese € 226.311,41

(cap.€ 79.121,20)

Int. €. 147.190,22

Ammortamento opere civili/impianti (28 anni) distribuito sull'intero periodo nei limiti di legge del 3% annuo;

€. 130.147,14

Ammortamento oneri tecnici (28 anni) distribuito sull'intero periodo nei limiti di legge del 10% annuo;

€. 10.897,24

TOTALE € 585.817,06

Analisi economico-finanziaria. Ammontare dell' investimento.

L'ultima fase dello studio di fattibilità di una iniziativa imprenditoriale si conclude con l'analisi economico-finanziaria che deve determinare il grado di convenienza ed efficacia dell'investimento attraverso la conoscenza di questi parametri: ammontare dell'investimento, struttura del finanziamento, entità dei ricavi e dei costi di esercizio.

Dai reciproci rapporti esistenti tra questi parametri si ricavano degli indicatori di redditività che consentiranno una valutazione di merito degli investimenti. Nel caso in esame l'ammontare dell'investimento si ottiene procedendo alla stima del progetto nel quale figureranno tutti i costi occorrenti per la sua realizzazione che ammonta in relazione alla sola percentuale di contributo che l'Impresa offre in relazione al bando in oggetto di circa due milioni di euro.

Struttura del finanziamento.

In relazione alle possibili modalità di finanziamento l'Impresa sottoscritta e proponente il progetto in oggetto decide di rivolgersi al credito a medio e lungo termine. Pur se l'investimento in oggetto permette dei profitti derivanti dall'attività che unitamente alle quote di ammortamento iscritte a bilancio consentirebbero di limitare il ricorso al credito e alla relativa onerosità, l'impresa in relazione all'obiettivo imprenditoriale di garantire all'azienda liquidità di cassa per porre in essere altre iniziative in modo tale da diversificare le azioni di impresa si è orientata nel caso in esame a titolo prudenziale alla richiesta di un mutuo di €.2.065.827,60.

Le attuali condizioni di mercato nell'ipotesi peggiore sono caratterizzate da un tasso annuale di 7,25%. L'ammortamento di un mutuo di €. 2.065.827,60 della durata di anni 15 ha una onerosità di €.226.311,41 annuali.

Entità dei ricavi e dei costi.

I ricavi ed i costi, determinati in prima approssimazione secondo lo scenario economico ritenuto più credibile ed urbanisticamente corretto sono stati estesi ad un numero di anni analogo a quello della durata della concessione (trenta anni). In tal modo si consente di tener conto di un periodo iniziale di esercizio delle attività di impresa che, prima di raggiungere un profitto stabilizzato impiega in

generare un arco temporale , sulla scorta delle indicazioni statistiche fornite da strutture analoghe,in corrispondenza del settimo anno di attività.

Tassazione.

Viene prevista la tassazione secondo la vigente normativa di legge IRAP ed IRPEG.

Per quanto attiene all'IVA viene ritenuta neutra ai fini finanziari in quanto si presuppone versata e recuperata nell'arco dei singoli anni considerati.

Indicatori di rendimento

I risultati della valutazione sono quantificati attraverso il calcolo degli indicatori di rendimento ricavati dalla proiezione e dalla attualizzazione temporale dei flussi monetari.

V.A.N. . corrisponde al valore attualizzato (con il tasso di sconto) del flusso netto differenziale di ricavi e costi (o benefici e costi);

T.I.R. tasso di sconto che fa assumere al VAN un valore nullo.

RBCA indica il numero di unità monetarie di ricavi(o benefici) attualizzati generato da ogni unità monetaria di costi attualizzati.

Parametri significativi ai fini dell'analisi finanziaria

La revisione delle tariffe dei parcheggi durante la durata della concessione è stata prevista a cadenza decennale con un incremento del 5%.

Tasso di inflazione: 2%

Tasso di incremento delle tariffe: 2%

Tasso di incremento canoni pubblicità: 5%

Tasso di incremento canoni di locazione terziario/residenze: 2%

Tasso di indebitamento a medio/ lungo termine 7,5%

Tasso di sconto (in funzione del rischio di iniziativa) 5,25%

Aliquota IVA opere di urbanizzazione 10%

Aliquota IVA opere civili 22%

Aliquota IVA su spese generali 22%

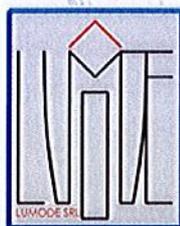
Conclusioni.

Dai conteggi effettuati emerge quanto segue: VAN= €. 2.445.622,91 > 0 ;TIR= 16 > 5,25
;RBCA = 2.25 > 1

Pertanto alla luce dei risultati ottenuti si è verificato che il progetto è economicamente valido.

Gricignano d'Aversa, li 8 Agosto 2016

L'Impresa



LUMODE s.r.l.

Manifestazione di interesse per attivazione procedura di finanza di progetto finalizzata alla partecipazione al “*Bando per la predisposizione del Programma straordinario di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie delle città metropolitane e dei comuni capoluogo di provincia*” - D.P.C.M. 25 /05/ 2016.

come da avviso pubblicato dal Comune di Benevento approvato con D.D. n.621 del 28 Luglio 2016 .



D

SPECIFICAZIONE DEL SERVIZIO E DELLA GESTIONE

PROGETTO INTEGRATO DI RIGENERAZIONE URBANA
DELL'AREA DI PIAZZA RISORGIMENTO E DELL'AREA
ATTUALMENTE ADIBITA A TERMINAL BUS EXTRAURBANI
IN BENEVENTO CITTA'

Data: AGOSTO 2016

Visi

D. Specificazione del servizio e della gestione.

Il Soggetto Promotore intende impostare l'erogazione dei servizi di seguito illustrati in base ad alcuni principi posti a fondamento della propria politica aziendale, che possono essere così riassunti:

- pieno rispetto delle disposizioni legislative e normative applicabili;
- pieno rispetto delle disposizioni specifiche dell'Ente Concedente, espone nel Capitolato Speciale di concessione e negli altri documenti che saranno redatti congiuntamente al Concedente, nonché, delle disposizioni che l'Ente medesimo riterrà emanare nel corso della durata della Concessione;
- pieno rispetto delle esigenze degli utilizzatori degli autoparcheggi e dei soggetti esterni in generale su cui si riflette il "modus operandi" del Soggetto Promotore nell'ambito della Commessa.

Le modalità organizzative ed operative delle attività di gestione dell'opera sono state pianificate e programmate con la finalità di raggiungere determinati obiettivi, quali ad esempio:

conseguimento di uno stato complessivo di efficienza e funzionalità delle componenti edilizie, impiantistiche e delle aree scoperte oggetto della Concessione e suo mantenimento per tutta la durata della concessione;

ottimizzazione dell'output di servizio erogato al Cliente e raggiungimento del massimo livello possibile di customer satisfaction (soddisfazione del cliente finale);

conservazione e salvaguardia delle presenze archeologiche garantendone la fruibilità.

L'intervento proposto prevede la realizzazione e gestione delle attività oggetto della proposta progettuale nell'ambito del progetto di riqualificazione dell'intera area di Piazza Risorgimento e Campo ex La Salle.

Le opere sono dettagliate nei grafici allegati al progetto di fattibilità e nella relazione tecnica illustrativa.

- Il servizio di vigilanza nelle ore di funzionamento dei parcheggi sarà garantito da un impianto di telesorveglianza a circuito chiuso presenziato dall'addetto preposto alle casse manuali.

- Il servizio di pulizia delle aree scoperte e di tutte le aree comuni consiste nell'esecuzione, secondo una frequenza opportunamente programmata, delle attività necessarie a mantenere i luoghi oggetto della Concessione in uno stato complessivo di efficienza e di decoro, in modo da garantire il pieno rispetto delle condizioni di igiene e pulizia ambientale.

Il servizio verrà svolto dall'operatore incaricato dal Soggetto Promotore tramite lo svolgimento delle seguenti operazioni minime, e comunque nel pieno rispetto di eventuali modifiche e/o integrazioni disposte dall'Ente Concedente. Il Soggetto Promotore si riserva la facoltà di demandare a società di pulizie esterne la prestazione del servizio.

All'interno delle aree comuni sarà individuato un locale adibito a magazzino per lo stoccaggio e la conservazione di materiali ed attrezzature. La gestione di tale magazzino sarà improntata alla disponibilità costante di una scorta di materiali ed attrezzature in quantità sufficienti a garantire il regolare svolgimento dei processi legati alla Commessa (scorta di sicurezza). Le attività di gestione del magazzino saranno coordinate dal Responsabile di Commessa. In ogni caso, il Soggetto Promotore si impegna a fornire apparecchiature, materiali e pezzi di ricambio affidabili, idonei all'uso, di primaria marca.

- Il servizio manutenzione delle opere edili consiste nelle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere edili della struttura, con particolare riferimento all'esecuzione di piccole riparazioni e lavori simili. Il concessionario si impegna al mantenimento in perfetto ordine ed efficienza di tutte le parti intonacate, il mantenimento in perfetto ordine ed efficienza dell'arredo urbano, l'esecuzione di opere di manutenzione edile generiche (opere da vetraio, da carpentiere, da fabbro ecc.) ,il mantenimento in perfetta efficienza dei sistemi di scarico delle acque bianche, la manutenzione straordinaria delle pavimentazioni carrabili e pedonali, la manutenzione ordinaria e straordinaria di eventuali nuove opere o manufatti che dovessero essere realizzati nel corso della Concessione.

In particolare, la manutenzione ordinaria dovrà essere tale da garantire:

- *il mantenimento della funzionalità d'uso;*
- *il mantenimento del valore dei beni.*

Il servizio di manutenzione ordinaria previsto per gli Impianti Tecnologici comprende una serie di interventi ordinari, come descritto nelle tabelle seguenti, per assicurare la perfetta conservazione di tutti gli Impianti Tecnologici a servizio delle aree e degli immobili compresi nella proposta progettuale. Il servizio verrà svolto dall'operatore incaricato dal Soggetto Promotore tramite lo

svolgimento delle seguenti operazioni minime, e comunque nel pieno rispetto di eventuali modifiche e/o integrazioni disposte dall'Ente Concedente. L'operatore incaricato del servizio di manutenzione garantirà il pronto intervento entro le *dodici ore* dalla chiamata e un *servizio di reperibilità* per gli interventi urgenti. Gli eventuali lavori extra contratto, saranno concordati di volta in volta con l'Ente Concedente.

In generale, e comunque per tutti gli altri impianti non contemplati nelle tabelle su riportate, l'operatore incaricato dovrà garantire nel corso della gestione degli autoparcheggi la manutenzione ordinaria e straordinaria. L'operatore incaricato dovrà eseguire gli interventi di manutenzione previsti nel piano di manutenzione allegato al progetto esecutivo e, comunque, tutti quelli necessari.

In particolare la manutenzione ordinaria di tutti gli impianti tecnologici dovrà essere tale da garantire:

- *il mantenimento della funzionalità d'uso;*
- *il mantenimento del valore dei beni.*

Organizzazione e gestione delle risorse umane

Per l'espletamento delle attività sarà necessario l'impiego di:

- N. 2 addetti su 8 ore per 230 giorni all'anno alla cassa;
- N. 1 addetto su 8 ore per 82 giorni all'anno alla cassa;
- N 1 addetto indiretto su 6 ore per 312 giorni per servizi di manutenzione ordinaria, pulizie e servizi vari;

La sicurezza nella fase della gestione

La necessità di approntare un Piano della Sicurezza per le attività svolte nell'ambito della Concessione, al fine di dettagliare le modalità di lavoro riferendole alla Sicurezza del personale nell'esercizio delle proprie mansioni, nasce dalle seguenti esigenze:

tutelare il lavoro in tutte le sue forme di applicazione;

garantire la sicurezza all'origine e in forma propedeutica alla serie di eventi che si verificano o potrebbero verificarsi negli ambienti di lavoro;

l'obbligo imposto ai datori di lavoro di informare i lavoratori sui rischi potenziali e sulle relative misure di sicurezza, nel rispetto morale verso il personale, nonché in virtù delle norme vigenti dei Codici Civile e Penale dello Stato;

l'esigenza di un'azione volta a modificare l'atteggiamento e l'opinione degli "addetti ai lavori" nei confronti della Sicurezza, promuovendone la partecipazione attiva.

Il Soggetto Promotore predisporrà un Piano della sicurezza che, modellato in base alla vigente legislazione in materia di Prevenzione degli Infortuni e dell'Igiene sul Lavoro, sarà finalizzato a realizzare il massimo livello possibile di sicurezza durante l'espletamento dei servizi oggetto della Commessa.

Il Piano della sicurezza è concepito e articolato in un insieme di interventi così riassumibili:

analisi delle fasi lavorative (mansioni) per ogni singolo dipendente;

osservazione dei mezzi e delle attrezzature di lavoro;

identificazione dei pericoli e stima dei rischi di esposizione ad essi correlabili;

studio e adozione di misure preventive/protettive specifiche per i rischi individuati;

verifica della loro efficacia/efficienza, attuale e nel tempo;

elaborazione di procedure di Sicurezza per le attività maggiormente esposte a rischi;

predisposizione di istruzioni scritte da consegnare al personale interessato;

predisposizione di programmi di informazione e formazione in materia di Sicurezza;

Tutto il personale è coinvolto in maniera diretta nella realizzazione del Piano e Il Soggetto Promotore verifica che ogni singolo dipendente si attenga alle norme in esso prescritte e comunque ponga la giusta attenzione al problema della sicurezza.

La metodologia di analisi dei rischi

L'analisi dei rischi condotta tiene conto del pericolo cui può essere soggetto il singolo dipendente in base alla tipologia di attività svolta nell'ambito del servizio offerto.

Tenuto conto che il quadro rischi/pericoli può non essere costante nel tempo, poiché l'introduzione di nuove risorse umane, nuovi mezzi ed attrezzature sono avvenimenti che possono richiedere la revisione delle misure adottate, sarà compito del Responsabile Sicurezza provvedere a verifiche

periodiche delle condizioni di lavoro, allo scopo di mantenere il più alto possibile il livello di Sicurezza nell'ambito della Commessa. E' senz'altro opportuno quanto doveroso sottolineare che la valutazione effettuata riguarda quei rischi che, derivanti dalle attività lavorative elencate e connessi alle macchine e attrezzature utilizzate, risultano "ragionevolmente prevedibili" e con probabilità che siano raggiunti livelli potenziali di danno alle persone. La valutazione di un rischio (gravità dell'incidente, probabilità del suo verificarsi, possibilità di ricorrere a misure tecniche preventive ed economicamente ragionevoli) è da riferire ad un uso normale o normalmente prevedibile di un'attrezzatura o di un macchinario, nonché allo svolgimento canonico delle attività e mansioni.

Tra i rischi che potranno essere analizzati nel Piano di valutazione, si segnalano a titolo esemplificativo :

rischio di incendio;

rischio elettrico;

esposizione a rumore;

Criteri di prevenzione e protezione dai rischi

Dopo aver provveduto ad identificare e quantificare i rischi legati alle attività oggetto della Concessione, è evidente che bisogna individuare e rendere note a tutto il personale le prassi da seguire per prevenire i pericoli a cui possono essere soggetti e proteggersi da infortuni o inconvenienti di vario genere che possano manifestarsi durante lo svolgimento delle mansioni di routine. Le misure di salvaguardia adottate dai dipendenti del Soggetto Promotore saranno sviluppate costantemente in relazione alle esigenze sopraggiunte.



LUMODE s.r.l.

Manifestazione di interesse per attivazione procedura di finanza di progetto finalizzata alla partecipazione al "Bando per la predisposizione del Programma straordinario di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie delle città metropolitane e dei comuni capoluogo di provincia" - D.P.C.M. 25 /05/ 2016.

come da avviso pubblicato dal Comune di Benevento approvato con D.D. n.621 del 28 Luglio 2016 .



E

IMPORTO DELLE SPESE SOSTENUTE PER LA PREDISPOSIZIONE DELLA PROPOSTA

PROGETTO INTEGRATO DI RIGENERAZIONE URBANA
DELL'AREA DI PIAZZA RISORGIMENTO E DELL'AREA
ATTUALMENTE ADIBITA A TERMINAL BUS EXTRAURBANI
IN BENEVENTO CITTA'

Data: AGOSTO 2016

Visi

E. Importo delle spese sostenute per la predisposizione della proposta.

In relazione all'importo delle spese sostenute dal Proponente per :

gli studi preliminari, le attività di studio e rilievo delle aree, la progettazione dello studio di fattibilità e la stesura del piano economico e finanziario nonché gli oneri derivanti dalla asseverazione dell'istituto di credito nel rispetto e comprensivi dei diritti e delle opere dell'ingegno di cui all'art.2568 del C.C. si quantifica l'importo come di seguito dettagliato:

• studi preliminari territoriali ed urbanistici	€ 12.000,00
• attività di studio e rilievo delle aree	€ 16.000,00
• progettazione dello studio di fattibilità	€ 46.000,00
• elaborazione e stesura del piano economico e finanziario	€ 13.800,00
TOTALE	€ 87.800,00

Il Soggetto Proponente.



LUMODE s.r.l.

Manifestazione di interesse per attivazione procedura di finanza di progetto finalizzata alla partecipazione al “*Bando per la predisposizione del Programma straordinario di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie delle città metropolitane e dei comuni capoluogo di provincia*” - D.P.C.M. 25 /05/ 2016.

come da avviso pubblicato dal Comune di Benevento approvato con D.D. n.621 del 28 Luglio 2016 .



F

AUTODICHIARAZIONE

PROGETTO INTEGRATO DI RIGENERAZIONE URBANA
DELL'AREA DI PIAZZA RISORGIMENTO E DELL'AREA
ATTUALMENTE ADIBITA A TERMINAL BUS EXTRAURBANI
IN BENEVENTO CITTA'

Data: AGOSTO 2016

Visti

**Progetto integrato di riqualificazione urbana dell' area di Piazza
Risorgimento e dell'area attualmente adibita a Terminal Bus extraurbani**

A U T O C E R T I F I C A Z I O N E

(art. 46 D.P.R. 28 dicembre 2000 n. 445)

Il sottoscritto, Antonio Moretti, nato a Gricignano d' Aversa (CE) il 07/02/1958, C.F. MRTNTN58B07E173P, nella qualità di Amministratore unico della Società "LUMODE s.r.l." con sede legale in Gricignano d' Aversa (CE), via G. D' Annunzio n°8, C.F. e partita IVA 02547970612, domiciliato per la carica presso la sede sopra indicata, in merito al "Progetto integrato di riqualificazione urbana dell' area di Piazza Risorgimento e dell'area attualmente adibita a Terminal Bus extraurbani" presentato in risposta alla "Manifestazione di interesse per attivazione procedura di finanza di progetto finalizzata alla partecipazione al Bando di cui al D.P.C.M. 25/05/2016"; emanata dal Comune di Benevento, giusta D.D. n°621 del 28/07/2016

DICHIARA

1. di essere in possesso dei requisiti per i Concessionari, di cui al comma 8, art. 183 del D. Lgs 18/04/2016 n° 50;
2. l' assenza dei motivi di esclusione di cui all' art. 80 del D. Lgs 18/04/2016 n° 50;
3. che per i servizi di progettazione e direzione dei lavori si avvarrà di Professionisti iscritti nei rispettivi Albi professionali, abilitati alla Professione e privi di motivi di esclusione allo svolgimento delle funzioni da espletare.

Il sottoscritto è consapevole che chiunque rilascia dichiarazioni mendaci è punito ai sensi del codice penale e delle leggi speciali in materia, ai sensi e per gli effetti dell'art. 46 D.P.R. n. 445/2000, allega copia del proprio documento di riconoscimento.

Benevento, 12/08/2016

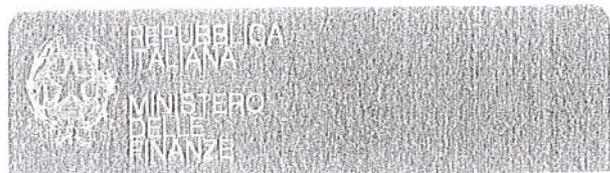
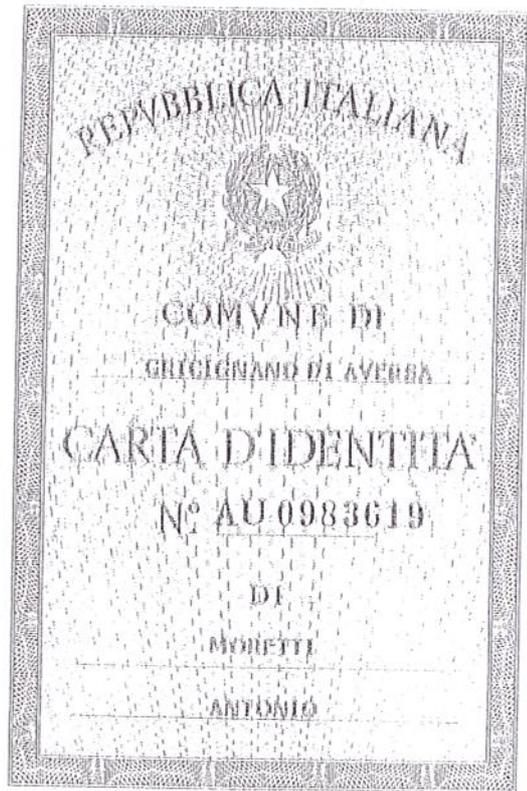
in fede

Ai sensi dell'art. 10 della legge 675/1996 e successive modificazioni, le informazioni indicate nella presente dichiarazione verranno utilizzate unicamente per le finalità per le quali sono state acquisite.

Cognome **NORETTI**
 Nome **ANTONIO**
 nato il **07/02/1958**
 (alto n. **10** P. **1** S. **5** A. **1**)
 a **GRICIGNANO DI AVERSA (CE)**
 Cittadinanza **ITALIANA**
 Residenza **GRICIGNANO DI AVERSA (CE)**
 Via **VIA GABRIELI E D'AMBRUNZIO N° 8**
 Stato civile **CONIUGATO**
 Professione **OPERAIO GENERALE**
 COMPAGNI E CONTRASSEGNI SOCIETARI
 Statura **172**
 Capelli **CASTANI**
 Occhi **CASTANI**
 Segni particolari **MEZZIBRO**



Firma del titolare *Antonio Noretti*
GRICIGNANO DI AVERSA 30/10/2013
 Impresario del sito in loco sostituito
 n. pubblico **Ufficiale Magistrate**
Francesco D'Angelo



CODICE FISCALE **MRTNTN58B07E173P**
 COGNOME **NORETTI**
 NOME **ANTONIO**
 COGNOME NASCITA **GRICIGNANO DI AVERSA**
 PROVINCIA **CE** DATA NASCITA **07/02/58**
 1996