



Città di Caserta
Medaglia d'Oro al Merito Civile

DELIBERAZIONE DI GIUNTA COMUNALE

Delibera n. 68

Oggetto: Proposta di project financing ai sensi dell'art. 183 comma 15 del D.Lgs. n°50/2016 – “Riqualificazione e gestione dell'area Comunale della ex Caserma Pollio destinata alla sosta di veicoli a pagamento oltre alla integrazione di servizi dedicati al turismo”. Designazione del soggetto promotore, nomina R.U.P ed espresso mandato per l'adozione degli atti consequenziali.

L'anno **duemilaventidue** addì **28** del mese di **Marzo** alle ore **15,30** in Caserta nella Casa Comunale la Giunta Comunale, convocata a norma di legge, si è riunita sotto la Presidenza del SINDACO **Avv. Carlo MARINO**

Con la presenza dei seguenti Assessori:

			P	A
1	Sindaco	MARINO Carlo	X	
2	Vice Sindaco Assessore	CASALE Emiliano	X	
3	Assessore	BATTARRA Vincenzo Claudio	X	
4	Assessore	BOSCO Luigi	X	
5	Assessore	CRESENTINO Emilianna	X	
6	Assessore	MAIETTA Domenico		X
7	Assessore	MARTINO Gerardina		X
8	Assessore	MARZO Massimiliano	X	
9	Assessore	MUCHERINO Carmela	X	
10	Assessore	SADUTTO Annamaria	X	

Partecipa il Segretario Generale del Comune **Dott. Salvatore Massi**

Il SINDACO, riconosciuta la legalità dell'adunanza, dichiara aperta la seduta e sottopone all'esame della Giunta la pratica relativa all'oggetto.

ATTO AD IMMEDIATA ESEGUIBILITA': art. 134 comma 4° L. 267/2000





Città di Caserta
Medaglia d'Oro al Merito Civile
Il Segretario Generale

Vista la dichiarazione dell'OMS dell'11 marzo 2020 con la quale l'epidemia da COVID-19 è stata valutata come << pandemia >> in considerazione dei livelli di diffusività e gravità raggiunti a livello globale;

Viste, le disposizioni emanate con vari DPCM del 2020, convertiti in DD.LL. nn. 6 - 19 - 33 - 74 - 83 - 125 del 2020, recanti «Misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19»;

Visto da ultimo, il D.L. 51/2021 che ha prorogato al 31.03.2022 lo stato di emergenza di cui sopra, recante “ulteriori misure urgenti in materia della salute, sostegno ai lavoratori e alle imprese e giustizia, connesse all'emergenza epidemiologica da Covid-19”;

Rilevato che in conseguenza del provvedimento di cui al punto che precede, tra i vari provvedimenti confermati vi è il D.L. del 17 marzo 2020 che, tra l'altro, al comma 1 dell'art. 73 testualmente dispone: “Al fine di contrastare e contenere la diffusione del virus COVID-19 e fino alla data di cessazione dello stato di emergenza deliberato dal Consiglio dei Ministri il 31 gennaio 2020, i consigli dei comuni, delle province e delle città metropolitane e le giunte comunali, che non abbiano regolamentato modalità di svolgimento delle sedute in videoconferenza, possono riunirsi secondo tali modalità, nel rispetto di criteri di trasparenza e tracciabilità previamente fissati dal presidente del consiglio, ove previsto, o dal sindaco, purché siano individuati sistemi che consentano di identificare con certezza i partecipanti, sia assicurata la regolarità dello svolgimento delle sedute e vengano garantiti lo svolgimento delle funzioni di cui all'articolo 97 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, nonché adeguata pubblicità delle sedute, ove previsto, secondo le modalità individuate da ciascun ente.”

Atteso che in conseguenza di quanto al punto che precede lo scrivente, n.q. di pubblico ufficiale rogante, ha condiviso con il Sindaco della Città di Caserta la possibilità che i componenti della Giunta Comunale della Città di Caserta possano partecipare alle sedute del predetto organo collegiale con le seguenti modalità: a) presenza diretta; b) firma digitale della proposta deliberativa posta all'o.d.g. previa trasmissione della stessa a mezzo mail; c) intervento diretto alla seduta collegiale con modalità telematica svolta a cura del Segretario Generale al fine di consentire a quest'ultimo la identificazione dei singoli componenti non presenti fisicamente. A titolo esemplificativo l'intervento può avvenire con videochiamata a mezzo dell'applicativo Google Meet.

Rilevato che in data odierna si è svolta una seduta di Giunta Comunale con all'ordine del giorno i seguenti argomenti:

1	Proposta di project financing ai sensi dell'art. 183 comma 15 del D.Lgs. n°50\2016 – “Riqualificazione e gestione dell'area Comunale della ex Caserma Pollio destinata alla sosta di veicoli a pagamento oltre alla integrazione di servizi dedicati al turismo”. Designazione del soggetto promotore, nomina R.U.P ed espresso mandato per l'adozione degli atti consequenziali.
2	Approvazione protocollo d'intesa con l'Associazione per i Siti Reali e le residenze Borboniche Onlus.
3	Presa d'atto della consistenza del patrimonio bibliografico e documentale della biblioteca comunale Giuseppe Tescione.
4	Censimento e rendicontazione della gestione dei beni appartenenti al patrimonio del Comune di Caserta.

Dato atto che per tutto quanto sopra in premessa all'ora stabilita per la seduta della Giunta Comunale si è proceduto a generare apposita riunione tramite applicativo Whatsapp: a situazione rilevata dallo scrivente è la seguente:

Sindaco Avv. Carlo Marino presente fisicamente;

Assessore Dott. Emiliano Casale assente fisicamente ma votante a mezzo applicativo whatsapp tramite videochiamata sul numero personale;

Assessore Dott. Battarra Vincenzo Claudio presente fisicamente;

Assessore Avv. Bosco Luigi presente fisicamente;

Assessore Dott.ssa Credentino Emilianna presente fisicamente;

Assessore Arch. Maietta Domenico assente;

Assessore Dott. Martino Gerardina assente;

Assessore Sig. Marzo Massimiliano presente fisicamente;

Assessore Ing. Mucherino Carmela presente fisicamente;

Assessore Avv. Sadutto Annamaria presente fisicamente;

Pertanto, con il presente attestato, si dà atto che era presente il numero legale dei componenti per il regolare svolgimento della Giunta Comunale della Città di Caserta e che gli stessi hanno votato favorevolmente le prefate proposte deliberative poste all'o.d.g. del 28.03.2022 con le modalità su riportate.

Caserta, lì 28.03.2022

***Il Segretario Generale
F.to Dott. Salvatore Massi***

Oggetto: Proposta di project financing ai sensi dell'art. 183 comma 15 del D.lgs. n° 50/2016 - "Riqualificazione e gestione dell'area Comunale della ex Caserma Pollio destinata alla sosta di veicoli a pagamento oltre alla integrazione di servizi dedicati al turismo". Designazione del soggetto promotore, nomina R.U.P. ed espresso mandato per l'adozione degli atti consequenziali.

Premesso che:

il Comune di Caserta è proprietario di un'area all'interno della ex Caserma Pollio destinata alla sosta di veicoli a pagamento;

con nota del 03.12.2021 prot. 116871 e successiva integrazione del 12.03.2021 prot. 27343, la Società SEA Services S.r.l. con sede in Caserta Corso Trieste, 19 P.IVA 03889640615 ha trasmesso la proposta di finanza di progetto ai sensi dell'art.183 comma 15 del D.lgs. 50/2016 per la "Riqualificazione e gestione dell'area Comunale della ex Caserma Pollio destinata alla sosta di veicoli a pagamento oltre alla integrazione di servizi dedicati al turismo" comprensiva degli elaborati di seguito elencati:

1	A.1 rev01	Relazione tecnico illustrativa generale
2	A.2 rev01	Relazione architettonica
3	A.3	Studio di prefattibilità ambientale
4	A.4	Prime indicazioni per la stesura del Piano di Sicurezza e Coordinamento
5	A.5	Capitolato Speciale del Servizio
6	A.6	Schema di convenzione
7	A.7	Relazione Paesaggistica
8	B.1	Inquadramento urbanistico e rilievo topografico dell'area di intervento
9	B.2	Stato di fatto - Layout generale dello stato dei luoghi
10	B.3 rev01	Stato di progetto - layout generale di progetto - planimetria generale
11	B.4 rev01	Stato di progetto - progetto area servizi
12	B.5 rev01	Stato di progetto - Progetto "piazza"
13	B.6 rev01	Stato di progetto - Dettagli arredo urbano
14	B.7 rev01	Stato di progetto - Render
15	C.1	Quadro economico
16	C.2	Calcolo sommario della spesa
17	C.3	Relazione al piano economico e finanziario
18	C.4	Cronoprogramma delle fasi attuative, con l'indicazione dei tempi massimi di svolgimento delle varie attività di progettazione, esecuzione e collaudo
19	C.5	Piano Economico Finanziario
20	D.1	Dichiarazione requisiti proponente
21	D.2	Dichiarazione requisiti progettista

Preso atto che

- con nota del 16.04.2021 prot. 40176 il RUP dell'intervento ha trasmesso al Dirigente del Settore Urbanistica la pratica da sottoporre alla Commissione Edilizia Integrata;
- nella seduta del 13.07.2021 con prot. 98780 del 23.09.2021 la Commissione Locale per il paesaggio ha espresso parere favorevole per l'intervento in oggetto;
- che con nota del 23.09.2021 prot. 98990 la pratica è stata trasmessa alla Soprintendenza di Caserta per il parere di competenza;
- la Soprintendenza Archeologica belle arti e paesaggio di Caserta e Benevento con nota del 16.11.2021 prot. 20360 acquisita al protocollo dell'Ente il 16.11.2021 al n. 121015 ha espresso parere favorevole;
- questa Amministrazione ha rilasciato in data 23.11.2021 l'Autorizzazione Paesaggistica n. 52 per l'intervento in oggetto;
- con verbale del 16.03.2022 prot. 30483, allegato, sono fissate ulteriori prescrizioni;

- con nota prot. 31050 del 17.03.2022 il dirigente del Settore programmazione Urbanistica ha trasmesso i pareri di competenza;

Considerato che

- l'attuale congiuntura economico caratterizzata da continui tagli alle risorse destinate al bilancio degli Enti locali impone necessariamente di far ricorso a forme di partenariato pubblico-privato in grado di garantire il perseguimento, attraverso risorse fornite da operatori economici qualificati, di specifici obiettivi altrimenti non realizzabili dall'Ente con le risorse disponibili in bilancio.
- la proposta di progetto di finanza presentata dalla Società in questione, non prevede alcun onere a carico dell'Ente;
- il progetto di fattibilità oggetto di valutazione di approfondimento, per come proposto, presuppone la realizzazione in tempi certi dell'intervento proposto che non è realizzabile facendo ricorso a risorse proprie dell'Ente stante l'attuale carenza di personale e di fondi necessari nelle casse comunali.
- l'Ing. Francesco Biondi Dirigente del Settore IV e R.U.P. dell'intervento di cui trattasi, ha valutato positivamente la proposta, sia sotto l'aspetto tecnico che economico;

Rilevato che

- dalla proposta della Società SEA Services S.r.l., dai suoi allegati, dall'istruttoria svolta dal proponente Ufficio, si ricava che il progetto proposto permette alla Città di Caserta di migliorare l'offerta turistica considerato la posizione e la qualità delle strutture che si andranno a realizzare;
- la soluzione proposta risulta particolarmente vantaggiosa per l'Amministrazione Comunale, in quanto a fronte di un regime generale di costi non più gravoso rispetto all'attuale gestione, genera un ricavo ulteriore, garantisce la prestazione di tutta una serie di servizi aggiuntivi gratuiti che rappresentano certamente un valore aggiunto per la cittadinanza;
- la proposta per come complessivamente organizzata si profila efficace, economica ed efficiente per l'Ente, non impatta sugli equilibri di bilancio ma, anzi, migliora gli stessi;

Ritenuto, per le ragioni sovraesposte:

- a) di ravvisare ragioni di interesse pubblico nella proposta di Project Financing sopra descritta, quale risulta dal complesso degli elaborati e degli atti relativi alla succitata proposta;
- b) doversi approvare il progetto di fattibilità Tecnico - Economica denominato "Riqualficazione e gestione dell'area Comunale della ex Caserma Pollio destinata alla sosta di veicoli a pagamento oltre alla integrazione di servizi dedicati al turismo".

Dato atto che, il suddetto progetto di fattibilità Tecnico - Economica è inserito nella programmazione triennale con CUI L80002210617202100011 di cui all'art.21 del D.lgs. 50/2016, che testualmente recita: "Le amministrazioni aggiudicatrici adottano il programma biennale degli acquisti di beni e servizi e il programma triennale dei lavori pubblici, nonché i relativi aggiornamenti annuali. I programmi sono approvati nel rispetto dei documenti programmatici e in coerenza con il bilancio;

Tanto premesso, ritenuto e considerato;

Visti:

- il D.lgs. 18 agosto 2000, n. 267;
- il DPR n. 207/2010 per le parti ancora applicabili;
- il D.lgs. 18 aprile 2016 n. 50 nel testo coordinato con il D.lgs. n. 56/2017 ed il decreto-legge 18 aprile 2019 n. 32;
- il vigente regolamento comunale per la disciplina dei contratti;
- lo statuto comunale;
- la Deliberazione di Giunta n° 70 del 9 aprile 2021 avente ad oggetto "Programma Triennale dei LL.PP. 2021/2023 ed elenco annuale 2022 – aggiornamento – adozione", con la quale è stata inserita tra le OO.PP. l'intervento di "Riqualficazione e gestione dell'area Comunale della ex Caserma Pollio destinata alla sosta di veicoli a pagamento oltre alla integrazione di servizi dedicati al turismo".

per le motivazioni sopra riportate e per quanto di competenza;

PROPONE

1. Di recepire e approvare le premesse quale parte sostanziale e integrante del presente atto, ai fini della motivazione del provvedimento.
2. Di prendere atto della proposta di progetto di finanza per l'attuazione dell'intervento: "Riqualificazione e gestione dell'area Comunale della ex Caserma Pollio destinata alla sosta di veicoli a pagamento oltre alla integrazione di servizi dedicati al turismo", ai sensi dell'art. 183 – comma 15 - del D.lgs. n° 50/2016, proposto dalla Società SEA Services S.r.l. con sede in Caserta Corso Trieste, 19 P.IVA 03889640615, concessione prevista della durata di anni 20, costituita dai seguenti elaborati:

1	A.1 rev01	Relazione tecnico illustrativa generale
2	A.2 rev01	Relazione architettonica
3	A.3	Studio di prefattibilità ambientale
4	A.4	Prime indicazioni per la stesura del Piano di Sicurezza e Coordinamento
5	A.5	Capitolato Speciale del Servizio
6	A.6	Schema di convenzione
7	A.7	Relazione Paesaggistica
8	B.1	Inquadramento urbanistico e rilievo topografico dell'area di intervento
9	B.2	Stato di fatto - Layout generale dello stato dei luoghi
10	B.3 rev01	Stato di progetto - layout generale di progetto - planimetria generale
11	B.4 rev01	Stato di progetto - progetto area servizi
12	B.5 rev01	Stato di progetto - Progetto "piazza"
13	B.6 rev01	Stato di progetto - Dettagli arredo urbano
14	B.7 rev01	Stato di progetto - Render
15	C.1	Quadro economico
16	C.2	Calcolo sommario della spesa
17	C.3	Relazione al piano economico e finanziario
18	C.4	Cronoprogramma delle fasi attuative, con l'indicazione dei tempi massimi di svolgimento delle varie attività di progettazione, esecuzione e collaudo
19	C.5	Piano Economico Finanziario
20	D.1	Dichiarazione requisiti proponente
21	D.2	Dichiarazione requisiti progettista

3. Di approvare il verbale del 16.03.2022 prot. 30483 allegato;
4. Di prendere atto della nota prot. 31050 del 17.03.2022 , allegata, con la quale il dirigente del Settore programmazione Urbanistica ha trasmesso i pareri di competenza;

di dare atto che gli atti dichiarati allegati al presente provvedimento:

- a. sono materialmente depositati agli atti, presso il competente ufficio comunale per formare parte integrante e sostanziale della determinazione;
- b. a norma di legge sono consultabili da chiunque ne abbia interesse;

Il Dirigente Responsabile

L'Assessore

L'Assessore

F.to Ing. Francesco Biondi

F.to Avv. Luigi Bosco

F.to Dott. Emiliano Casale

COMUNE DI CASERTA



PROVINCIA DI CASERTA



PROPOSTA DI PROJECT FINANCING AI SENSI DELL'ART.183 COMMA 15 DEL D.LGS. 50/2016 PER LA RIQUALIFICAZIONE E GESTIONE DELL' AREA COMUNALE DELLA EX CASERMA POLLIO DESTINATA ALLA SOSTA DI VEICOLI A PAGAMENTO OLTRE ALLA INTEGRAZIONE DI SERVIZI DEDICATI AL TURISMO

fase

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA

n. documento	cod. documento	titolo documento
	00.rev01	ELENCO ELABORATI

rev.	data	descrizione	verif.	approv.
0	23.11.20	prima emissione	v	v
1	03.03.21	riorganizzazione blocco servizi	v	v

PROGETTAZIONE	 Il Direttore Tecnico e coordinatore della sicurezza Ing. Luigi Palmieri	PROPONENTE	SCALA -
	 		FORMATO A4
			team project:

All reproductions right are reserved

csi_ce_mascherina_rev01

ELENCO ELABORATI

PROPOSTA DI PROJECT FINANCING AI SENSI DELL'ART.183 COMMA 15 DEL D.LGS. 50/2016 PER LA RIQUALIFICAZIONE E GESTIONE DELL'AREA COMUNALE DELLA EX CASERMA POLLIO DESTINATA ALLA SOSTA DEI VEICOLI A PAGAMENTO OLTRE ALLA INTEGRAZIONE DI SERVIZI DEDICATI AL TURISMO.

PROPOSTA DI PROJECT FINANCING ART.183 COMMA 15 DEL DLGS 50/2016

Promotore: SEA SERVICES Srl

ELENCO ELABORATI	
A. RELAZIONI	
A.1.rev01	Relazione tecnico illustrativa generale
A.2.rev01	Relazione architettonica
A.3	Studio di prefattibilità ambientale
A.4	Prime indicazioni per la stesura del Piano di Sicurezza e Coordinamento
A.5	Capitolato Speciale del Servizio
A.6	Schema di convenzione
A.7	Relazione Paesaggistica
B. ELABORATI GRAFICI	
B.1	Inquadramento urbanistico e rilievo topografico dell'area di intervento
B.2	Stato di fatto - Layout generale dello stato dei luoghi
B.3.rev01	Stato di progetto – layout generale di progetto – planimetria generale
B.4.rev01	Stato di progetto – progetto area servizi
B.5.rev01	Stato di progetto - Progetto “piazza”
B.6.rev01	Stato di progetto – Dettagli arredo urbano
B.7.rev01	Stato di progetto - Render
C. ELABORATI ECONOMICI E TEMPORALI	
C.1	Quadro economico
C.2	Calcolo sommario della spesa
C.3.rev01	Relazione al piano economico e finanziario
C.4.	Cronoprogramma delle fasi attuative, con l'indicazione dei tempi massimi di svolgimento delle varie attività di progettazione, esecuzione e collaudo
C.5.rev01	Piano Economico Finanziario
D. DICHIARAZIONI	
D.1	Dichiarazione requisiti proponente
D.2	Dichiarazione requisiti progettista

COMUNE DI CASERTA



PROVINCIA DI CASERTA



PROPOSTA DI PROJECT FINANCING AI SENSI DELL'ART.183 COMMA 15 DEL D.LGS. 50/2016 PER LA RIQUALIFICAZIONE E GESTIONE DELL' AREA COMUNALE DELLA EX CASERMA POLLIO DESTINATA ALLA SOSTA DI VEICOLI A PAGAMENTO OLTRE ALLA INTEGRAZIONE DI SERVIZI DEDICATI AL TURISMO

fase

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA

n. documento	cod. documento	titolo documento
A	A.1.rev02	RELAZIONE ILLUSTRATIVA GENERALE

rev.	data	descrizione	verif.	approv.
0	23.11.20	prima emissione	v	v
1	03.03.21	riorganizzazione blocco servizi	v	v

PROGETTAZIONE	 Il Direttore Tecnico e coordinatore della sicurezza Ing. Luigi Palmieri	PROPRONENTE	SCALA -
	 		FORMATO A4
			team project:

RELAZIONE TECNICA

PROPOSTA DI PROJECT FINANCING AI SENSI DELL'ART.183 COMMA 15 DEL D.LGS. 50/2016 PER LA RIQUALIFICAZIONE E GESTIONE DELL'AREA COMUNALE DELLA EX CASERMA POLLIO DESTINATA ALLA SOSTA DEI VEICOLI A PAGAMENTO OLTRE ALLA INTEGRAZIONE DI SERVIZI DEDICATI AL TURISMO.

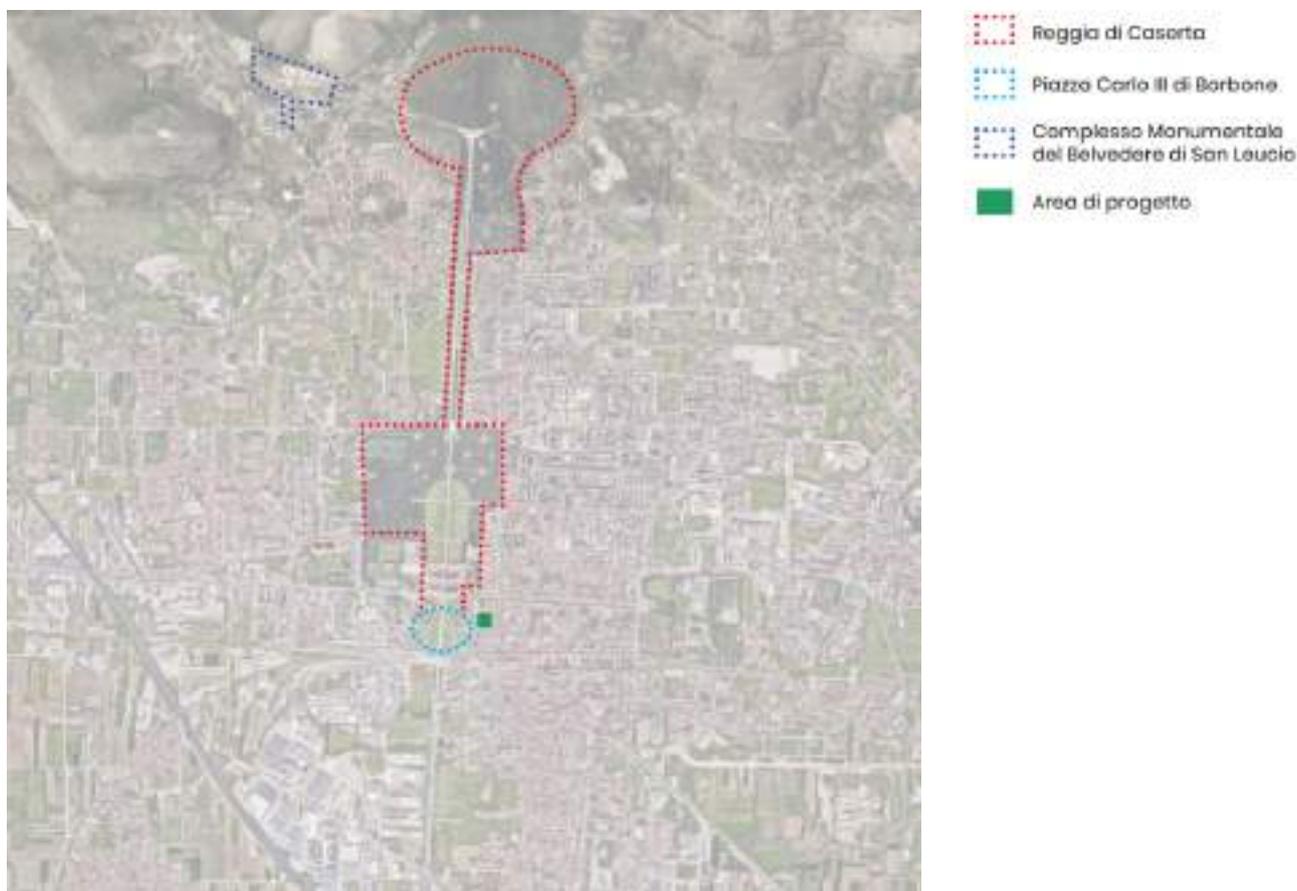
PROPOSTA DI PROJECT FINANCING ART.183 COMMA 15 DEL DLGS 50/2016

Promotore: SEA SERVICES Srl

PREMESSA

L'area in cui insiste l'attuale parcheggio si trova nelle immediate vicinanze di Piazza Carlo III che è contornata dai Quartieri delle Guardie, uno dei quali, appunto, è la ex Caserma Pollio, sede del X° Artiglieria fino alla II° Guerra Mondiale, bombardata dagli alleati, sede poi della officina della Scuola Truppe Corazzate e dismessa da diversi anni dal Demanio militare.

Restaurata in parte, è parzialmente adibita a "foresteria" della Scuola Superiore della Pubblica Amministrazione. La restante parte dell'edificio è stata assegnata all'Archivio di Stato. Parte dei capannoni nel piazzale sono stati assegnati agli uffici del Catasto Edilizio, mentre il piazzale stesso, nel quale sono presenti due pensiline tutelate dalla Soprintendenza in quanto ritenute archeologia industriale, è stato, dal Comune, adibito a parcheggio pubblico rendendo questo luogo un angolo anonimo e di scarso pregio nel centro della città.



Il parcheggio ha una rilevanza strategica considerevole, essendo praticamente adiacente sia a piazza Carlo III che al centro storico di Caserta. Ad oggi risulta già essere in esercizio e, data la sua posizione, spesso saturo, essendo molto utilizzato da cittadini, dai turisti e dai lavoratori degli uffici presenti nelle aree limitrofe.



La società SEA SERVICES s.r.l., in qualità di promotore, attraverso la formula della Finanza di Progetto ai sensi dell'art. 183, comma 15 del D.Lgs 50/2016, con la presente proposta all'Amministrazione Comunale di Caserta inoltra un progetto di fattibilità tecnica ed economica per l'affidamento in concessione del servizio di adeguamento e gestione del Parcheggio Pollio in Caserta.

La presente proposta è strutturata quale iniziativa di PPP- Partenariato Pubblico Privato di tipo "contrattuale" e riflette, integralmente, i principi informatori delle Direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE, assorbiti, giuridicamente, dalla normativa italiana attraverso il Decreto Legislativo 18 aprile 2016, n. 50, così come modificato dal Decreto Legislativo 19 aprile 2017, n. 56.

La proposta nasce dalla volontà di ricollegare la città alla Reggia ed alla Piazza, e quindi la necessità di riorganizzare la corte dell'ex Caserma Pollio sia organizzata per far sì che ritorni vivace e attiva, giorno e notte, e le funzioni che vi verranno allocate costituiscano un'attrazione ed un gradevole filtro tra la città e la Reggia.

Il progetto di riqualificazione del parcheggio dell'ex Caserma Pollio è, quindi, non solo la riorganizzazione e razionalizzazione dell'area sosta, ma anche l'occasione per rendere significativo ciò che non lo è più, ossia ridare un'identità a questo luogo a scala urbana attraverso il risanamento di situazioni urbane che stanno a contorno delle architetture storiche e di pregio creando tra le aree contigue rapporti di relazione, costituendo nuovi forti centri di interesse per la città. Lo spazio pubblico di relazione è, tra tutti i beni culturali, uno dei più importanti: attrezzare gli spazi pubblici costituisce, infatti, un invito forte ad una esistenza di relazioni sociali. La proposta prevede un intervento di adeguamento dell'area parcheggio con il fine di migliorarne la fruibilità, le dotazioni tecnologiche e aumentare i servizi per tutti i fruitori del parcheggio. La presente relazione è parte integrante del progetto di fattibilità tecnica economica, redatto in conformità al D.lgs. 50/2016 e del D.P.R. 207 del 05/10/2010, che sarà costituito dai seguenti elaborati (gli elaborati con il suffisso .rev01 annullano e sostituiscono gli omonimi elaborati presentati in data 03/12/2020 modificati a seguito di specifiche richieste dell'Amministrazione come previsto dall'art.183, comma 15 del Decreto Legislativo n. 50/2016 e ss.mm.ii.):

A. RELAZIONI

- A.1. rev01 Relazione tecnico illustrativa generale
- A.2. rev01 Relazione architettonica e di conformità urbanistica
- A.3. Studio di prefattibilità ambientale
- A.4. Prime indicazioni per la stesura del Piano di Sicurezza e Coordinamento
- A.5. Specificazioni e caratteristiche del servizio e della gestione
- A.6. Schema di convenzione
- A.7. Relazione Paesaggistica

B. ELABORATI GRAFICI

- B.1. Inquadramento urbanistico e rilievo topografico dell'area di intervento
- B.2. Stato di fatto - Layout generale dello stato dei luoghi
- B.3. rev01 Stato di progetto – layout generale di progetto – planimetria generale
- B.4. rev01 Stato di progetto – progetto area servizi
- B.5. rev01 Stato di progetto - Progetto "piazza"
- B.6. rev01 Stato di progetto – Dettagli arredo urbano
- B.7. rev01 Stato di progetto - Render

C. ELABORATI ECONOMICI E TEMPORALI

- C.1. Quadro economico
- C.2. Calcolo sommario della spesa
- C.3. rev01 Relazione al Piano Economico e Finanziario
- C.4. Cronoprogramma fasi attuative, con indicazione tempi massimi di svolgimento delle attività
- C.5. rev01 Piano Economico Finanziario

D. DICHIARAZIONI

- D.1. Dichiarazione requisiti proponente
- D.2. Dichiarazione requisiti progettista

PROCEDURA E NORMATIVE DI RIFERIMENTO

La procedura ad iniziativa del soggetto privato è disciplinata ai commi 15-19 dell'art. 183 ed è relativa esclusivamente a lavori pubblici o di pubblica utilità non inseriti negli strumenti di programmazione approvati dall'amministrazione.

Il nuovo codice semplifica ampiamente il precedente assetto, contemplando una sola procedura ad iniziativa pubblica e una a totale iniziativa privata, relativa a opere non inserite negli strumenti di programmazione.

Di seguito si elencano le normative di riferimento:

Normativa generale LL.PP.:

- D.lgs. 50/2016;
- D.P.R. 165/03 — Regolamento di attuazione della L.R. 14/2002 in materia di lavori pubblici;
- D.P.R. 166/03 — Capitolato generale d'appalto per i lavori pubblici (art. 34 - L.R. 14/2002);
- D.P.R. n° 207 del 05 ottobre 2010 e s.m.i.;

Norme in materia ambientale:

- D.lgs 152/06 "Norme in materia ambientale"
- L.R. 43/1990 e D.P.R. n.357/1997 - Dichiarazione sostitutiva relativa agli obblighi previsti dalla normativa regionale in materia di screening, valutazione di impatto ambientale e valutazione di incidenza e s.m.i.

Protezione antincendio:

- DPR 29/7/1982 n.577 - Approvazione del Regolamento concernente l'espletamento dei servizi di prevenzione e di vigilanza antincendio e s.m.i.
- DM 30/11/1983 - Termini, definizioni generali, simboli grafici prevenzione incendi e s.m.i.
- C.M. 5/5/1998 n.9 - Decreto del Presidente della Repubblica 12/1/1998 n.37. Regolamento per la disciplina dei procedimenti relativi alla prevenzione incendi - Chiarimenti applicativi e s.m.i. Impianti tecnologici:
- Legge 13/7/1966 n.615 - Provvedimenti contro l'inquinamento atmosferico e s.m.i.
- Legge 1/3/1968 n.186 - Disposizioni concernenti la produzione di materiali, apparecchiature, macchinari, installazioni e impianti elettrici ed elettronici e s.m.i.
- Legge 5/3/1990 n.46 - Norme per la sicurezza degli impianti, adduzione gas e scariche atmosferiche e s.m.i.
- Legge 9/1/1991 n.10 - Norme per l'attuazione del piano energetico nazionale in materia di uso razionale dell'energia, di risparmio energetico e di sviluppo delle fonti rinnovabili di energia e s.m.i.
- DPR 6/12/1991 n.447 - Regolamento di attuazione della L.513/90 n.46 in materia di sicurezza degli impianti e s.m.i.
- DM 20/2/1992 - Approvazione del modello di dichiarazione di conformità dell'impianto alla regola d'arte di cui all'art.7 del Regolamento di attuazione L.5/3190 n.46 recante norme per la sicurezza degli impianti e s.m.i.

- D.Lgs. 311/2007- "Disposizioni correttive ed integrative al decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 192, recante attuazione della direttiva 2002/91/CE, relativa al rendimento energetico in edilizia" e s.m.i.
- L.R. 13/2007- Disposizioni in materia di rendimento energetico nell'edilizia e s.m.i.

Strutture:

- NTC 2008 e s.mm.i.

Superamento barriere architettoniche:

- Legge n° 13 del 9 gennaio 1989 "Disposizioni per favorire il superamento e l'eliminazione delle barriere architettoniche" e s.m.i.
- D.M. n° 236 del 14 giugno 1989 "Prescrizione tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visibilità degli edifici privati e di edilizia pubblica ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche" e s.m.i.
- L.R. n° 6 del 20 febbraio 1989. e s.m.i.
- L. 104 del 5 febbraio 1992 "Legge quadro per la assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone Handicappate" e s.m.i.
- D.P.R n 503 del 24 luglio 1996 "Regolamento recante norme per la eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici" e s.m.i.

Sicurezza:

- DPR 27/4/1955 n.547 - Norme per la prevenzione degli infortuni e s.m.i.
- DPR 7/1/1956 n.164 - Norme di prevenzione degli infortuni sul luogo di lavoro e s.m.i.
- DPR 19/3/1956 n.303 - Norme generali per l'igiene del lavoro e s.m.i.
- D.Lgs. 15/8/1991 n.277 - Attuazione di direttiva CEE in materia di protezione dei lavoratori contro i rischi derivanti da esposizione ad agenti chimici, fisici e biologici durante il lavoro e s.m.i.
- D.Lgs. 9/4/2008 n.81 - Attuazione dell'ad. 1 della legge 3 agosto 2007, n. 123 in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro e s.m.i.

Le opere saranno di base regolamentate dall'osservanza delle seguenti norme:

- Leggi, Decreti Ministeriali, Norme CNR-UNI-ICITE-CEI e circolari Ministeriali che fissano e regolano prescrizioni per i materiali e per l'esecuzione delle opere e s.m.i.;
- Leggi regionali, Decreti, Regolamenti, Circolari in vigore nella regione e s.m.i..

STATO DI FATTO

Il parcheggio Pollio ad oggi risulta essere in esercizio e assorbe parte delle richieste di parcheggio dei residenti, dei lavoratori e dei turisti che fruiscono le aree limitrofe al parcheggio stesso. La superficie, di circa 5400 mq, è caratterizzata dalla presenza di due tettoie in carpenteria metallica molto alte, realizzate negli anni 40 durante il periodo bellico. Tali manufatti di rilevanza storica sono sottoposti a tutela da parte della Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le Province di Caserta e Benevento.

La presenza di tali manufatti impone una distribuzione delle aree e delle funzioni ben studiata in modo tale che il funzionamento quotidiano del parcheggio non vada a compromettere le condizioni manutentive delle tettoie e la salvaguardia delle stesse sia sempre garantita.

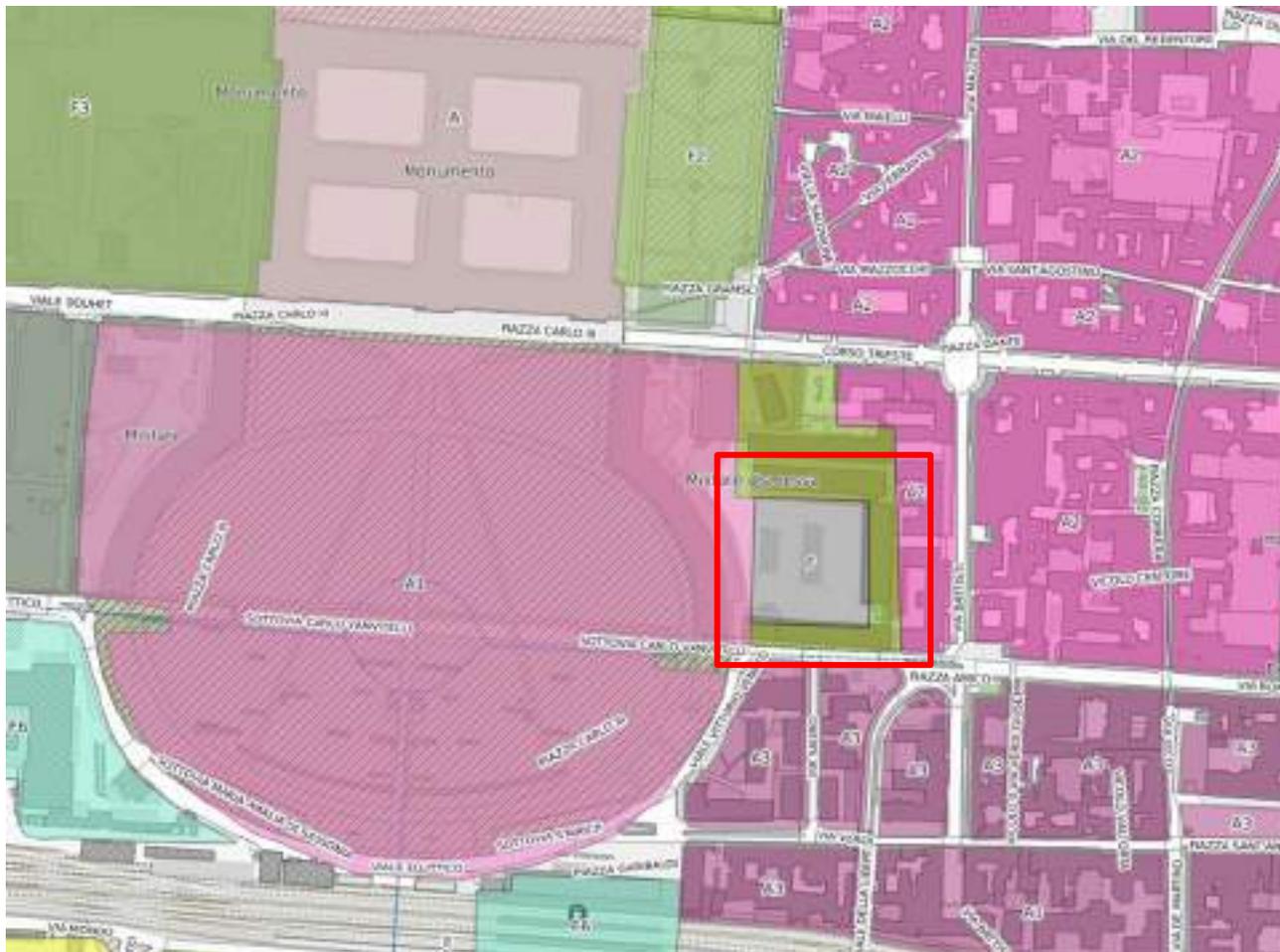
L'area parcheggio ha l'accesso principale direttamente da via Roma e si sviluppa tra vari edifici pubblici quali Emiciclo ad est, Ufficio Tecnico Erariale ad ovest, fabbricato di proprietà del Ministero dell'Interno a sud e fabbricato della Conservatoria a nord. Molto rilevante è il collegamento diretto di tale area al secondo tratto di Corso Trieste, ovvero il centro pulsante della città di Caserta dal punto di vista turistico-commerciale. Tale tratto è percorribile per i soli pedoni e solo in caso di emergenza da mezzi autorizzati. All'interno dell'area oggetto di intervento sono delineati i percorsi della viabilità carrabile e i posti auto sono disposti tra di essi. Sotto la tettoia più piccola, a ovest dell'area, è presente un'area libera dai posti auto dedicata ai servizi, una zona wi fi, le casse automatiche e i distributori. Inoltre a sud di tale tettoia è presente un blocco servizi di circa 35 mq che ospita l'ufficio, il box di controllo e i servizi igienici. All'interno dell'area sono inoltre presenti posti per motocicli, biciclette e un'area caravan.

In generale l'area parcheggio esistente, seppur dotata di moderni sistemi di automazione risulta essere migliorabile dal punto di vista della fruibilità e dalla qualità dei servizi offerti. Le pavimentazioni bituminose necessitano, in alcuni punti, di manutenzione.



Inquadramento urbanistico

Dal punto di vista urbanistico, l'area interessata dalla proposta progettuale ricade, secondo il P.R.G. del Comune di Caserta, in Zona Territoriale Omogenea F attrezzature pubbliche o di uso pubblico.



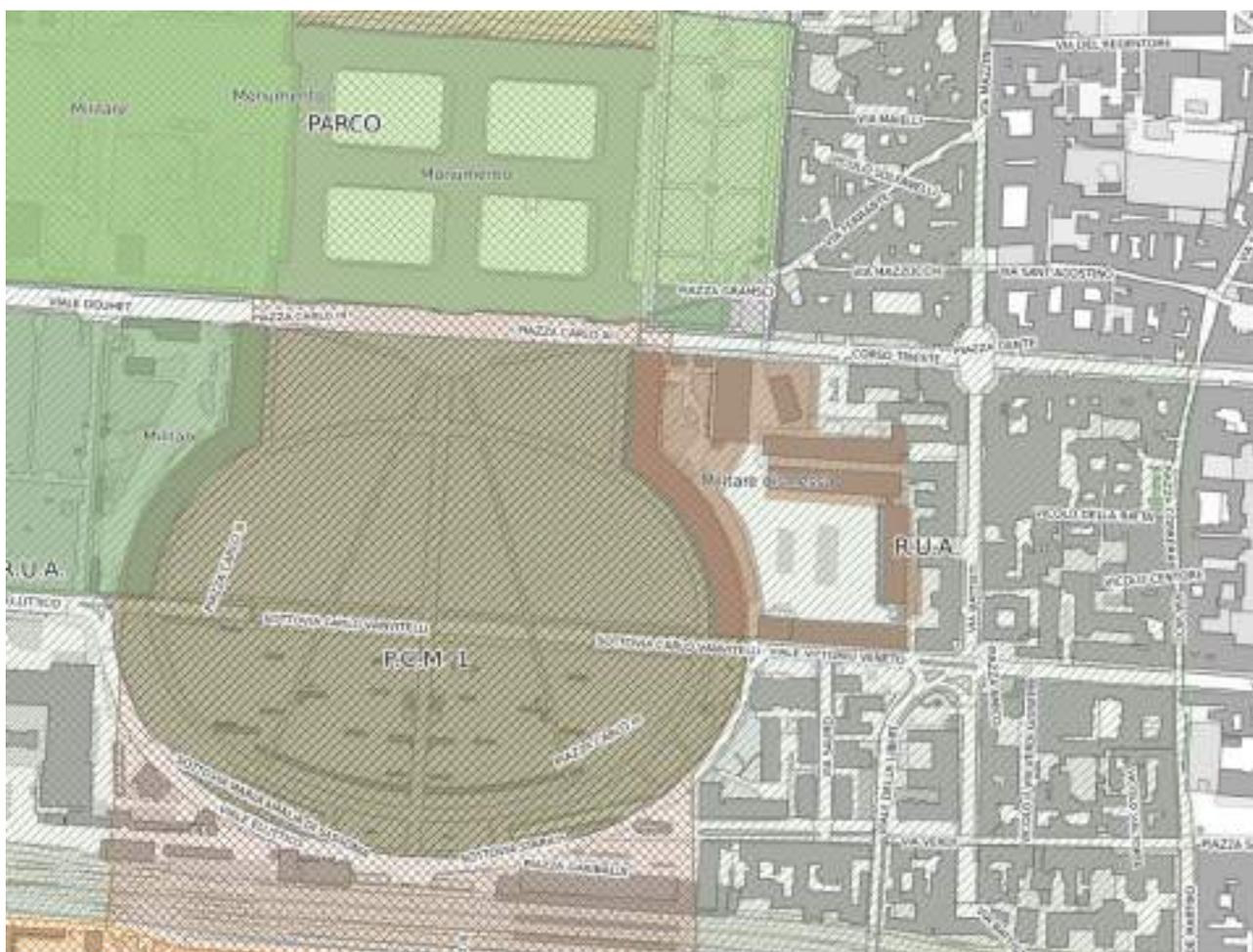
L'area inoltre insiste su area RUA del piano Territoriale Paesistico (Recupero Urbanistico e edilizio e restauro paesistico ambientale). Le norme di attuazione del PTP per la zona in oggetto prevedono:

- Interventi di ristrutturazione edilizia che non comportino incremento dei volumi edilizi esistenti;
- Interventi volti alla conservazione del verde agricolo residuale;
- Interventi per la ricostruzione del verde secondo l'applicazione di principi che rispettino i processi dinamico-evolutivi e le potenzialità della vegetazione dell'area;

Nella suddetta area si dovranno prevedere misure atte a:

- Conservare l'attuale configurazione dei lotti e dei loro elementi strutturali (rapporto aree edificate ed aree scoperte);
- Conservare le attuali caratteristiche volumetriche ed altimetriche degli isolati consentendo in casi specificatamente individuati dagli strumenti di pianificazione e alle condizioni fissate dalle norme generali, l'adeguamento igienico-sanitario-impiantistico anche con la realizzazione di nuovi volumi;
- Conservare o ripristinare le caratteristiche originarie degli spazi pubblici e delle alberature ed aree a verde pubblico con interventi che prevedano la conservazione o il ripristino dei caratteri originari dei seguenti elementi:
 - articolazione dei tracciati e delle dimensioni;
 - materiali e composizione delle pavimentazioni;
 - elementi di arredo;
 - elementi di divisione e perimetrazione degli spazi.

Per le opere di manutenzione e/o sostituzione degli elementi originari per usura o fatiscenza dovranno essere utilizzati materiali e tecniche uguali o tecnicamente equivalenti a quelli originari, scelti tra quelli tradizionali.



Come visto, quindi, l'area di cui trattasi ricade in ZTO F nel piano regolatore vigente ed in Zona RUA del PTP. Tali zonizzazioni ci guidano nel verificare sotto il profilo urbanistico e sotto quello vincolistico le funzioni ammissibili inserite in progetto.

Originariamente, trattandosi di area militare, essa era qualificata come zona F9 nel vigente PRG. La norma prevista per le zone F9 militari dismesse è quella di cui all'art. 32 delle NTA del vigente PRG. Si riporta di seguito tale articolo.

Art.32 ZONA OMOGENEA F9 - Militare Territori destinati ad insediamenti militari sono consentiti soltanto costruzioni con destinazione d'uso militare. Qualora dovessero essere dismessi dalle FF.AA. assumono automaticamente la destinazione di zona F pubblica.

Dalla lettura di tale articolo si deduce l'automaticità di variazione di sub-zona urbanistica, che passa automaticamente da F9 a F Pubblica poiché la dismissione dall'uso militare è avvenuta da tempo. Le F pubbliche, da NTA, sono:

- 1) F1 Verde di rispetto monumentale, stradale, ferroviario, industriale e cimiteriale;
- 2) F2 Verde pubblico;
- 3) F3 Verde pubblico attrezzato;
- 4) F6 Attrezzatura pubblica di interesse comune.

Nella Proposta di Project Financing, presentata dal Proponente, è previsto di svolgere, sull'area di che trattasi, una attività di pubblico interesse, tra cui la predominante è quella di "parcheggio pubblico".

Tale previsione di attività rientra nell'ambito della stessa zonizzazione urbanistica "F" prevista dal PRG sull'area di che trattasi, che ammette, tra l'altro, anche la realizzazione di attrezzature pubbliche o di uso pubblico o d'interesse comune.

Dette attività vengono proposte mediante Project Financing all'Ente pubblico il quale, al termine del periodo temporale richiesto dall'equilibrio economico-finanziario, le assumerà in carico definitivamente, ivi compresa la relativa gestione.

Tale ipotesi progettuale, pertanto, trova piena rispondenza sotto l'aspetto urbanistico, in quanto trattasi di opera pubblica su F pubblica.

Per quanto attiene poi al ricadere di detta superficie in area RUA del PTP, la competente Soprintendenza S.A.B.A.P. di Caserta e Benevento, quale organo periferico del MiBACT, ha già espresso in data _____ il proprio parere di compatibilità di dette opere con la normativa del RUA.

Per quanto riguarda il regime vincolistico imposto dal PTP, molto più restrittivo, , occorre rispettare i seguenti divieti:

- 1) È vietata l'apposizione di cartelli e manufatti pubblicitari su strada;
- 2) È vietata l'installazione di insegne a bandiera;
- 3) È vietata l'impermeabilizzazione delle pavimentazioni di aree scoperte;
- 4) Materiali, finiture e colori degli edifici devono essere compatibili con il decoro ambientale;
- 5) È vietato l'uso di PVC e materiale plastico per gronde e pluviali;

- 6) Gli impianti tecnici dovranno essere sotto traccia;
- 7) È vietato l'uso di alluminio anodizzato;
- 8) Le opere lapidee non vanno tinteggiate;
- 9) I materiali edili dovranno essere di tipo tradizionale;
- 10) Gli interventi ammissibili di ristrutturazione edilizia non devono comportare incremento di volumi edilizi esistenti;

Nell'area oggetto della nostra disamina vi sono esistenti due tettoie metalliche, che configurano una volumetria, per cui le attività, proposte nello studio di fattibilità, sono tutte all'interno del volume delimitato da dette tettoie, per cui resta escluso qualsiasi incremento volumetrico.

Pertanto sull'area in questione potranno realizzarsi esclusivamente lavori su edifici esistenti da destinare, previo recupero, ad attrezzature pubbliche e, in ogni caso, gli interventi da realizzare dovranno tener conto dei criteri di tutela paesistica, per cui sotto la tettoia metallica principale sarà possibile prevedere un punto ristoro per i turisti in visita alla Reggia Vanvitelliana

LA PROPOSTA PROGETTUALE

Il progetto prevede la riqualificazione dell'area dell'Ex Caserma Pollio, destinata attualmente interamente a parcheggio, al fine di adeguare l'offerta sempre crescente di posti auto nei pressi della Reggia vanvitelliana ed al contempo di integrarla con servizi dedicati al turismo ed al verde attrezzato. L'intervento si configura principalmente come intervento a "impatto zero" essendo costituito per oltre il 90% da spazio aperto in quanto area già destinata a parcheggio a raso e da un blocco servizi destinati al turismo da realizzare all'interno di uno dei due manufatti di archeologia industriale esistenti, senza quindi aumento di volumi fuori terra e nel rispetto della struttura originaria che non sarà interessata dall'intervento. Nell'ambito di una rimodulazione dell'intera area parcheggio dal punto di vista della viabilità e della gestione degli ingressi e delle uscite, la volontà del gestore è quella di valorizzare l'intera area mediante la creazione di uno spazio centrale aperto attrezzato a verde con camminamenti pedonali che mettano in comunicazione le varie parti del parcheggio, incrementando l'offerta di servizi mediante la realizzazione di uno spazio commerciale e gestionale che si sviluppa al di sotto della pensilina maggiore.

In tale corpo servizi troveranno spazio:

- 1) ufficio e controllo parcheggio;
- 2) info point con vendita di souvenirs;
- 3) un garden shop con annessi punto ristoro self-service e area relax con terrazza;
- 4) una sala multifunzione espositiva.

Complessivamente il manufatto occupa parte della superficie coperta già occupata dalla "tettoia" metallica esistente più grande pari a 590 mq. Il manufatto sarà concepito in modo da azzerare il più possibile l'impatto ambientale, e tale da integrarsi con il territorio con una architettura lineare e trasparente che la renda "invisibile".

Particolare attenzione è stata posta alle aree di verde attrezzato al centro dell'area destinata al parcheggio per la quale è stato realizzato uno studio della pavimentazione sulla base di ricerche storiche. Tale area prevederà la messa a dimora di alberature ed essenze arboree che mirano a ristabilire il giusto rapporto tra verde urbano e spazio di parcheggio.

Lo scopo del progetto, infatti, è quello di dare un nuovo volto ed una nuova anima a quest'area attraverso una rinnovata e più razionale ridistribuzione delle aree sosta, una nuova immagine estetica data dal rinnovamento delle pavimentazioni ed una trasformazione nel nuovo luogo della socialità urbana grazie all'inserimento di un giardino centrale collegato alle attività di commercio e servizi poste nell'area sottostante la pensilina maggiore.

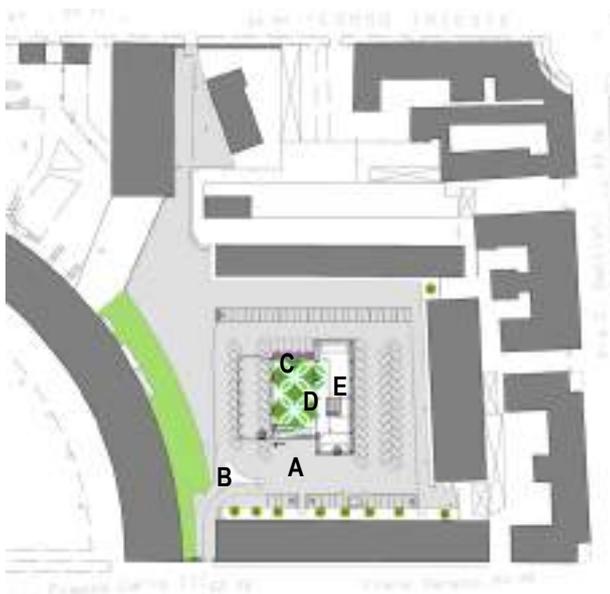
Dal punto di vista dell'organizzazione planimetrica, il progetto di riqualificazione prevede lo spostamento delle postazioni di ingresso ed uscita dei veicoli all'interno dell'area e non più a ridosso dell'accesso di Viale Vittorio Veneto in modo da evitare il formarsi di code all'esterno e favorire un miglior avvicinamento alle colonne automatiche non in curva. Inoltre il numero attuale di posti destinati alla sosta dei veicoli viene diminuita a favore della creazione di un'area a verde attrezzato al centro tra le due strutture di archeologia industriale.

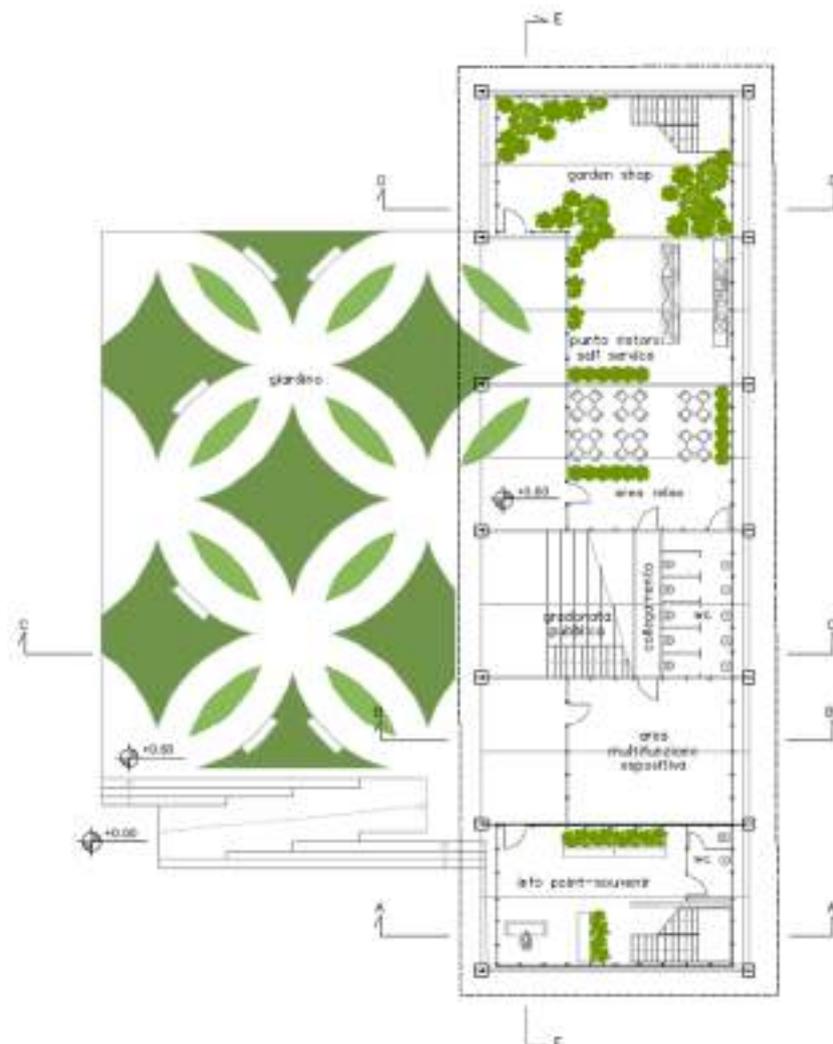
I principali obiettivi cui tale proposta mira a raggiungere possono brevemente sintetizzarsi come segue:

- Garantire una maggiore proposta in termini di spazi e aree dedicate al relax e all'intrattenimento, ai servizi e al turismo
- Incrementare i servizi e le tecnologie avanzate per facilitare l'utilizzo del parcheggio stesso e supportare il turismo sostenibile della città
- Rendere l'area più vivibile dal punto di vista ambientale grazie all'inserimento di numerose aree a verde, piantumazioni e percorsi pedonali pavimentati in modo da creare un parco - parcheggio e rendere piacevole l'attraversamento dei pedoni in tutta l'area.
- Favorire l'asse di collegamento tra via Roma, lato sud di piazza Carlo III, con l'asse del secondo tratto di Corso Trieste e Piazza Margherita con un conseguente miglioramento dell'accessibilità al centro storico della città di Caserta.

Il progetto in definitiva prevede i seguenti interventi:

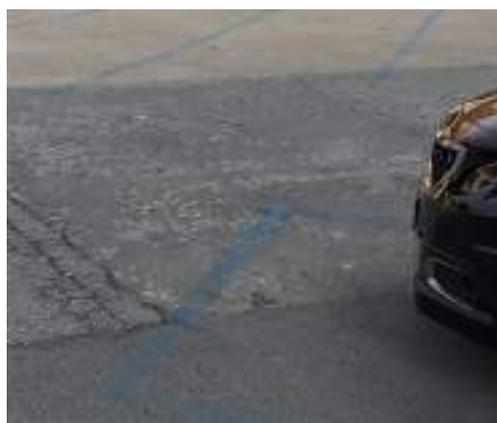
- A. Rifacimento delle pavimentazioni carrabili in conglomerato bituminoso
- B. Nuova disposizione degli stalli di sosta e della stazione di ingresso/uscita
- C. Realizzazione di una piazza pedonale sopraelevata
- D. Creazione di aree verdi e piantumazione di nuove essenze arboree
- E. Organizzazione di un blocco funzionale con servizi per il cittadino
- F. Rimodulazione dei percorsi pedonali dedicati
- G. Eliminazione dell'attuale blocco cassa/servizi e realizzazione di nuova control room annessa al blocco funzionale
- H. Adeguamento degli impianti elettrici, illuminazione e reti fognarie
- I. Adeguamento degli impianti speciali (videosorveglianza, diffusione sonora, ...)
- J. Incremento delle dotazioni per l'automazione della gestione del parcheggio





A. Rifacimento delle pavimentazioni carrabili in conglomerato bituminoso

Il progetto prevede il rifacimento delle aree pavimentate in conglomerato bituminoso, pari a circa 4'400.00 mq, mediante asportazione dell'attuale strato di finitura, per circa 3 cm, e la posa di nuovo manto d'usura sempre in conglomerato bituminoso. Particolare attenzione sarà posta durante le operazioni di fresatura della pavimentazione, dovranno essere prese tutte le precauzioni dal punto di vista logistico-organizzativo per la riduzione dell'impatto ambientale delle lavorazioni stesse, in modo da arrecare il minor disagio possibile ai fruitori delle aree limitrofe, in particolar modo ai lavoratori degli uffici adiacenti alle aree oggetto di intervento. Le aree saranno dotate di cartellonistica informativa, segnaletica orizzontale e segnaletica verticale. Si



sottolinea che nell'area sono presenti alcune pavimentazioni in calcestruzzo che risalgono al periodo in cui il sito veniva utilizzato come officina della Scuola Truppe Corazzate: tali superfici verranno conservate allo stato originario, senza quindi interventi di ricoprimento, e verranno mantenute in modo da estenderne lo stato di conservazione nel tempo.



B. Nuova disposizione degli stalli di sosta e della stazione di ingresso/uscita

Il progetto prevede l'ottimizzazione e la razionalizzazione dei nuovi posti auto, coerenti con i percorsi carrabili e con le aree a verde previste. Nello specifico verranno realizzati n.111 posti auto con stalli a raso di cui n.6 posti dedicati a disabili e n.2 a parcheggi "rosa". Le stazioni per l'automazione dell'ingresso e dell'uscita dal parcheggio saranno spostate in una posizione più interna rispetto all'attuale in modo da agevolare il flusso di veicoli in entrambi i sensi e rendere più funzionale l'utilizzo dell'area di parcheggio. La creazione di un'isola spartitraffico più grande permetterà, grazie anche alla disposizione distanziata della postazione di ingresso rispetto a quella di uscita, di garantire una maggiore facilità di manovra per le autovetture ed eviterà la creazione di eventuali code lungo viale Veneto che possano intralciare il regolare traffico cittadino.

C. Realizzazione di una piazza pedonale sopraelevata

A completamento delle funzioni ricreative, si sviluppa il giardino, un'area verde attrezzata posta al centro della piazza nell'area compresa fra le due pensiline che ha funzione anche di punto di socializzazione.

Il disegno del giardino nasce dalla declinazione della matrice geometrica alla base del tema grafico ripreso dalla texture propria dell'arte serica, però, vegetale; aree a prato e siepi in forma definiscono la geometria del motivo della pavimentazione.

Sia il giardino che tutta la zona servizi sotto la pensilina si sviluppano su una superficie sopraelevata alla quota di +0,60 m dal piano stradale data la presenza di una piattaforma di calcestruzzo subito sotto la pavimentazione stradale attualmente esistente. L'accesso a queste aree è garantito a tutte le utenze grazie alla presenza di una gradonata con rampa per

disabili che elimina qualsiasi barriera architettonica. La superficie complessiva della piazza sopraelevata è di circa 490.00 mq di cui circa 140.00 mq a prato e circa 30.00 mq di siepe in forma.



D. Creazione di aree verdi e piantumazione di nuove essenze arboree

La componente vegetale che caratterizza la piazza è composta da essenze sia in piena terra che in vaso andando a definire sia i margini delle aree pedonali che il perimetro della zona dedicata alla socialità in modo da creare un filtro tra questa e la zona dei parcheggi.

Esemplari in vaso di *Buxus sempervirens*, in forma topiata, saranno posizionati come fondale del giardino centrale a schermatura dei posti auto, così come i vasi di *Buxus pumila* che caratterizzano i margini lungo le due pensiline e gli stalli per le auto.

Come già descritto in precedenza, il parterre centrale è definito da aree a prato (circa 140.00 mq) e siepi in forma di *Buxus pumila* (circa 30.00 mq) che riprendono l'ideale disegno geometrico della pavimentazione. L'insieme di tutta la vegetazione presente è, anch'esso, un rimando ai giardini ornamentali tipici della tradizione storica italiana. Anche gli interni del blocco servizi e la grande terrazza saranno caratterizzati da una ricca presenza di vegetazione in vaso che sarà composta da numerose specie come, ad esempio *Sterlitzia nicolai*, *Areca lutescens*, *Monstera deliciosa*, Felci, *Edera* ed altre specie ricadenti.

*Quercus ilex**Taxus baccata**Buxus sempervirens**Buxus pumila*

Organizzazione di un blocco funzionale con servizi per il cittadino e aree esterne pertinenziali

La centralità dell'area di intervento e la sua posizione strategica in rapporto alla Reggia di Caserta ed al centro città hanno dato origine alla volontà che non rimanesse solo un'area di servizio per le auto dei visitatori ma che potesse acquisire una funzione di socialità per l'intera città, un luogo di incontro per il tempo libero e per il divertimento a servizio dei cittadini e dei turisti. Per questo motivo il progetto prevede, nell'area sottostante la pensilina maggiore, l'allestimento di un'area attrezzata (circa 310.00 mq) attraverso delle strutture che accolgano funzioni varie, dalle strutture per la socializzazione, agli uffici per la gestione del parcheggio e servizi dedicati al turismo. Le strutture sono pensate in ferro e vetro in modo da risultare leggere e il più possibile trasparenti al fine di non gravare sull'immagine della pensilina e dell'intera corte e si sviluppano su due livelli: al piano terra si trovano uno spazio dedicato al relax (circa 75.00 mq) che include, al suo interno, anche un ristoro self-service (circa 26.00 mq) ed un Garden Shop (circa 65.00 mq), un'area adibita a sala multifunzione/espositiva (circa 50.00 mq) ed alla vendita di prodotti tipici locali ed un corner dedicato alla vendita di souvenir e servizio di Info Point turistico (circa 65.00 mq) oltre ai servizi igienici (circa 20.00 mq) e un passaggio che mette in collegamento la suddetta sala multifunzione con l'area relax. Un'ampia gradonata (circa 28.00 mq), posta tra l'area relax e la sala multifunzione, oltre a fungere da zona per la socializzazione, porta al piano superiore, raggiungibile anche internamente, dove si trovano un'ampia terrazza (circa 280.00 mq) allestita con tavoli e sedute immersi nella vegetazione ed i locali dedicati agli uffici ed al controllo del parcheggio a pagamento.



E. Rimodulazione dei percorsi pedonali dedicati

Sia il giardino che tutta la zona servizi sotto la pensilina si sviluppano su una superficie sopraelevata alla quota di +0,60 m dal piano stradale data la presenza di una piattaforma di calcestruzzo subito sotto la pavimentazione stradale attualmente esistente. L'accesso a queste aree è garantito a tutte le utenze grazie alla presenza di una gradonata con rampa per disabili che elimina qualsiasi barriera architettonica. Tale area centrale è inoltre raggiungibile da tutte le zone del parcheggio grazie al sistema di percorsi dedicati che permette di tenere ben separate la viabilità pedonale da quella carrabile.

F. Eliminazione dell'attuale blocco cassa/servizi e realizzazione nuova control room annessa al blocco funzionale

Attualmente il blocco gestionale del parcheggio con le casse, i servizi e la sala controllo, è posizionato in prossimità dell'ingresso all'area da viale Veneto. Tale volume sarà eliminato e lo spazio occupato sarà destinato al parcheggio. La nuova control room (circa 25.00 mq) sarà posizionata nel nuovo blocco servizi, al di



sotto della pensilina maggiore, in posizione tale da rendere agevole la supervisione dell'ingresso e dell'uscita delle auto dal parcheggio. Tale spazio sarà collocato al livello superiore, in corrispondenza dell'Info-point turistico.



G. Adeguamento degli impianti elettrici, illuminazione e reti fognarie

La rete impiantistica dell'area di intervento sarà adeguata all'intervento con la predisposizione di nuove canalizzazioni e una quadristica dedicata ai vari ambienti. È prevista, inoltre, una rivisitazione del sistema di illuminazione dell'area in modo da valorizzare e incrementare la valenza architettonica dell'intervento.

La rete di illuminazione sarà adeguata alle nuove esigenze predisponendo tutto quanto richiesto dalla normativa attuale. Sarà realizzato con lampade a LED di tipologia adeguata al sito di installazione: bollard per i percorsi pedonali della piazza sopraelevata e per le aree verdi, applique a soffitto per la zona servizi al piano terra, tubi LED per la terrazza superiore e applique a parete per l'area esterna. La differenziazione dei punti luminosi contribuirà a sottolineare le varie nuove funzioni previste valorizzando le preesistenze storiche e caratterizzando gli spazi in maniera nuova.



Dato l'inserimento di nuovi servizi all'interno dell'area si procederà ad un adeguamento anche degli impianti di scarico, predisponendo tutto quanto necessario per il corretto funzionamento e il rispetto della normativa vigente in materia. In particolare sarà installato un degrassatore a servizio del nuovo locale cucina e i nuovi servizi igienici saranno collegati alla fognatura comunale. Sarà implementato inoltre l'impianto idrico esistente, predisponendo anche un punto per il posizionamento della caldaia in modo da risultare nascosto e non facilmente accessibile da personale non addetto. Infine, gli ambienti interni saranno climatizzati in modo da poter essere utilizzati in ogni periodo dell'anno.

H. Adeguamento degli impianti speciali (videosorveglianza, diffusione sonora, ...)

Il progetto prevede l'adeguamento degli impianti speciali attualmente esistenti quali l'impianto TVCC per la videosorveglianza di tutte le aree sensibili e il sistema di videocamere per la gestione dell'ingresso/uscita dei veicoli.

I. Incremento delle dotazioni per l'automazione della gestione del parcheggio

Nel parcheggio sarà installato un sistema di gestione per parcheggi a pagamento e controllo delle aree di sosta tipo HUB (Faac Group).

Il sistema è composto da una Stazione di ingresso con stampante di biglietti bar code 2D con barriera automatica. La flessibilità di ParQube LE consente un completo controllo della corsia d'ingresso distribuendo un biglietto con codice a barre a tutti gli utenti occasionali e controllando tessere, TAG, etc. degli utenti permanenti. Il display grafico a colori fornisce chiari messaggi all'utente, gestisce tutte le lingue ed ha la possibilità di visualizzarne due in contemporanea. Le barriere idrauliche sono progettate appositamente per traffico intenso. Adatte al traffico veicolare, disponibili sia in versione destra che sinistra, hanno capacità di lavorare al 100% H24, garantiscono performance costanti anche nelle situazioni di utilizzo più gravose. Il motore elettro-idraulico assicura un'ideale e silenziosa trasmissione del moto grazie alla riduzione delle frizioni. Le barriere sono progettate per minimizzare i danni che possono occorrere a seguito di forzatura manuale. L'integrità del circuito idraulico e la funzionalità completa possono essere ripristinate da una semplice e rapida sostituzione dei componenti.

Le due Stazioni con scanner di biglietti bar code 2D, una di entrata ed una di uscita, saranno previste all'interno dell'area e in una nuova posizione tale da evitare code in entrambi i versi di marcia e tale da evitare interferenze con la viabilità esterna in corrispondenza dell'unico ingresso/uscita su viale Vittorio Veneto 21. La flessibilità di ParQube LX consente un completo controllo della corsia d'uscita controllando il biglietto con codice a barre a tutti gli utenti occasionali e le tessere, TAG, etc. degli utenti permanenti. Blocco casse automatiche per il pagamento in contanti ed elettronico, resto in contanti, multilingua. ParQube APS ha un design modulare che permette la massima flessibilità per tutte le configurazioni disponibili con un'ampia gamma di opzioni per soddisfare i bisogni del cliente. Il frontale è facilmente personalizzabile per adeguarsi alle esigenze grafiche del cliente. Il suo grado di configurabilità consente una soluzione ottimizzata.

Il progetto prevede l'utilizzo delle più moderne dotazioni per automazione dei servizi in modo da rendere sempre più facile, intuitivo e immediato l'utilizzo dei servizi offerti da parte di tutti i fruitori.



I dispositivi e tutti gli strumenti di automazione saranno illustrati da pannelli esplicativi in modo da renderne semplice ed immediato l'utilizzo da parte dei fruitori, sarà comunque sempre disponibile del personale dedicato per risolvere eventuali criticità.

Novità del sistema e punti di forza delle apparecchiature

- ❖ Nuovo cabinet di design con struttura in acciaio e plastico per la migliore resistenza agli agenti atmosferici e corrosione;
- ❖ Sportello in acciaio, apribile solo con chiave; migliora l'accessibilità per manutenzione e pulizia periodica; adatto anche ad essere montato vicino a parete; Soprattutto consente di effettuare ispezioni o manutenzioni senza invadere la corsia stradale per la piena sicurezza del personale operatore;
- ❖ Il display grafico fornisce utili messaggi animati all'utente;
- ❖ Nuova stampante termica compatta ad uso intensivo, per garantire una veloce ed affidabile emissione dei biglietti;
- ❖ La tecnologia di stampa del barcode, è basata sullo standard doppio 2D che garantisce una migliore affidabilità nella stampa con alta ridondanza del dato codificato;
- ❖ Capacità del rotolo biglietti; fino a 9000 pezzi con carta da 80 gr/mq;
- ❖ Ventola di raffreddamento integrata con termostato per intervenire quando la temperatura sale oltre la soglia prefissata;
- ❖ Riscaldatore a piastra integrato con termostato per intervenire quando la temperatura si abbassa sotto la soglia prefissata;
- ❖ Parkplus Dual: funzionalità come entrata & uscita in una sola colonna in grado di gestire le due piste sul fronte e sul retro;
- ❖ Parkplus DL; doppio livello per gestire un sito con traffico misto di auto e bus, camion, nella stessa pista;
- ❖ Parkplus Gate per controllo accesso veicolare: colonna per l'accesso alle aree riservate agli utenti abituali (abbonati, residenti, ecc.), avente lo stesso design;
- ❖ Parkplus Door per controllo accessi pedonale; lettore con cabinet ridotto ma avente lo stesso family look delle colonne veicolari, destinate al controllo degli accessi per le porte pedonali agli utenti in possesso di un titolo valido (biglietto o tessera).

Economicità

- ❖ ridotti tempi di ritorno sull'investimento del sistema di parcheggio;
- ❖ ridotta manutenzione grazie alla minima parte di meccanica in movimento limitata all'emettitore di tickets mentre tutti i restanti componenti non sono soggetti ad usure o consumi;
- ❖ biglietto bar code disponibile sempre in tasca del possessore, con opportunità di stampare messaggi pubblicitari;

- ❖ ridotto intervento di personale nella gestione del parcheggio grazie alla elevata autonomia di erogazione biglietti (ticket dispenser con un massimo 9000 ticket con carta da 80gr);
- ❖ economicità di installazione con possibilità di realizzazione di piste di ingresso e uscita bidirezionali, anche con cassa presidiata in pista;

Automatizzazione

- ❖ possibilità di automatizzazione completa del sistema di parcheggio, grazie alle soluzioni con cassa automatica;
- ❖ elevata velocità di trattamento dei titoli con conseguente ottimizzazione del tempo di transito e miglioramento delle redditività del parcheggio;
- ❖ data ed ora di entrata nel parcheggio controllabile direttamente sul biglietto prelevato in ingresso, eliminando il rischio di contestazioni con il gestore del parcheggio;
- ❖ dati della tessera sempre visualizzati sul display per controllare la scadenza ed il credito residuo;
- ❖ disponibilità di esazione con cassa automatica, con massimo 3 cassette rendi resto in monete autoriciccolanti ed un accettatore di banconote;
- ❖ disponibilità di rendi resto in banconote ad uno o due tagli con ricarica manuale o 3 tagli autoriciccolanti.
- ❖ possibilità di pagamento in cassa automatica con modulo elettronico di trattamento carte di debito e credito secondo lo standard EMV II

Affidabilità

- ❖ affidabilità completa del sistema indipendentemente dalle condizioni meteo (pioggia, neve, nebbia, ecc);
- ❖ elevatissima affidabilità della lettura del biglietto bar code, anche in condizioni di titolo danneggiato e/o degradato dall'utente e/o in diverse condizioni di utilizzo (biglietto piegato, ecc.);
- ❖ possibilità di eseguire il pagamento in cassa manuale anche in caso di bar code illeggibile, inserendo manualmente i dati in chiaro del biglietto, tramite il codice numerico riportato sul biglietto;
- ❖ possibilità di esazione anche in caso di mancato funzionamento del dispenser, tramite rilascio di biglietto con data ed ora manuali in entrata con rilascio in cassa presidiata di titolo codificato valido per l'uscita;
- ❖ collegamento tra le varie periferiche di pista, realizzato con rete dati RS485 o LAN estremamente affidabile, consentendo di operare con distanze considerevoli.

Garanzia

- ❖ l'alta competenza raggiunta da FAAC SPA come produttore consolidato ed affermato a livello mondiale, porta a favore della committenza la garanzia di avere a disposizione un prodotto industrializzato in SERIE, Testato e garantito dalle più severe norme di controllo industriale, nonché dal severo giudizio di un mercato empre più esigente.

- ❖ FAAC consegna i propri sistemi in 4 settimane, garantendo la disponibilità di un magazzino di pronta consegna per le apparecchiature che non necessitano di configurazioni dedicate.

Composizione del sistema

➤ Pista di ingresso

La pista di ingresso si compone come segue:

- Colonna di ingresso con la medesima estetica della colonna di uscita, completa di emettitore di ticket bar-code con possibilità di selezionare la stampa in 1D oppure 2D, lettore di prossimità per utenti abituali, citotelefono montato a bordo (idoneo per passare la chiamata su rete pubblica in caso di mancata risposta presso il posto operatore dopo un certo numero di squilli), doppio detector di spira magnetica;
 - o la colonna di ingresso rilascia un biglietto con stampa di data ed ora al fine di eliminare il rischio di contestazioni con il gestore da parte degli utenti, ovvero legge e riconosce la tessera dell'utente abituale. La conferma del transito regolare è gestita dalla corretta commutazione di due sensori magnetici di masse metalliche (presenza e transito). In caso di utente con tessera non valida, l'ingresso sarà rifiutato ed il messaggio di diniego compare sul display per avvertire l'utente.
 - o la colonna è caratterizzata da:
 - Display grafico animato da 7";
 - Pulsante richiesta ticket illuminato all'istante dell'abilitazione di richiesta titolo;
 - Bocchetta per ritiro biglietti e controllo tessere personali;
 - Gestione biglietti con codice a barre 1D o 2D e stampa messaggi personalizzabili;
 - Gestione tessere di prossimità per utenti abituali;
 - Biglietti stampati con bar code, approvvigionati da rotolo di carta termica o fanfold neutra bianca di grammatura 80 gr/mq, con possibilità di poter stampare su carta di grammatura 140 gr/mq;
 - La capacità di ogni rotolo è di 9000 biglietti con carta normale (80gr/mq), 4500 con carta spessa (140 gr/mq);
 - È possibile configurare messaggi personalizzabili al fine di indicare informazioni da parte del gestore e/o messaggi pubblicitari, in ragione di 7 righe di 28 caratteri ciascuna, e con 4 layout diversi a scelta del cliente;



- Sistema di raffreddamento e riscaldamento per le diverse condizioni stagionali, con termostati indipendenti che intervengono a soglie prefissate;
 - Costruzione colonna idonea a garantire la resistenza agli agenti atmosferici avversi con un sistema di auto-ventilazione, anticondensa e materiali esterni isolanti;
 - Doppia apertura laterale a chiave, per apertura da ambo i lati e a tutta altezza per agevoli operazioni in piena sicurezza del personale.
- La barriera automatica è costituita da uno chassis in alluminio verniciato dello stesso colore previsto per il sistema di automazione (colore alluminio) e può essere personalizzato a richiesta. Questo dispositivo consente di chiudere ed aprire il varco molto velocemente al fine di rendere possibile l'identificazione dei veicoli in transito, uno per volta, evitando accodamenti. La barriera è stata progettata per l'impiego in condizioni di forte sollecitazione ed è particolarmente adatta per installazioni con traffico intenso. La meccanica interna e il motore supportano oltre 10 milioni di manovre in completa sicurezza. Tecnicamente all'avanguardia, rappresenta la soluzione ideale per controllare in assoluta sicurezza gli accessi di ambienti dove è prevista un'elevata intensità di transito (parcheggi automatici, caselli autostradali, dogane ecc...). La barriera dispone opzionalmente di un sistema di distacco controllato dell'asta, a seguito di un urto per evitare ulteriori danni agli impianti, persone o terzi le viti di fissaggio dell'asta, in materiale plastico a rottura controllata, cedono per prime evitando che l'asta e/o il corpo barriera subiscano danni irreparabili. In caso di urto e conseguente rottura dell'asta (distacco controllato) una segnalazione di allarme viene inviata al server del parcheggio in modo da permettere una tempestiva verifica da parte del gestore. Il tempo di apertura dell'asta è complessivamente, da 0 a 90 gradi, di 1,3 secondi, inclusi i rallentamenti di apertura e chiusura, nonostante l'alta velocità il movimento risulta sempre armonioso e privo di ondeggiamenti tipici delle barriere elettromeccaniche, questo grazie al sistema di controllo elettronico con encoder della barriera.
- In caso di tentativo di effrazione da parte dell'utenza, o a seguito di un piccolo urto la barriera esegue un autodiagnosi e riporta l'asta in posizione orizzontale, questa evita continue manutenzioni sulle barriere per regolare le aste. Le aste possono essere dotate di illuminazione multifunzione Striscia LED RGB gestita dall'elettronica di controllo della barriera. Indicazione Rossa a barriera chiusa, Lampeggiante Rossa in sollevamento e abbassamento, Verde fissa quando aperta. Può essere dotata di asta snodata se richiesto (ideale nei parcheggi interrati).



Il sollevamento della barriera avviene attraverso un motore brushless integrato in una scatola di riduzione ad ingranaggi di design estremamente compatto la quale attua su un sistema di leveraggi. La barriera è dotata di elettronica di controllo con display utente estremamente intuitivo ed in lingua italiana. La configurabilità di tutti i parametri operativi della barriera è facilmente raggiungibile tramite soli 4 pulsanti di navigazione integrati nella scheda.

E' dotata del "reverser", sistema di controllo antischiacciamento che in presenza di ostacolo ferma immediatamente la barra e ne inverte il moto.

Caratteristiche tecniche:

- Alimentazione: 85 V – 264V, 50-60Hz;
- Carpenteria: alluminio verniciato;
- Motore: Asincrono fase 1 alternata (speciale);
- Protezione motore: Ip 54;
- Movimentazione: Controllo elettronico;
- Manovra a mano: Interna alla struttura;
- Arresto: Con finecorsa elettrici;
- Struttura: Portante;
- Tipologia di lavoro: 10.000 manovre al giorno circa;
- Tempo di apertura: 1,3 sec. (da 0° a 90°) ;
- Sicurezza alla richiusura: Reverser magnetico;
- Lunghezza barra: 3 mt.,;
- Dimensioni struttura: 300x345x915 mm. .
- Motore con controllo elettronico con regolazione dei movimenti di inizio e fine corsa per evitare ondeggiamenti dell'asta
- Montaggio asta senza attrezzi speciali
- Asta articolata per luoghi con altezza ridotta Interfaccia rete Ethernet Temperatura di esercizio da -30°C a +50°C

➤ **Pista di uscita**

La pista di uscita si compone come segue:

- colonna di uscita con la medesima estetica della colonna di entrata, completa di lettore di ticket bar-code omnidirezionale 1D e 2D, lettore di prossimità per utenti abituali, citotelefono montato a bordo (idoneo per passare la chiamata su rete pubblica in caso di mancata risposta presso il posto operatore dopo un certo numero di squilli), doppio detector di spira magnetica;

- la colonna di uscita legge e riconosce il biglietto pagato, ovvero legge e riconosce la tessera dell'utente abituale e fornisce il consenso di apertura alla barriera. La conferma del transito regolare è gestita dalla corretta commutazione di due sensori magnetici di masse metalliche (presenza e transito). In caso di biglietto non pagato o tessera non valida, l'uscita sarà rifiutata ed il messaggio di diniego con motivazione compare sul display per avvertire l'utente.
- la colonna è caratterizzata da:
 - Display grafico animato da 7";
 - Bocchetta per lettura biglietti e controllo tessere personali;
 - Gestione biglietti con codice a barre 1D o 2D;
 - Gestione tessere di prossimità per utenti abituali;
 - Sistema di raffreddamento e riscaldamento per le diverse condizioni stagionali, con termostati indipendenti che intervengono a soglie prefissate;
 - Costruzione colonna idonea a garantire la resistenza agli agenti atmosferici avversi con un sistema di auto-ventilazione, anticondensa e materiali esterni isolanti;
 - Doppia apertura laterale a chiave, per apertura da ambo i lati e a tutta altezza per agevoli operazioni in piena sicurezza del personale.



➤ **Pannelli Informativi**

- Libero/Completo Bifacciale a led per fornire l'indicazione sulla disponibilità di posti all'interno del parcheggio; struttura in alluminio, scritta "P" retroilluminata a LED con sensore luminosità esterna per accensione automatica nelle ore notturne, attivazione tramite contatto NA, scritta a led alta luminosità 2 righe (auto, moto) altezza 100 mm, messaggio "LIBERO" o numero di posti auto disponibili con led verdi, messaggio "COMPLETO" con led rossi, attenuazione luminosità nelle ore notturne.



➤ **Concentratore dati e cassa presidiata**

La postazione di concentratore dati e cassa presidiata può essere combinata in un'unica postazione, che si compone come segue:

- una sola unità PC con doppio hard disk in configurazione RAID 1 (copia dei dati in modalità trasparente all'utente) ed unità UPS locale che consente lo spegnimento automatico del sistema; Monitor lcd da 19", tastiera e mouse.
- unità centrale Controllo Cassa per gestione lettore ticket barcode1D oppure 2D, lettore tessere, stampante ricevute / biglietto smarrito / resoconti di cassa, display utente, per l'esazione della tariffa agli utenti occasionali, vendita e rinnovo tessere per utenti abituali (tessera abbonamento o prepagata);
- software di gestione parcheggio con moduli di gestione:
 - report, per i resoconti necessari ad una corretta gestione del parcheggio;
 - cassa, per la gestione contabile ed operativa della cassa manuale;
 - concentratore, per la raccolta dati e la gestione di tutte le periferiche collegate;
 - gestione white e black list dei ticket: il biglietto è considerato valido dall'istante di conferma del transito in ingresso. Da questo momento parte il calcolo della tariffa da applicare;
 - possibilità di configurazioni Client Server per casse manuali addizionali e di predisposizione di postazioni remote di gestione dei singoli moduli;
 - architetture disponibili in rete RS485 o rete LAN;
 - gestione allarmi per:
 - rotolo biglietti in esaurimento in pista di entrata, ed in cassa automatica
 - per rilascio ricevuta;
 - esaurimento resti in cassa automatica;
 - apertura non autorizzata della porta in cassa automatica;
 - interruzione nel collegamento dati o assenza di alimentazione nei vari terminali;
 - anomalie nei transiti in corso per errate manovre degli utenti (arretramenti, ecc) nelle piste.
 - gestione titoli
 - Il sistema gestisce le seguenti tipologie di titoli:
 - Biglietti
 - Biglietto di entrata valido: Biglietto bar-code distribuito in entrata all'utenza priva di titolo



- Biglietto di entrata in lista nera: Biglietto bar-code risultante da una azione impropria (retromarcia)
 - Biglietto smarrito: Biglietto bar-code rilasciato in cassa manuale all'utenza occasionale che abbia smarrito il proprio biglietto di entrata
 - Tessera abbonato: Tessera a scadenza temporale rilasciata in cassa presidiata con controllo anti-pass-back
 - Tessera a scalare: Tessera ad importo pre-pagato a scalare rilasciata in cassa presidiata con controllo anti-pass-back
 - Tessera a punti o ad ingressi: Tessera con un numero predeterminato di ingressi, rilasciato in cassa manuale
- gestione report: la reportistica è estremamente efficace, conta su numerosi form di interrogazione contabile, gestionale e diagnostica, ed inoltre consente la creazione di reportistica personalizzata oltre che l'estrapolazione di statistiche in formato grafico. Opzione interfaccia con database di tipo relazionale per export dati e funzioni con sistemi di terze parti.
 - Possibili configurazioni client server per un'installazione di un unico server con possibilità di connettere fino a 255 casse manuali decentrate client oltre ad ulteriori 255 Casse Automatiche. In ogni caso è possibile connettere fino ad ulteriori 255 periferiche di campo (piste in/out, varchi veicolari o pedonali, postazioni di conteggio ...).

➤ **Sistema citofonico**

Il sistema citofonico è presente su ogni dispositivo a contatto con l'utenza (colonne di ingresso, di uscita e casse automatiche) al fine di dare assistenza agli utenti che si dovessero trovare in difficoltà. Negli orari in cui è presente il presidio, la chiamata arriva al posto operatore in modo che l'incaricato provveda a dare le istruzioni del caso.

Al termine del servizio o in mancanza di risposta dal posto operatore, la chiamata è inoltrata su rete telefonica pubblica, fino a tre numeri di rete fissa o mobile, verso operatori reperibili in servizio o verso la centrale operativa, ecc. In caso di necessità, l'operatore remoto potrà aprire la barriera premendo un tasto dal proprio telefono (fisso o mobile). Il sistema è costituito dai seguenti moduli fondamentali:

- scheda telefonica; installata nelle periferiche entrata / uscita / cassa automatica
- centrale telefonica; installata in cassa manuale presidiata
- telefono posto operatore; installato in cassa manuale presidiata



➤ **Consumabili: Biglietti e tessere**

Il sistema tratta i seguenti supporti dati:

- biglietti in carta termica a perdere per clienti occasionali, idonei per la stampa dei codici a barre, confezionati in rotolo da almeno 9000 biglietti di spessore 80 gr/mq, o 4500 in caso di maggior spessore fino a 140 gr/mq;

La tecnologia Doppio barcode 2D consente una ridondanza del dato pari a 2 per 4 volte, ossia OTTO volte rispetto alla semplice tecnologia monodimensionale. Ciò consente di avere un'elevatissima affidabilità della durevolezza del ticket anche utilizzando spessori ridotti di supporto. E' facilmente riscontrabile la facilità con cui il sistema continua a trattare ticket che venissero danneggiati, stropicciati, bagnati o strappati. Ciò si traduce in un minor impatto ambientale dovuto al risparmio di carta consumata ma anche economico per il gestore.

- tessera plastificata riutilizzabile per utenti abituali (per abbonamento o tessera a scalare), costituito da un transponder passivo 125 KHz avente le dimensioni di una carta standard ISO in PVC, in grado di comunicare senza contatto con un lettore a radio frequenza. Le tessere sono gestite dal sistema, col riconoscimento del codice chip interno e dalla numerazione progressiva univoca che è stampata in chiaro sul fronte in modo da semplificare l'operato degli addetti al parcheggio ed associare la tessera all'utente all'atto della vendita. Tutte le tessere sono codificate e vendute nella postazione di cassa presidiata.

➤ **Cassa automatica**

La cassa automatica consente la totale automazione delle operazioni di pagamento dei biglietti di sosta occasionale, il rinnovo degli abbonamenti e della gestione contabile degli incassi. I pagamenti sono possibili con denaro contante, bancomat e carte di credito. È anche consentito ricaricare carte a scalare o rinnovare l'abbonamento.

Il pagamento è visualizzato, passo a passo, ad ogni operazione di introduzione denaro contante o carte di pagamento. Quando il denaro introdotto raggiunge o supera l'importo dovuto, la macchina eroga il resto, se dovuto e convalida il biglietto di uscita con il tempo di franchigia. L'utente può annullare l'operazione di pagamento in qualunque momento sino a quando non viene raggiunto l'importo dovuto, nel caso si accorga di non avere denaro sufficiente o di non voler ancora uscire. Questa funzione, che viene generalmente definita "pentimento", consente la restituzione di tutto il denaro introdotto. Inoltre, in caso di resto insufficiente, la macchina rilascia uno scontrino che comprova l'operazione, rimborsabile in cassa presidiata o presso la centrale operativa.



La cassa automatica possiede le seguenti caratteristiche:

- struttura in acciaio 25/10 inox verniciato e serrature di sicurezza (~ Kg. 200);

- ispezione da sportello anteriore con accesso diretto al lettore biglietti e tessere;
- Compartimentazione denaro fino a tre livelli di sicurezza protetti da chiavi
- display grafico animato da 15";
- lettore di ticket bar-code omnidirezionale 1D e 2D per utenti occasionali;
- lettore tessere prossimità per utenti abituali
- 4 pulsanti interfaccia utente antieffrazione;
- accettatore di banconote per 6 tagli nei 4 versi di inserimento;
- accettatore di monete con riconoscitore di 10 conii diversi;
- 3 rendi resto con autoricarica e denominazione a scelta del cliente tra €0,10, €0,20, €0,50, €1, €2 in aggiunta alla cassa mista;
- elevatissima capienza massima dei rendi resto monete, con un minimo nominale di 800 monete da 2 euro, al fine di ridurre gli oneri di gestione del contante;
- sirena di allarme con sensore di vibrazione, possibilità di remotizzare il segnale;
- dispositivo rendi resto in banconote uno o due tagli a ricarica manuale o tre tagli autoricaricanti o equipaggiabile con accettatore di carte di debito/credito, conforme a standard EMV2 (per la digitazione del PIN e funzionamento on line per controllo della carta).

Il sistema FAAC integra lettori Ingenico certificati secondo le specifiche di sicurezza in materia di transazione interbancaria dei principali circuiti mondiali - Europay, Mastercard, Visa - che consentono transazioni esclusivamente on-line* (connessione diretta a Internet): si raggiunge il massimo grado di sicurezza per l'utente ed il gestore, poiché si mantiene la totale riservatezza dei dati della Carta di Credito/Debito e si ha la certezza della transazione e del relativo accredito delle somme; inoltre i dispositivi consentono l'utilizzo di titoli con l'inserimento del codice PIN sulla tastiera dedicata. Le transazioni sono gestite e regolamentate sulla specifica base contrattuale stipulata tra l'Istituto bancario di riferimento della Proprietà dell'impianto e l'ente terzo gestore delle transazioni. Tali contratti sono di pertinenza esclusiva della Proprietà in termini sia di riservatezza che tecnici e relative clausole economiche connesse, pertanto gli oneri aggiuntivi che derivassero da tali specificità sono a cura e costo della stessa. La cassa automatica ha una struttura robusta (~ 180Kg a vuoto) ed è dotata di serrature di sicurezza con tre punti di chiusura a doppio ancoraggio. L'accesso alle parti interne è protetto da serratura di sicurezza della porta frontale. L'apertura è consentita solo al personale autorizzato dotato di chiavi. Una volta che lo sportello frontale è stato aperto, i tecnici possono fare le prove o la manutenzione necessaria mentre il personale addetto alla movimentazione del denaro provvede a svuotare/ riempire le casseforti contenenti il contante. Tutte le casseforti, compresi i rendiresto, sono protette da una serratura interna in modo da consentire l'accesso solo al personale addetto ai servizi amministrativi. Si possono avere fino a tre livelli a chiave distinti per

l'accesso al denaro. (Opzioni incluse nell'offerta: Accettatore banconote; Rendiresto in monete ad elevata autonomia; Rendiresto in banconote; Sirena con sensore vibrazioni e remotizzazione allarme; Citofono)

Funzioni:

- Trasferimento dati al concentratore
- Messaggi di aiuto all'utenza con display in 5 lingue
- Lettura biglietto entrata e calcolo automatico tariffa da corrispondere
- Accettazione buoni sconto/valore
- Pagamento con monete e/o banconote
- Rendiresto autoricaricanti fino a 3 conii
- Compartimentazione denaro fino a tre livelli di sicurezza protetti da chiavi
- Accesso tramite password operatore
- Convalida elettronica del biglietto d'ingresso per uscita entro tempo di franchigia
- Rinnovo abbonamenti mensili
- Ricarica tessere a scalare
- Stampa dei cedolini di cassa all'operatore autorizzato
- Controlli ed allarmi inviati al concentratore

Funzionalità e sicurezza

Al fine di garantire una protezione del sistema di parcheggio da danni causati da sbalzi di tensione o improvvisi black out, è previsto che sia la postazione di concentratore dati/cassa presidiata che la cassa automatica siano alimentate tramite UPS.

SERVIZI AGGIUNTIVI

Si prevedono inoltre ulteriori servizi aggiuntivi finalizzati ad incrementare maggiormente l'offerta e l'attrattività non solo dell'area ma di tutta la città di Caserta:

- ❖ Postazioni di ricarica elettrica;
- ❖ Bike sharing;
- ❖ Pubblicità.

Tali servizi andranno ad integrare e completare la dotazione tecnologica e funzionale del nuovo parcheggio Pollio sopperendo alle necessità di mobilità green che con il passare del tempo si fanno sempre più stringenti nel panorama delle città contemporanee.

Postazioni di ricarica elettrica

Per incrementare il contenuto tecnologico del parcheggio interrato e coprire una maggiore fascia di utenza, si prevede l'installazione di n°2 stazioni di ricarica tipo Totem.

La stazione di ricarica Totem rappresenta il fiore all'occhiello della famiglia Mooby, aspirando a riprendere la centralità simbolica del Totem all'interno della comunità. Oltre a garantire l'affidabilità di un servizio multiplo di ricarica, la stazione si offre infatti come strumento di comunicazione sempre connesso e dotato di oltre trenta funzioni di pubblica utilità. La



presenza di un display 13.3" retroilluminato, infine, consente di visualizzare informazioni relative allo stato di salute del veicolo e di avanzamento della ricarica, oltre a risultare ideale per strategie di marketing di prossimità. Attualmente il blocco gestionale della stazione di ricarica per auto elettriche è la soluzione ideale per chiunque desideri realizzare un punto di ricarica sicuro compatibile con tutte le auto elettriche presenti e future. La stazione di ricarica è conforme al Modo 3 della normativa internazionale IEC 61851-1 ed è idonea all'installazione in qualsiasi luogo (sia pubblico che privato) secondo la normativa italiana. È la soluzione

consigliata in presenza di veicoli elettrici diversi che condividono lo stesso sistema di ricarica, oppure per offrire un servizio di ricarica ai propri clienti/dipendenti/visitatori (ad esempio hotel, autorimesse, parcheggi, ristoranti, centri sportivi, ecc..).

Caratteristiche meccaniche del CASE	
Versione	Tower Box
Installazione	a terra su tralordi
Materiale	Acciaio verniciato a polvere sinterizzata
Dimensioni	35 x 15 x 180 cm
Peso	ca 31 kg
Grado di protezione	IP54, IK10
Temperatura di utilizzo	-30° C+ +50° C
Caratteristiche funzionali	
Sicurezza	Magnetotermico differenziale 30mA Classe A monofase / Classe B trifase
Luce stato di ricarica	LED (iperti: fuori servizio; blu lampeggiante; disponibile; blu feso; rilevato spina veicolo; verde feso; verifica presenza auto; verde lampeggiante; veicolo in carica; verde/blu lampeggiante; fine ricarica; scollegato il cavo; rosso feso; assenza connessione infante)
Luce perimetrale di cortesia	Led bianco con crepuscolare
Accesso	Libero con Auto-Start o Billing mediante autorizzazione RFID, NFC, Bluetooth
Certificazioni	CE, IEC 61851-1, IEC 62106, UL 94, IEC 60685, EN 60335
Garanzia	5anni
Tipologie di Connettore	Tipo 2 - Monofase + Trifase - 32A+63A - 230V+400V - 2 contatti pilota - IEC 61851

Bike sharing

Bike Sharing, (letteralmente, "condivisione della bicicletta") è un servizio di mobilità sostenibile già da tempo diffuso in molti Paesi come Francia, Spagna e Inghilterra, ed ha lo scopo di integrare i mezzi pubblici con le due ruote per il cosiddetto "ultimo chilometro", cioè quel tratto di percorso che separa il mezzo pubblico dal luogo di lavoro o di studio, permettendo così di raggiungere facilmente punti necessari o altrimenti servono a turisti o cittadini che vogliono scoprire la città senza doversi spostare a piedi o in macchina. In pratica, le biciclette possono essere prelevate in una delle apposite stazioni presenti nella propria città, ed è possibile usufruire del servizio "una tantum", come potrebbe fare ad es. un turista occasionale, oppure in modo regolare tramite abbonamento, modalità più interessante per i pendolari che non vogliono dipendere dagli orari dei mezzi pubblici. Le biciclette sono bloccate in una apposita rastrelliera e sono utilizzabili dopo averle sbloccate o con una chiave o con una tessera contactless (RFID). Il servizio, quindi, non è usufruibile immediatamente da tutti, ma richiede una registrazione per la consegna delle chiavi o della tessera, in modo da evitare furti. A seconda del sistema, la bici può essere riportata in un'altra stazione o nella medesima di partenza. Sono di solito previsti abbonamenti giornalieri, settimanali, mensili o annuali.

Pubblicità

Al fine di meglio commercializzare il servizio si predisporrà un'accurata campagna pubblicitaria in modo da coinvolgere quanto più possibile la cittadinanza e il turista. Un'efficace piano di comunicazione nasce da una attenta strategia complessiva, capace di comporre armoniosamente gli obiettivi da conseguire, l'utenza da raggiungere e gli strumenti da utilizzare. La crescente centralità delle innovazioni tecnologiche, inoltre, offre nuove opportunità di impiegare tecniche, mezzi e strumenti inediti, ma sempre più complementari, in grado di arricchire e potenziare la classica attività di promozione. Queste le premesse alla base dell'approccio metodologico adottato per la definizione del Piano di Comunicazione proposto che terrà conto di quattro elementi fondamentali:

- gli obiettivi che si vogliono raggiungere;
- l'utenza a cui si rivolge;
- le attività e gli strumenti da adottare;
- i metodi di verifica e misurazione dei risultati raggiunti.

Il piano si concretizza fattivamente con convenzioni con le attività commerciali, pubblicità on-line e cartellonistica pubblicitaria.

Convenzioni con le attività commerciali

E' prevista la possibilità per le attività commerciali di stipulare una convenzione per i propri clienti che usufruiscono del parcheggio (per es.: ristoranti, negozi, palestre, etc...). Essi potranno acquistare un dispositivo detto "Validatore" tramite il quale applicare al ticket una validazione a titolo di sconto. Tale validazione, durante le fasi di pagamento del parcheggio,

viene identificata automaticamente dal sistema ed applicata sotto forma di sconto. Tutti gli sconti vengono automaticamente memorizzati dal sistema e resi disponibili al gestore per i propri controlli o per la fatturazione della differenza agli esercenti convenzionati. Dato l'inserimento all'interno dell'area di nuove funzioni legate al turismo e alla valorizzazione del territorio sarà possibile incentivare l'utilizzo del parcheggio anche mediante promozioni legate a tali attività.

Pubblicità on line

Il "nuovo" parcheggio sarà pubblicizzato su siti on-line dedicati predisponendo un servizio di prenotazione del posto auto. Dallo stesso sito, tramite registrazione sarà possibile prenotare la data e la durata presunta del parcheggio. Inoltre saranno pubblicate tutte le notizie utili all'utenza, orari, recapiti telefonici, e mail, eventi particolari e quant'altro necessario per meglio rappresentare il servizio offerto.

Cartellonistica pubblicitaria

A supporto della pubblicizzazione on-line del servizio si predisporrà apposita campagna pubblicitaria sul territorio costituita da cartellonistica posizionata in punti strategici in modo da incentivare l'utilizzo di tale area parcheggio. Inoltre, la previsione di nuove e più strutturate funzioni previste all'interno dell'area parcheggio permetteranno di incrementare l'offerta di servizi e costituiranno un polo attrattivo durante tutto l'arco della giornata.



TEMPI DI ULTIMAZIONE DEI LAVORI E ATTIVAZIONE DEL SERVIZIO

Si prevedono le seguenti tempistiche, per un tempo complessivo, fino alla messa in esercizio, di circa mesi 10:

1. Aggiudicazione post gara e avvio verifica requisiti: 5 gg
2. Indizione della Conferenza di Servizi: 10 gg
3. Acquisizione di eventuali richieste di integrazione: 30 gg
4. Acquisizione determinazioni da Enti partecipanti alla Conferenza di Servizi: 5 gg
5. Determinazione di conclusione della Conferenza di Servizi: 10 gg
6. Verifica e approvazione del Progetto Definitivo/Esecutivo: 10 gg
7. Stipula del contratto di concessione: 10 gg
8. Consegna dei lavori e concreto avvio: 5 gg
9. Esecuzione dei lavori: 180 gg
10. Ultimazione dei lavori e inizio gestione: 30 gg

Il cronoprogramma allegato definisce il piano analitico dei tempi previsti fino alle attività di collaudo e alla messa in funzione dell'impianto, compresa l'acquisizione di tutti i permessi, nulla osta e autorizzazioni.

TARIFFE

La presente proposta di project financing considera le seguenti tariffe, calcolate ai sensi della normativa vigente:

Per le aree di parcheggio auto:

- 01/01 – 31/12 per H24 con tariffa di € 2,00 la prima ora, di € 1,50 la seconda ora e successive;

Per le aree di parcheggio moto:

- 01/01 – 31/12 per H24 con tariffa di € 2,00 la prima ora, di € 1,50 la seconda ora e successive;

Per le aree di parcheggio camper:

- 01/01 – 31/12 per H24 con tariffa di € 25,00 giorno, comprensivo di tutti i servizi (impianto di raccolta acque nere, fontanelle con acqua potabile, energia elettrica, ecc.)

La tipologia di abbonamento proposta:

- 01/01 – 31/12 per H24 con tariffa di €120,00 mese;
- 01/01 – 31/12 per H12 con tariffa di € 60,00 mese;

La tariffa oraria è applicabile per tutti i giorni della settimana;

Tariffazione Del Sistema Di Mobilita' Elettrica

Le tariffe del sistema di mobilità elettrica sono così suddivise:

- **Tariffa per noleggio bike elettrica = 10,00 €/h o frazione;**
- **Tariffa per noleggio Tuk Tuk = 60,00 €/h o frazione;**

il prezzo iniziale tariffe per ricariche elettriche vetture:

- **Tariffa per ricarica vetture elettriche = 0,38 kWh (IVA esclusa);**

L'utente, potrà richiedere il servizio, sia tramite personale autorizzato, sia via smartphone attraverso i servizi messi a disposizione dal progetto.

COMUNE DI CASERTA



PROVINCIA DI CASERTA

PROPOSTA DI PROJECT FINANCING AI SENSI DELL'ART.183 COMMA 15 DEL D.LGS. 50/2016 PER LA RIQUALIFICAZIONE E GESTIONE DELL' AREA COMUNALE DELLA EX CASERMA POLLIO DESTINATA ALLA SOSTA DI VEICOLI A PAGAMENTO OLTRE ALLA INTEGRAZIONE DI SERVIZI DEDICATI AL TURISMO

fase

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA

n. documento	cod. documento	titolo documento
A	A.2.rev01	RELAZIONE ARCHITETTONICA

rev.	data	descrizione	verif.	approv.
0	23.11.20	prima emissione	v	v
1	03.03.21	riorganizzazione blocco servizi	v	v

PROGETTAZIONE	 Il Direttore Tecnico e coordinatore della sicurezza Ing. Luigi Palmieri	PROPONENTE	SCALA -
	 		FORMATO A4
			team project:

RELAZIONE ARCHITETTONICA

PROPOSTA DI PROJECT FINANCING AI SENSI DELL'ART.183 COMMA 15 DEL D.LGS. 50/2016 PER LA RIQUALIFICAZIONE E GESTIONE DELL'AREA COMUNALE DELLA EX CASERMA POLLIO DESTINATA ALLA SOSTA DEI VEICOLI A PAGAMENTO OLTRE ALLA INTEGRAZIONE DI SERVIZI DEDICATI AL TURISMO.

PROPOSTA DI PROJECT FINANCING ART.183 COMMA 15 DEL DLGS 50/2016

Promotore: SEA SERVICES Srl

PREMESSA

Caserta è una città caratterizzata dalle preesistenze borboniche che ne sono il principale elemento caratterizzante; La Reggia di Caserta, piazza Carlo III e il Complesso monumentale di San Leucio sono annoverati nel Patrimonio dell'Unesco e rappresentano una ricchezza ed un valore inestimabile per l'intero territorio.

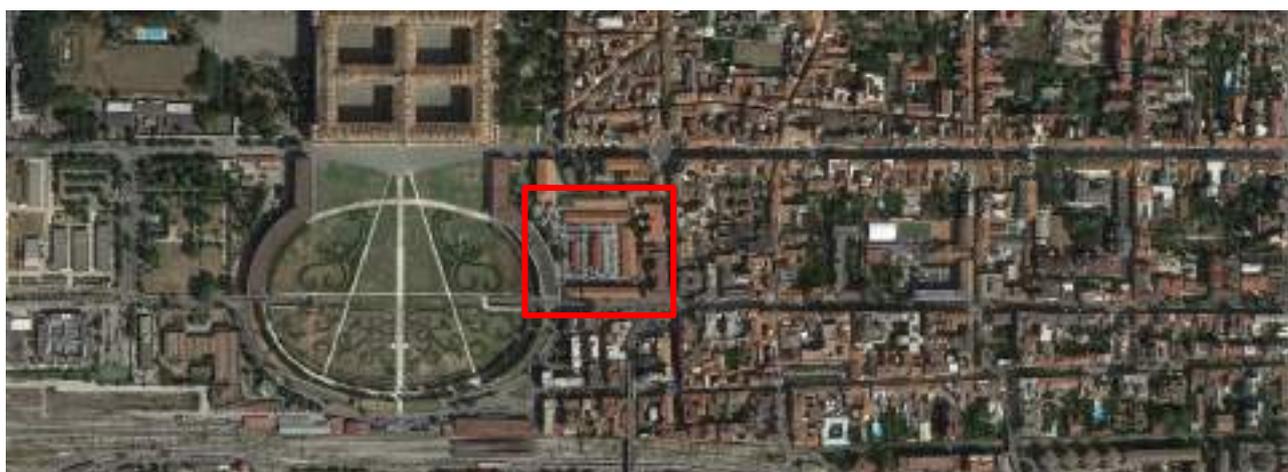
L'intervento, da eseguire mediante procedura di Project Financing, prevede la riqualificazione dell'area dell'ex Caserma Pollio, sita in Viale Vittorio Veneto n°.1 già destinata a parcheggio pubblico.

Il progetto di riqualificazione del parcheggio dell'ex Caserma Pollio è, quindi, non solo la riorganizzazione e razionalizzazione dell'area sosta, ma anche l'occasione per rendere significativo ciò che non lo è più, ossia ridare un'identità a questo luogo a scala urbana attraverso il risanamento di situazioni urbane che stanno a contorno delle architetture storiche e di pregio creando tra le aree contigue rapporti di relazione, costituendo nuovi forti centri di interesse per la città. Lo spazio pubblico di relazione è, tra tutti i beni culturali, uno dei più importanti, attrezzare gli spazi pubblici costituisce, infatti, un invito forte ad una esistenza di relazioni sociali.

Per ricollegare la città alla Reggia ed alla Piazza è necessario che la corte dell'ex Caserma Pollio sia organizzata per far sì che ritorni vivace e attiva, giorno e notte, e le funzioni che vi verranno allocate costituiscano un'attrazione ed un gradevole filtro tra la città e la Reggia. Il progetto è finalizzato alla riqualificazione dell'area della Ex Caserma Pollio destinata alla sosta dei veicoli a pagamento oltre alla integrazione di servizi dedicati al turismo.

LOCALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO

L'area di progetto si trova nelle immediate vicinanze di Piazza Carlo III che è contornata dai Quartieri delle Guardie, uno dei quali è la ex Caserma Pollio, appunto, sede del X° Artiglieria fino alla II° Guerra Mondiale, bombardata dagli alleati, sede poi della officina della Scuola Truppe Corazzate e dismessa da diversi anni dal Demanio militare. Restaurata in parte, è parzialmente adibita a "foresteria" della Scuola Superiore della Pubblica Amministrazione. La restante parte dell'edificio è stata assegnata all'Archivio di Stato.



Parte dei capannoni nel piazzale sono stati assegnati agli uffici del Catasto Edilizio, mentre il piazzale stesso, nel quale sono presenti due pensiline tutelate dalla Soprintendenza in quanto ritenute archeologia industriale, è stato, dal Comune, adibito a parcheggio pubblico rendendo questo luogo un angolo anonimo e di scarso pregio nel centro della città.

INQUADRAMENTO URBANISTICO

Dal punto di vista urbanistico l'area interessata dalla proposta progettuale, ricade, secondo il P.R.G. del Comune di Caserta in Zona Territoriale Omogenea F attrezzature pubbliche o di uso pubblico.



L'area inoltre insiste su area RUA del piano Territoriale Paesistico (Recupero Urbanistico e edilizio e restauro paesistico ambientale). Le norme di attuazione del PTP per la zona in oggetto prevedono:

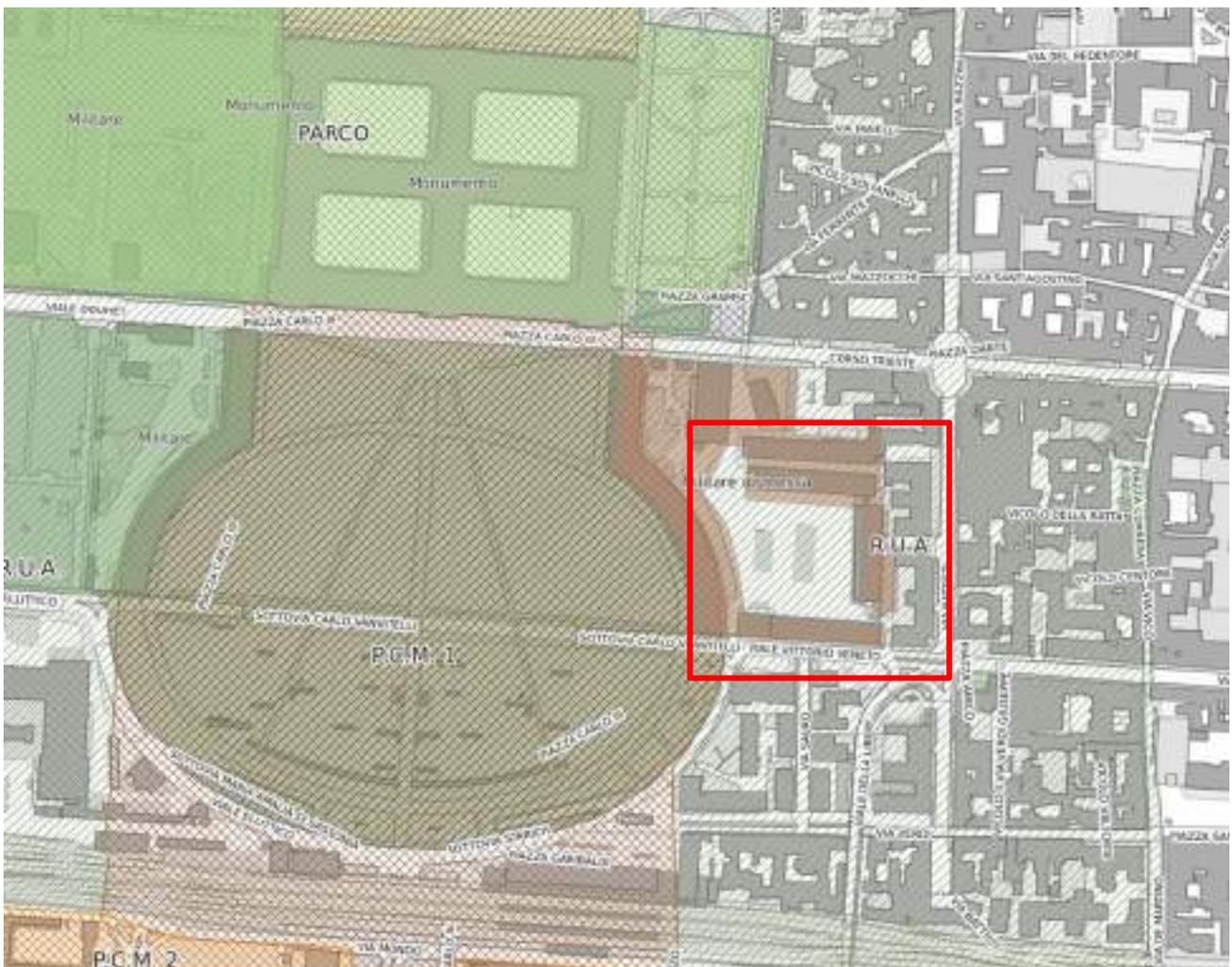
- Interventi di ristrutturazione edilizia che non comportino incremento dei volumi edilizi esistenti;
- Interventi volti alla conservazione del verde agricolo residuale;
- Interventi per la ricostruzione del verde secondo l'applicazione di principi che rispettino i processi dinamico-evolutivi e le potenzialità della vegetazione dell'area;

Nella suddetta area si dovranno prevedere misure atte a:

- Conservare l'attuale configurazione dei lotti e dei loro elementi strutturali (rapporto aree edificate ed aree scoperte);

- Conservare le attuali caratteristiche volumetriche ed altimetriche degli isolati consentendo in casi specificatamente individuati dagli strumenti di pianificazione e alle condizioni fissate dalle norme generali, l'adeguamento igienico-sanitario-impiantistico anche con la realizzazione di nuovi volumi;
- Conservare o ripristinare le caratteristiche originarie degli spazi pubblici e delle alberature ed aree a verde pubblico con interventi che prevedano la conservazione o il ripristino dei caratteri originari dei seguenti elementi:
 - articolazione dei tracciati e delle dimensioni;
 - materiali e composizione delle pavimentazioni;
 - elementi di arredo;
 - elementi di divisione e perimetrazione degli spazi.

Per le opere di manutenzione e/o sostituzione degli elementi originari per usura o fatiscenza dovranno essere utilizzati materiali e tecniche uguali o tecnicamente equivalenti a quelli originari, scelti tra quelli tradizionali.



Come visto, quindi, l'area di cui trattasi ricade in ZTO F ed in Zona RUA del PTP.

Tale doppio vincolo ci guida nel verificare sotto il profilo urbanistico e sotto quello vincolistico circa l'individuazione delle funzioni ammissibili inserite in progetto.

Originariamente, trattandosi di area militare, essa era qualificata come zona F9 nel vigente PRG.

L'art. 32 delle NTA del PRG così recita: "Art.32 ZONA OMOGENEA F9 – Militare Territori destinati ad insediamenti militari; sono consentite soltanto costruzioni con destinazione d'uso militare.

Qualora dovessero essere dismessi dalle FF.AA. assumono automaticamente la destinazione di zona F pubbliche.

Dato che la dismissione dall'uso militare è da tempo avvenuta, l'area ha assunto automaticamente la destinazione F pubblica.

Le F pubbliche, da NTA, sono:

- 1) F1 Verde di rispetto monumentale, stradale, ferroviario, industriale e cimiteriale;
- 2) F2 Verde pubblico;
- 3) F3 Verde pubblico attrezzato;
- 4) F6 Attrezzatura pubblica di interesse comune.

Sarà cura dell'Amministrazione indicare quale delle suddette zone sia la più pertinente per l'area in oggetto anche in funzione dell'uso che sino ad ora se ne è sempre fatto.

Per quanto riguarda poi il regime vincolistico imposto dal PTP, molto più restrittivo, che include l'area in questione in zona RUA, occorre rispettare i seguenti divieti:

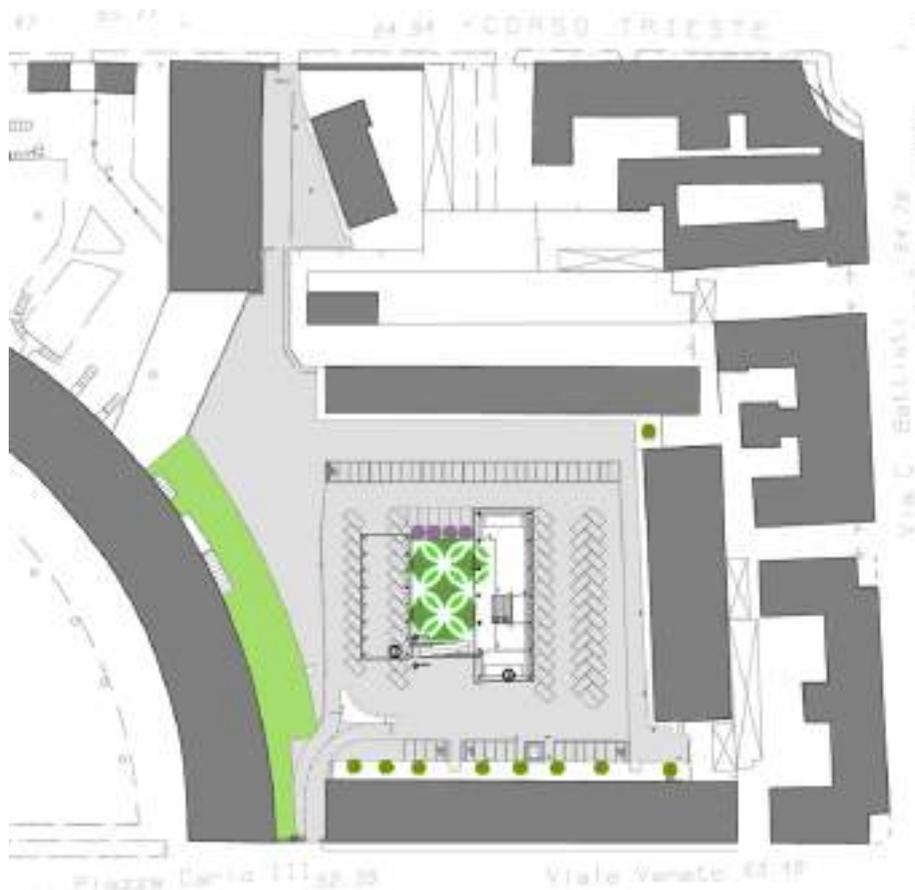
- 1) È vietata l'apposizione di cartelli e manufatti pubblicitari su strada;
- 2) È vietata l'installazione di insegne a bandiera;
- 3) È vietata l'impermeabilizzazione delle pavimentazioni di aree scoperte;
- 4) Materiali, finiture e colori degli edifici devono essere compatibili con il decoro ambientale;
- 5) È vietato l'uso di PVC e materiale plastico per gronde e pluviali;
- 6) Gli impianti tecnici dovranno essere sotto traccia;
- 7) È vietato l'uso di alluminio anodizzato;
- 8) Le opere lapidee non vanno tinteggiate;
- 9) I materiali edili dovranno essere di tipo tradizionale;
- 10) Gli interventi ammissibili di ristrutturazione edilizia non devono comportare incremento di volumi edilizi esistenti.

STRATEGIE DI INTERVENTO

Il progetto di riqualificazione del parcheggio dell'ex Caserma Pollio, mira a definire uno spazio dalla forte identità e qualità paesaggistica che, allo stesso tempo, includa tutte le funzioni necessarie all'utilizzo dell'area sosta ed alla fruizione di un'area che ha tutte le caratteristiche per diventare un punto di riferimento per chi andrà a visitare la Reggia di Caserta ma anche per i cittadini che desiderano fruire di un nuovo spazio sociale della città.

Nell'ambito di una rimodulazione dell'intera area parcheggio dal punto di vista della viabilità e della gestione degli ingressi e delle uscite, la volontà del gestore è quella di valorizzare l'intera area mediante la creazione di uno spazio centrale aperto attrezzato a verde con camminamenti pedonali che mettano in comunicazione le varie parti del parcheggio, incrementando l'offerta di servizi mediante la realizzazione di uno spazio commerciale e gestionale che si sviluppa al di sotto della pensilina maggiore.

Lo scopo del progetto, infatti, è quello di dare un nuovo volto ed una nuova anima a quest'area attraverso una rinnovata e più razionale redistribuzione delle aree sosta, una nuova immagine estetica data dal rinnovamento delle pavimentazioni ed una trasformazione nel nuovo luogo della socialità urbana grazie all'inserimento di un giardino centrale collegato alle attività nell'area sottostante la pensilina maggiore.



Planimetria generale

In sintesi gli obiettivi della proposta progettuale sono:

- Razionalizzazione e redistribuzione delle aree sosta
- Rifunionalizzazione delle pensiline poste al centro dell'area
 - ❖ Le due pensiline sono sottoposte a vincolo dalla Sovrintendenza BBAA in quanto ritenute elementi di "archeologia industriale"
- Realizzazione di uno spazio centrale con funzione di giardino urbano, posizionato tra le due pensiline
- Realizzazione, al di sotto della pensilina maggiore, di un'area attrezzata per attività di supporto al turismo e alla cittadinanza e uffici gestione parcheggio.

IL PROGETTO PAESAGGISTICO

Il progetto paesaggistico si struttura in un disegno che rimanda alle geometrie ed ai motivi che derivano sia dal contesto delle architetture e dei giardini Vanvitelliani che dai capolavori artigianali dei tessuti in seta prodotti dalla "Real Colonia Serica di San Leucio".



La corte, stretta tra l'edificio storico definito dall'esedra Vanvitelliana destinata al nuovo Archivio di Stato, dai casamenti di proprietà comunale e dall'edificio che ospita il Catasto, risponde alla ristretta situazione spaziale con un'esperienza intensificata dell'interpretazione contemporanea e moderna del parterre storico; una rilettura concettuale delle forme e delle geometrie dei giardini storici il cui tema grafico si ispira ai disegni geometrici delle sete e dei broccati casertani.

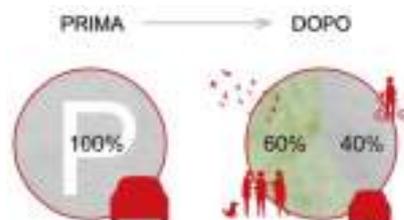


Tema grafico

Matrice geometrica

Il verde

Il decoro geometrico viene declinato come trama per il giardino centrale che diventa il cuore pulsante dell'area. L'obiettivo del progetto delle aree esterne, infatti, è quello di realizzare un'area in cui convivano armoniosamente differenti funzioni: un'area che possa includere numerosi posti auto (n° 111) destinata a parcheggio pubblico ed allo stesso tempo diventare una piazza urbana fruibile grazie all'allestimento di attività ricreative e servizi per la socializzazione.



IL PROGETTO ARCHITETTONICO

La centralità di questo luogo e la sua posizione strategica in rapporto alla Reggia di Caserta ed al centro città hanno dato origine alla volontà che non rimanesse solo un'area di servizio per le auto dei visitatori ma che potesse acquisire una funzione di socialità per l'intera città, un luogo di incontro per il tempo libero e per il divertimento a servizio dei cittadini e dei turisti.

Per questo motivo il progetto prevede, nell'area sottostante la pensilina maggiore, l'allestimento di un'area attrezzata attraverso delle strutture che accolgano funzioni varie, dalle strutture per la socializzazione, agli uffici per la gestione del parcheggio e servizi dedicati al turismo.

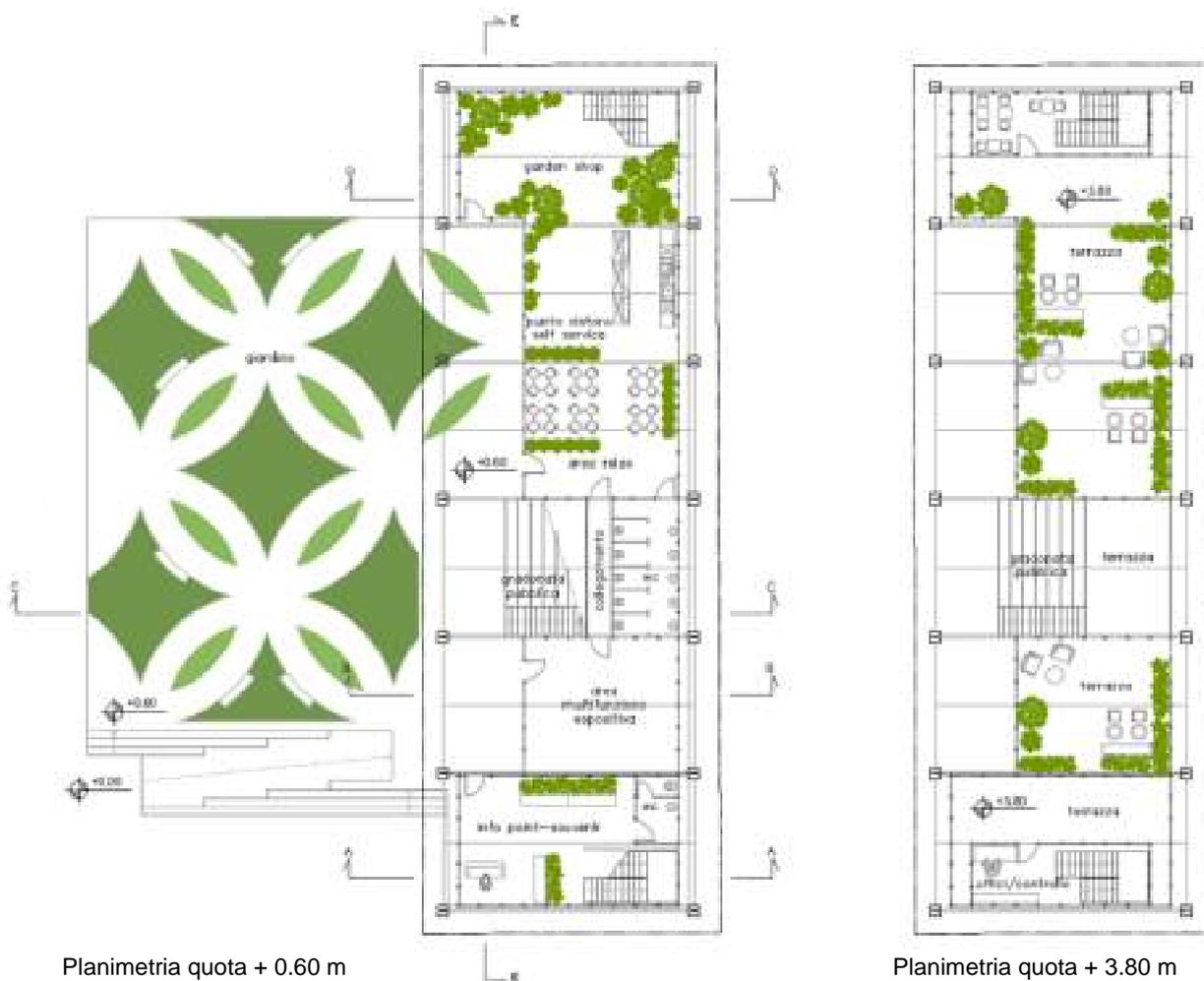
Le strutture sono pensate in ferro e vetro in modo da risultare leggere e il più possibile trasparenti al fine di non gravare sull'immagine della pensilina e dell'intera corte e si sviluppano su due livelli: al piano terra si trovano uno spazio dedicato a punto ristoro self-service con annessa area relax a servizio anche di una sala multifunzione e di un Garden Shop, nonché del corner dedicato alla vendita di souvenir e servizio di Info Point turistico. Un'ampia gradonata, posta tra l'area relax e la sala multifunzione, oltre a fungere da zona per la socializzazione, porta al piano superiore, raggiungibile anche internamente, dove si trovano un'ampia terrazza allestita con tavoli e sedute immersi nella vegetazione ed i locali dedicati agli uffici ed al controllo del parcheggio a pagamento.

A completamento delle funzioni ricreative, si sviluppa il giardino, un'area verde attrezzata posta al centro della piazza nell'area compresa fra le due pensiline che ha funzione anche di luogo di socializzazione.

Il disegno del giardino nasce dalla declinazione della matrice geometrica alla base del tema grafico ripreso dalla texture propria dell'arte serica, però, vegetale; aree a prato e siepi in forma definiscono la geometria del motivo della pavimentazione.

Sia il giardino che tutta la zona servizi sotto la pensilina si sviluppano su una superficie sopraelevata alla quota di +0,60 m dal piano stradale data la presenza di una piattaforma di calcestruzzo subito sotto la pavimentazione stradale attualmente esistente. L'accesso a queste aree è garantito a tutte le utenze grazie alla presenza di una gradonata con rampa per disabili che elimina qualsiasi barriera architettonica.





Planimetria quota + 0.60 m

Planimetria quota + 3.80 m



Sezione trasversale



Sezione longitudinale

ELEMENTI DI PROGETTO – PAVIMENTAZIONI E SISTEMA DEL VERDE

L'immagine complessiva della nuova piazza risulta essere quella di un luogo inaspettato, un angolo segreto in cui convivono, insieme al parcheggio, i nuovi spazi della socializzazione, il giardino e le aree pedonali.

Il parcheggio ospita 111 posti auto che si sviluppano in parte in area coperta (sotto la pensilina minore) ed in parte in area scoperta circoscrivendo la parte centrale della corte definita dall'area compresa fra le due pensiline.

La pavimentazione carrabile sarà realizzata in conglomerato bituminoso mentre l'area pedonale sopraelevata sarà rifinita con una pavimentazione industriale in calcestruzzo.

La componente vegetale che caratterizza la piazza è composta da essenze sia in piena terra che in vaso andando a definire sia i margini delle aree pedonali che il perimetro della zona dedicata alla socialità in modo da creare un filtro tra questa e la zona dei parcheggi.

Esemplari in vaso di *Buxus sempervirens*, in forma topiata, saranno posizionati come fondale del giardino centrale a schermatura dei posti auto, così come i vasi di *Buxus pumila* che caratterizzano i margini lungo le due pensiline e gli stalli per le auto.



Quercus ilex



Taxus baccata



Buxus sempervirens



Buxus pumila

Come già descritto in precedenza, il parterre centrale è definito da aree a prato e siepi in forma di *Buxus pumila* che riprendono l'ideale disegno geometrico alla base del progetto.

L'insieme di tutta la vegetazione presente è, anch'esso, un rimando ai giardini ornamentali tipici della tradizione storica italiana.

Anche gli interni del blocco servizi e la grande terrazza saranno caratterizzati da una ricca presenza di vegetazione in vaso che sarà composta da numerose specie come, ad esempio *Sterlitzia nicolai*, *Areca lutescens*, *Monstera deliciosa*, Felci, *Edera* ed altre specie ricadenti.

Grande importanza, infatti, è stata data alla presenza di vegetazione anche nelle aree interne che renderanno gli ambienti molto suggestivi e di sicuro fascino e creeranno continuità con l'ambiente esterno.



COMUNE DI CASERTA



PROVINCIA DI CASERTA



PROPOSTA DI PROJECT FINANCING AI SENSI DELL'ART.183 COMMA 15 DEL D.LGS. 50/2016 PER LA RIQUALIFICAZIONE E GESTIONE DELL' AREA COMUNALE DELLA EX CASERMA POLLIO DESTINATA ALLA SOSTA DI VEICOLI A PAGAMENTO OLTRE ALLA INTEGRAZIONE DI SERVIZI DEDICATI AL TURISMO

fase

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA

n. documento	cod. documento	titolo documento
A	A.3	STUDIO DI PREFATTIBILITA' AMBIENTALE

rev.	data	descrizione	verif.	approv.
0	23.11.20	prima emissione	v	v

PROGETTAZIONE	 Il Direttore Tecnico e coordinatore della sicurezza Ing. Luigi Palmieri	PROPONENTE	SCALA -
	 		FORMATO A4
			team project:

STUDIO DI PREFATTIBILITA' AMBIENTALE

PROPOSTA DI PROJECT FINANCING AI SENSI DELL'ART.183 COMMA 15 DEL D.LGS. 50/2016 PER LA RIQUALIFICAZIONE E GESTIONE DELL'AREA COMUNALE DELLA EX CASERMA POLLIO DESTINATA ALLA SOSTA DEI VEICOLI A PAGAMENTO OLTRE ALLA INTEGRAZIONE DI SERVIZI DEDICATI AL TURISMO.

PROPOSTA DI PROJECT FINANCING ART.183 COMMA 15 DEL DLGS 50/2016

Promotore: SEA SERVICES Srl

PREMESSA

Con la presente, si vuole fornire all'Amministrazione comunale gli elementi per la verifica della compatibilità paesaggistica e delle valutazioni previste dall'art. 20 del D.P.R. 207/2010.

La presente Relazione di **"Studio di Prefattibilità Ambientale"** contiene tutti gli elementi necessari ad una verifica preliminare della compatibilità paesaggistica ed ambientale dell'intervento per la realizzazione di un'area destinata alla sosta dei veicoli a pagamento ed ai servizi dedicati al turismo.

PROGETTO

Il progetto prevede la riqualificazione dell'area dell'Ex Caserma Pollio, destinata attualmente interamente a parcheggio, al fine di adeguare l'offerta sempre crescente di posti auto nei pressi della reggia vanvitelliana ed al contempo di integrarla con servizi dedicati al turismo ed al verde attrezzato. L'intervento si configura principalmente come intervento a "impatto zero" essendo costituito per oltre il 90% da spazio aperto in quanto area già destinata a parcheggio a raso e da un blocco servizi destinati al turismo da realizzare all'interno di uno dei due manufatti di archeologia industriale esistenti, senza quindi aumento di volumi fuori terra e nel rispetto della struttura originaria che non sarà interessata dall'intervento. In tale corpo servizi troveranno spazio: 1) ufficio e controllo parcheggio; 2) info point con vendita di souvenirs; 3) un garden book shop con annesso ristorante con terrazza. Complessivamente il manufatto occupa parte della superficie coperta già occupata dalla "tettoia" metallica esistente più grande pari a 590 mq. Il manufatto sarà concepito in modo da azzerare il più possibile l'impatto ambientale, e tale da integrarsi con il territorio con una architettura lineare e trasparente che la renda "invisibile". Particolare attenzione è stata posta alle aree di verde attrezzato al centro dell'area destinata al parcheggio per la quale è stato realizzato uno studio della pavimentazione sulla base di ricerche storiche. Tale area prevederà la messa a dimora di alberature ed essenze arboree che mirano a ristabilire il giusto rapporto tra verde urbano e spazio di parcheggio. Dal punto di vista dell'organizzazione planimetrica, il progetto di riqualificazione prevede lo spostamento delle postazioni di ingresso ed uscita dei veicoli all'interno dell'area e non più a ridosso dell'accesso di Viale Vittorio Veneto in modo da evitare il formarsi di code all'esterno e favorire un miglior avvicinamento alle colonne automatiche non in curva. Inoltre il numero attuale di posti destinati alla sosta dei veicoli viene diminuita a favore della creazione di un'area a verde attrezzato al centro tra le due strutture di archeologia industriale. Tale realizzazione modificherà i versi di marcia all'interno dell'area per favorire la circolazione ad un unico senso di marcia fino all'uscita in modo da non creare interferenze.

IL TERRITORIO

Il comune di Caserta comprende, oltre al capoluogo, anche ben 23 frazioni, per una superficie totale di 56 km². Tra queste vanno ricordate San Leucio, comune a parte aggregato a Caserta sotto il Fascismo, famosa per il real belvedere e i setifici, e Casertavecchia, con il suo borgo medievale, il castello e il Duomo, del 1100, in stile arabo-romanico.

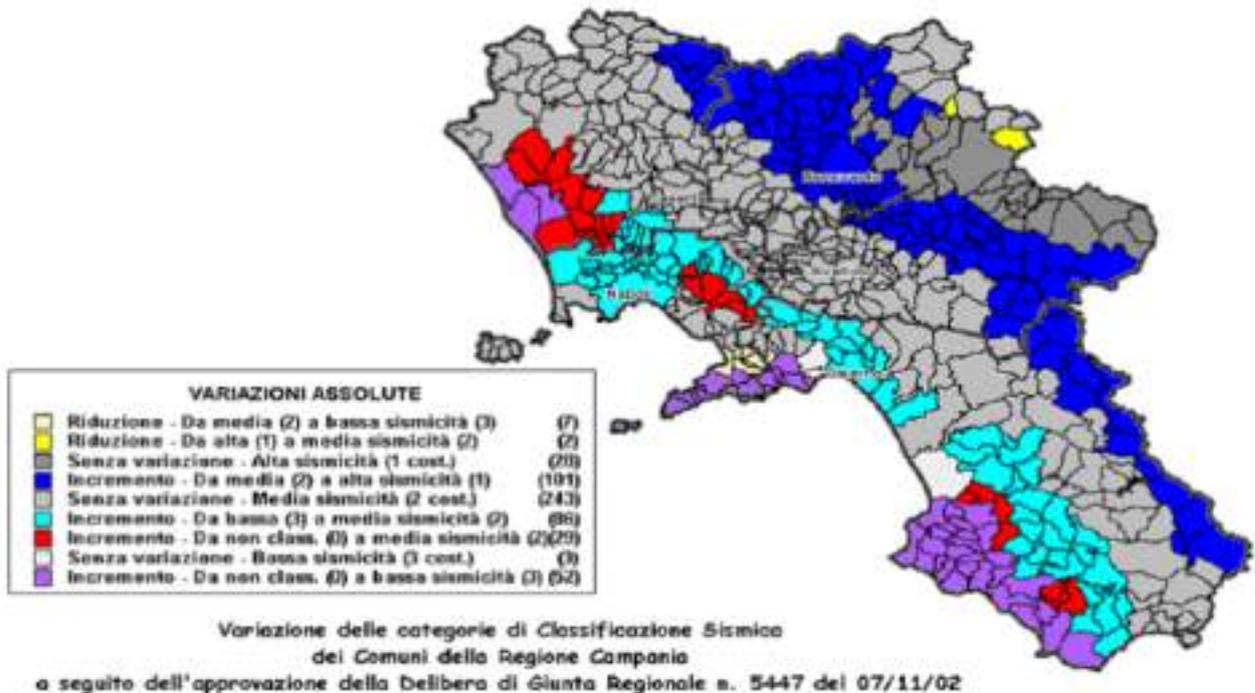
Da alcuni anni il comune di Caserta è capofila di alcune iniziative, di cui fanno parte vari comuni tra loro confinanti per una

popolazione complessiva di circa quattrocentomila abitanti, che hanno la finalità di concordare un unico e omogeneo piano di sviluppo territoriale.

Caserta è situata in una posizione strategica rispetto ai grandi assi stradari. In particolare, è servita da due uscite dell'A1, una denominata "Caserta sud", situata nel territorio del vicino comune di Marcianise, e l'altra denominata "Caserta nord", situata al confine tra i comuni di Caserta, Casapulla e Casagiove. Caserta è altresì situato al centro della via Sannitica, la strada voluta dai Borbone.

Nella classifica dell'ecosistema urbano 2013 stilata da Legambiente, il comune di Caserta risulta al 34° posto su 45 capoluoghi di provincia con popolazione inferiore a 80.000 abitanti e, nel complesso, riporta un indice (38,23%) inferiore a quello di tutti gli altri capoluoghi di provincia campani.

Dal punto di vista sismico Caserta si trova in zona di media sismicità, a Rischio Sismico di classe 2.



INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'intervento è posto nelle immediate adiacenze della Reggia Vanvitelliana.



Area di intervento

Caratteristiche urbanistiche dell'area interessata dall'intervento

L'area oggetto dell'intervento è adiacente all'emiciclo della Reggia Vanvitelliana ricade secondo la Variante al P.R.G. del Comune di Caserta, approvata con delibera n.94 del 21/11/2017, nella Zona Territoriale Omogenea F destinata ad attrezzature pubbliche. L'area inoltre insiste su zona RUA – Recupero edilizio e restauro paesistico ambientale del PTP. Gli interventi di riqualificazione quindi risultano compatibili con quanto previsto dalle rispettive normative. La destinazione funzionale ad uso parcheggio pubblico attuale, con i servizi annessi, già consolidata, resta invariata ma con l'integrazione di servizi dedicati al turismo con la finalità di migliorare ed adeguare la dotazione di aree verde fruibili, aree pedonali e spazi pubblici, razionalizzando gli spazi dedicati ai posti auto ed alla viabilità carrabile interna.

Nell'ambito di una riqualificazione generale dell'area, risulta utile il recupero funzionale degli attuali manufatti di archeologia industriale cd. "Tettoie" che saranno restaurate e quella di dimensioni maggiori recuperata nello spazio interno per la realizzazione di blocchi servizi per gli utenti ad impatto zero e completamente indipendenti strutturalmente dalla tettoia esistente che fungerà solo da "contenitore".

Tali servizi, così concepiti, non costituiranno aumento di volume né tantomeno di superficie coperta, nell'ottica di un intervento di riqualificazione ambientale data la posizione strategica ed il confine con l'Emiciclo borbonico.



Stato qualitativo e quantitativo delle risorse ambientali.

La collocazione dell'intervento, in una porzione di territorio già destinata a parcheggio, non comporta l'incremento di impatto ambientale, anzi, la riqualificazione mira proprio al miglioramento dello stato attuale, incrementando il verde e gli spazi pedonali nonché la riqualificazione dei manufatti storici preesistenti sull'area, di conseguenza il problema che si pone è quello della "qualità" complessiva della trasformazione.

Da questo punto di vista il progetto sarà redatto nella consapevolezza di quanto sopra evidenziato e quindi con una attenzione particolare agli aspetti della qualificazione architettonica in sé e dell'inserimento nel contesto ambientale: tale obiettivo sarà perseguito applicando una rigorosa metodologia di analisi del sito e di verifica dell'impatto del progetto nell'ambiente circostante.

Ambiente in fase di cantierizzazione

È importante sottolineare che il cantiere per la realizzazione degli interventi sarà ubicato direttamente nell'area di intervento, sarà quindi indispensabile mettere in atto delle procedure per assicurare nel corso dei lavori un limitato impatto acustico ed una bassa produzione di polveri. In particolare si prevederà:

- Utilizzo di mezzi ed attrezzature con bassi livelli di emissione sia a livello di rumore che di inquinamento atmosferico. (Utilizzo di moderne attrezzature)
- Limitare il generarsi di polveri con procedure di cantiere che prevedano di bagnare il terreno oggetto dei lavori periodicamente e ottimizzare la gestione del cantiere limitando gli spostamenti dei mezzi all'interno del cantiere

e regolamentare l'entrata e l'uscita dei mezzi dal cantiere

Altro elemento importante da tenere in considerazione nel corso della cantierizzazione è la gestione dei rifiuti provenienti dalle lavorazioni.

A tal fine sarà indispensabile:

- Identificare con precisione una zona rifiuti e proteggerla da possibili eventi atmosferici (vento e acqua) al fine di limitarne il dilavamento e/o lo spargimento degli stessi nell'area di cantiere e nelle zone limitrofe.
- Prevedere in cantiere un contenitore per la raccolta di liquidi nocivi generati nell'attività cantieristica quali ad esempio quelli provenienti da possibili perdite di olio da mezzi meccanici e attrezzature

Interrelazione con l'ambiente

Le principali interrelazioni con l'ambiente, secondo quanto disposto dal D.P.C.M. del 27/12/88, riguardano i seguenti fattori:

ARIA

L'intera area sarà circondata da verde ed alberature che faranno da filtro per gli scarichi dei veicoli e la "piazza centrale" costituirà un ulteriore polmone verde. Si esclude pertanto si possano verificare sensibili alterazioni della qualità dell'aria se non migliorativi.

La collocazione dell'opera si ritiene compatibile con il limitrofo centro urbano anche in relazione al naturale orientamento dei venti prevalenti.

AMBIENTE IDRICO

Saranno previsti unicamente scarichi di tipo civile che verranno smaltiti tramite immissione in pubblica fognatura.

SUOLO E SOTTOSUOLO

Il progetto non prevede ricadute significative sul suolo e sul sottosuolo.

VEGETAZIONE, FLORA E FAUNA

In considerazione della localizzazione dell'area in centro storico, e considerate le opere di mitigazione e di rinverdimento previste, non si verificano interrelazioni significative.

ECOSISTEMI

Il progetto non provoca variazione di sorta negli ecosistemi presenti.

SALUTE PUBBLICA E SICUREZZA

L'impianto non darà luogo ad inquinamento atmosferico con livello delle emissioni in atmosfera a norma del D.M. 12.07.90.

L'impianto non darà luogo a scarichi idrici o di altro tipo o produzione di rifiuti.

PAESAGGIO

L'impianto in progetto si inserisce in un'area di pubblico utilizzo nell'ambito dell'esistente Centro Storico in totale armonia e in assenza di impatto con il paesaggio circostante.

COMPATIBILITA' AMBIENTALE

METODOLOGIA UTILIZZATA

Per la redazione della relazione di Compatibilità Ambientale del progetto si sono adottati i seguenti passaggi operativi:

- verifica della compatibilità dell'opera con il quadro normativo e con gli strumenti di pianificazione in materia ambientale;
- analisi delle principali componenti ambientali potenzialmente coinvolte;
- descrizione sintetica dei parametri localizzativi dell'opera;
- descrizione delle principali modificazioni previste sull'ambiente e dei principali fattori di pressione ad esse correlate;
- descrizione dei livelli di impatto previsti ed individuazione dei fattori di impatto maggiormente significativi che necessitano di approfondimento in fase di progettazione;
- indicazione delle misure previste per eliminare e/o mitigare gli impatti o gli effetti negativi sull'ambiente.

VERIFICA DELLA COMPATIBILITÀ DELL'OPERA CON IL QUADRO NORMATIVO E GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE IN MATERIA AMBIENTALE

Il progetto prevede la realizzazione di un parcheggio pubblico con verde attrezzato e servizi destinati al turismo compatibile con il quadro normativo e gli strumenti vigenti di pianificazione in materia ambientale.

ANALISI DELLE PRINCIPALI COMPONENTI AMBIENTALI POTENZIALMENTE INTERFERITE

L'individuazione delle componenti ambientali interferite dal progetto è stata effettuata facendo riferimento all'Allegato I del DPCM 27/12/88; la caratterizzazione e l'analisi delle componenti ambientali, in relazione al livello di approfondimento necessario per la tipologia del progetto in studio, è stata condotta secondo i criteri indicati nell'Allegato II del DPCM 27/12/88. Si sono analizzate le sole componenti ambientali ritenute di rilevanza.

Per ciascuna componente si è proceduto:

- alla evidenziazione di particolari elementi di sensibilità;
- all'identificazione dei fattori specifici di pressione;
- alla definizione delle interazioni certe o probabili tra le azioni causali del progetto e le componenti ambientali potenzialmente interferite;
- alla definizione di matrici associate, o a doppia entrata, che mettono in relazione le diverse azioni di progetto e le fonti d'impatto potenziali;
- all'individuazione dei bersagli sensibili;
- alla definizione di una scala qualitativa ed i relativi livelli di significatività, che consentisse di raggiungere una

valutazione dell'entità degli impatti individuati;

- alla definizione, in relazione agli impatti riconosciuti ed ai bersagli potenziali, di indicazioni finalizzate alla riduzione degli impatti residui sull'ambiente, mitigazioni.

La compilazione di check-list specifiche ha condotto ai risultati riportati nelle tabelle che seguono.

COMPONENTI FISICHE DEL PROGETTO

COMPONENTI FISICHE	
Edifici	
Edifici pubblici	X
Depositi di materiali sul sito di intervento	
Accumuli di materiali per il cantiere	X
Depositi di materie prime	X
Opere di viabilità e connesse	
Approvvigionamento idrico	
Acquedotti	X
Approvvigionamento energetico	
Altre opere di approvvigionamento energetico	X
Trattamento e lo smaltimento delle acque usate	
Impianti di depurazione delle acque	
Collettori fognari	X
Smaltimento delle acque meteoriche	
Scoli delle acque meteoriche sui piazzali	X
Canalizzazioni per le acque meteoriche	X
Reti di drenaggio e/o rete di raccolta ed irrigazione	
Opere di protezione	
Muri perimetrali	X
Recinzioni esterne	X
Impianti per l'illuminazione notturna	X
Opere a verde e di inserimento ambientale	
Impianti di irrigazione	X
Creazione di tappeti erbosi	X
Aiuole	X
Piantumazioni arboree ed arbustive	X

AZIONI DI CANTIERE

AZIONI DI CANTIERE	
Sistemazione delle aree di intervento	
Movimenti di terra interni all'area	x
Accumulazione temporanea di materiali di scavo	x
Accumuli temporanei di materiali	x
Sistemazioni superficiali	
Pavimentazioni con materiali speciali	x
Uso di mezzi meccanici sul cantiere	
Uso di ruspe e scavatori	x
Uso di automezzi pesanti	x
Altri mezzi meccanici sul cantiere	x
Traffico esterno prodotto dal cantiere	
Autoveicoli per il raggiungimento del cantiere da parte del personale	x
Automezzi pesanti per l'approvvigionamento di materiali	x
Automezzi pesanti per lo smaltimento dei materiali di risulta	x

AZIONI DI ESERCIZIO

AZIONI DI ESERCIZIO	
Azioni sul ciclo dell'acqua	
Utilizzo di acqua per scopi civili	x
Produzione di acque usate civili	x
Induzione di traffico	
Traffico per l'approvvigionamento dei materiali	x
Traffico relativo al personale	x
Traffico per lo smaltimento dei rifiuti	x

INTERFERENZE AMBIENTALI

INTERFERENZE AMBIENTALI	
Consumi di energia	
Consumi di combustibile	x
Consumi di energia elettrica	x
Consumi di acqua	
Produzione di rifiuti	
Allontanamento di rifiuti solidi urbani	x
Allontanamento di rifiuti assimilabili agli RSU	x
Interferenze sullo stato dell'atmosfera	
Emissioni di fumi	x
Illuminazioni notturne	x

PROCESSI DI TRASFERIMENTO

PROCESSI DI TRASFERIMENTO	
Processi antropici	
Indotti sulla rete dei servizi	x

BERSAGLI SENSIBILI POSSIBILI

BERSAGLI SENSIBILI POSSIBILI	
Elementi dell'habitat umano	
Aria generica a livello del suolo	x
Acqua dell'approvvigionamento idropotabile	x
Componente umana	
Nuclei e centri abitati	x
Beni materiali	
Infrastrutture	x
Attività umane	
Attività locali	x

Nella matrice che segue sono riportate le azioni di progetto ed i potenziali impatti ad esse correlate.

MATRICE AZIONI / FONTI DI IMPATTO

FONTI IMPATTO	AZIONI											
	FASE DI CANTIERE					FASE ESERCIZIO						
	demolizioni	Accumulo temporaneo di materiali	Accumulo temporaneo di rifiuti	Rimozione e trasporto rifiuti materiali	Realizzazione edifici	Sistemazioni superficiali	Traffico veicolare	Attrezzatura / utilizzo opera	Approvvigionamento idrico	Approvvigionamento energetico	Sfruttamento acque	Traffico veicolare da e verso l'opera
Emissioni di rumore												
Produzione di rifiuti												
Diffusione di polveri												
Eventi accidentali												
Emissioni in atmosfera												
Occupazione di suolo												
Modifica della morfologia del terreno												
Impermeabilizzazioni superfici naturali												
Sfruttamento risorse idriche												
Indotti urbanistici												
Consumo energetico												
Illuminazione notturna												

Alcuni impatti, in base all'analisi condotta, sono stati esclusi, in particolare la possibilità di generare in fase di cantiere, attraverso sversamenti accidentali su suolo, inquinamenti indiretti della falda. Questo impatto è stato escluso in quanto la conformazione geologica dell'area garantisce una adeguata protezione;

Per consentire una lettura immediata, le interferenze potenziali sono state sintetizzate in un box all'interno del quale sono riassunti i potenziali impatti negativi e positivi valutati mediante la scala qualitativa a seguito riportata.

SCALA E CODICI DI VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI

IMPATTI NEGATIVI		IMPATTI POSITIVI		NESSUN IMPATTO
TRASCURABILI	☀	TRASCURABILI	😊	
SIGNIFICATIVI	☀☀	SIGNIFICATIVI	😊😊	
RILEVANTI	☀☀☀	RILEVANTI	😊😊😊	

BOX RIASSUNTIVO DEGLI IMPATTI

ACQUE	
Impatti negativi potenziali Il progetto non determina impatti diretti né indiretti sulle acque (superficiali e profonde). Non si prevede alcun incremento nell'utilizzo idrico e nella produzione di acque civili usate rispetto ai consumi attuali.	Impatti positivi potenziali Il progetto prevede l'adozione di sistemi di prevenzione dell'inquinamento idrico e di miglioramento del ciclo dell'acqua quali: reti di drenaggio delle acque meteoriche; mantenimento di aree verdi e superfici permeabili.
▲ nessun impatto	😊 impatto positivo

SUOLO/SOTTOSUOLO	
Impatti negativi potenziali Il progetto non determina impatti su suolo e sottosuolo. L'occupazione di suolo è limitata all'intorno dell'edificio.	Impatti positivi potenziali Nessun impatto positivo sulla componente.
▲ nessun impatto	▲ nessun impatto

RUMORE	
Impatti negativi potenziali Il progetto determina in fase di cantiere un impatto negativo, di ordine trascurabile, sulla componente rumore, correlato principalmente al traffico veicolare da mezzi pesanti, da ed in direzione del cantiere. Tale impatto ha durata temporanea e terminerà al completamento degli interventi edili.	Impatti positivi potenziali Nessun impatto.
● impatto negativo trascurabile	▲ nessun impatto

ATMOSFERA	
<p>Impatti negativi potenziali</p> <p>Il progetto determina in fase di cantiere un impatto negativo, di ordine trascurabile, sulla componente atmosfera, correlato principalmente al traffico veicolare da mezzi pesanti da ed in direzione del cantiere, ed al conseguente aumento di polveri, ed inquinanti nelle aree limitrofe.</p> <p>Tale impatto ha durata temporanea e terminerà al completamento degli interventi edili.</p> <p>In fase di utilizzo del forno crematorio le emissioni saranno costantemente monitorate per il rispetto dei parametri fissati in sede di autorizzazione Provinciale</p>	<p>Impatti positivi potenziali</p> <p>Impatto positivo per il recupero di calore per il riscaldamento degli ambienti che consentirà di ottenere un impatto positivo correlato alla diminuzione delle emissioni generate dall'impianto di riscaldamento attualmente in uso.</p>
<p>● impatto negativo trascurabile</p>	<p>☺☺ impatto positivo</p>
TERRITORIO	
<p>Impatti negativi potenziali</p> <p>Il progetto non determina impatti sulla viabilità locale né ulteriori carichi rispetto all'esistente.</p>	<p>Impatti positivi potenziali</p> <p>Il progetto determinerà un miglioramento nella qualità dei servizi offerti alla comunità.</p>
<p>▲ nessun impatto</p>	<p>☺ impatto positivo</p>
VEGETAZIONE	
<p>Impatti negativi potenziali</p> <p>Il progetto non determina alcun impatto. L'impatto derivante dall'eliminazione di una superficie esigua di vegetazione di soprassuolo è considerato nullo.</p>	<p>Impatti positivi potenziali</p> <p>Messa a dimora di elementi arborei ed arbustivi, creazione di tappeti erbosi nell'area esterna.</p>
<p>▲ nessun impatto</p>	<p>☺ impatto positivo</p>
PROCEDURE	
<p>Il progetto non dovrà essere sottoposto a procedure di V.I.A. e non necessita di Valutazione d'Incidenza.</p>	

DESCRIZIONE DELLE PRINCIPALI MODIFICAZIONI PREVISTE

Il progetto non prevede modifiche all'attuale assetto ecosistemico, in quanto trattasi di intervento in ambito antropizzato, altresì non interferisce con le componenti ambientali descritte.

DESCRIZIONE DEL LIVELLO DI IMPATTI SULLE COMPONENTI

A fronte dell'analisi condotta si può constatare che non vi sono impatti negativi significativi correlati alla realizzazione dell'intervento.

Impatti di ordine trascurabile saranno presenti in fase di cantiere; saranno correlati all'uso di mezzi di cantiere e avranno durata limitata ai lavori edili.

Altri impatti positivi di ordine territoriale deriveranno dal miglioramento della qualità dei servizi offerti alla cittadinanza.

INDICAZIONE DELLE PRINCIPALI MISURE ADOTTATE PER LA RIDUZIONE O L'ELIMINAZIONE DEGLI IMPATTI

Il progetto per la sua tipologia richiede l'applicazione delle misure minime di mitigazione e/o eliminazione degli impatti, quali abbattimento delle polveri e dei rumori.

COMUNE DI CASERTA



PROVINCIA DI CASERTA



PROPOSTA DI PROJECT FINANCING AI SENSI DELL'ART.183 COMMA 15 DEL D.LGS. 50/2016 PER LA RIQUALIFICAZIONE E GESTIONE DELL' AREA COMUNALE DELLA EX CASERMA POLLIO DESTINATA ALLA SOSTA DI VEICOLI A PAGAMENTO OLTRE ALLA INTEGRAZIONE DI SERVIZI DEDICATI AL TURISMO

fase

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA

n. documento	cod. documento	titolo documento
A	A.4	PRIME INDICAZIONI PER LA STESURA DEL PIANO DI SICUREZZA E COORDINAMENTO

rev.	data	descrizione	verif.	approv.
0	23.11.20	prima emissione	v	v

PROGETTAZIONE	 Il Direttore Tecnico e coordinatore della sicurezza Ing. Luigi Palmieri	PROPONENTE	SCALA -
	 		FORMATO A4
			team project:

PRIME INDICAZIONI PER LA STESURA DEI PIANI DI SICUREZZA

PROPOSTA DI PROJECT FINANCING AI SENSI DELL'ART.183 COMMA 15 DEL D.LGS. 50/2016 PER LA RIQUALIFICAZIONE E GESTIONE DELL'AREA COMUNALE DELLA EX CASERMA POLLIO DESTINATA ALLA SOSTA DEI VEICOLI A PAGAMENTO OLTRE ALLA INTEGRAZIONE DI SERVIZI DEDICATI AL TURISMO.

PROPOSTA DI PROJECT FINANCING ART.183 COMMA 15 DEL DLGS 50/2016

Promotore: SEA SERVICES Srl

1 PREMESSA

La presente relazione è stata elaborata nell'ambito della redazione del Progetto di Fattibilità relativo alla "Progettazione, esecuzione dei lavori e gestione dell'area comunale della ex caserma Pollio destinata alla sosta dei veicoli a pagamento oltre alla integrazioni di servizi dedicati al turismo".

2 DEFINIZIONI AI SENSI DEL D.LGS 81/08 E S.M.I.

cantiere temporaneo o mobile, di seguito denominato: «cantiere»: qualunque luogo in cui si effettuano lavori edili o di ingegneria civile il cui elenco è riportato nell'allegato X.

committente: il soggetto per conto del quale l'intera opera viene realizzata, indipendentemente da eventuali frazionamenti della sua realizzazione. Nel caso di appalto di opera pubblica, il committente è il soggetto titolare del potere decisionale e di spesa relativo alla gestione dell'appalto;

responsabile dei lavori: soggetto incaricato, dal committente, della progettazione o del controllo dell'esecuzione dell'opera. Nel campo di applicazione del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, e successive modificazioni, il responsabile dei lavori è il responsabile unico del procedimento;

lavoratore autonomo: persona fisica la cui attività professionale contribuisce alla realizzazione dell'opera senza vincolo di subordinazione;

coordinatore in materia di sicurezza e di salute durante la progettazione dell'opera, di seguito denominato coordinatore per la progettazione: soggetto incaricato, dal committente o dal responsabile dei lavori, dell'esecuzione dei compiti di cui all'articolo 91;

coordinatore in materia di sicurezza e di salute durante la realizzazione dell'opera, di seguito denominato coordinatore per l'esecuzione dei lavori: soggetto incaricato, dal committente o dal responsabile dei lavori, dell'esecuzione dei compiti di cui all'articolo 92, che non può essere il datore di lavoro delle imprese esecutrici o un suo dipendente o il responsabile del servizio di prevenzione e protezione (RSPP) da lui designato;

uomini-giorno: entità presunta del cantiere rappresentata dalla somma delle giornate lavorative prestate dai lavoratori, anche autonomi, previste per la realizzazione dell'opera;

piano operativo di sicurezza: (P.O.S.) il documento che il datore di lavoro dell'impresa esecutrice redige, in riferimento al singolo cantiere interessato, ai sensi dell'articolo 17 comma 1, lettera a), i cui contenuti sono riportati nell'allegato XV;

impresa affidataria: impresa titolare del contratto di appalto con il committente che, nell'esecuzione dell'opera appaltata, può avvalersi di imprese subappaltatrici o di lavoratori autonomi;

idoneità tecnico-professionale: possesso di capacità organizzative, nonché disponibilità di forza lavoro, di macchine e di attrezzature, in riferimento alla realizzazione dell'opera.

3 PRIME INDICAZIONI E DISPOSIZIONI PER LA STESURA DEL PIANO DI SICUREZZA E COORDINAMENTO

Le prime indicazioni e disposizioni per la stesura del Piano di Sicurezza e Coordinamento, sostanzialmente rappresentano l'attività che il coordinatore deve svolgere in fase di Progetto di fattibilità dell'opera, nel caso in cui si renda necessaria la nomina del CSP.

L'individuazione delle prime indicazioni e disposizioni è importante in quanto, già in questa fase, può contribuire alla determinazione sommaria dell'importo da prevedersi per i cosiddetti costi della sicurezza (nei limiti consentiti dalla ancora generica definizione dell'intervento. Per quanto riguarda l'applicazione del D.Lgs. 81/2008, dovranno essere individuate, in sede di progettazione definitiva ed esecutiva relativamente alle materie di sicurezza, le figure del committente, del responsabile dei lavori, del coordinatore della progettazione e del coordinatore dei lavori. Successivamente nella fase di progettazione esecutiva, tali indicazioni e disposizioni dovranno essere approfondite, fino alla stesura finale del Piano di Sicurezza e di Coordinamento e del Fascicolo dell'Opera così come previsto dalla normativa vigente, sempreché sia prevista la presenza di più di un'impresa sul cantiere.

4 METODO DI REDAZIONE, ARGOMENTI DA APPROFONDIRE E SCHEMA TIPO DI COMPOSIZIONE DEL PSC

Nello schema tipo di composizione, nel caso sia necessario, si intende redigere un Piano di Sicurezza e Coordinamento (PSC) distinguendolo in due parti distinte seguenti:

- PARTE PRIMA – Predisposizioni e principi di carattere generale ed elementi per l'applicazione e gestione del PSC;
- PARTE SECONDA – Elementi costitutivi del PSC per fasi di lavoro.

Nella prima parte del PSC saranno trattati argomenti che riguardano le prescrizioni di carattere generale, anche se concretamente legati al progetto e che si deve realizzare.

Queste prescrizioni di carattere generale dovranno essere considerate come un Capitolato speciale della sicurezza proprio di quel cantiere, e dovranno adattarsi di volta in volta alle specifiche esigenze dello stesso durante l'esecuzione.

Con esse si definiscono in pratica gli argini legali entro i quali si vuole che l'Impresa si muova con la sua autonoma operatività e devono rappresentare anche un valido tentativo per evitare l'insorgere del "contenzioso" tra le parti.

Le prescrizioni di carattere generale devono essere redatte in modo da:

- riferirsi alle condizioni dello specifico cantiere senza generalizzare, e quindi non lasciare eccessivi spazi all'autonomia gestionale dell'Impresa esecutrice nella conduzione del lavoro;
- tenere conto che la vita di ogni cantiere temporaneo o mobile ha una storia a se e non è sempre possibile ricondurre la sicurezza a procedure fisse che programmino in maniera troppo minuziosa la vita del cantiere (come ad esempio quelle di una catena di montaggio dove le operazioni ed i movimenti sono sempre ripetitivi ed uguali nel tempo e quindi la sicurezza può essere codificata con procedure definite perché le condizioni sono sempre le stesse);
- evitare il più possibile prescrizioni che impongano procedure troppo burocratiche, rigide, minuziose e macchinose. È accertato infatti che prescrizioni troppo teoriche di poca utilità per la vita pratica del Cantiere, potrebbero indurre l'Impresa a sentirsi deresponsabilizzata o comunque non in grado di impegnarsi ad applicarle.

Inoltre imporre azioni esagerate per aggiornamenti di schede e procedure generali richiederebbe un notevole dispendio di risorse umane che è più corretto impiegare per la gestione giornaliera del cantiere finalizzandole ad effettuare azioni di Prevenzione, Formazione ed Informazione continua del personale che sono uno dei cardini della sicurezza sul luogo di lavoro.

Quindi prescrizioni che comportino eccessive difficoltà procedurali non garantirebbero la sicurezza sul lavoro con la conseguenza che l'Impresa e lo stesso Coordinatore per l'esecuzione dei lavori finirebbero spesso con il disattenderle.

Nella seconda parte del PSC saranno trattati argomenti che riguardano il piano dettagliato della sicurezza per fasi di lavoro che nasce da un programma di esecuzione dei lavori, che naturalmente va considerato come un'ipotesi attendibile ma preliminare di come verranno poi eseguiti i lavori dall'Impresa.

Al cronoprogramma ipotizzato saranno collegate delle Procedure operative per le fasi più significative dei lavori e delle Schede di sicurezza collegate alle singole fasi lavorative programmate con l'intento di evidenziare le misure di prevenzione dei rischi simultanei risultanti dall'eventuale presenza di più imprese (o Ditte) e di prevedere l'utilizzazione di impianti comuni, mezzi logistici e di protezione collettiva. Concludono il PSC le indicazioni alle Imprese per la corretta redazione del Piano Operativo per la Sicurezza (POS) e la proposta di adottare delle Schede di sicurezza per l'impiego di ogni singolo macchinario tipo, che saranno comunque allegate al PSC in forma esemplificativa e non esaustiva (compito ormai delegato principalmente alla redazione dei POS da parte delle Imprese).

4.1 PARTE PRIMA - Predisposizioni e principi di carattere generale ed elementi per l'applicazione e gestione del PSC.

La prima parte del PSC sarà dedicata a prescrizioni di carattere generale che in particolare saranno sviluppate secondo i seguenti punti:

- Premessa del Coordinatore per la sicurezza,
- Modalità di presentazione di proposte di integrazione o modifiche da parte dell'Impresa esecutrice al Piano di sicurezza redatto dal Coordinatore per la progettazione,
- Obbligo alle Imprese di redigere il Piano operativo di sicurezza
- Elenco dei numeri telefonici utili in caso di emergenza,
- Quadro generale con i dati necessari alla notifica (da inviare all'organo di vigilanza territorialmente competente, da parte del Committente),
- Struttura organizzativa tipo richiesta all'Impresa (esecutrice dei lavori),
- Referenti per la sicurezza richiesti all'Impresa (esecutrice dei lavori),
- Requisiti richiesti per eventuali ditte Subappaltatrici,
- Requisiti richiesti per eventuali Lavoratori autonomi,
- Verifiche richieste dal Committente,
- Documentazioni riguardanti il Cantiere nel suo complesso (da custodire presso gli uffici del cantiere a cura dell'Impresa),
- Descrizione dell'Opera da eseguire, con riferimenti alle tecnologie ed ai materiali impiegati,
- Aspetti di carattere generale in funzione della sicurezza e Rischi ambientali,
- Considerazioni sull'Analisi, la Valutazione dei rischi e le procedure da seguire per l'esecuzione dei lavori in sicurezza,
- Tabelle riepilogative di analisi e valutazione in fase di progettazione della sicurezza,
- Rischi derivanti dalle attrezzature,
- Modalità di attuazione della valutazione del rumore,
- Organizzazione logistica del Cantiere,
- Pronto Soccorso,
- Sorveglianza Sanitaria e Visite mediche,
- Formazione del Personale,
- Protezione collettiva e dispositivi di protezione personale (DPI),
- Segnaletica di sicurezza,
- Norme Antincendio ed Evacuazione,
- Coordinamento tra Impresa, eventuali Subappaltatori e Lavoratori autonomi,
- Attribuzioni delle responsabilità, in materia di sicurezza, nel cantiere,
- Stima dei costi della sicurezza,
- Elenco della legislazione di riferimento,
- Bibliografia di riferimento.

4.2 PARTE SECONDA - Elementi costitutivi del PSC per fasi di lavoro

La seconda parte del PSC dovrà comprendere nel dettaglio prescrizioni, tempistica e modalità di tutte le fasi lavorative ed in particolare dovrà sviluppare i seguenti punti:

- Crono programma generale di esecuzione dei lavori,
- Fasi progressive e procedure più significative per l'esecuzione dei lavori contenuti nel programma,
- Procedure comuni a tutte le opere provvisoriale,
- Procedure comuni a tutte le lavorazioni,
- Distinzione delle lavorazioni per aree,
- Schede di sicurezza collegate alle singole fasi lavorative programmate, con riferimenti a: lavoratori previsti, interferenze, possibili rischi, misure di sicurezza, cautele e note, eccetera),
- Elenco non esaustivo di macchinari ed attrezzature tipo (con caratteristiche simili a quelle da utilizzare),
- Indicazioni alle Imprese per la corretta redazione del Piano Operativo per la Sicurezza (POS),
- Schede di sicurezza per l'impiego di ogni singolo macchinario tipo, fornite a titolo esemplificativo e non esaustivo (con le procedure da seguire prima, durante e dopo l'uso).

5 PRIME INDICAZIONI SUL FASCICOLO DELL'OPERA

Per garantire la conservazione ed il corretto svolgimento delle funzioni a cui è destinata l'opera, riducendo al minimo i disagi per l'utente, si intende redigere un Fascicolo dell'Opera che dovrà essere redatto in modo tale che possa facilmente essere consultato, prima di effettuare qualsiasi intervento d'ispezione o di manutenzione dell'opera.

Esso dovrà contenere:

- un programma degli interventi d'ispezione;
- un programma per la manutenzione dell'opera progettata in tutti i suoi elementi;
- una struttura che possa garantire una revisione della periodicità delle ispezioni e delle manutenzioni nel tempo in maniera da poter essere modificata in relazione alle informazioni di particolari condizioni ambientali rilevate durante le ispezioni o gli interventi manutentivi effettuati;
- le possibili soluzioni per garantire interventi di manutenzione in sicurezza;
- le attrezzature e i dispositivi di sicurezza già disponibili e presenti nell'opera;
- indicazioni sui rischi potenziali che gli interventi d'ispezione e quelli di manutenzione comportano, dovuti alle caratteristiche intrinseche dell'opera (geometria del manufatto, natura dei componenti tecnici e tecnologici, sistema tecnologico adottato, etc.),
- indicazioni sui rischi potenziali che gli interventi d'ispezione e quelli di manutenzione comportano, dovuti alle attrezzature e sostanze da utilizzare per le manutenzioni;

- i dispositivi di protezione collettiva o individuale che i soggetti deputati alla manutenzione devono adottare durante l'esecuzione dei lavori;
- raccomandazioni di carattere generale.

6 RIEPILOGO OBBLIGHI NORMATIVI

Nel rispetto del D.Lgs. 81/2008 – con particolare riferimento a quanto disposto in merito ai PSC ed ai POS – si ritiene innanzitutto che i lavori di cui sopra rientrino negli obblighi riepilogati nello schema che segue e che si propone venga applicato nell'iter di progettazione e di esecuzione dell'Opera nel quale sia prevista la presenza, anche non contemporanea, di più imprese.

6.1 Fase di progettazione dell'opera

Il Committente o il Responsabile dei lavori, contestualmente all'affidamento dell'incarico di progettazione dell'Opera, designa, se necessario, il Coordinatore per la progettazione (D.Lgs 81/2008, art. 90, comma 3) che redigerà il Piano di sicurezza e di coordinamento (D.Lgs 81/2008, art. 100, comma 1).

6.2 Prima dell'inizio dei lavori

6.2.1 Il Committente o il Responsabile dei lavori:

- prima dell'affidamento dei lavori, designa, se necessario, il Coordinatore per l'esecuzione dei lavori (D.Lgs 81/2008, art. 90, comma 4);
- verifica l'Idoneità Tecnico – Professionale delle Imprese esecutrici e dei Lavoratori Autonomi (D.Lgs 81/2008, art. 90, comma 9, lettera a);
- richiede alle Imprese esecutrici una dichiarazione sull'organico medio annuo, distinto per qualifica, corredata dagli estremi delle denunce dei lavoratori effettuate all'INPS, INAIL e Casse Edili e da una dichiarazione relativa al contratto collettivo applicato ai lavoratori dipendenti (D.Lgs 81/2008, art. 90, comma 9, lettera b);
- trasmette all'A.S.L. ed alla Direzione Provinciale del Lavoro la Notifica Preliminare elaborata conformemente all'Allegato XII (D.Lgs 81/2008, art. 99, comma 1).

6.2.2 L'impresa appaltatrice deve provvedere a consegnare:

- Piano Operativo di Sicurezza – POS – obbligo stabilito dall'art. 29, comma 4, del D.Lgs. 81/08 (valutazione dei rischi) – sanzione amministrativa da 2.500 a 10.000 euro;
- PiMUS con allegato il progetto o lo schema esecutivo di montaggio (obbligo stabilito all'art. 134, comma 1, del D.Lgs. 81/08) – arresto fino a 3 mesi o ammenda da 500 a 2000 euro;

- Autorizzazione ministeriale all'impiego del ponteggio metallico (obbligo stabilito dall'art. 134, comma 1, del D.Lgs. 81/08 – arresto fino a 3 mesi o ammenda da 500 a 2000 euro;
- Libretti di matricola degli apparecchi di sollevamento di portata superiore a 200 Kg completi dei verbali di verifica periodica (art. 71 del D.Lgs. 81/08);
- Dichiarazione di conformità dell'impianto elettrico, di quello di terra e di quello contro le scariche atmosferiche (DM 37/08 e DPR 462/01);
- Verbale di verifica periodica (biennale) dell'impianto elettrico di terra e di quello contro le scariche atmosferiche (DPR 462/01);
- Verbali di verifica periodica e/o straordinaria dei ponteggi metallici,
- Verbali di verifica periodica di tutte le macchine e attrezzature soggette a tale obbligo,
- Piano Sostitutivo di Sicurezza (PSS) per i soli appalti pubblici non rientranti nelle, disposizioni inerenti la designazione dei coordinatori per la sicurezza,
- Copia di eventuali deleghe in materia di sicurezza,
- Copia del certificato di conformità delle macchine e relativi libretti di uso e manutenzione,
- Copia delle lettere di consegna dei tesserini di riconoscimento,
- Copia della nota di consegna dei DPI agli operai con obbligo di utilizzo,
- DURC,
- Copia di eventuali subappalti,
- Copia consultazione RLS o RLST in merito al PSC e al POS,
- Documentazione comprovante l'avvenuta trasmissione del POS al CSE o alla impresa affidataria,
- Nota designazione RSPP con accettazione (documento da produrre se non allegato al POS),
- Nota designazione ASPP (Addetti al Servizio Protezione e Prevenzione) con accettazione, (documento da produrre se non allegato al POS),
- Nota nomina MC con accettazione, (documento da produrre se non allegato al POS)
- Designazione lavoratori addetti alla gestione delle emergenze, (documento da produrre se non allegato al POS)
- Documentazione inerente alla formazione degli addetti alla gestione delle emergenze (documento da produrre se non allegato al POS)
- Attestazione idoneità alla mansione specifica di tutti gli operai,
- Documentazione attestante l'avvenuta formazione, in collaborazione con gli organismi bilaterali, di tutti gli operai, preposti e dirigenti,
- Documentazione comprovante l'avvenuta formazione sull'utilizzo dei DPI di 3° categoria (es. cinture di sicurezza) e otoprotettori,
- Documentazione comprovante l'avvenuta formazione degli addetti a macchine complesse (gruisti, carrellisti, ecc.),

- Documentazione attestante l'avvenuta informazione degli operai,
- Documentazione comprovante l'avvenuta formazione del/dei RLS,
- Schede di sicurezza delle sostanze e preparati pericolosi.

6.3 Fase di esecuzione dell'opera

6.3.1 Il Coordinatore per l'esecuzione dei lavori (D.Lgs 81/2008, art. 92), se esistente:

- verifica l'applicazione, da parte delle Imprese esecutrici e dei Lavoratori Autonomi, del "Piano di sicurezza e di Coordinamento" (PSC) (comma 1, lettera a);
- verifica l'idoneità del POS redatto dalle Imprese (comma 1, lettera b);
- organizza il coordinamento delle attività tra le Imprese ed i Lavoratori Autonomi (comma 1, lettera c);
- verifica l'attuazione di quanto previsto in relazione agli accordi tra le parti sociali e coordina i Rappresentanti per la sicurezza (comma 1, lettera d);
- segnala alle Imprese ed al Committente le inosservanze alle leggi sulla sicurezza, al PSC ed al POS (comma 1, lettera e);
- sospende le Fasi lavorative che ritiene siano interessate da pericolo grave ed imminente (comma 1, lettera f).

6.3.2 L'Impresa Appaltatrice nei confronti delle Imprese subappaltatrici (D.Lgs 81/2008, art. 97):

- verifica l'Idoneità Tecnico – Professionale delle Imprese esecutrici anche mediante l'iscrizione alla CCIAA; verifica il rispetto degli obblighi INPS – INAIL; trasmette il suo Piano Operativo della Sicurezza (POS) alle Ditte subappaltatrici; verifica che esse abbiano redatto il loro Piano Operativo della Sicurezza (POS) e ne consegna una copia anche al Coordinatore per la sicurezza; coordina gli interventi di protezione e prevenzione.

6.3.3 Il datore di lavoro dell'impresa affidataria (D.Lgs 81/2008, art. 97):

Oltre a quanto previsto per le imprese esecutrici, deve avere disponibile:

- Documentazione attestante l'avvenuta valutazione dei POS delle imprese esecutrici;
- Documentazione attestante l'avvenuta trasmissione al CSE dei POS delle imprese esecutrici;
- Documentazione attestante eventuali provvedimenti in materia di sicurezza adottati nei confronti delle imprese esecutrici;
- Documentazione comprovante l'avvenuta trasmissione del PSC alle imprese esecutrici e ai lavoratori;
- Verifica dei requisiti tecnico-professionali delle imprese esecutrici e dei lavoratori autonomi;
- Trasmissione della verifica di cui al punto precedente al committente o al responsabile dei lavori.

7 DESCRIZIONE DEI LAVORI DA ESEGUIRE

Le lavorazioni relative all'opera in progetto consistono, essenzialmente, nell'esecuzione di interventi per la realizzazione di parcheggi a raso e viabilità interna, realizzazione di un manufatto destinato a servizi dedicato al turismo ed agli utenti, realizzazione di una "piazza" a verde attrezzato, modifica dell'impianto di illuminazione, messa a dimora di alberature ed essenze arboree e di elementi di arredo urbano, creazione degli accessi e degli innesti con la viabilità esterna al contorno, il cablaggio della rete di distribuzione elettrica a servizio dell'infrastruttura.

8 VALUTAZIONE PRELIMINARE PER LA STIMA DEI COSTI

È stata effettuata una valutazione preliminare delle spese prevedibili per l'attuazione delle misure di sicurezza.

La predetta valutazione è stata effettuata tenendo in considerazione i seguenti elementi:

- la programmazione degli interventi;
- le specifiche tecniche degli interventi;
- lavorazioni similari precedentemente stimate;
- i costi dei dispositivi di protezione individuale, i mezzi e servizi di protezione collettiva;
- gli apprestamenti, le infrastrutture ed i mezzi e servizi di protezione collettiva, gli impianti tecnici per la sicurezza del cantiere nonché la segnaletica sono stati estrapolati da prezziari standard ufficiali.

In ogni caso, sarà compito dei Coordinatori in fase di progetto, redigere la valutazione specifica dei costi della sicurezza, attenendosi alle indicazioni di cui al D.lgs. 81/08 il quale prevede, per tutta la durata delle lavorazioni previste in fase preliminare, la stima dei seguenti costi:

- apprestamenti da prevedere nel PSC;
- misure preventive e protettive e dei dispositivi di protezione individuale eventualmente da prevedere nel PSC per lavorazioni interferenti;
- impianti di terra e di protezione contro le scariche atmosferiche, degli impianti antincendio, degli impianti di evacuazione fumi;
- mezzi e servizi di protezione collettiva;
- procedure contenute nel PSC e da prevedere per specifici motivi di sicurezza;
- eventuali interventi finalizzati alla sicurezza e richiesti per lo sfasamento spaziale o temporale delle lavorazioni interferenti;
- delle misure di coordinamento relative all'uso comune di apprestamenti, attrezzature, infrastrutture, mezzi e servizi di protezione collettiva.

La stima dovrà essere congrua, analitica per voci singole, a corpo o a misura, riferita ad elenchi prezzi standard o specializzati, oppure basata su prezziari o listini ufficiali vigenti nell'area interessata, o sull'elenco prezzi delle misure di sicurezza del committente; nel caso in cui un elenco prezzi non sia applicabile o non disponibile, si farà riferimento ad analisi costi complete e desunte da indagini di mercato.

COMUNE DI CASERTA



PROVINCIA DI CASERTA



PROPOSTA DI PROJECT FINANCING AI SENSI DELL'ART.183 COMMA 15 DEL D.LGS. 50/2016 PER LA RIQUALIFICAZIONE E GESTIONE DELL' AREA COMUNALE DELLA EX CASERMA POLLIO DESTINATA ALLA SOSTA DI VEICOLI A PAGAMENTO OLTRE ALLA INTEGRAZIONE DI SERVIZI DEDICATI AL TURISMO

fase

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA

n. documento	cod. documento	titolo documento
A	A.5	SPECIFICAZIONI E CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO E DELLA GESTIONE

rev.	data	descrizione	verif.	approv.
0	23.11.20	prima emissione	v	v

PROGETTAZIONE	 Il Direttore Tecnico e coordinatore della sicurezza Ing. Luigi Palmieri	PROPONENTE	SCALA -
	 		FORMATO A4
			team project:

PROPOSTA DI PROJECT FINANCING AI SENSI DELL'ART.183 COMMA 15 DEL D.LGS. 50/2016 PER LA RIQUALIFICAZIONE E GESTIONE DELL'AREA COMUNALE DELLA EX CASERMA POLLIO DESTINATA ALLA SOSTA DEI VEICOLI A PAGAMENTO OLTRE ALLA INTEGRAZIONE DI SERVIZI DEDICATI AL TURISMO.

PROPOSTA DI PROJECT FINANCING ART.183 COMMA 15 DEL DLGS 50/2016

Promotore: SEA SERVICES Srl

CAPITOLATO SPECIALE DEL SERVIZIO

OGGETTO: PROPOSTA DI PROJECT FINANCING AI SENSI DELL'ART.183 COMMA 15 DEL D.LGS. 50/2016 PER LA RIQUALIFICAZIONE E GESTIONE DELL'AREA COMUNALE DELLA EX CASERMA POLLIO DESTINATA ALLA SOSTA DEI VEICOLI A PAGAMENTO OLTRE ALLA INTEGRAZIONE DI SERVIZI DEDICATI AL TURISMO.

Articolo 1. ENTE APPALTANTE: Comune di Caserta – Settore
Traffico e Mobilità, Indirizzo: Piazza Vanvitelli, - 81100
CASERTA – Italia

Articolo 2. OGGETTO DELL'APPALTO:

Affidamento del servizio RIQUALIFICAZIONE E GESTIONE DELL'AREA COMUNALE DELLA EX CASERMA POLLIO DESTINATA ALLA SOSTA DEI VEICOLI A PAGAMENTO OLTRE ALLA INTEGRAZIONE DI SERVIZI DEDICATI AL TURISMO.

Nel servizio sono incluse le attività connesse e complementari necessarie:

- organizzazione e gestione di servizi complementari e migliorativi che consentano l'incentivazione della sosta nell'area e la migliore fruizione della stessa;

TITOLO PRIMO: MODALITA' DI ATTUAZIONE DEI SERVIZI

Articolo 3. AREA A PARCHEGGIO OGGETTO DELLA PROPOSTA

Il progetto prevede la riqualificazione dell'area dell'Ex Caserma Pollio, destinata attualmente interamente a parcheggio, al fine di adeguare l'offerta sempre crescente di posti auto nei pressi della Reggia vanvitelliana ed al contempo di integrarla con servizi dedicati al turismo ed al verde attrezzato. L'intervento si configura principalmente come intervento a "impatto zero" essendo costituito per oltre il 90% da spazio aperto in quanto area già destinata a parcheggio a raso e da un blocco servizi destinati al turismo da realizzare all'interno di uno dei due manufatti di archeologia industriale esistenti, senza quindi aumento di volumi fuori terra e nel rispetto della struttura originaria che non sarà interessata dall'intervento. Nell'ambito di una rimodulazione

dell'intera area parcheggio dal punto di vista della viabilità e della gestione degli ingressi e delle uscite, la volontà del gestore è quella di valorizzare l'intera area mediante la creazione di uno spazio centrale aperto attrezzato a verde con camminamenti pedonali che mettano in comunicazione le varie parti del parcheggio, incrementando l'offerta di servizi mediante la realizzazione di uno spazio commerciale e gestionale che si sviluppa al di sotto della pensilina maggiore.

In tale corpo servizi troveranno spazio:

- 1) ufficio e controllo parcheggio;
- 2) info point con vendita di souvenirs;
- 3) un garden book shop con annesso ristorante con terrazza.

Il progetto di parcheggio dell'area comunale destinata alla sosta di veicoli deve ritenersi non esaustivo né definitivo, ma solo indicativo della proposta, il Concedente ed il Concessionario affidatario potranno, in qualsiasi momento, concordare modifiche per un miglioramento del progetto, nell'interesse superiore dell'Ente, sulla sola area comunale da destinare a sosta a pagamento di veicoli oppure concordare modifiche all'area pubblica destinata alla sosta a pagamento per sopravvenute circostanze impreviste divenuti necessari al funzionamento dell'area di parcheggio.
di rivalsa nei confronti dell'Amministrazione.

3.1 Area comunale destinata alla sosta di veicoli a pagamento situate nell'ex Caserma Pollio

Complessivamente il manufatto occupa parte della superficie coperta già occupata dalla "tettoia" metallica esistente più grande pari a 590 mq. Il manufatto sarà concepito in modo da azzerare il più possibile l'impatto ambientale, e tale da integrarsi con il territorio con una architettura lineare e trasparente che la renda "invisibile". Particolare attenzione è stata posta alle aree di verde attrezzato al centro dell'area destinata al parcheggio per la quale è stato realizzato uno studio della pavimentazione sulla base di ricerche storiche. Tale area prevederà la messa a dimora di alberature ed essenze arboree che mirano a ristabilire il giusto rapporto tra verde urbano e spazio di parcheggio.

La sosta a pagamento, nei posti di sosta a raso, resta attivata anche nelle giornate di domenica e nei giorni festivi alle medesime condizioni dei giorni feriali.

Articolo 4. MODALITÀ DI ESECUZIONE E PENALITÀ, CAUSE DI REVOCA E DECADENZA

E' facoltà dell'ente concedente, con apposita ordinanza dirigenziale, comunicata al Concessionario almeno 5 (cinque) giorni prima, di sospendere temporaneamente l'utilizzo dell'area di sosta per esigenze di carattere pubblico o di emergenza che richiedano la disponibilità dell' area per un periodo che non potrà superare 2 giorni, con un intervallo di almeno 90 giorni tra una sospensione e l'altra. Per ogni ulteriore necessità che richieda provvedimenti sospensivi, sarà riconosciuto all'appaltatore un compenso di 3 euro al giorno per posto auto sospeso.

Il Comune, in considerazione della necessità di eseguire lavori di propria competenza, di autorizzare lavori di competenza di Enti, di consentire lo svolgimento di manifestazioni pubbliche e di autorizzare altre forme di occupazione del suolo pubblico, si riserva la possibilità di limitare e vietare la occupazione temporanea di parte o di tutta area pubblica destinata alla sosta di veicoli, senza alcun obbligo di indennizzo, sempre che l'occupazione dell'area non superi la durata di 10 giorni per ogni anno di vigenza dell' appalto; altrimenti verrà riconosciuto alla ditta un indennizzo pari all'importo previsto per la occupazione dell' area calcolato su un coefficiente di occupazione del 25% per tutto il periodo di limitata o vietata occupazione.

In caso di constatata inefficienza nel servizio o di lamentele degli utenti il Comune diffiderà la ditta Concessionaria, mediante posta certificata, ad eliminare le cause delle lamentele o del disservizio.

In caso di ulteriore inottemperanza, il Comune applicherà una penalità pari a Euro 200,00 (duecento/00) per ogni giorno di accertata inottemperanza.

In caso di ulteriore inottemperanza il Comune ha diritto di revocare la concessione del servizio alla ditta appaltatrice.

Articolo 5. Orari di pagamento della sosta

Il pagamento della occupazione sosta e' dovuto dai fruitori nei giorni dal Lunedì alla Domenica di ogni settimana h/24 :

Articolo 6. Tariffazione della sosta e abbonamenti in struttura

L'area di sosta, dell'ex Caserma Pollio è attualmente considerata area pubblica ricadente nella zona "A" secondo la Delibera di Consiglio Comunale n.41 del 25.giugno.2009, che ha approvato il Piano Comunale della Sosta, nonché dalla delibera di Giunta Comunale nr. 105/2009 del 31.luglio.2009.

La presente proposta di project financing considera le seguenti tariffe, calcolate ai sensi della normativa vigente:

Per le aree di parcheggio auto:

- 01/01 – 31/12 per H24 con tariffa di € 2,00 la prima ora, di € 1,50 la seconda ora e successive;

Per le aree di parcheggio moto:

- 01/01 – 31/12 per H24 con tariffa di € 2,00 la prima ora, di € 1,50 la seconda ora e successive;

Per le aree di parcheggio camper:

- 01/01 – 31/12 per H24 con tariffa di € 25,00 giorno, comprensivo di tutti i servizi (impianto di raccolta acque nere, fontanelle con acqua potabile, energia elettrica, ecc.)

La tipologia di abbonamento proposta:

- 01/01 – 31/12 per H24 con tariffa di €120,00 mese;
- 01/01 – 31/12 per H12 con tariffa di € 60,00 mese;

La tariffa oraria è applicabile per tutti i giorni della settimana;

Sono esentati dal pagamento della occupazione delle aree di sosta, i mezzi di servizio di:

- Forze dell'Ordine
- Amministrazione Comunale, Provinciale e Regionale
- Vigili del Fuoco
- Protezione civile
- Servizi di soccorso in genere

Articolo 7. Tariffazione Del Sistema Di Mobilita' Elettrica

Le tariffe del sistema di mobilità elettrica sono così suddivise:

- **Tariffa per noleggio bike elettrica = 10,00 €/h o frazione;**
- **Tariffa per noleggio Tuk Tuk = 60,00 €/h o frazione;**

il prezzo iniziale tariffe per ricariche elettriche vetture:

- **Tariffa per ricarica vetture elettriche = 0,38 kWh (IVA esclusa);**

L'utente, potrà richiedere il servizio, sia tramite personale autorizzato, sia via smartphone attraverso i servizi messi a disposizione dal progetto.

Articolo 8. Quota Concessoria

Per le obbligazioni assunte con la presente Convenzione, al Concessionario viene attribuito il diritto di gestire e sfruttare economicamente l'Opera realizzata per l'intera durata della gestione.

A fronte del diritto di gestire le opere, il Concessionario si obbliga a corrispondere annualmente al Concedente il canone annuo di aggiudicazione, ovvero nella misura del canone base di euro 100.000,00 per il primo anno, euro 150.000,00 per il secondo anno e di euro 200.000,00 annui per gli anni a seguire. Il canone dovrà essere pagato al concedente con cadenza annuale posticipata a partire dall'anno di gestione.

Articolo 9. Riconsegna delle opere

La riconsegna dell'area di sosta a fine concessione, dovrà avvenire attraverso verbale di consistenza, attestante il buono stato di tutte le parti nonché della segnaletica verticale, orizzontale e di tutta la cartellonistica prevista nel progetto autorizzato.

Se dal verbale di consistenza, emergeranno eventuali danni, il concessionario è tenuto al ripristino secondo un cronoprogramma che costituirà parte integrante del documento redatto.

Alla scadenza delle date, previste dal cronoprogramma, se il concessionario risulta inadempiente, l'Amministrazione si attiverà in danno comunicando al concessionario il costo che l'Amministrazione deve sopportare senza attendere eventuali indicazioni del concessionario.

Segnaletica orizzontale e verticale

Il progetto tecnico della proposta presentata indica la tipologia e la fattezze della segnaletica per le indicazioni relative alla sosta dei veicoli e la modalità di effettuazione della manutenzione della stessa. La ditta Concessionaria assume a proprio carico l'onere della manutenzione e se necessario della implementazione o sostituzione della segnaletica orizzontale e verticale per la gestione della sosta:

Segnaletica orizzontale

La ditta Concessionaria dovrà provvedere (ove necessario) a propria cura e spese al rifacimento della segnaletica orizzontale già esistente ed alla realizzazione della segnaletica orizzontale nell'area destinata alla sosta. Nell'individuazione dei posti dovranno essere riservati degli stalli alle persone invalide (strisce gialle) nel numero massimo previsto dal D.Lgs. 285 del 30.04.1992 e dal Regolamento di Attuazione DPR 495 del 16.12.1992.

L'esecuzione dei lavori di rifacimento sarà preannunciata dal concessionario al Comune almeno 48 ore prima della sua effettuazione in maniera da predisporre le necessarie comunicazioni agli utenti attraverso i siti telematici dell'Amministrazione.

Resta a carico del gestore la comunicazione diretta agli utenti attraverso apposita cartellonistica da porre 48 ore prima sull'area di sosta oggetto dell'intervento.

L'appaltatore dovrà realizzare anche la segnaletica dei motocicli, secondo il progetto previsto all'art.7.

Segnaletica verticale

La ditta Concessionaria dovrà, a propria cura e spese, provvedere alla realizzazione della segnaletica verticale necessaria al corretto funzionamento dell'area di sosta e prevista nel progetto presentato in fase di gara, oltre al mantenimento della sua efficienza. Inoltre dovrà porre un pannello a messaggio variabile, su cui proiettare sia la presenza del parcheggio, sia il numero dei posti disponibili. Detto pannello dovrà essere posizionato all'ingresso di accesso all'area di sosta per evitare attese di veicoli con conseguente intralcio al traffico.

Servizi migliorativi.

Il progetto prevede nella proposta la realizzazione di servizi migliorativi i quali hanno lo scopo di migliorare la fruibilità e la vivibilità dell'area destinate alla sosta con l'obiettivo di modernizzare il servizio, riqualificando l'area e le zone interessate anche attraverso l'introduzione di meccanismi orientati all'utenza debole della strada. Tra i servizi migliorativi ci sono quelli tendenti a favorire un migliore utilizzo della bicicletta in città.

Articolo 10. Organico previsto per il servizio di gestione della sosta

Il progetto tecnico di fattibilità, tiene conto dell'Organico necessario per la gestione della occupazione dell' area destinata alla sosta dei veicoli, per il controllo della sosta, per la pulizia e la manutenzione ordinaria e straordinaria dell' area, precisando che il numero di persone complessivamente utilizzate per la realizzazione del servizio con sede lavorativa nel Comune di Caserta.

Il Concessionario dovrà prevedere un corretto rapporto, per ciascuna delle mansioni previste tenendo conto delle soluzioni tecnologiche e di implementamento della sosta.

Tutto il personale impiegato per l'espletamento del servizio dovrà possedere irrinunciabilmente i requisiti previsti dalla legge per l'avviamento al lavoro in aziende concessionarie di pubblici servizi.

Il personale dovrà operare con precisione, correttezza e nel rispetto delle norme regolamentari e qualitative del servizio che la ditta Concessionaria fisserà ed indicherà nel progetto tecnico e dovrà essere selezionato tenendo conto oltre che di requisiti culturali e professionali anche di eventuali precedenti esperienze nel settore.

Il personale sarà riconoscibile attraverso una tessera di riconoscimento ed uno specifico abbigliamento distintivo fornito dall'appaltatore.

L'Amministrazione non assume nessuna responsabilità per danni, eventualmente cagionati al personale del Concessionario ed a terzi per infortuni e sinistri che possano verificarsi in dipendenza del servizio in concessione.

Il personale del concessionario dovrà garantire che il parcheggio delle autovetture avvenga solo nella area destinata e previste nel presente capitolato con assoluto divieto di assumere in custodia autovetture parcheggiate fuori dall'area stessa.

Sarà cura degli addetti al servizio far disporre i veicoli nelle zone delimitate in blu evitando che si possa determinare intralcio alla circolazione interna.

La ditta Concessionaria, avrà l'obbligo di assumere, prima dell'inizio del servizio, in via preferenziale il personale già impiegato nella precedente gestione del servizio, nei limiti numerici e di mansioni possedute. Fermo restando il possesso da parte del suddetto personale già impiegato nella precedente gestione dei requisiti per l'assunzione in aziende concessionarie di pubblici servizi precedentemente enunciati.

Articolo 11. VIGILANZA

La Polizia Municipale potrà effettuare la vigilanza ed il controllo del servizio del parcheggio soprattutto per quanto riguarda le infrazioni di lieve entità, quali ritardi negli orari di apertura e chiusura, nell'ordine delle divise indossate dal personale, nel mantenimento del decoro degli stalli e dell'intera area comunale, nell'uso di strumenti sonori non autorizzati, nel non mantenere efficiente la segnaletica orizzontale e verticale e tutta la cartellonistica a servizio del parcheggio, nel caso che vengano rilevate tali infrazioni.

Per le più gravi infrazioni il Comune si riserva misure più severe (fino alla revoca della concessione) da adottarsi con provvedimento della Giunta Comunale su proposta del Comando di Polizia Municipale e dell'Ufficio Traffico del Comune di Caserta.

Articolo 12. CONTROLLI

L'amministrazione si riserva la facoltà di esercitare i controlli relativi allo svolgimento del servizio, attraverso il competente Settore Vigilanza facente capo alla Polizia Municipale senza che la ditta possa opporsi e senza avvisare il gestore.

TITOLO SECONDO : DISPOSIZIONI COMUNI

Articolo 13. Vincolo all'Offerta ed alla stipula del contratto L'offerta tecnica ed economica formulata in sede di gara per i servizi indicati nel presente Capitolato, sarà immediatamente vincolante per la Ditta concorrente. L'Amministrazione comunale rimarrà vincolata solo a seguito di stipula del contratto, la cui sottoscrizione è subordinata all' accertamento della mancanza di cause ostative, ivi comprese quelle relative in materia di comunicazioni e certificazioni previste dalla normativa antimafia.

Il contratto verrà stipulato in forma pubblica amministrativa. Le condizioni offerte dal concessionario in fase di gara sono per la stessa vincolanti a tutti gli effetti contrattuali. Entro 30 (trenta) giorni dalla data di ricevimento della comunicazione ufficiale di avvenuta aggiudicazione, la ditta Concessionaria dovrà presentare la documentazione necessaria alla firma del contratto, comprensiva della cauzione definitiva. Entro 15 (quindici) giorni dal ricevimento dell'invito ufficiale da parte dell'Amministrazione comunale, la ditta Concessionaria dovrà presentarsi alla firma del contratto.

Tutte le spese inerenti e conseguenti al contratto sono a carico della Ditta aggiudicataria. Il contratto relativo all'affidamento del presente servizio, avente per oggetto prestazione soggetta all'imposta sul valore aggiunto, sarà sottoposto a registrazione a tassa fissa e le spese conseguenti tutte, nessuna esclusa, saranno a carico della Ditta aggiudicataria.

Articolo 14. OBBLIGHI DELL'AFFIDATARIO

La ditta Concessionaria assume ogni responsabilità connessa alla regolare gestione del servizio affidato. La ditta Concessionaria, inoltre, è obbligato a:

- provvedere, a proprie cure e spese, a custodire e mantenere l' area (comprese i servizi presenti ovvero quelli previsti nella proposta progettuale, le vie di accesso/uscita i viali interni, il verde), gli impianti (compresi quelli elettrici, idrici , etc) e le relative attrezzature (comprese quelle antincendio se richieste nell'autorizzazione dei Vigili del Fuoco se dovuta) in perfetto stato di funzionamento, ivi comprese le opere di manutenzione ordinaria e straordinaria della pavimentazione, delle corsie di circolazione, della segnaletica stradale nonché delle opere e degli impianti strumentali per la corretta gestione dei parcheggio.
- curare l'affissione delle tabelle tariffarie del servizio agli ingressi del parcheggio e in prossimità degli impianti di pagamento, in modo da essere chiaramente leggibile da parte degli utenti.

- predisporre il piano di circolazione delle vetture e dei pedoni all'interno del Parcheggio con la realizzazione di corsie distinte e protette per rendere sicura la circolazione pedonale da quella carrabile.
- predisporre, ed affiggere unitamente alla tabella tariffaria, un Regolamento che stabilisca le principali disposizioni relative al funzionamento del parcheggio; il regolamento sarà sottoposto alla visione del Dirigente del Traffico e Mobilità e della Polizia Municipale.
Le norme cui attenersi in caso di emergenza sono sottoposte alle medesime disposizioni di approvazione e affissione del Regolamento.
- curare l'affissione agli ingressi del parcheggio della planimetria del parcheggio con indicazioni delle uscite di sicurezza e dei percorsi per il raggiungimento delle stesse. Sono a carico del concessionario tutti gli adempimenti previsti dalla vigente normativa in materia di sicurezza.
- la copertura assicurativa contro i rischi di furto, incendio e danneggiamento dei veicoli in sosta nonché per la responsabilità civile verso terzi per eventuali danni a persone, mezzi e cose, derivanti dalla gestione dell'impianto, esonerando da ogni responsabilità il Comune, depositando copia della polizza, presso l'ufficio contratti del Comune.
- provvedere all'acquisto ed installazione dei dispositivi per il pagamento della sosta offerti in sede di gara.
L'installazione dovrà avvenire entro sessanta giorni dalla data di stipulazione del contratto di concessione.
- provvedere alla manutenzione ordinaria e straordinaria dei dispositivi di pagamento della sosta offerti in sede di gara (sostituzione dei componenti guasti, carta, pile, e decoro.) e a tutte le operazioni necessarie per una corretta gestione degli stessi senza alcun onere per l'Amministrazione Comunale;
- provvedere al controllo periodico dei dispositivi per il pagamento della sosta per la verifica del corretto funzionamento;
- assicurare l'intervento, entro tre ore, in caso di guasto o malfunzionamento dei parcometri;
- in caso di guasto non immediatamente riparabile sul posto o in caso di danneggiamento a causa di atto vandalico, dovrà installare a sue spese, entro le 24 ore successive, un dispositivo di pagamento della sosta, di riserva, offerto in sede di gara;
- eventuali proposte migliorative dovranno essere sottoposte al parere preventivo dell'Amministrazione Comunale che dovrà dare il proprio assenso con verbale redatto tra le parti.

- esercitare il servizio di gestione e controllo della occupazione dell'area pubblica destinata alla sosta secondo le indicazioni previste nel presente capitolato.
- gli adattamenti, le modifiche, i miglioramenti apportati, anche se non autorizzati dall'Amministrazione, nel corso dell'appalto, non daranno diritto a compensi o indennizzi.

Inoltre senza la preventiva autorizzazione dell'Amministrazione comunale non è assolutamente consentito lo stoccaggio di auto con prenotazione anticipata, limitando parzialmente o totalmente l'area affidata in concessione. Il concessionario si obbliga altresì ad accettare temporanee interdizioni all'uso per parcheggio dell'area oggetto della concessione, per motivi di ordine pubblico o di sicurezza pubblica, ovvero in occasione di manifestazioni culturali, sportive, fiere o simili secondo le indicazioni previste nell'art.4. Le modifiche non autorizzate e non di gradimento dell'Amministrazione potranno comportare l'obbligo di ripristino di quanto manomesso al momento dell'estinzione del rapporto di concessione. Nel caso contrario l'amministrazione può attivarsi in danno se il concessionario non ha provveduto entro 30 (trenta) giorni dalla comunicazione scritta, emessa dagli uffici competenti;

- assicurare tutte quelle misure, prescritte dalla vigente normativa in materia di sicurezza e contro i rischi dell'incendio, comprese quelle che potranno essere emanate nel corso del periodo di durata della concessione.

La ditta Concessionaria con la stipula del contratto assumerà i seguenti obblighi:

- Il concessionario è tenuto a comunicare per iscritto tutti gli estremi di individuazione della sede operativa e legale della società.
- attivare i servizi nei tempi indicati nell'offerta e comunque non oltre il termine di 60 (sessanta) giorni dalla sottoscrizione del contratto;
- Sono a carico del concessionario tutti i lavori per il posizionamento delle apparecchiature necessarie al servizio di gestione e riscossione della sosta e l'attivazione delle utenze per il loro esercizio nonché gli oneri derivati dal consumo.
- tutti i consumi relativi alla gestione dell'area sono a carico del concessionario come anche quelli delle strumentazioni derivanti dal migliore funzionamento del servizio e quelli previsti nella proposta migliorativa.
- effettuare il regolare versamento degli oneri previdenziali ed assistenziali che le disposizioni di legge, regolamenti, contratti di lavoro pongono a suo carico, nonché ad assolvere tutti gli obblighi previsti dalla

normativa vigente in materia di tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori nei luoghi di lavoro D.Lgs. 81/2008 s.m.i.

- presentare su richiesta della Amministrazione Comunale il libro matricola, il modello relativo al versamento dei contributi in vigore nonché ulteriori documenti utili al fine di comprovare la corretta corrispondenza dei salari e dei contributi.
- assicurare lo svolgimento del servizio nel rispetto delle norme di legge vigenti in materia di sicurezza sul lavoro, con particolare riferimento al D.Lgs 81/2008.
- L'Amministrazione non assume nessuna responsabilità per danni ed infortuni, eventualmente cagionati al personale del Concessionario ed agli utenti del parcheggio od a terzi presenti nell'area per infortuni e sinistri che possano verificarsi in dipendenza del servizio in concessione.

Articolo 15. OBBLIGHI DEL COMUNE

L'Amministrazione comunale si impegna a:

- ripristinare la segnaletica orizzontale e verticale nelle aree prossime a quelle dell'area della ex Caserma Pollio;
- attuare con la massima solerzia tutti gli adempimenti e gli interventi necessari alla prevenzione e repressione delle soste illegali;
- attuare con la massima solerzia, su segnalazione della Ditta aggiudicataria, tutti gli adempimenti e gli interventi necessari alla repressione del fenomeno dei parcheggiatori abusivi presenti nelle aree prossime a quelle della ex Caserma Pollio;
- indicare all'appaltatore gli Uffici ed i nominativi dei responsabili dei diversi procedimenti individuati dal presente Capitolato e dal contratto di servizio ed ogni eventuale loro variazione.

Articolo 16 INFORTUNI E DANNI

La ditta Concessionaria risponderà direttamente dei danni, alle persone o alle cose, in qualsiasi modo provocati nell'esecuzione del servizio, ed assumerà tutte le responsabilità, sia civili che penali conseguenti alla gestione delle aree di parcheggio della ex Caserma Pollio in modo che l'Amministrazione sia del tutto esonerata.

Articolo 17 SUPERVISIONE E CONTROLLO

L'Amministrazione Comunale si riserva il diritto di eseguire, a sua cura e spese, in ogni momento, ispezioni, verifiche e controlli sulle modalità di erogazione dei servizi da parte della Ditta aggiudicataria, al fine di accertare il regolare

andamento del servizio. Le eventuali contestazioni dovranno essere notificate al concessionario mediante posta certificata nella quale dovranno essere elencate analiticamente le motivazioni degli eventuali rilievi mossi. Il riscontro delle contestazioni notificate, potrà essere effettuato in contraddittorio tra le parti interessate, entro e non oltre 30 (trenta) giorni dalla data di ricevimento della sopra citata PEC.

Articolo 18. DISPOSIZIONI PARTICOLARI RIGUARDANTI IL CONTRATTO

La sottoscrizione del contratto e dei suoi allegati da parte della società aggiudicataria equivale a dichiarazione di:

- perfetta conoscenza e incondizionata accettazione della legge, dei regolamenti e di tutte le norme che regolano espressamente la materia;
- accettazione dei servizi oggetto della presente concessione per quanto attiene alla sua perfetta gestione.
- la presa visione dello stato dei luoghi dove effettuare il servizio oggetto dell'appalto.

Articolo 19. CAUSE DI RISOLUZIONE CONTRATTUALE.

Salvo quanto previsto dall'art. 1453 c.c., l'Amministrazione comunale può chiedere la risoluzione del contratto nei seguenti casi:

- per motivi di pubblico interesse;
- per causa di forza maggiore;
- in caso di frode, di grave negligenza, di contravvenzione nell'esecuzione agli obblighi e alle condizioni contrattuali;
- in caso di reati accertati a carico della Ditta aggiudicataria;
- in caso del non rispetto del Protocollo di Legalità sottoscritto tra l'Amministrazione Comunale di Caserta e la Prefettura di Caserta
- in caso di cessione dell'azienda o di cessazione dell'attività;
- in caso di cessione del contratto non autorizzato dall'Amministrazione comunale o di subappalto;
- in caso di non motivata interruzione del servizio;
- in caso di apertura di concordato preventivo, fallimento o procedura concorsuale a carico dell'appaltatore;
- in caso di inosservanza delle norme relative al personale dipendente o di mancata applicazione dei contratti collettivi;

- in caso di violazione delle prescrizioni del presente Capitolato e del Bando di gara, con specifico riferimento al mancato riversamento dell'Aggio mensile di competenza del Comune nei termini previsti.

Nei suddetti casi l'Amministrazione comunale inoltrerà al concessionario una contestazione motivata a mezzo raccomandata con RR. La risoluzione non potrà essere pronunciata qualora la ditta Concessionaria provvederà a sanare le inadempienze riscontrate, nel termine di 60 giorni dalla contestazione.

In caso di mancata risposta o nel caso in cui la ditta Concessionaria non risolve le inadempienze nel termine sopra indicato la Amministrazione Comunale potrà risolvere unilateralmente il contratto mediante comunicazione a mezzo PEC. In caso di danni provocati alla Amministrazione Comunale dai comportamenti tenuti dal concessionario l'Amministrazione comunale potrà rivalersi sulla Ditta aggiudicataria, a titolo di risarcimento dei danni subiti, con l'incameramento della cauzione, salvo il recupero delle maggiori spese sostenute dall'Amministrazione comunale medesima in conseguenza dell'avvenuta risoluzione del contratto.

Articolo 20. PERSONALE

Tutto il personale agirà sotto la diretta responsabilità della società Concessionaria e potrà essere sostituito, per comprovati motivi di inefficienza su richiesta dell'Amministrazione.

Il Comune rimane estraneo ai rapporti giuridici ed economici che intercorrono tra la società aggiudicataria e i suoi dipendenti o incaricati, sicché nessun diritto potrà essere fatto valere verso l'Amministrazione Comunale se non previsto da disposizioni di legge.

Articolo 21. SPESE CONTRATTUALI

Tutte le spese inerenti e conseguenti al contratto di concessione, disciplinato dal presente capitolato, sono a carico della società aggiudicataria.

Articolo 22. NORMA DI RINVIO.

Per tutto quanto non previsto dal presente Capitolato, si rinvia al disciplinare di Gara ed alle disposizioni di legge in materia.

Articolo 23. CONTROVERSIE.

Le controversie che dovessero insorgere nell'esecuzione del contratto di servizio, saranno risolte ai sensi degli artt.239 e 244 del D.lgs. 163/06.

COMUNE DI CASERTA



PROVINCIA DI CASERTA



PROPOSTA DI PROJECT FINANCING AI SENSI DELL'ART.183 COMMA 15 DEL D.LGS. 50/2016 PER LA RIQUALIFICAZIONE E GESTIONE DELL' AREA COMUNALE DELLA EX CASERMA POLLIO DESTINATA ALLA SOSTA DI VEICOLI A PAGAMENTO OLTRE ALLA INTEGRAZIONE DI SERVIZI DEDICATI AL TURISMO

fase

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA

n. documento	cod. documento	titolo documento
A	A.6	SCHEMA DI CONVENZIONE

rev.	data	descrizione	verif.	approv.
0	23.11.20	prima emissione	v	v

PROGETTAZIONE	 Il Direttore Tecnico e coordinatore della sicurezza Ing. Luigi Palmieri	PROPONENTE	SCALA -
	 		FORMATO A4
			team project:

CITTA' DI CASERTA (CE)

**CONVENZIONE PER L'ATTUAZIONE IN CONCESSIONE DELL'INTERVENTO DI
“PROGETTAZIONE, REALIZZAZIONE E GESTIONE IN CONCESSIONE DELL'AREA
COMUNALE DELLA EX CASERMA POLLIO DESTINATA ALLA SOSTA DEI VEICOLI
A PAGAMENTO OLTRE ALLA INTEGRAZIONE DI SERVIZI DEDICATI AL TURISMO.**

BOZZA DI CONVENZIONE

Sommario

PREMESSA	3
Premesso	4
CAPO I – OGGETTO DELLA CONCESSIONE	7
ART. 1 - Oggetto, durata della concessione	7
5. Il Concedente si impegna a non realizzare e/o autorizzare ulteriori interventi nelle aree limitrofe alle opere oggetto della presente concessione.....	8
6. ART. 2 - Valore del contratto	8
ART. 3 - Delega all’esproprio	8
CAPO II – REALIZZAZIONE LAVORI	10
ART. 4 - Progettazione ed esecuzione delle opere.	10
ART. 5 - Varianti in fase di progettazione	11
ART. 6 - Attuazione delle opere programmate	12
ART. 7 - Cessione delle aree e trasferimento delle opere al Comune.	12
ART. 8 - Reperti Archeologici	13
ART. 9 - Direzione lavori	14
ART. 10 - Procedure di collaudo	15
CAPO III – SERVIZI DI GESTIONE	15
ART. 11 - Organo di vigilanza sulla concessione	15
ART. 12 - Responsabilità della gestione	16
ART. 13 - Nulla osta all’esercizio	17
ART. 14 - Manutenzioni e sostituzioni	17
CAPO IV – SERVIZI PUBBLICI	18
ART. 15 - Gestione servizi pubblici	18
ART. 16 - Servizi di controllo della sosta	19

ART. 17 - Gestione della pubblicità	19
ART. 18 - Tariffe per parcheggio	20
ART. 19 - Contributo da corrispondere al Concedente	21
ART. 20 - Modalità di gestione dei servizi	21
CAPO V - EQUILIBRIO ECONOMICO E FINANZIARIO	22
ART. 21 - Modifiche della convenzione	22
<i>modifiche oggettive</i>	22
<i>modifiche soggettive</i>	23
ART. 22 - Indicatori economici e finanziari	24
ART. 23 - Definizione e allocazione dei rischi	24
ART. 24 - Identificazione dei rischi	26
ART. 25 - Forza maggiore	29
ART. 26 - Modalità di monitoraggio permanenza rischi	31
ART. 27 - Procedura per la composizione delle controversie	32
ART. 28 - Controversie	32
CAPO VI - NORME PROCEDURALI ED AMMINISTRATIVE	33
ART. 29 - Oneri del concessionario	33
ART. 30 - Società di progetto	33
ART. 31 - Subentro soci società di progetto	34
ART. 32 - Fideiussioni e garanzie	35
ART. 33 - Penali	36
ART. 34 - Risoluzione e recesso	38
ART. 35 - Risoluzione del contratto per inadempimento del Concedente e revoca della concessione ..	40
ART. 36 - Scadenza della concessione	41
ART. 37 - Protocollo di legalità	41
ART. 38 - Tracciabilità dei flussi finanziari	41
ART. 39 - Spese generali	43
MATRICE DEI RISCHI	43

PREMESSA

L'anno duemilaventi il giorno del mese di in ... nella sede del Comune, alla via, innanzi a me, Dott in qualità di Segretario Generale di questo Ente e ufficiale rogante.

Sono comparsi i signori:

Ing./arch./dr./ nato a il e domiciliato, per ragioni di carica, in presso la residenza Municipale, il quale dichiara di intervenire nel presente atto, non in proprio, ma esclusivamente in nome e in rappresentanza, nella sua qualità, del Comune c.f....., più brevemente denominato, nel prosieguo del presente atto, anche “**Comune Concedente**”, “**Concedente**” o “**Comune**”, avente ogni occorrente potere per la stipulazione del presente atto ai sensi dell'art.107 comma 3 lett. c del Testo Unico delle Leggi sull'ordinamento degli enti locali, approvato con D.Lgs 18 agosto 2000 n°267;

E

il sig nato il a e residente in alla vian°....., il quale dichiara di intervenire quale rappresentante legale della Società “.....” Con sede legale in via numero di iscrizione al Registro delle Imprese e C.F.....,R.E.A. della C.C.I.A.A. di n°....., più brevemente denominata nel prosieguo del presente atto, anche “**società Concessionaria**”, “**Concessionario**”;

Dell'identità personale, qualifica e poteri dei costituiti io Segretario generale sono certo.

Premesso

- che gli strumenti di programmazione delle opere pubbliche del Comune **non contemplavano** la realizzazione di un intervento di “*PROGETTAZIONE, REALIZZAZIONE E GESTIONE IN CONCESSIONE DELL'AREA COMUNALE DELLA EX CASERMA POLLIO DESTINATA ALLA SOSTA DEI VEICOLI A PAGAMENTO OLTRE ALLA INTEGRAZIONI DI SERVIZI DEDICATI AL TURISMO.*”;
- che l'art. 183, commi 15 e 17, del D.lgs n. 50/2016 prevede che gli operatori economici possono presentare alle amministrazioni aggiudicatrici proposte relative alla realizzazione in concessione di lavori pubblici non compresi negli strumenti di programmazione dell'ente;
- che la società possiede i requisiti del proponente previsti dall'art. 183, commi 15 e 17, del D.lgs n. 50/2016,;
- che la società ha predisposto e consegnato al Comune, ai sensi dell'art. 183, comma 15, del D.lgs n. 50/2016 la propria proposta di “*PROGETTAZIONE, REALIZZAZIONE E GESTIONE IN CONCESSIONE DELL'AREA COMUNALE DELLA EX CASERMA POLLIO DESTINATA ALLA SOSTA DEI VEICOLI A PAGAMENTO OLTRE ALLA INTEGRAZIONI DI SERVIZI DEDICATI AL TURISMO.*”;
- che la proposta elaborata dalla società risultava composta nel seguente modo:

- a) progettazione di fattibilità tecnico e ed economica;
- b) piano economico-finanziario asseverato;
- c) bozza di convenzione;
- d) specifiche delle caratteristiche e della gestione;
- a corredo della proposta la società proponente presentava:
 - I. autodichiarazione sul possesso dei requisiti (183, commi 17, del D.lgs n. 50/2016);
 - II. garanzia per mancata sottoscrizione del contratto per fatto dell'affidatario (art. 103 del D.lgs n. 50/2016);
 - III. impegno a prestare cauzione, per un importo di max 2,5% del valore dell'investimento, in caso di indizione di gara da parte della stazione appaltante;
- il Comune ha valutato la fattibilità della proposta prodotta dalla società , ritenendo che la stessa fosse di pubblico interesse, per cui ha provveduto con delibera di G.C. n. ... del ... a individuare società quale soggetto “Promotore”;
- il Comune ha quindi provveduto con deliberazione di C.C. n. ... del ... a inserire il progetto di fattibilità nella programmazione triennale e nell'elenco annuale delle opere pubbliche di cui all'art. 21 del d.lgs n. 50/2016;
- In data sono stati conclusi i lavori della Conferenza dei Servizi di cui sopra, con acquisizione di tutti i pareri di legge, giusto Verbale del
- il Comune quindi con determina a contrarre n. ... del ... ha indetto una procedura aperta per l'affidamento della concessione di “*PROGETTAZIONE, REALIZZAZIONE E GESTIONE IN CONCESSIONE DELL'AREA COMUNALE DELLA EX CASERMA POLLIO DESTINATA ALLA SOSTA DEI VEICOLI A*

PAGAMENTO OLTRE ALLA INTEGRAZIONI DI SERVIZI DEDICATI AL TURISMO.” a cui è stato invitato anche il soggetto Promotore;

- che la predetta gara è andata deserta e quindi con determina dirigenziale n. ... del ... la concessione di cui trattasi è stata affidata al soggetto Promotore, che è stato individuato quale soggetto “Concessionario”;

ovvero

- che la concessione è stata affidata in via definitiva ad un operatore economico risultato aggiudicatario, ma il Promotore ha comunicato, entro giorni 15 dall’avviso dell’aggiudica definitiva, con nota del ... (assunta a gli atti con prot. ... del ...), di voler esercitare il dritto di prelazione e impegnarsi quindi ad adempiere alle obbligazioni contrattuali alle stesse condizioni offerte dall’aggiudicatario;
- che la concessione è stata affidata in via definitiva all’operatore economico risultato aggiudicatario, in quanto la **società** ha comunicato entro giorni 15 dall’avviso dell’aggiudica definitiva, con nota del ... (assunta a gli atti con prot. ... del ...), di non voler esercitare il dritto di prelazione;

Premesso altresì:

- che i presupposti e le condizioni di base che determinano l’equilibrio economico e finanziario degli investimenti e della connessa gestione, così come risulta dallo specifico piano economico-finanziario allegato alla presente convenzione (all.....), sono:
 - a) importo totale dell’investimento;
 - b) importo del costo dei lavori;
 - c) tariffe per i servizi pubblici;
 - d) tariffe per i servizi di interesse generale;

- e) modalità di aggiornamento delle tariffe e canoni;
- g) tempistica nella consegna delle aree di parcheggio da gestire a rotazione;
- i) tempistica nella emanazione dei provvedimenti autorizzatori e titoli abilitativi;
- j) crono programma dei lavori;
- k) durata della concessione con riferimento sia alla fase costruttiva che gestionale;

Tutto ciò premesso le parti, come sopra costituite, stabiliscono e convengono quanto segue:

CAPO I – OGGETTO DELLA CONCESSIONE

ART. 1 - Oggetto, durata della concessione

1. Col presente contratto, il Concedente affida in favore della Società Concessionaria la concessione per la *“PROGETTAZIONE, REALIZZAZIONE E GESTIONE IN CONCESSIONE DELL’AREA COMUNALE DELLA EX CASERMA POLLIO DESTINATA ALLA SOSTA DEI VEICOLI A PAGAMENTO OLTRE ALLA INTEGRAZIONI DI SERVIZI DEDICATI AL TURISMO.”*
 2. Il previsto intervento consiste;
 - a) nelle attività di progettazione definitiva e esecutiva dell’opera, direzione lavori, coordinamento della sicurezza;
 - b) nella costruzione dell’opera;
 - c) nella gestione funzionale ed economica dell’opera;
 - d) nel trasferimento dei beni/opere alla stazione appaltante;
- Il tutto come specificato nell’allegata progettazione.
3. Il contratto di concessione avrà la durata di anni con decorso dalla data di aggiudicazione definitiva.

4. Il Concedente garantisce che la destinazione delle aree è compatibile con la realizzazione delle opere di cui alla presente concessione.
5. Il Concedente si impegna a non realizzare e/o autorizzare ulteriori interventi nelle aree limitrofe alle opere oggetto della presente concessione.

6. ART. 2 - Valore del contratto

1. Il valore della presente contratto ai fini della individuazione della soglia per la scelta della procedura ammonta ad **Euro** (art. 167, comm1 , del D.lgs n. 50/2016).
2. Il valore stimato della concessione ammonta ad **Euro** (art. 167, comma 4 , del D.lgs n. 50/2016).
3. Il costo complessivo dell'investimento, così come desumibile dal quadro economico previsto nell'ambito del progetto, è totalmente a carico del Concessionario.

ART. 3 - Delega all'esproprio

1. In conformità all'art. 6, comma 8, del D.P.R. 8 giugno 2001 n. 327 il Concessionario è delegato all'esercizio dei poteri espropriativi per la realizzazione dell'opera.
2. La delega all'esercizio dei poteri ablatori riguarda esclusivamente l'esproprio delle aree individuate secondo le seguenti coordinate e meglio descritti negli allegati progettuali:
 - ==
3. Gli oneri derivanti dal procedimento ablatorio saranno a carico del Concessionario che potrà remunerare quest'ultimi attraverso fondi propri e/o dai ricavi di gestione dei beni acquisiti.

4. Il Concessionario dovrà procedere, in nome e per conto del Concedente e a propria cura e spese, all'espropriazione e/o all'occupazione temporanea delle aree, terreni e/o immobili interessati all'esecuzione dei lavori oggetto della Concessione sulla base degli elaborati progettuali, con preventivo di spesa per le relative indennità.
5. Il Concessionario dovrà altresì provvedere ai lavori e alle forniture necessarie ai fini della rimozione di sottoservizi e interferenze.
6. Il Concedente, quale autorità espropriante ai sensi dell'art. 3, comma 1, del D.P.R. n. 327/2001, nella procedura espropriativa oggetto della presente concessione porrà in essere i seguenti atti:
 - a) Comunicazione avvio del procedimento per apposizione del vincolo preordinato all'esproprio (art. 11 del D.P.R. n. 327/2001);
 - b) Apposizione di vincolo preordinato all'esproprio (art. 9 del D.P.R. n. 327/2001);
 - c) Eventuale decreto di accesso per tecnici (art. 15 del D.P.R. n. 327/2001);
 - d) Comunicazione avvio del procedimento per approvazione progetto definitivo (art. 16 del D.P.R. n. 327/2001);
 - e) Approvazione del progetto definitivo (art. 17 del D.P.R. n. 327/2001);
 - f) Dichiarazione pubblica utilità dell'opera (art. 12 del D.P.R. n. 327/2001).
7. Il Concessionario, in quanto delegato all'esproprio, è tenuto a porre in essere i successivi atti necessari per il perfezionamento della procedura, nei limiti e con le modalità previste dal vigente ordinamento e sulla base degli indirizzi dell'Amministrazione comunale.

8. Il Concessionario è autorizzato a compiere e a curare le trascrizioni nei registri immobiliari e le iscrizioni in catasto, la liquidazione delle relative indennità in via amministrativa, giudiziaria o sulla base di eventuali accordi bonari.
9. Il Concessionario dovrà aggiornare periodicamente il Concedente sullo stato delle procedure di esproprio e tenere nel dovuto conto gli indirizzi dello stesso per la gestione di tali procedure.
10. In caso di ritardi nei procedimenti espropriativi ovvero nella rimozione di sottoservizi e interferenze non imputabili al Concessionario che comportino un ritardo dei tempi di realizzazione dell'Opera rispetto a quanto previsto nel cronoprogramma, si darà luogo a proroghe di durata corrispondente al ritardo registrato. E' inteso che il Concessionario non potrà richiedere proroghe qualora il ritardo sia imputabile a inadempienze o fatti del Concessionario.
11. Restano nella disponibilità unica del Concessionario tutte le aree interessate dal progetto fino alla scadenza del contratto di concessione.

CAPO II – REALIZZAZIONE LAVORI

ART. 4 - Progettazione ed esecuzione delle opere.

1. Il Concessionario si impegna a redigere, a propria cura e spese e tramite i tecnici e/o società d'Ingegneria che hanno redatto e firmato il progetto di fattibilità presentata dal proponente approvato, la progettazione definitiva e esecutiva. Il Concedente si impegna ad attivare tutte le procedure per l'acquisizione delle autorizzazioni, pareri e nulla osta mediante la convocazione, ai sensi di legge, di apposita conferenza dei servizi.
2. Il Concessionario si obbliga a presentare **entro giorni** dalla notifica della richiesta la progettazione definitiva.

3. Il Concessionario si obbliga altresì a presentare entro ... **giorni** dalla notifica della richiesta la progettazione esecutiva.

Ai sensi dell'art. 7, comma 1 lett. c), del D.P.R. n. 380/2001, non trova applicazione l'istituto del titolo abilitativo per le opere pubbliche assistite dalla validazione.

4. La progettazione definitiva ed esecutiva sarà verificata, validata ed approvata secondo le modalità previste dall'art. 26, comma 6 lett. c) e comma 8bis del D.lgs n. 50/2016.

ART. 5 - Varianti in fase di progettazione

1. Il Comune si riserva la facoltà di fornire al Concessionario direttive per la definizione dei progetti definitivo ed esecutivo. Dette direttive, di carattere meramente specificativo, non dovranno comunque essere tali da alterare i caratteri generali, nonché le condizioni realizzative e gestionali relative al progetto e all'offerta aggiudicataria.
2. In fase di presentazione degli ulteriori livelli progettuali il concessionario potrà apportare delle modifiche finalizzate alla rifunzionalizzazione e ottimizzazione del progetto che non alterino l'equilibrio economico-finanziario dell'investimento e della connessa gestione.
3. Tali modifiche dovranno essere approvate dalla Amministrazione comunale.
4. Le attività preordinate alla costruzione dell'opera potranno essere intraprese dal Concessionario solo a seguito dell'approvazione da parte dell'Amministrazione locale del progetto esecutivo, nonché della acquisizione di ogni altro atto organizzativo e/o nulla osta necessario di competenza di altro organo, ente o autorità amministrativa.

5. Qualora nel corso della concessione si rendesse necessaria la realizzazione di ulteriori lavori o opere supplementari che non figurano nel progetto iniziale, né nella presente convenzione essi potranno essere affidati al Concessionario in via diretta, in conformità al quadro normativo vigente (art. 17, comma 1 lett. b) del D. Lgs n. 50/2016)..

ART. 6 - Attuazione delle opere programmate

1. Il Concessionario si impegna entro **n. giorni naturali e consecutivi**, dalla consegna dei lavori, alla realizzazione dell'intervento di cui trattasi, nei modi e secondo quanto previsto nell'allegata progettazione.
2. Il Concessionario, in conformità al progetto esecutivo approvato dai competenti uffici, si impegna alla realizzazione delle opere complete in ogni loro parte e finitura.
3. Il Concessionario dovrà prendere tutti i provvedimenti necessari affinché l'esecuzione dei lavori previsti non intralci in alcun modo il normale andamento dei servizi.
4. Al fine di consentire il regolare svolgimento delle attività, le aree di cantiere dovranno essere interdette per non creare pericoli alla pubblica incolumità e dovranno essere opportunamente schermate, anche visivamente con l'uso di barriere provvisorie mobili, garantendo comunque il decoro delle aree aperte al pubblico.
5. In caso di ritardi o inadempienze l'Amministrazione potrà applicare le penali previste dalla presente convenzione, con le modalità ivi contemplate, sino alla risoluzione del rapporto contrattuale.

ART. 7 - Cessione delle aree e trasferimento delle opere al Comune.

1. Le aree espropriate, su cui saranno realizzate le opere oggetto della presente Concessione, saranno cedute al Comune. Al fine di consentire al Concessionario di realizzare gli investimenti indicati nel progetto di fattibilità nonché la gestione dei servizi, il Comune cederà al Concessionario il diritto di superficie su dette aree. La durata del diritto di superficie sarà pari a quella della concessione, ossia 30 (trenta) anni.
2. Le opere gestite dal Concessionario entreranno nella disponibilità del Comune allo scadere del termine della concessione.
3. Il Concessionario si impegna a consegnare le opere al Comune in buono stato di manutenzione con i relativi impianti e beni mobili perfettamente funzionanti.
4. Le parti al momento della presa in consegna delle opere da parte del Concessionario in pendenza dello spirare del contratto di concessione effettueranno un apposito verbale al fine di constatare lo stato dei luoghi.

ART. 8 - Reperti Archeologici

1. Fermo restando l'obbligo del Concessionario di osservare le disposizioni di cui all'art. 25 del D.Lgs n. 50/2016, ai fini della verifica preventiva dell'interesse archeologico, qualora nel corso dei lavori dovessero venire alla luce reperti archeologici, il Concessionario provvederà a sospendere i lavori e a darne immediata comunicazione alla competente Soprintendenza, al Responsabile del Procedimento e al Direttore dei Lavori.
2. Al fine di minimizzare tale rischio, il concessionario si obbliga preventivamente a presentare ai competenti uffici della Soprintendenza Archeologica, la relazione archeologica preliminare con l'esecuzione di eventuali saggi archeologici, qualora richiesti dal competente ufficio di zona.

3. I lavori potranno essere ripresi solo dopo ordine scritto del RUP e della Direzione lavori su espressa autorizzazione della Sovrintendenza.
4. La sospensione dei Lavori e i maggiori oneri sostenuti dal Concessionario a seguito del rinvenimento saranno considerati effetto di forza maggiore solo nel caso in cui esso dimostri di aver eseguito diligentemente le indagini, i rilievi e i saggi archeologici in sede di progettazione definitiva ed esecutiva.
5. Il Concessionario dovrà ridurre al minimo i ritardi connessi al ritrovamento dei reperti archeologici. I maggiori oneri sostenuti dal Concessionario, se non saranno considerati dal RUP effetto di forza maggiore, saranno a totale carico del Concessionario stesso.
6. A tal fine, si impegna a cooperare con le autorità competenti per la individuazione, in accordo con il Concedente, delle soluzioni più adeguate di intervento, nonché a redigere un piano per la rimozione dei reperti da sottoporre al Concedente per l'approvazione e modificare il Cronoprogramma per adeguarlo alle nuove tempistiche.

ART. 9 - Direzione lavori

1. Il Concessionario e il Direttore dei Lavori saranno tenuti a uniformarsi alle osservazioni e direttive impartite dal Concedente in sede di Alta Vigilanza, senza tuttavia sospendere o ritardare la regolare esecuzione delle prestazioni programmate, salvo nella misura in cui la sospensione o ritardo sia conseguenza diretta di dette osservazioni o direttive.
2. Indipendentemente dalla vigilanza esercitata dal Concedente, il Concessionario sarà pienamente responsabile:
 - della corretta e puntuale progettazione ed esecuzione dei Lavori;
 - dell'osservanza delle buone regole dell'arte;

- della qualità dei materiali impiegati

ART. 10 - Procedure di collaudo

1. Il Concessionario, con preavviso di 30 giorni, darà comunicazione scritta al Responsabile della Vigilanza della data di completamento di ciascuna fase di avanzamento prevista dal Cronoprogramma e del Progetto esecutivo.
2. Il Concessionario comunicherà per iscritto le date proposte per l'inizio delle procedure di collaudo in corso d'opera e finale, conformemente alle previsioni del Progetto Esecutivo.
3. Il Concedente nomina il collaudatore, ovvero la commissione di collaudo, nel rispetto di quanto previsto dall'art. 102 del D.Lgs n. 50/2016 e dall'art. 216 del Regolamento.
4. Il collaudo sarà effettuato, nel rispetto delle procedure di cui agli artt. 215 e ss. del Regolamento
5. Durante l'espletamento di ogni accertamento, verifica o collaudo, il Concessionario si impegna a fornire ogni assistenza e collaborazione necessaria, anche mettendo a disposizione la strumentazione e il personale occorrente.
6. Del collaudo in corso d'opera verrà redatta dettagliata relazione.
7. Alla verifica dell'avvenuto completamento dei Lavori sarà redatto processo verbale, nonché rilasciato il nulla osta a eseguire tutte le prove e verifiche previste per la messa in esercizio.

CAPO III – SERVIZI DI GESTIONE

ART. 11 - Organo di vigilanza sulla concessione

1. Il Concedente eserciterà la funzione di Alta Vigilanza sulla gestione della concessione.

2. Le fasi di esecuzione di ogni singolo intervento saranno eseguite sotto la diretta responsabilità e vigilanza del Responsabile Unico del Procedimento (R.U.P.), al quale saranno attribuiti i poteri previsti dalla normativa vigente.

ART. 12 - Responsabilità della gestione

1. Il Concessionario gestirà le opere realizzate sotto la responsabilità propria sollevando e manlevando il Comune da ogni pretesa e domanda di terzi.
2. Il Concessionario si impegna alla nomina del *Responsabile Tecnico della gestione* che sarà l'interlocutore del Concedente per tutti gli atti conseguenti alla gestione della presente convenzione.
3. Il Responsabile Tecnico sarà nominato entro 30 giorni dalla data di sottoscrizione della presente convenzione ed il suo nominativo dovrà essere immediatamente comunicato al Concedente.
4. Il Concessionario inoltre è tenuto a:
 - a. impiegare nella prestazione di servizi gestiti in maniera diretta personale tecnicamente qualificato e in possesso dei requisiti di legge;
 - b. applicare, relativamente al personale con contratto di lavoro subordinato, i contratti e gli accordi nazionali e locali di categoria, nonché il trattamento assistenziale e previdenziale prescritto dalla legge;
 - c. mantenere in ogni momento in servizio personale dipendente, professionale o occasionale, in misura sufficiente a garantire il funzionamento e la sicurezza del servizio;
 - d. rispondere di eventuali danni cagionati a terzi per effetto delle attività di gestione, assumendo le necessarie e congrue coperture assicurative;
 - e. rispondere dei danni o dei furti agli impianti ed all'attrezzatura, assumendo le necessarie e congrue coperture assicurative.

5. Al Responsabile Tecnico della gestione compete disporre e vigilare:
 - f. Su tutte le operazioni riguardanti i servizi in gestione, accertando che si compiano secondo le norme stabilite nel presente contratto e nel pieno rispetto della normativa in materia di sicurezza e igiene sul luogo di lavoro;
 - g. Sull'osservanza di tutte le disposizioni comunali, provinciali, regionali e statali;
 - h. Sul personale addetto alle strutture, circa l'esercizio delle rispettive attribuzioni, il comportamento, la disciplina, i rapporti con l'utenza.
6. La manutenzione delle strutture è coordinata dal responsabile, il quale ne risponde nei confronti del Concedente.
7. Il Concedente non assume responsabilità conseguenti a rapporti del Concessionario con i suoi appaltatori, fornitori, prestatori di opera e terzi in genere.

ART. 13 - Nulla osta all'esercizio

Sono a carico del Concessionario oneri e spese per l'acquisizione di tutti i titoli, comunque denominati, per l'esercizio dell'attività.

ART. 14 - Manutenzioni e sostituzioni

1. In relazione alle nuove strutture, sono a carico del Concessionario gli oneri e le spese necessarie per le manutenzioni immobiliari, per tenere in piena efficienza gli impianti e le strutture e per la cura del verde, in osservanza del programma di manutenzione allegato al progetto esecutivo.
2. Le manutenzioni riguarderanno esclusivamente le strutture, le attrezzature, gli impianti, le opere concesse in gestione.

3. Il Concessionario provvederà, altresì, a proprie cura e spese, alle attrezzature mobili e agli arredi, nonché a mantenere in efficienza le stesse, operando le necessarie soluzioni.
4. Il Concessionario ha altresì l'obbligo di provvedere all'adeguamento delle strutture e degli impianti, in caso di entrata in vigore di nuove norme tecniche o di sicurezza obbligatorie, entro i termini stabiliti dalle norme stesse.
5. Il Manuale d'Uso ed il Manuale di Manutenzione saranno custoditi dal Concessionario e compilati ed aggiornati secondo le norme relative.
6. Il Concessionario è tenuto a sollevare e manlevare il Comune da ogni pretesa di terzi relativa o conseguente allo stato di manutenzione ed efficienza delle strutture, degli impianti e degli spazi aperti.
7. I rapporti giuridici sorti in relazione alla gestione delle opere realizzate tra il Concessionario ed eventuali fornitori cesseranno alla scadenza del contratto e non potranno essere trasferiti al Concedente, salvo determinazione contraria da parte di quest'ultimo.
8. Riguardo alle strutture esistenti, il concessionario dovrà provvedere solo ed esclusivamente alle manutenzioni ordinarie.

CAPO IV – SERVIZI PUBBLICI

ART. 15 - Gestione servizi pubblici

1. Il Concessionario si impegna a gestire i seguenti servizi qualificati ai fini del presente contratto come “*servizi pubblici*” i cui proventi saranno introitati dal gestore:
 - a. gestione della sosta all'interno dell'area di parcheggio;
 - b. gestione della sosta a rotazione su strada;

- c. gestione della biglietteria, del punto ristoro e dei relativi servizi annessi
 - d. gestione sistema mobilità elettrica sul territorio comunale;
 - e. gestione impianto fotovoltaico;
 - f. gestione della pubblicità nell'ambito delle opere realizzate;
2. Le parti stabiliscono che il presente atto autorizza il concessionario a iniziare le attività di parcheggio, per i posti di cui al precedente comma, senza nessun ulteriore atto autorizzativo se non la consegna materiale delle aree che dovrà avvenire entro e non oltre 30 giorni dalla scadenza del contratto in essere con l'attuale concessionario.
 3. Qualora per motivazioni non attribuibili al concessionario le aree fossero consegnate con un ritardo superiore a 10 giorni le parti danno atto che il concessionario avrà diritto ad una proroga contrattuale ovvero a una riduzione dell'importo dell'eventuale canone pari alle somme non introitate.
 4. Le modalità di gestione dei servizi di parcheggio sono meglio illustrate nell'allegato disciplinare di gestione.

ART. 16 - Servizi di controllo della sosta

1. Il Comune con il presente atto affida al concessionario i servizi e le attività di prevenzione, accertamento e verbalizzazione delle violazioni in materia di sosta, meglio individuate nell'allegato progetto.
2. Il concessionario per i servizi espletati - di cui al comma precedente - introiterà una somma pari al% delle somme incassate dall'Amministrazione Comunale.

ART. 17 - Gestione della pubblicità

1. Il Concessionario è titolare della gestione degli spazi pubblicitari ubicati all'interno del perimetro dell'intervento, ed in generale tutta la pubblicità in

qualsiasi forma venga gestita (videowall, naming rights etc.). Tale diritto può essere esercitato anche nelle aree adiacenti agli impianti ma compresi nel perimetro dell'intervento.

2. Il Comune potrà utilizzare, gratuitamente, alcuni spazi pubblicitari, previo accordo con il Concessionario, al fine di promuovere manifestazioni e/o eventi di natura istituzionale.
3. I proventi della concessione saranno introitati dal Concessionario.
4. Al Comune viene destinata solo l'imposta comunale sugli spazi pubblicitari stabilita dalla normativa vigente.

ART. 18 - Tariffe per parcheggio

1. Le tariffe e i canoni per i servizi pubblici o di interesse generale, di cui al precedente art. 13, saranno introitate dal concessionario.
2. L'adeguamento delle tariffe alle variazioni Istat maturerà nelle forme stabilite nell'allegato piano economico e finanziario (PEF).
3. Gli importi delle tariffe sono contenuti all'interno del Piano economico e finanziario allegato al presente contratto di concessione e determinate come segue:

Tariffe per la sosta nell'area di parcheggio	
Descrizione	Tariffa al netto IVA
stalli auto a rotazione	
stalli auto con tariffa giornaliera	
Stalli con abbonamento mensile	
Stalli con abbonamento per n. 10 ingressi	
Stalli auto per disabili a rotazione	

Stalli auto per disabili tariffa giornaliera	
Stalli per camper con tariffa giornaliera	
Stalli per sosta motoveicoli	
Stalli per sosta motoveicoli	
noleggio bike elettrica	
ricarica vetture elettriche	

4. Il Concessionario ha il diritto di incassare i corrispettivi derivanti dall'applicazione delle tariffe della sosta come sopra specificate, oltre agli introiti derivanti dai ricavi per l'espletamento dei servizi annessi (punto ristoro, mobilità elettrica, smart city, pubblicità, ecc.).

ART. 19 - Contributo da corrispondere al Concedente

1. Il Concessionario si impegna a riconoscere in favore del Comune, un canone di concessione determinato nella misura offerta del 10% sul valore dei ricavi annui, al netto dell'IVA, derivanti dall'espletamento dei servizi annessi.
2. Il Concessionario si impegna al pagamento del canone di concessione entro il mese di marzo dell'anno successivo a quello di riferimento, fornendo contestualmente tutta la documentazione contabile probatoria e necessaria per le verifiche contabili.

ART. 20 - Modalità di gestione dei servizi

1. I servizi potranno essere gestiti nel seguente modo:
 - a) mediante gestione diretta da parte del concessionario;
 - b) mediante affidamento di servizi a terzi.
2. Nel caso in cui i servizi fossero affidati a terzi le società affidatarie dovranno essere in possesso dei requisiti generali previsti per contrarre con la pubblica amministrazione (*art. 80 del D.lgs n. 50/2016*).

CAPO V - EQUILIBRIO ECONOMICO E FINANZIARIO

ART. 21 - Modifiche della convenzione

1. La presente concessione può essere modificata, senza una nuova procedura di aggiudicazione, nei seguenti casi:

modifiche oggettive

- a) nei casi di revisione del rapporto sinallagmatico che comporti una variazione del Piano economico e finanziario come previsto nella allegata matrice dei rischi;
- b) per lavori o servizi supplementari da parte del concessionario originario che si sono resi necessari e non erano inclusi nella concessione iniziale, ove un cambiamento di concessionario risulti impraticabile per motivi economici o tecnici quali il rispetto dei requisiti di intercambiabilità o interoperatività tra apparecchiature, servizi o impianti esistenti forniti nell'ambito della concessione iniziale e comporti per la stazione appaltante un notevole ritardo o un significativo aggravio dei costi. Qualora ricorrano le condizioni previste la procedura di affidamento consisterà in una indagine di mercato effettuata dagli uffici comunali del Rup, al fine di individuare il miglior prezzo della prestazione, e nel diritto da parte del concessionario di adeguarsi ad esso per vedersi affidato il citato appalto;
- c) ove ricorrano, contestualmente, le seguenti condizioni:
 - 1) la necessità di modifica derivi da circostanze di forza maggiore come previsto dall'art. 25;
 - 2) la modifica non alteri la natura generale della concessione;

2. Qualora la stazione appaltante modifichi la concessione nei casi previsti dalle precedenti lett. b) e c) pubblica, conformemente a quanto disposto dall'articolo 72 del Codice, un avviso nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea, contenente le informazioni di cui all'allegato XXV del Codice.
3. Nelle ipotesi di cui al comma 1, lettere a), b) e c), l'eventuale aumento di valore del contratto, anche in presenza di modifiche successive, non può eccedere complessivamente il **50 per cento** del valore della concessione iniziale.

modifiche soggettive

4. Se un nuovo concessionario sostituisce quello a cui la stazione appaltante aveva inizialmente aggiudicato la concessione a causa di una delle seguenti circostanze:
 - a) una clausola di revisione in conformità della lettera a) del primo comma che comporta la risoluzione o revoca della concessione, il subentro avverrà con le modalità di cui all'art. 31;
 - b) al concessionario iniziale succeda, in via universale o particolare, a seguito di ristrutturazioni societarie, comprese rilevazioni, fusioni, acquisizione o insolvenza, un altro operatore economico che soddisfi i requisiti stabiliti inizialmente dal bando di gara, purché ciò non implichi altre modifiche sostanziali al contratto e non sia finalizzato ad eludere l'applicazione del presente codice;
 - c) nel caso in cui la stazione appaltante si assuma gli obblighi del concessionario principale nei confronti dei suoi subappaltatori.
5. Possono rientrare nelle modifiche di cui alla precedente lett. b) l'ampliamento dei servizi di parcheggio che si dovesse rendere necessari nel corso della durata della concessione. In tali casi saranno verificate dal Rup le condizioni per

l'affidamento e, in caso positivo, sarà elaborato un atto aggiuntivo al presente contratto di concessione in cui saranno disciplinate le condizioni di gestione dei nuovi servizi, mentre sarà adeguato il piano economico e finanziario alla nuova situazione.

ART. 22 - Indicatori economici e finanziari

1. I parametri attraverso il quale deve essere valutata la permanenza dell'equilibrio economico e finanziario sono:
 - a) Valore attuale netto e tasso interno di rendimento dei flussi di cassa operativi (Project NPV e Project IRR)
 - b) rapporto di copertura della rata annuale o semestrale di servizio del debito (DSCR);
 - c) rapporto tra il valore attuale netto dei flussi di cassa che si generano nel periodo di vita del finanziamento e il valore del debito residuo (LLCR).

ART. 23 - Definizione e allocazione dei rischi

1. In conformità all'art. 165, comma 1, del D.lgs n. 50/2016 il rischio operativo viene trasferito in capo al concessionario. Ai fini del presente contratto per rischio operativo si intende la possibilità che, in condizioni operative normali, le variazioni relative ai costi e ai ricavi oggetto della concessione, incidano sull'equilibrio del piano economico finanziario della stessa. In particolare il concessionario assume il rischio operativo nel caso in cui, in condizioni operative normali, non sia garantito il recupero degli investimenti effettuati o dei costi sostenuti per la gestione dei lavori o dei servizi oggetto della concessione.

2. In applicazione dell'art. 180, comma 3, del D.lgs n. 50/2016 sono allocati in capo al concessionario il rischio di costruzione e, per la tipologia dell'opera da realizzare e gestire, sono allocati in capo al privato anche il rischio di disponibilità e il rischio di domanda riferito ai servizi oggetto della concessione.
3. Ai fini di una ottimale allocazione del rischio specifico tra il soggetto pubblico e quello privato si rimanda all'allegata "*matrice dei rischi*" in cui sono valutati i singoli rischi e le modalità di mitigazione degli stessi.
4. Qualora le condizioni operative normali siano alterate da eventi non riconducibili a responsabilità del concessionario in grado di influenzare la progettazione, realizzazione e/o la gestione dell'opera nonché di ripercuotersi negativamente sull'equilibrio del piano economico-finanziario, l'operatore privato potrà richiedere una revisione dello stesso (*art. 165, comma 6, del D.lgs n. 50/2016*).
5. In mancanza della revisione del Piano il concessionario può recedere dal contratto. In tal caso il concessionario avrà diritto a un indennizzo pari al valore delle opere realizzate e degli oneri accessori, al netto degli ammortamenti e dei contributi pubblici (*art. 165, comma 6, del D.lgs n. 163/2006*). Per oneri accessori si intendono le spese di progettazione e di consulenza sostenute dal concessionario durante il procedimento di gara e di esecuzione del contratto nonché tutte le altre spese riguardanti la chiusura del finanziamento bancario.
6. Gli eventi, che incidano sull'equilibrio del Piano economico e finanziario del Concessionario mediante una modifica degli indicatori economici di cui in premessa di contratto, comportano la revisione della concessione attraverso le seguenti attività di riequilibrio, ove non previsto in maniera specifica nell'allegata *matrice dei rischi*:

- a) rideterminazione delle tariffe da applicare a terzi;
- b) corresponsione di un prezzo in denaro ovvero mediante trasferimento di un diritto reale di godimento;
- c) affidamento di ulteriori servizi da gestire che producono idonei flussi di cassa.

ART. 24 - Identificazione dei rischi

1. Il **Rischio di costruzione** è quello legato al ritardo nei tempi di consegna, al non rispetto degli standard di progetto, all'aumento dei costi, a inconvenienti di tipo tecnico nell'opera e al mancato completamento dell'opera (*art. 3, comma 1, lett. aaa), del Codice*). In tale categoria generale di rischio è possibile distinguere i seguenti rischi specifici:

- a) rischio di commissionamento, ossia che l'opera non riceva l'approvazione, da parte di altri soggetti pubblici o della collettività (portatori d'interessi nei confronti dell'opera da realizzare), necessaria per procedere alla realizzazione, con conseguenti ritardi nella realizzazione e insorgere di contenziosi;
- b) rischio amministrativo, connesso al notevole ritardo o al diniego nel rilascio di autorizzazioni (pareri, permessi, licenze, nulla osta, etc.) da parte di soggetti pubblici e privati competenti, ivi compreso la commissione di collaudo, con conseguenti ritardi nella realizzazione;
- c) rischio espropri, connesso a ritardi da espropri o a maggiori costi di esproprio per errata progettazione e/o stima;
- d) rischio ambientale/o archeologico, ossia rischio di bonifica dovuta alla contaminazione del suolo e rischio di ritrovamenti archeologici, con conseguenti ritardi nella realizzazione dell'opera e incremento di costi per

il risanamento ambientale o la tutela archeologica. Qualora il concessionario dimostri che i ritrovamenti sono stati realizzati nonostante la buona diligenza utilizzata nelle fasi di progettazione, tale evento è riconducibile a cause di forza maggiore;

- e) rischio di progettazione, connesso alla sopravvenienza di necessari interventi di modifica del progetto, derivanti da errori o omissioni di progettazione, tali da incidere significativamente su tempi e costi di realizzazione dell'opera;
- f) rischio di esecuzione dell'opera difforme dal progetto, collegato al mancato rispetto degli standard di progetto;
- g) rischio di aumento del costo dei fattori produttivi o di inadeguatezza o indisponibilità di quelli previsti nel progetto;
- h) rischio di errata valutazione dei costi e tempi di costruzione, anche conseguenti alle varianti richieste dal concedente;
- i) rischio di inadempimenti contrattuali di fornitori e subappaltatori.

2. Il **Rischio di domanda** è quello legato ai diversi volumi di domanda del servizio che il concessionario deve soddisfare, ovvero, il rischio legato alla mancanza di utenza e, quindi, di flussi di cassa (art. 3, comma 1, lett. ccc), del Codice). In tale categoria generale di rischio è possibile distinguere i seguenti rischi specifici:

- a) rischio di contrazione della domanda di mercato, ossia di riduzione della domanda complessiva del mercato relativa al servizio, che si riflette anche su quella del concessionario;

- b) rischio di contrazione della domanda specifica, collegato all'insorgere nel mercato di riferimento di un'offerta competitiva di altri operatori che eroda parte della domanda.
3. Il **Rischio di disponibilità** è quello legato alla capacità, da parte del concessionario, di erogare le prestazioni contrattuali pattuite, sia per volume che per standard di qualità previsti (art. 3, comma 1, lett. bbb), del Codice). In tale categoria generale di rischio è possibile distinguere i seguenti rischi specifici:
- a) rischio di manutenzione straordinaria, non preventivata, derivante da una progettazione o costruzione non adeguata, con conseguente aumento dei costi;
 - b) rischio di *performance*, ossia il rischio che la struttura messa a disposizione o i servizi erogati non siano conformi agli *standard* tecnici e funzionali prestabiliti, con conseguente riduzione dei ricavi;
 - c) rischio di obsolescenza tecnica, legato ad una più rapida obsolescenza tecnica degli impianti, incidente sui costi di manutenzione.
4. Accanto ai rischi di costruzione, di domanda e di disponibilità, vi sono una serie di **ulteriori rischi** che possono presentarsi nella fase antecedente l'aggiudicazione e/o la stipula del contratto in quella successiva al termine di scadenza contrattuale ovvero durante l'intero ciclo di vita del contratto di PPP. Tra questi, si segnalano:
- a) rischio **normativo-politico-regolamentare**, ossia che modifiche normative non prevedibili contrattualmente, anche rivenienti da atti di *soft law*, determinino un aumento dei costi per il conseguente adeguamento o, nei casi estremi, il venir meno della procedura o dell'affidamento, nonché costi legati alle azioni contro la nuova normativa;

- b) rischio *finanziario*, che si concretizza nel mancato reperimento delle risorse di finanziamento a copertura dei costi e nei tempi prestabiliti dall'articolo 180, comma 7 o in un aumento dei tassi di interesse e/o di mancato rimborso di una o più rate di finanziamento, con conseguente aumento dei costi o impossibilità di proseguire nell'operazione;
- c) rischio delle *relazioni industriali*, legato alle relazioni con altri soggetti pubblici che influenzino negativamente costi e tempi della consegna;
- d) rischio da *eccessiva onerosità sopravvenuta* in caso di eventi straordinari e imprevedibili che modifichino il sinallagma contrattuale e il relativo equilibrio economico e finanziario. In questo caso si possono modificare equamente le condizioni originarie di contratto;
- e) rischio da *impossibilità parziale sopravvenuta* della prestazione che si concretizza quando la prestazione è divenuta parzialmente impossibile per cause non imputabili al concessionario. Qualora la prestazione risulti totalmente impossibile il rischio è riconducibile a cause di forza maggiore;

ART. 25 - Forza maggiore

1. Il Concessionario si impegna a comunicare tempestivamente per iscritto al Concedente il verificarsi di un evento di forza maggiore, fornendo una descrizione delle cause che lo hanno determinato ed indicando la prevedibile durata dell'evento, degli effetti e i rimedi che egli intende attivare.
2. Per "*forza maggiore*" s'intende ogni evento, atto, fatto o circostanza assolutamente imprevisto o imprevedibile non direttamente imputabile alla parte che la invoca, che non sia stato possibile impedire usando la dovuta diligenza e tale da rendere impossibile, in tutto o in parte, in modo obiettivo e assoluto l'adempimento delle obbligazioni in via temporanea o permanente ivi comprese

le circostanze che costituiscono cause di impossibilità sopravvenuta, sia essa temporanea o definitiva. A titolo meramente esemplificativo, e a condizione che soddisfino i suddetti requisiti, sono cause di forza maggiore e/o di caso fortuito eventi quali:

- a) scioperi, fatta eccezione per quelli che riguardano l'amministrazione o l'operatore economico, ovvero l'affidatario di lavori o servizi oggetto del contratto di PPP;
 - b) guerre o atti di ostilità, comprese azioni terroristiche, sabotaggi, atti vandalici e sommosse, insurrezioni e altre agitazioni civili;
 - c) esplosioni, radiazioni e contaminazioni chimiche;
 - d) fenomeni naturali avversi, comprese esondazioni, fulmini, terremoti, siccità, accumuli di neve o ghiaccio;
 - e) epidemie e contagi;
 - f) indisponibilità di alimentazione elettrica, gas o acqua per cause non imputabili all'amministrazione, all'operatore economico o a terzi affidatari di lavori o servizi oggetto del contratto;
 - g) impossibilità, per fatto del terzo, di accedere a materie prime e/o servizi necessari alla realizzazione dell'intervento;
3. Qualora un evento di forza maggiore determini l'impossibilità definitiva di realizzazione delle opere, la presente Convenzione sarà automaticamente risolta, in conformità a quanto previsto dagli artt. 1463 e ss. c.c. relativi alla risoluzione per impossibilità sopravvenuta della prestazione.
4. In tale circostanza il Concessionario avrà diritto alla corresponsione dell'importo di cui all'art. 176, comma 1 lett. a) del D.Lgs. n. 50/2016 e ss. mm.ii.

ART. 26 - Modalità di monitoraggio permanenza rischi

1. Il Comune ed il concessionario, in conformità a quanto stabilito dall'art. 182, comma 2, del D.lgs n. 50/2016, sottopongono congiuntamente ad esame, con cadenza periodica, le condizioni di equilibrio economico-finanziarie della concessione e la permanenza dei rischi in capo al concessionario mediante la composizione di un Tavolo Tecnico.
2. Il Tavolo Tecnico sarà composto dal Responsabile unico del procedimento e dal Responsabile del Concessionario. Al tavolo potranno partecipare anche gli eventuali consulenti delle parti. Delle riunioni viene redatto un verbale a cura di un segretario verbalizzante.
3. La revisione delle condizioni che risultano essenziali per il mantenimento dell'equilibrio economico-finanziario medesimo potrà essere richiesta, anche prima delle scadenze indicate, qualora nel periodo di durata della concessione si verifichi:
4. Un mutamento dei presupposti e delle condizioni di base che determinano l'equilibrio economico e finanziario degli investimenti e della connessa gestione a causa di eventi destabilizzanti connessi ai rischi di cui alcuni individuati nella allegata matrice dei rischi;
5. L'insorgere di un evento di forza maggiore, come definito dallo specifico articolo.
6. Ai fini di cui al comma precedente, la questione sarà sottoposta dal concessionario al Responsabile unico della concessione per essere trattata – ove non sia possibile raggiungere un accordo breve tra le parti – nei modi previsti dai successivi articoli.

7. Ove le condizioni di equilibrio economico-finanziario, per effetto di eventuali variazioni apportate dal Comune o delle nuove condizioni introdotte per effetto di modifiche normative e/o regolamentari, risultino favorevoli al Concessionario, la revisione del piano dovrà essere effettuata a vantaggio del Comune.
8. Ove il soggetto destinatario della richiesta di revisione non accetti l'istanza dell'altra parte, le parti tratteranno la questione nei modi previsti dai successivi articoli.

ART. 27 - Procedura per la composizione delle controversie

1. Tutte le contestazioni e le richieste che le parti intendano formulare a qualsiasi titolo devono essere avanzate mediante comunicazione scritta o anche PEC, debitamente documentata. Le comunicazioni del concessionario devono essere indirizzate al Responsabile unico del procedimento.
2. La comunicazione di cui al comma 1 deve essere fatta entro 15 (quindici) giorni lavorativi dalla data in cui la parte ha avuto notizia del fatto che dà luogo alla contestazione. La contestazione può essere illustrata e documentata nei 10 (dieci) giorni lavorativi successivi.
3. Ove lo reputi opportuno il Responsabile della concessione (RUP) potrà acquisire il parere o la relazione del Direttore dei Lavori, del Collaudatore e dell'eventuale direttore di esecuzione del contratto.
4. Il Comune comunicherà le sue determinazioni sulle richieste entro il termine di 7 (sette) giorni dalla scadenza del termine previsto dal precedente comma 2.

ART. 28 - Controversie

1. Espletato il procedimento di contestazione indicato nel precedente articolo, ogni controversia insorta nel corso della progettazione, della costruzione e/o della gestione delle opere potrà essere deferita al Tribunale competente.

CAPO VI - NORME PROCEDURALI ED AMMINISTRATIVE

ART. 29 - Oneri del concessionario

Il Concedente, comunque, resta estraneo e manlevato a tutti i rapporti del Concessionario con gli appaltatori, fornitori e terzi in genere, dovendosi intendere tali rapporti esclusivamente intercorsi tra il Concessionario .

Il Concessionario si obbliga per l'intero periodo della convenzione:

- ad osservare e a far osservare, nei limiti della sua competenza, tutte le norme di legge e dei regolamenti pubblici vigenti e di futura emanazione, regolanti la gestione delle strutture e degli impianti costruiti;
- a mantenere le strutture realizzate in condizioni di piena efficienza e di decoro in modo da garantire agli utenti la regolarità del servizio.

ART. 30 - Società di progetto

La Società di Progetto si impegna a compiere le attività oggetto della Concessione in conformità ai termini e alle condizioni di cui ai documenti ivi indicati e allegati alla presente Convenzione.

La Società di Progetto sarà unica responsabile dell'adempimento degli obblighi derivanti dalla presente Convenzione;

I rapporti e le obbligazioni dei soci nei confronti della Società di Progetto nonché del Concedente sono disciplinati dalla normativa vigente (*art. 184, del D.Lgs n. 50/2016*).

Il Concessionario si impegna a conservare i requisiti e le garanzie di carattere tecnico, economico e finanziario, posti a fondamento dell'aggiudicazione della Concessione, fino all'emissione del certificato di collaudo.

Il Concessionario si impegna a comunicare al Concedente ogni notizia o fatto che possa determinare la diminuzione o perdita dei requisiti o delle garanzie di carattere tecnico, economico e finanziario posti a fondamento dell'aggiudicazione della Concessione, e a porvi rimedio non appena possibile e comunque entro il termine perentorio a tal fine assegnato dal Concedente.

L'affidamento diretto di lavori o servizi da parte della società di progetto a un proprio socio, è esplicitamente ammesso dal comma 2, dell'art. 184, del D. Lgs. n.50/2016

ART. 31 - Subentro soci società di progetto

La cessione delle quote della Società di Progetto prima del collaudo dell'opera potrà aver luogo con i seguenti limiti:

- a) i soci qualificanti possono mantenere la propria quota di partecipazione entro i limiti della porzione di prestazioni da eseguire e, quindi, dell'ammontare dei corrispondenti requisiti di qualificazione. Con l'autorizzazione del concedente possono comunque ridurre la propria partecipazione ad almeno il 10% del totale delle prestazioni da effettuare;
- b) i soci che non hanno concorso a formare i requisiti hanno facoltà di cedere in tutto o in parte la propria quota;
- c) le banche, gli investitori istituzionali e i soci di capitale possono cedere la propria partecipazione al capitale o farvi il proprio ingresso in qualsiasi momento.

d) Inoltre è prevista la possibilità per la Società di progetto di modificare il proprio assetto societario in applicazione e con le modalità di quanto stabilito per la esecuzione dei contratti.

Qualsiasi cessione di quote del Concessionario che comporti l'uscita di uno o più soci ovvero l'ingresso di uno o più nuovi soci nel capitale sociale del Concessionario dovrà essere previamente comunicata al Concedente.

Ogni mutamento dell'assetto proprietario delle quote o azioni è soggetto alle verifiche previste dalla legislazione antimafia ed è nullo di diritto nel caso in cui l'acquirente non risulti idoneo ai fini della legislazione stessa.

Il Concessionario è tenuto, periodicamente ed a richiesta del Concedente, alla produzione di idonea certificazione comprovante il rispetto della legislazione antimafia dei soci e degli amministratori della società di progetto.

ART. 32 - Fideiussioni e garanzie

1. Si da atto altresì che il concessionario prima della stipula del presente contratto ha presentato:

a) ***Cauzione definitiva di cui all'articolo 103, comma 1, del D.Lgs. n. 50/2016 pari all'importo dei lavori.***

La cauzione definitiva, è in misura pari al **dieci per cento** dell'importo dei lavori. La cauzione definitiva permane fino alla data del certificato di collaudo dei lavori.

b) ***Polizza assicurativa ex articolo 103, comma 7, del D.Lgs. n. 50/2016***

Tale polizza deve essere prestata dal concessionario per una somma assicurata:

1) per i danni di esecuzione: **importo dei lavori (art. 103, comma 7 primo periodo, D.lgs n. 50/2016)**

- 2) per la responsabilità civile verso terzi: **cinque per cento** della somma assicurata per le opere (**art. 103, comma 7 terzo periodo, D.lgs n. 50/2016**)
- c) *Polizza assicurativa dei progettisti ex art. 24, comma 4, del D.Lgs. n. 50/2016*
2. Il concessionario dovrà prestare dalla data di inizio di esercizio del servizio:
- a) *Cauzione ex articolo 183, comma 13, del D.Lgs. n. 50/2016*
- Tale cauzione da prestarsi nella misura del **dieci per cento del costo annuo operativo di esercizio**, a garanzia delle penali relative al mancato o inesatto adempimento di tutti gli obblighi contrattuali relativi alla gestione dell'opera;
- la mancata presentazione di tale cauzione costituisce grave inadempimento contrattuale.
3. Le garanzie e cauzioni sono costituite mediante fideiussione bancaria o polizza fideiussoria assicurativa o fideiussione rilasciata da intermediari finanziari iscritti nell'elenco speciale di cui all'articolo 106 del D.Lgs. n. 385/1993, che svolgono in via esclusiva o prevalente attività di rilascio di garanzie, a ciò autorizzati dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, secondo le polizze tipo approvate con Decreto Ministeriale 12 Marzo 2004, n. 123.
4. Le garanzie devono prevedere espressamente la rinuncia al beneficio della preventiva escussione del debitore principale, la rinuncia all'eccezione di cui all'articolo 1957, comma 2, del Codice civile, nonché l'operatività della garanzia entro quindici giorni, a semplice richiesta scritta dell'Amministrazione Aggiudicatrice.

ART. 33 - Penali

Per il ritardato adempimento delle obbligazioni assunte dal Concessionario, le penali da applicare sono stabilite in misura giornaliera compresa tra lo 0,3 per mille e l'1 per mille dell'ammontare netto contrattuale e comunque complessivamente non superiore al 10 per cento, da determinare in relazione all'entità delle conseguenze legate all'eventuale ritardo.

È ammessa, su motivata richiesta del Concessionario, la totale o parziale disapplicazione della penale quando si riconosca che il ritardo non è imputabile al Concessionario, oppure quando si riconosca che la penale è manifestamente sproporzionata, rispetto all'interesse della stazione appaltante. La disapplicazione non comporta il riconoscimento di compensi o indennizzi al Concessionario.

In caso di inadempienza da parte del Concessionario ad una qualsiasi delle clausole della presente convenzione, afferenti la progettazione, la realizzazione delle opere e la gestione del servizio, il Comune previa messa in mora, potrà in tutto od in parte sostituirsi al Concessionario inadempiente provvedendo all'espletamento in danno previo formale preavviso determinato dal R.U.P., agli adempimenti richiesti.

Le spese tutte saranno poste a totale carico del Concessionario mediante sanzione irrogata dai competenti Uffici Comunali con specifico provvedimento.

Il Concessionario è tenuto al pagamento delle sanzioni irrogate entro 30 giorni dalla notifica del provvedimento. Decorso infruttuosamente tale termine il Comune provvederà alla escussione totale o parziale della polizza fideiussoria a garanzia della corretta gestione.

Per l'inosservanza delle norme regolamentari locali, qualora non si tratti di violazioni anche alle disposizioni di regolamenti nazionali, e' prevista l'applicazione, della sanzione amministrativa pecuniaria con le modalità di cui agli artt. 106 e 110 del

T.U.L.C.P. approvato con RD 3 marzo 1934, n° 683 e successive modificazioni ed integrazioni.

In ogni caso, è fatta salva la facoltà del Concedente di avvalersi delle previsioni di cui al primo comma del presente articolo nonché della previsione contenuta nella clausola risolutiva espressa.

ART. 34 - Risoluzione e recesso

1. Il Comune medesimo si riserva la facoltà di avvalersi nei confronti del Concessionario della clausola risolutiva espressa di cui all'art. 1456 del codice civile, previa diffida e concessione di congruo termine, non inferiore a nr. 15 giorni, per fornire controdeduzioni e giustificazioni, anche per una sola delle seguenti cause:

- a) Fallimento del Concessionario o suoi aventi causa;
- b) Riconcontro di gravi vizi o ritardi nella progettazione;
- c) Chiusura totale e/o parziale anche temporanea delle opere concesse in gestione senza giustificato motivo;
- d) Violazione delle disposizioni in materia di affidamento dei lavori e di subappalto;
- e) Violazione del divieto di sub-concessione;
- f) Violazioni delle norme contrattuali riguardanti le garanzie fornite all'Amministrazione;
- g) Cessione non autorizzata di aree;
- h) Frode nell'esecuzione dei lavori e nella gestione;
- i) Mancato rispetto della normativa sulla sicurezza e la salute dei lavoratori nella fase della gestione;

2. Nei casi di risoluzione del contratto o di esecuzione di ufficio, la comunicazione della decisione assunta dal Concedente è fatta al Concessionario della raccomandata con avviso di ricevimento, con la contestuale indicazione per la data alla quale avrà luogo l'accertamento dello stato di consistenza dei lavori/gestione.
3. In relazione a quanto sopra, alla data comunicata dal Concedente si fa luogo, in contraddittorio fra il RUP e il Concessionario ovvero, in mancanza di questi, alla presenza di due testimoni, alla redazione dello stato di consistenza dei lavori/gestione, all'inventario dei materiali, delle attrezzature dei mezzi d'opera esistenti in cantiere o nei luoghi oggetto della concessione, nonché nel caso di esecuzione di ufficio, all'accertamento di quali di tali materiali, attrezzature e mezzi d'opera debbano essere mantenuti a disposizione del Concedente per l'eventuale riutilizzo e alla determinazione del relativo costo.
4. In caso di risoluzione per inadempimento del concessionario il concedente potrà chiedere, in conformità all'art. 1453 del Codice civile, un eventuale risarcimento del danno. In ogni caso al concessionario è riconosciuto un indennizzo, al netto di un eventuale contributo pubblico, determinato con le modalità di cui all'art. 108, comma 5, del D.lgs n. 50/2016.
5. In caso di recesso contrattuale al concessionario spetta il valore delle opere realizzate e degli oneri accessori, al netto degli ammortamenti e dei contributi pubblici. Per oneri accessori si intendono le spese di progettazione e di consulenza sostenute dal concessionario durante il procedimento di gara e di esecuzione del contratto nonché tutte le altre spese riguardanti la chiusura del finanziamento bancario.

ART. 35 - Risoluzione del contratto per inadempimento del Concedente e revoca della concessione.

1. La concessione potrà essere altresì revocata dal Concedente, con decisione motivata, qualsiasi momento prima della scadenza e con preavviso di almeno sei mesi per gravi ed inderogabili esigenze di interesse pubblico che rendessero non compatibile la prosecuzione della concessione.
2. Qualora il rapporto di concessione sia risolto per inadempimento del Concedente ovvero quest'ultimo revochi la concessione per i motivi di pubblico interesse di cui al precedente comma, il Concessionario trasferirà gli immobili e le relative strutture al Concedente a fronte:
 - a) di un corrispettivo pari al valore delle opere realizzate più gli oneri accessori, al netto degli ammortamenti *in caso di superamento della fase di collaudo*;
 - b) dei costi effettivamente sostenuti dal concessionario, ivi compresi eventuali oneri finanziari, e il valore dei servizi già erogati, il tutto al netto di quanto già corrisposto al concessionario medesimo *in caso di non superamento della fase di collaudo*;
 - c) delle penali e di ogni altro costo od onere che il concessionario è tenuto ragionevolmente a sostenere in conseguenza della revoca;
 - d) di un indennizzo, a titolo di risarcimento del mancato guadagno, pari al 10% del valore delle opere ancora da eseguire ovvero della parte dei servizi ancora da svolgere e gestire, valutato sulla base del Piano Economico-Finanziario.
3. Tra le fattispecie di costo ricomprese sub c) potranno essere considerati oltre ai costi finanziari capitalizzati, anche i costi di chiusura del finanziamento bancario

già contratto dal concessionario secondo proporzioni e caratteristiche dell'ammortamento coerenti con quelle indicate nel Piano Economico – Finanziario allegato alla Convenzione, incluso l'eventuale indennizzo di estinzione anticipata per i finanziamenti a tasso fisso e variabile.

4. L'efficacia della revoca della concessione è sottoposta alla condizione del pagamento da parte dell'amministrazione aggiudicatrice o dell'ente aggiudicatore delle somme previste al precedente comma 2.
5. Nel caso di risoluzione per fatto attribuibile al Concessionario troverà applicazione le modalità di subentro del concessionario disciplinate dall'art. 176, commi 8, 9, 10 del D.lgs n. 50/2016.

ART. 36 - Scadenza della concessione

1. Alla scadenza della concessione, l'opera, le relative pertinenze ed attrezzature, materiali accessori e quant'altro attinente alla gestione dei Servizi passeranno di diritto nella piena disponibilità del Concedente. Il Concessionario avrà l'obbligo di facilitare il subentro del Concedente o del nuovo Concessionario.
2. Il Concedente si impegna ad avviare almeno 6 mesi prima della scadenza della Concessione, la procedura di gara per l'individuazione del nuovo Concessionario.

ART. 37 - Protocollo di legalità

1. Il Concessionario si impegna a rispettare, per l'intera durata della concessione, il protocollo di legalità stipulato tra la prefettura di Caserta e l'Ente Comunale. Tale impegno sarà esteso a tutte le società che saranno coinvolte dal Concessionario nella costruzione e gestione delle opere da realizzare.

ART. 38 - Tracciabilità dei flussi finanziari

2. Il Concessionario è tenuto ad assolvere a tutti gli obblighi previsti dall'art. 3 della legge n. 136/2010 al fine di assicurare la tracciabilità dei movimenti finanziari relativi all'appalto.
3. In relazione a quanto previsto dal precedente comma 1, il Concessionario è tenuto, in particolare:
 - a) a comunicare alla Stazione Appaltante i dati relativi al conto corrente dedicato sul quale saranno effettuati i versamenti dei corrispettivi dell'appalto;
 - b) ad effettuare ogni transazione relativa all'appalto avvalendosi di banche o Poste Italiane S.p.a., esclusivamente con gli strumenti di pagamento consentiti dall'art. 3 della legge n. 136/2010;
 - c) a utilizzare il CIG comunicato dalla Stazione Appaltante nell'ambito dei rapporti con subappaltatori e subcontraenti fornitori e prestatori di servizi impiegati nello sviluppo delle prestazioni della concessione.
4. La Stazione Appaltante verifica, in occasione di ogni eventuale pagamento al Concessionario e con interventi di controllo ulteriori, l'assolvimento, da parte dello stesso, degli obblighi relativi alla tracciabilità dei flussi finanziari.
5. Il Concessionario deve inserire nei contratti con i subappaltatori ed i subfornitori specifica clausola con la quale gli stessi si impegnano ad assolvere a tutti gli obblighi previsti dall'art. 3 della legge n. 136/2010 al fine di assicurare la tracciabilità dei movimenti finanziari relativi al subappalto e al subcontratto.
6. La Stazione Appaltante verifica la presenza delle clausole relative al rispetto delle disposizioni in materia di tracciabilità dei flussi finanziari nei contratti di subappalto e nei subcontratti mediante deposito anticipato e autorizzazione degli stessi.

ART. 39 - Spese generali

Le eventuali spese generali a carico del concessionario saranno trasferite alla stazione appaltante nel seguente modo:

- a) spese contrattuali pari ad euro, di cui euro per diritti di rogito, euro per bolli ed euro per spese di registrazione;
- b) spese per incentivi pari al 1% dell'importo lavori pubblici;
- c) spese per pubblicazioni bando di gara.

Le spese di cui alla lettera a) e c) saranno trasferite al concedente prima della sottoscrizione del contratto di concessione. Le spese di cui alla lettera b) saranno rimborsate alla stazione appaltante dopo l'approvazione del collaudo dei lavori.

Letto, approvato e sottoscritto.

.....

IL CONCEDENTE

IL CONCESSIONARIO

MATRICE DEI RISCHI

art. 180, comma 3, del D.lgs n. 50/2016 – ANAC: documento consultazione luglio 2016

“Monitoraggio delle amministrazioni aggiudicatrici sull’attività dell’operatore economico nei contratti di partenariato pubblico privato”

Tipo di rischio	Probab. Verif. del rischio	Maggiori costi e/o ritardi assoc. al verifi. Del rischio	Probabile mitigaz. del rischio se trasfer. al privato	Strumenti di mitigaz. del rischio	Rischi a carico del pubblico	Rischi a carico del privato	Art. contratto che identif. il rischio
RISCHI DI COSTRUZIONE							
Rischio di Commissinamento	Bassa	Rischi ritardo nella consegna delle opere	NO	Prezzo pari al mancato introito da applicaz. tariffe	SI	NO	Art. 23
Rischi amministrativo	Bassa	Rischi ritardo nella consegna delle opere	NO	Prezzo pari al mancato introito da applicaz. tariffe	SI	NO	Art. 23
Rischio ambient. o archeologico	Media	Costi realizz. Maggiori e costi bonifica non prevent.	SI	X	NO	SI	Art. 23
Rischi progettazione	Alta	Costi maggiori per realizzaz. opere	SI	X	NO	SI	Art. 23
Rischi esecuzione dell’opera in difformità	Bassa	Costi di realizzazione maggiori per la necessità di varianti	SI	X	NO	SI	Art. 23
Rischio aumento prezzi per indisponibilità dei fattori produttivi	Media	Maggiori costi di realizzazione	SI	X	NO	SI	Art. 23
Rischio di errata valutazione di tempi e costi	Media	Maggiori costi di realizzazione, ritardi nella consegna opera	SI	X	NO	SI	Art. 23
Rischio inademp. contrattuali da parte di fornitori e subappaltatori	Bassa	Maggiori costi di realizzazione, ritardi nella consegna opera	SI	X	NO	SI	Art. 23

Tipo di rischio	Probab. Verif. del rischio	Maggiori costi e/o ritardi assoc. al verifi. Del rischio	Probabile mitigaz. del rischio se trasfer. al privato	Strumenti di mitigaz. del rischio	Rischi a carico del pubblico	Rischi a carico del privato	Art. contratto che identif. il rischio
RISCHI DI DOMANDA							
Rischi contraz. della domanda di mercato	Media	Maggiorazione dei costi dovuti a una riduzione delle entrate	SI	X	NO	SI	Art. 23
Rischi contrazione della domanda specifica	Alta	Maggiorazione dei costi dovuti a una riduzione delle entrate	SI	Corresponsione di un prezzo pari alla riduzione delle entrate	SI	SI	Art. 23

Tipo di rischio	Probab. Verif. del rischio	Maggiori costi e/o ritardi assoc. al verifi. Del rischio	Probabile mitigaz. del rischio se trasfer. al privato	Strumenti di mitigaz. del rischio	Rischi a carico del pubblico	Rischi a carico del privato	Art. contratto che identif. il rischio
RISCHI DI DISPONIBILITÀ							
Rischi di manutenzione straordinaria	Bassa	Maggiorazione dei costi	SI	X	NO	SI	Art. 23
Rischi di performance	Bassa	Maggiorazione dei costi	SI	X	NO	SI	Art. 23
Rischi di obsolescenza tecnica	Media	Maggiorazione dei costi	SI	X	NO	SI	Art. 23

Tipo di rischio	Probab. Verif. del rischio	Maggiori costi e/o ritardi assoc. al verifi. Del rischio	Probabile mitigaz. del rischio se trasfer. al privato	Strumenti di mitigaz. del rischio	Rischi a carico del pubblico	Rischi a carico del privato	Art. contratto che identif. il rischio
RISCHI ULTERIORI							
Rischio normativo, politico, regolamentare	Media	Maggiorazione dei costi	NO	corresponsione di un prezzo e/o aumento delle tariffe	SI	SI	Art. 23
Rischio finanziario	Media	Maggiori costi di realizzazione, ritardi nella consegna opera	NO	X	NO	SI	Art. 23
Rischio relazioni industriali	Bassa	Ritardi nella consegna dell'opera	NO	Prezzo pari al mancato introito dell'applicazione delle tariffe	SI	NO	Art. 23
Eccessiva onerosità sopravvenuta	Bassa	Maggiorazione dei costi	NO	Corresponsione di un prezzo	SI	NO	Art. 23
Impossibilità parziale sopravvenuta della prestazione	Media	Maggiorazione dei costi	NO	Corresponsione di un prezzo	SI	NO	Art. 23
Rischio di forza maggiore	Bassa	Maggiori costi di realizzazione, ritardi nella consegna opera	NO	Corresponsione di un prezzo e/o aumento tariffe	SI	NO	Art. 23

COMUNE DI CASERTA



PROVINCIA DI CASERTA



PROPOSTA DI PROJECT FINANCING AI SENSI DELL'ART.183 COMMA 15 DEL D.LGS. 50/2016 PER LA RIQUALIFICAZIONE E GESTIONE DELL' AREA COMUNALE DELLA EX CASERMA POLLIO DESTINATA ALLA SOSTA DI VEICOLI A PAGAMENTO OLTRE ALLA INTEGRAZIONE DI SERVIZI DEDICATI AL TURISMO

fase

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA

n. documento	cod. documento	titolo documento
A	A.7	RELAZIONE PAESAGGISTICA

rev.	data	descrizione	verif.	approv.
0	23.11.20	prima emissione	v	v

PROGETTAZIONE	 Il Direttore Tecnico e coordinatore della sicurezza Ing. Luigi Palmieri	PROPONENTE	SCALA -
	 		FORMATO A4
			team project:

PROPOSTA DI PROJECT FINANCING AI SENSI DELL'ART.183 COMMA 15 DEL D.LGS. 50/2016 PER LA RIQUALIFICAZIONE E GESTIONE DELL'AREA COMUNALE DELLA EX CASERMA POLLIO DESTINATA ALLA SOSTA DEI VEICOLI A PAGAMENTO OLTRE ALLA INTEGRAZIONE DI SERVIZI DEDICATI AL TURISMO.

PROPOSTA DI PROJECT FINANCING ART.183 COMMA 15 DEL DLGS 50/2016

Promotore: SEA SERVICES Srl

RELAZIONE PAESAGGISTICA

(ai sensi dell'art.146, comma 5 del Dlgs n.42/2004)

CODICE DEI BENI CULTURALI E DEL PAESAGGIO

Compilata in base all'allegato "RELAZIONE PAESAGGISTICA" del D.P.C.M. 12 dicembre 2005

3.1 DOCUMENTAZIONE TECNICA

A) ANALISI DELLO STATO ATTUALE

Caserta è una città caratterizzata dalle preesistenze borboniche che ne sono il principale elemento caratterizzante; La Reggia di Caserta, piazza Carlo III e il Complesso monumentale di San Leucio sono annoverati nel Patrimonio dell'Unesco e rappresentano una ricchezza ed un valore inestimabile per l'intero territorio.

Ubicazione dell'area oggetto di intervento

L'area in cui insiste l'attuale parcheggio si trova nelle immediate vicinanze di Piazza Carlo III che è contornata dai Quartieri delle Guardie, uno dei quali, appunto, è la ex Caserma Pollio, sede del X° Artiglieria fino alla II° Guerra Mondiale, bombardata dagli alleati, sede poi della officina della Scuola Truppe Corazzate e dismessa da diversi anni dal Demanio militare. Restaurata in parte, è parzialmente adibita a "foresteria" della Scuola Superiore della Pubblica Amministrazione. La restante parte dell'edificio è stata assegnata all'Archivio di Stato. Parte dei capannoni nel piazzale sono stati assegnati agli uffici del Catasto Edilizio, mentre il piazzale stesso, nel quale sono presenti due pensiline tutelate dalla Soprintendenza in quanto ritenute archeologia industriale, è stato, dal Comune, adibito a parcheggio pubblico rendendo questo luogo un angolo anonimo e di scarso pregio nel centro della città.

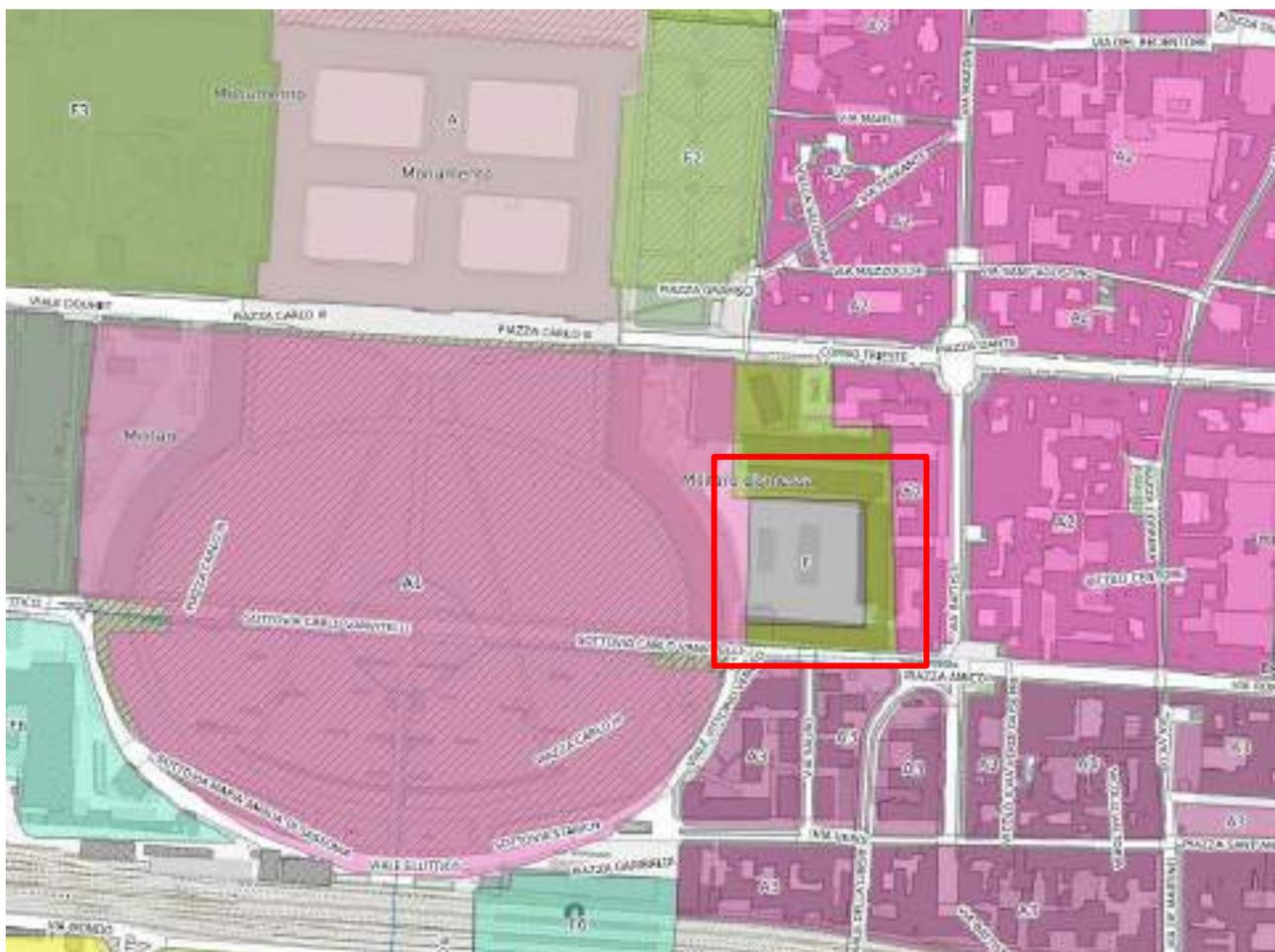
Inquadramento urbanistico, territoriale e paesaggistico

Il parcheggio ha una rilevanza strategica considerevole, essendo praticamente adiacente sia a piazza Carlo III che al centro storico di Caserta. Ad oggi risulta già essere in esercizio e, data la sua posizione, spesso saturo, essendo molto utilizzato da cittadini, dai turisti e dai lavoratori degli uffici presenti nelle aree limitrofe.



-  Reggia di Caserta
-  Piazza Carlo III di Borbone
-  Complesso Monumentale del Belvedere di San Louolo
-  Area di progetto

Dal punto di vista urbanistico, l'area interessata dalla proposta progettuale ricade, secondo il P.R.G. del Comune di Caserta, in Zona Territoriale Omogenea F attrezzature pubbliche o di uso pubblico.



L'area inoltre insiste su area RUA del piano Territoriale Paesistico (Recupero Urbanistico e edilizio e restauro paesistico ambientale). Le norme di attuazione del PTP per la zona in oggetto prevedono:

- Interventi di ristrutturazione edilizia che non comportino incremento dei volumi edilizi esistenti;
- Interventi volti alla conservazione del verde agricolo residuale;
- Interventi per la ricostruzione del verde secondo l'applicazione di principi che rispettino i processi dinamico-evolutivi e le potenzialità della vegetazione dell'area;

Nella suddetta area si dovranno prevedere misure atte a:

- Conservare l'attuale configurazione dei lotti e dei loro elementi strutturali (rapporto aree edificate ed aree scoperte);
- Conservare le attuali caratteristiche volumetriche ed altimetriche degli isolati consentendo in casi specificatamente individuati dagli strumenti di pianificazione e alle condizioni fissate dalle norme generali, l'adeguamento igienico-sanitario-impiantistico anche con la realizzazione di nuovi volumi;

- Conservare o ripristinare le caratteristiche originarie degli spazi pubblici e delle alberature ed aree a verde pubblico con interventi che prevedano la conservazione o il ripristino dei caratteri originari dei seguenti elementi:
 - articolazione dei tracciati e delle dimensioni;
 - materiali e composizione delle pavimentazioni;
 - elementi di arredo;
 - elementi di divisione e perimetrazione degli spazi.

Per le opere di manutenzione e/o sostituzione degli elementi originari per usura o fatiscenza dovranno essere utilizzati materiali e tecniche uguali o tecnicamente equivalenti a quelli originari, scelti tra quelli tradizionali.



Come visto, quindi, l'area di cui trattasi ricade in ZTO F ed in Zona RUA del PTP.

Tale doppio vincolo ci guida nel verificare sotto il profilo urbanistico e sotto quello vincolistico circa l'individuazione delle funzioni ammissibili inserite in progetto.

Originariamente, trattandosi di area militare, essa era qualificata come zona F9 nel vigente PRG.

L'art. 32 delle NTA del PRG così recita: "Art.32 ZONA OMOGENEA F9 – Militare Territori destinati ad insediamenti militari; sono consentite soltanto costruzioni con destinazione d'uso militare.

Qualora dovessero essere dismessi dalle FF.AA. assumono automaticamente la destinazione di zona F pubbliche.

Poichè la dismissione dall'uso militare è da tempo avvenuta, l'area ha assunto automaticamente la destinazione F pubblica.

Le F pubbliche, da NTA, sono:

- 1) F1 Verde di rispetto monumentale, stradale, ferroviario, industriale e cimiteriale;
- 2) F2 Verde pubblico;
- 3) F3 Verde pubblico attrezzato;
- 4) F6 Attrezzatura pubblica di interesse comune.

Sarà cura dell'Amministrazione indicare quale delle suddette zone sia la più pertinente per l'area in oggetto anche in funzione dell'uso che sino ad ora se ne è sempre fatto.

Per quanto riguarda poi il regime vincolistico imposto dal PTP, molto più restrittivo, che include l'area in questione in zona RUA, occorre rispettare i seguenti divieti:

- 1) È vietata l'apposizione di cartelli e manufatti pubblicitari su strada;
- 2) È vietata l'installazione di insegne a bandiera;
- 3) È vietata l'impermeabilizzazione delle pavimentazioni di aree scoperte;
- 4) Materiali, finiture e colori degli edifici devono essere compatibili con il decoro ambientale;
- 5) È vietato l'uso di PVC e materiale plastico per gronde e pluviali;
- 6) Gli impianti tecnici dovranno essere sotto traccia;
- 7) È vietato l'uso di alluminio anodizzato;
- 8) Le opere lapidee non vanno tinteggiate;
- 9) I materiali edili dovranno essere di tipo tradizionale;
- 10) Gli interventi ammissibili di ristrutturazione edilizia non devono comportare incremento di volumi edilizi esistenti.

Stato di fatto

Il parcheggio Pollio ad oggi risulta essere in esercizio e assorbe parte delle richieste di parcheggio dei residenti, dei lavoratori e dei turisti che fruiscono le aree limitrofe al parcheggio stesso. La superficie, di circa 5400 mq, è caratterizzata dalla presenza di due tettoie in carpenteria metallica molto alte, realizzate negli anni 40 durante il periodo bellico. Tali manufatti di rilevanza storica sono sottoposti a tutela da parte della Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le Province di Caserta e Benevento.

La presenza di tali manufatti impone una distribuzione delle aree e delle funzioni ben studiata in modo tale che il funzionamento quotidiano del parcheggio non vada a compromettere le condizioni manutentive delle tettoie e la salvaguardia delle stesse sia sempre garantita.

L'area parcheggio ha l'accesso principale direttamente da via Roma e si sviluppa tra vari edifici pubblici quali Emiciclo ad est, Ufficio Tecnico Erariale ad ovest, fabbricato di proprietà del Ministero dell'Interno a sud e fabbricato della Conservatoria a nord. Molto rilevante è il collegamento diretto di tale area al secondo tratto di Corso Trieste, ovvero il centro pulsante della città di Caserta dal punto di vista turistico-commerciale. Tale tratto è percorribile per i soli pedoni e solo in caso di emergenza da mezzi autorizzati. All'interno dell'area oggetto di intervento sono delineati i percorsi della viabilità carrabile e i posti auto sono disposti tra di essi. Sotto la tettoia più piccola, a ovest dell'area, è presente un'area libera dai posti auto dedicata ai servizi, una zona wi fi, le casse automatiche e i distributori. Inoltre a sud di tale tettoia è presente un blocco servizi di circa 35 mq che ospita l'ufficio, il box di controllo e i servizi igienici. All'interno dell'area sono inoltre presenti posti per motocicli, biciclette e un'area caravan.

In generale l'area parcheggio esistente, seppur dotata di moderni sistemi di automazione risulta essere migliorabile dal punto di vista della fruibilità e dalla qualità dei servizi offerti. Le pavimentazioni bituminose necessitano, in alcuni punti, di manutenzione.





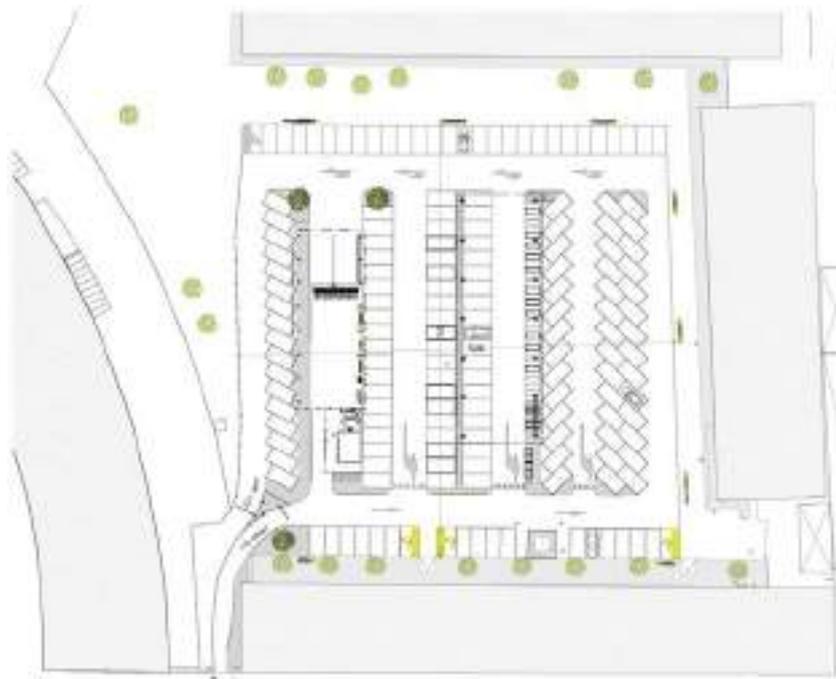
Caratteristiche dell'area interessata dall'intervento

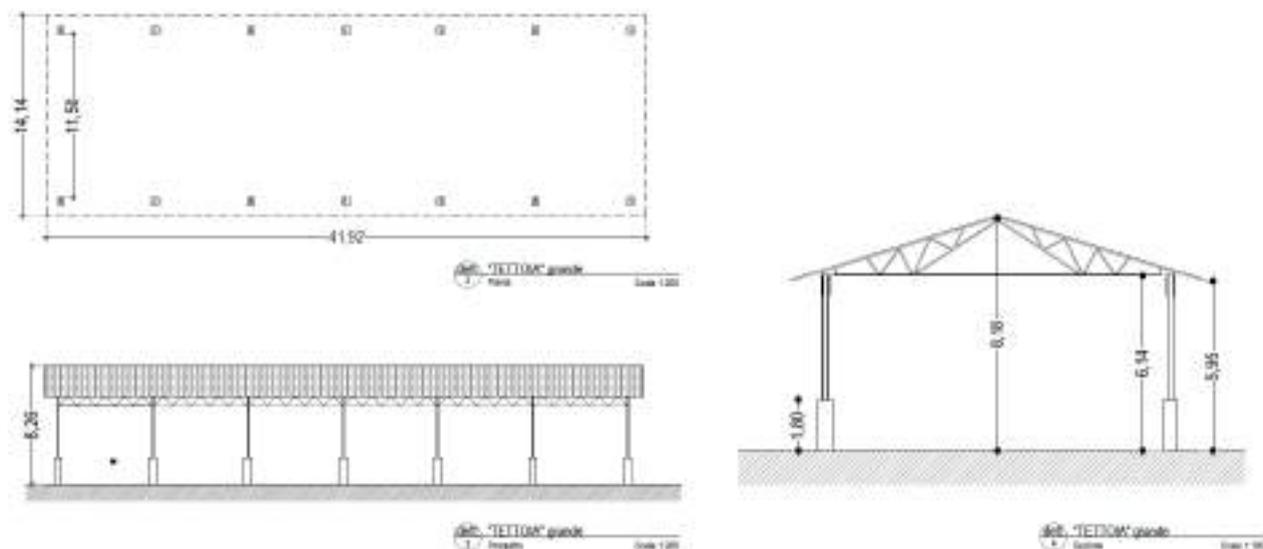
Gli interventi di riqualificazione previsti risultano compatibili con quanto previsto dalle rispettive normative. La destinazione funzionale ad uso parcheggio pubblico attuale, con i servizi annessi, già consolidata, resta invariata ma con l'integrazione di servizi dedicati al turismo con la finalità di migliorare ed adeguare la dotazione di aree verde fruibili, aree pedonali e spazi pubblici, razionalizzando gli spazi dedicati ai posti auto ed alla viabilità carrabile interna.

Nell'ambito di una riqualificazione generale dell'area, risulta utile il recupero funzionale degli attuali manufatti di archeologia industriale cd. "Tettoie" che saranno restaurate e quella di dimensioni maggiori recuperata nello spazio interno per la realizzazione di blocchi servizi per gli utenti ad impatto zero e completamente indipendenti strutturalmente dalla tettoia

esistente che fungerà solo da "contenitore".

Tali servizi, così concepiti, non costituiranno aumento di volume né tantomeno di superficie coperta, nell'ottica di un intervento di riqualificazione ambientale data la posizione strategica ed il confine con l'Emiciclo borbonico.





Rilievo fotografico





B) ELABORATI DI PROGETTO

(vedi GRAFICI)

Il progetto prevede la riqualificazione dell'area dell'Ex Caserma Pollio, destinata attualmente interamente a parcheggio, al fine di adeguare l'offerta sempre crescente di posti auto nei pressi della reggia vanvitelliana ed al contempo di integrarla con servizi dedicati al turismo ed al verde attrezzato. L'intervento si configura principalmente come intervento a "impatto zero" essendo costituito per oltre il 90% da spazio aperto in quanto area già destinata a parcheggio a raso e da un blocco servizi destinati al turismo da realizzare all'interno di uno dei due manufatti di archeologia industriale esistenti, senza quindi aumento di volumi fuori terra e nel rispetto della struttura originaria che non sarà interessata dall'intervento.

L'intervento, da eseguire mediante procedura di Project Financing, prevede la riqualificazione dell'area dell'ex Caserma Pollio, sita in Viale Vittorio Veneto n° .1 già destinata a parcheggio pubblico.

Il progetto di riqualificazione del parcheggio dell'ex Caserma Pollio è, quindi, non solo la riorganizzazione e razionalizzazione dell'area sosta, ma anche l'occasione per rendere significativo ciò che non lo è più, ossia ridare

un'identità a questo luogo a scala urbana attraverso il risanamento di situazioni urbane che stanno a contorno delle architetture storiche e di pregio creando tra le aree contigue rapporti di relazione, costituendo nuovi forti centri di interesse per la città. Lo spazio pubblico di relazione è, tra tutti i beni culturali, uno dei più importanti, attrezzare gli spazi pubblici costituisce, infatti, un invito forte ad una esistenza di relazioni sociali.

Per ricollegare la città alla Reggia ed alla Piazza è necessario che la corte dell'ex Caserma Pollio sia organizzata per far sì che ritorni vivace e attiva, giorno e notte, e le funzioni che vi verranno allocate costituiscano un'attrazione ed un gradevole filtro tra la città e la Reggia. Il progetto è finalizzato alla riqualificazione dell'area della Ex Caserma Pollio destinata alla sosta dei veicoli a pagamento oltre alla integrazione di servizi dedicati al turismo.

La proposta progettuale

La presente proposta è strutturata quale iniziativa di PPP-Partenariato Pubblico Privato di tipo "contrattuale" e riflette, integralmente, i principi informativi delle Direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE, assorbiti, giuridicamente, dalla normativa italiana attraverso il Decreto Legislativo 18 aprile 2016, n. 50, così come modificato dal Decreto Legislativo 19 aprile 2017, n. 56.

La proposta nasce dalla volontà di ricollegare la città alla Reggia ed alla Piazza, e quindi la necessità di riorganizzare la corte dell'ex Caserma Pollio sia organizzata per far sì che ritorni vivace e attiva, giorno e notte, e le funzioni che vi verranno allocate costituiscano un'attrazione ed un gradevole filtro tra la città e la Reggia.

Il progetto di riqualificazione del parcheggio dell'ex Caserma Pollio è, quindi, non solo la riorganizzazione e razionalizzazione dell'area sosta, ma anche l'occasione per rendere significativo ciò che non lo è più, ossia ridare un'identità a questo luogo a scala urbana attraverso il risanamento di situazioni urbane che stanno a contorno delle architetture storiche e di pregio creando tra le aree contigue rapporti di relazione, costituendo nuovi forti centri di interesse per la città. Lo spazio pubblico di relazione è, tra tutti i beni culturali, uno dei più importanti: attrezzare gli spazi pubblici costituisce, infatti, un invito forte ad una esistenza di relazioni sociali. La proposta prevede un intervento di adeguamento dell'area parcheggio con il fine di migliorarne la fruibilità, le dotazioni tecnologiche e aumentare i servizi per tutti i fruitori del parcheggio.

La centralità di questo luogo e la sua posizione strategica in rapporto alla Reggia di Caserta ed al centro città hanno dato origine alla volontà che non rimanesse solo un'area di servizio per le auto dei visitatori ma che potesse acquisire una funzione di socialità per l'intera città, un luogo di incontro per il tempo libero e per il divertimento a servizio dei cittadini e dei turisti.

Per questo motivo il progetto prevede, nell'area sottostante la pensilina maggiore, l'allestimento di un'area attrezzata attraverso delle strutture che accolgano funzioni varie, dalle strutture per la socializzazione, agli uffici per la gestione del parcheggio e servizi dedicati al turismo.

Le strutture sono pensate in ferro e vetro in modo da risultare leggere e il più possibile trasparenti al fine di non gravare sull'immagine della pensilina e dell'intera corte e si sviluppano su due livelli: al piano terra si trovano uno spazio dedicato a punto ristoro self-service con annessa area relax a servizio anche di una sala multifunzione e di un Garden Shop, nonché del corner dedicato alla vendita di souvenir e servizio di Info Point turistico. Un'ampia gradonata, posta tra l'area relax e la sala multifunzione, oltre a fungere da zona per la socializzazione, porta al piano superiore, raggiungibile anche internamente, dove si trovano un'ampia terrazza allestita con tavoli e sedute immersi nella vegetazione ed i locali dedicati agli uffici ed al controllo del parcheggio a pagamento.

A completamento delle funzioni ricreative, si sviluppa il giardino, un'area verde attrezzata posta al centro della piazza nell'area compresa fra le due pensiline che ha funzione anche di luogo di socializzazione.

Il disegno del giardino nasce dalla declinazione della matrice geometrica alla base del tema grafico ripreso dalla texture propria dell'arte serica, però, vegetale; aree a prato e siepi in forma definiscono la geometria del motivo della pavimentazione.

Sia il giardino che tutta la zona servizi sotto la pensilina si sviluppano su una superficie sopraelevata alla quota di +0,60 m dal piano stradale data la presenza di una piattaforma di calcestruzzo subito sotto la pavimentazione stradale attualmente esistente. L'accesso a queste aree è garantito a tutte le utenze grazie alla presenza di una gradonata con rampa per disabili che elimina qualsiasi barriera architettonica.

Nell'ambito quindi, di una rimodulazione dell'intera area parcheggio dal punto di vista della viabilità e della gestione degli ingressi e delle uscite, la volontà del gestore è quella di valorizzare l'intera area mediante la creazione di uno spazio centrale aperto attrezzato a verde con camminamenti pedonali che mettano in comunicazione le varie parti del parcheggio, incrementando l'offerta di servizi mediante la realizzazione di uno spazio commerciale e gestionale che si sviluppa al di sotto della pensilina maggiore.

In tale corpo servizi troveranno spazio:

- 1) ufficio e controllo parcheggio;
- 2) info point con vendita di souvenirs;
- 3) un garden shop con annesso punto ristoro self-service e area relax con terrazza;
- 4) una sala multifunzione espositiva.

Complessivamente il manufatto occupa parte della superficie coperta già occupata dalla "tettoia" metallica esistente più grande pari a 590 mq. Il manufatto sarà concepito in modo da azzerare il più possibile l'impatto ambientale, e tale da integrarsi con il territorio con una architettura lineare e trasparente che la renda "invisibile".

Particolare attenzione è stata posta alle aree di verde attrezzato al centro dell'area destinata al parcheggio per la quale è stato realizzato uno studio della pavimentazione sulla base di ricerche storiche. Tale area prevederà la messa a dimora di alberature ed essenze arboree che mirano a ristabilire il giusto rapporto tra verde urbano e spazio di parcheggio.

Lo scopo del progetto, infatti, è quello di dare un nuovo volto ed una nuova anima a quest'area attraverso una rinnovata e più razionale redistribuzione delle aree sosta, una nuova immagine estetica data dal rinnovamento delle pavimentazioni ed una trasformazione nel nuovo luogo della socialità urbana grazie all'inserimento di un giardino centrale collegato alle attività di commercio e servizi poste nell'area sottostante la pensilina maggiore.

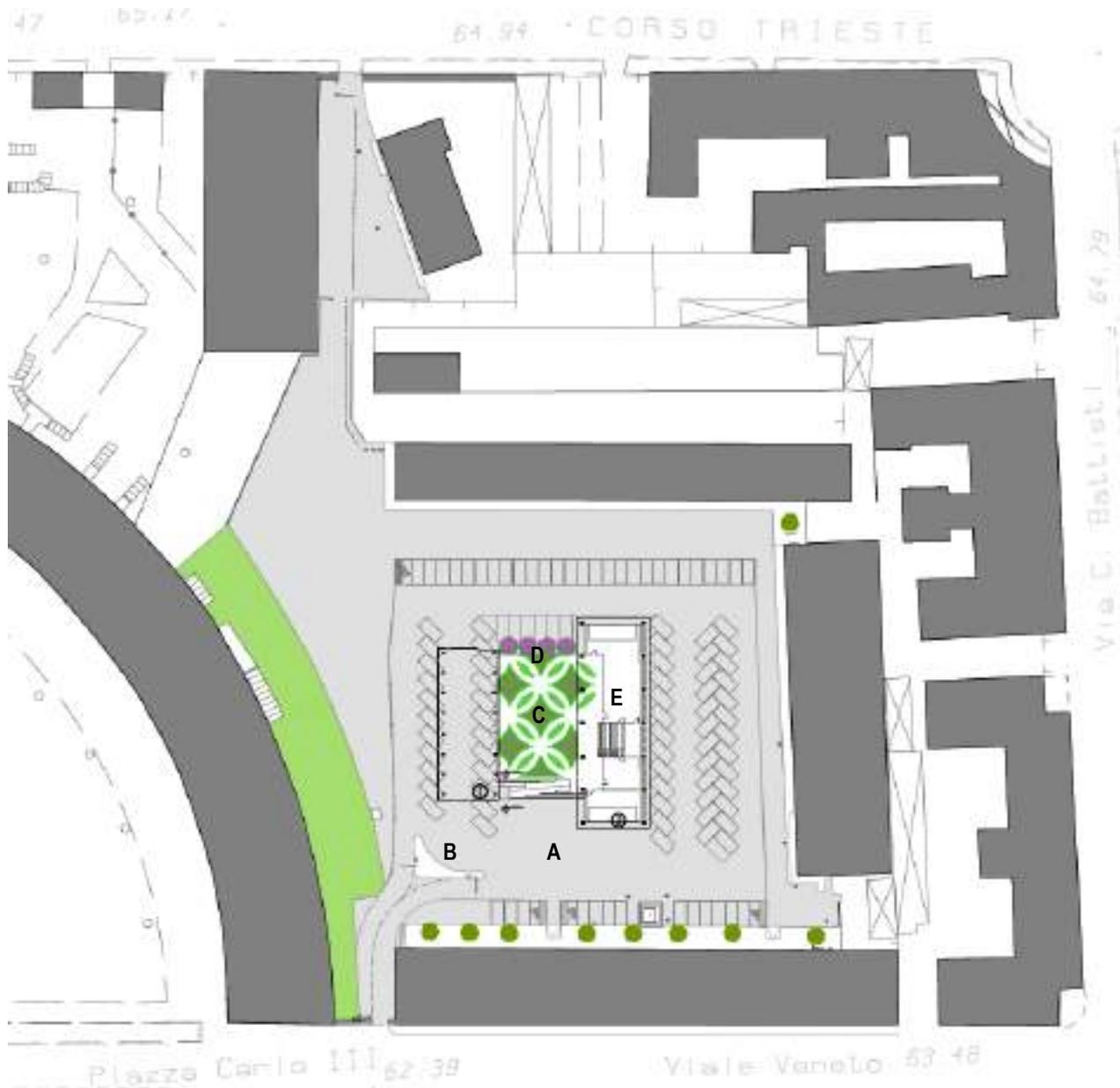
Dal punto di vista dell'organizzazione planimetrica, il progetto di riqualificazione prevede lo spostamento delle postazioni di ingresso ed uscita dei veicoli all'interno dell'area e non più a ridosso dell'accesso di Viale Vittorio Veneto in modo da evitare il formarsi di code all'esterno e favorire un miglior avvicinamento alle colonne automatiche non in curva. Inoltre il numero attuale di posti destinati alla sosta dei veicoli viene diminuita a favore della creazione di un'area a verde attrezzato al centro tra le due strutture di archeologia industriale.

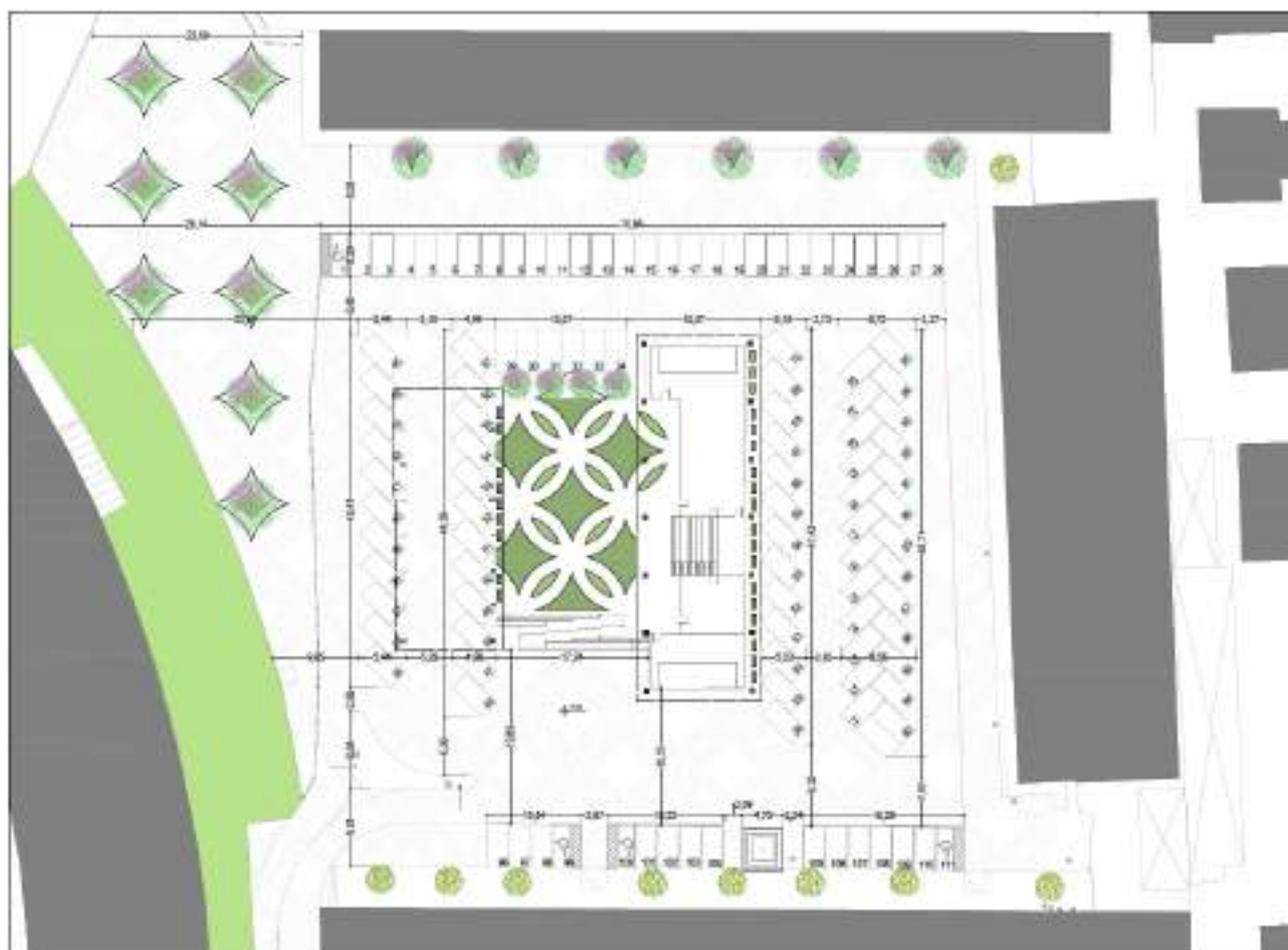
I principali obiettivi cui tale proposta mira a raggiungere possono brevemente sintetizzarsi come segue:

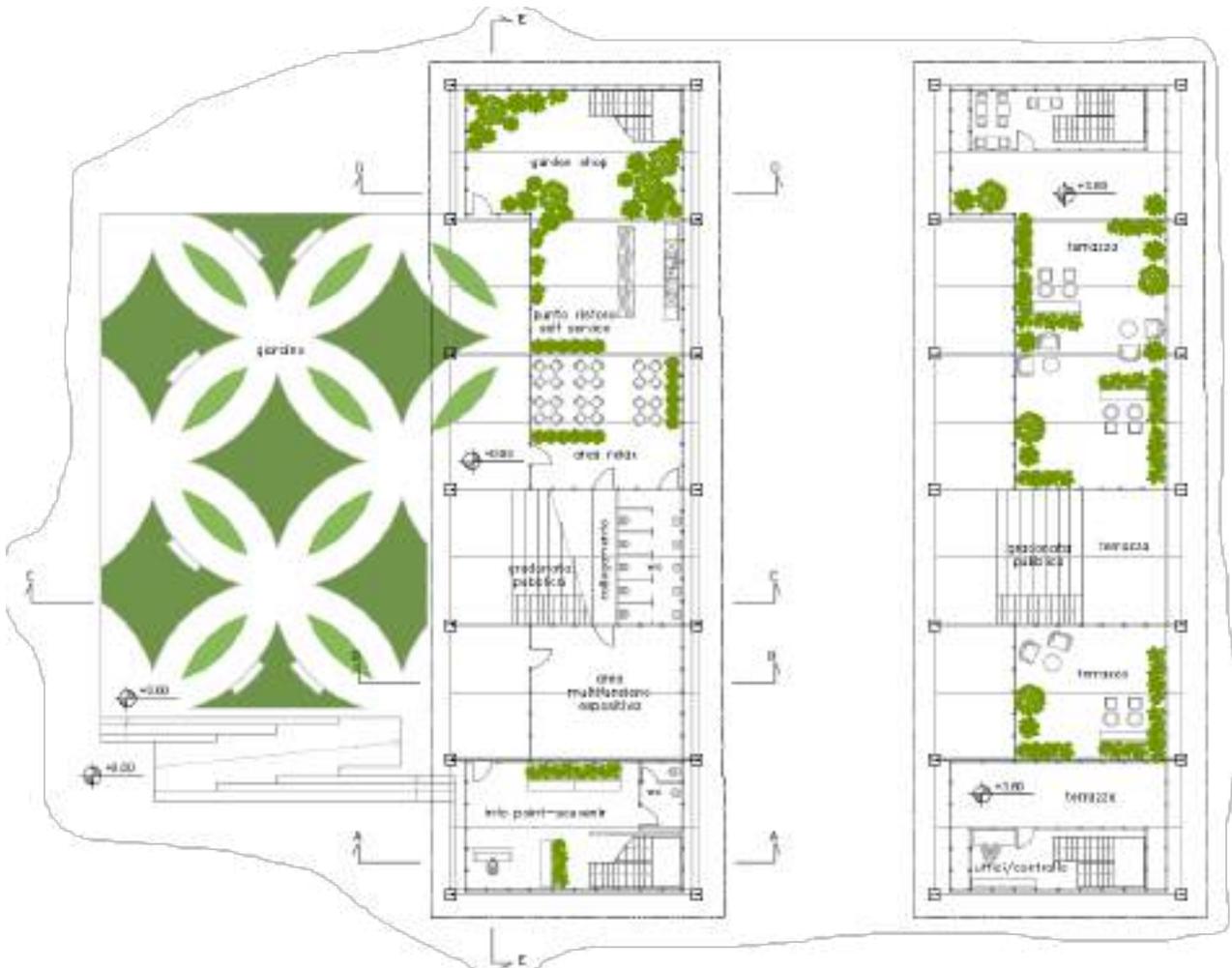
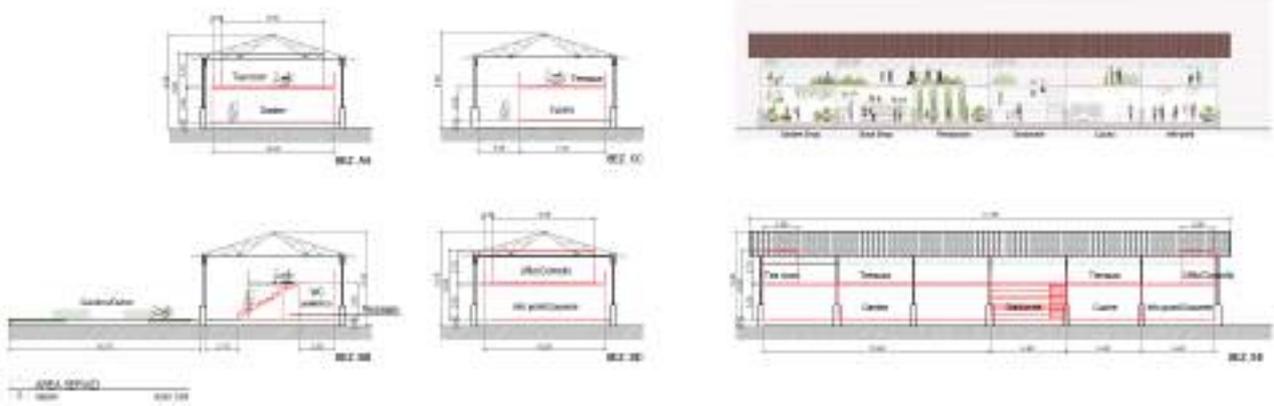
- Garantire una maggiore proposta in termini di spazi e aree dedicate al relax e all'intrattenimento, ai servizi e al turismo
- Incrementare i servizi e le tecnologie avanzate per facilitare l'utilizzo del parcheggio stesso e supportare il turismo sostenibile della città
- Rendere l'area più vivibile dal punto di vista ambientale grazie all'inserimento di numerose aree a verde, piantumazioni e percorsi pedonali pavimentati in modo da creare un parco - parcheggio e rendere piacevole l'attraversamento dei pedoni in tutta l'area.
- Favorire l'asse di collegamento tra via Roma, lato sud di piazza Carlo III, con l'asse del secondo tratto di Corso Trieste e Piazza Margherita con un conseguente miglioramento dell'accessibilità al centro storico della città di Caserta.

Il progetto in definitiva prevede i seguenti interventi:

- A. Rifacimento delle pavimentazioni carrabili in conglomerato bituminoso
- B. Nuova disposizione degli stalli di sosta e della stazione di ingresso/uscita
- C. Realizzazione di una piazza pedonale sopraelevata
- D. Creazione di aree verdi e piantumazione di nuove essenze arboree
- E. Organizzazione di un blocco funzionale con servizi per il cittadino
- F. Rimodulazione dei percorsi pedonali dedicati
- G. Eliminazione dell'attuale blocco cassa/servizi e realizzazione di nuova control room annessa al blocco funzionale
- H. Adeguamento degli impianti elettrici, illuminazione e reti fognarie
- I. Adeguamento degli impianti speciali (videosorveglianza, diffusione sonora, ...)

J. Incremento delle dotazioni per l'automazione della gestione del parcheggio





A. Rifacimento delle pavimentazioni carrabili in conglomerato bituminoso

Il progetto prevede il rifacimento delle aree pavimentate in conglomerato bituminoso, pari a circa 4'400.00 mq, mediante asportazione dell'attuale strato di finitura, per circa 3 cm, e la posa di nuovo manto d'usura sempre in conglomerato bituminoso. Particolare attenzione sarà posta durante le operazioni di fresatura della pavimentazione, dovranno essere prese tutte le precauzioni dal punto di vista logistico-organizzativo per la riduzione dell'impatto ambientale delle lavorazioni stesse, in modo da arrecare il minor disagio possibile ai fruitori delle aree limitrofe, in particolar modo ai lavoratori degli uffici adiacenti alle aree oggetto di



intervento. Le aree saranno dotate di cartellonistica informativa, segnaletica orizzontale e segnaletica verticale. Si sottolinea che nell'area sono presenti alcune pavimentazioni in calcestruzzo che risalgono al periodo in cui il sito veniva utilizzato come officina della Scuola Truppe Corazzate: tali superfici verranno conservate allo stato originario, senza quindi interventi di ricoprimento, e verranno mantenute in modo da estenderne lo stato di conservazione nel tempo.

B. Nuova disposizione degli stalli di sosta e della stazione di ingresso/uscita

Il progetto prevede l'ottimizzazione e la razionalizzazione dei nuovi posti auto, coerenti con i percorsi carrabili e con le aree a verde previste. Nello specifico verranno realizzati n.111 posti auto con stalli a raso di cui n.6 posti dedicati a disabili e n.2 a parcheggi "rosa". Le stazioni per l'automazione dell'ingresso e dell'uscita dal parcheggio saranno spostate in una posizione più interna rispetto all'attuale in modo da agevolare il flusso di veicoli in entrambi i sensi e rendere più funzionale l'utilizzo dell'area di parcheggio. La creazione di un'isola spartitraffico più grande permetterà, grazie anche alla disposizione distanziata della postazione di ingresso rispetto a quella di uscita, di garantire una maggiore facilità di manovra per le autovetture ed eviterà la creazione di eventuali code lungo viale Veneto che possano intralciare il regolare traffico cittadino.



C. Realizzazione di una piazza pedonale sopraelevata

A completamento delle funzioni ricreative, si sviluppa il giardino, un'area verde attrezzata posta al centro della piazza nell'area compresa fra le due pensiline che ha funzione anche di punto di socializzazione.

Il disegno del giardino nasce dalla declinazione della matrice geometrica alla base del tema grafico ripreso dalla texture propria dell'arte serica, però, vegetale; aree a prato e siepi in forma definiscono la geometria del motivo della pavimentazione.

Sia il giardino che tutta la zona servizi sotto la pensilina si sviluppano su una superficie sopraelevata alla quota di +0,60 m dal piano stradale data la presenza di una piattaforma di calcestruzzo subito sotto la pavimentazione stradale attualmente esistente. L'accesso a queste aree è garantito a tutte le utenze grazie alla presenza di una gradonata con rampa per disabili che elimina qualsiasi barriera architettonica. La superficie complessiva della piazza sopraelevata è di circa 490.00 mq di cui circa 140.00 mq a prato e circa 30.00 mq di siepe in forma.



D. Creazione di aree verdi e piantumazione di nuove essenze arboree

L'immagine complessiva della nuova piazza risulta essere quella di un luogo inaspettato, un angolo segreto in cui convivono, insieme al parcheggio, i nuovi spazi della socializzazione, il giardino e le aree pedonali.

Il parcheggio ospita 111 posti auto che si sviluppano in parte in area coperta (sotto la pensilina minore) ed in parte in area scoperta circoscrivendo la parte centrale della corte definita dall'area compresa fra le due pensiline.

La pavimentazione carrabile sarà realizzata in conglomerato bituminoso mentre l'area pedonale sopraelevata sarà rifinita con una pavimentazione industriale in calcestruzzo.

La componente vegetale che caratterizza la piazza è composta da essenze sia in piena terra che in vaso andando a definire sia i margini delle aree pedonali che il perimetro della zona dedicata alla socialità in modo da creare un filtro tra questa e la zona dei parcheggi.

Esemplari in vaso di *Buxus sempervirens*, in forma topiata, saranno posizionati come fondale del giardino centrale a schermatura dei posti auto, così come i vasi di *Buxus pumila* che caratterizzano i margini lungo le due pensiline e gli stalli per le auto.

Come già descritto in precedenza, il parterre centrale è definito da aree a prato (circa 140.00 mq) e siepi in forma di *Buxus pumila* (circa 30.00 mq) che riprendono l'ideale disegno geometrico della pavimentazione. L'insieme di tutta la vegetazione presente è, anch'esso, un rimando ai giardini ornamentali tipici della tradizione storica italiana. Anche gli interni del blocco servizi e la grande terrazza saranno caratterizzati da una ricca presenza di vegetazione in vaso che sarà composta da numerose specie come, ad esempio *Sterlitzia nicolai*, *Areca lutescens*, *Monstera deliciosa*, *Felci*, *Edera* ed altre specie ricadenti.

*Quercus ilex**Taxus baccata**Buxus sempervirens**Buxus pumila*

Organizzazione di un blocco funzionale con servizi per il cittadino e aree esterne pertinenziali

La centralità dell'area di intervento e la sua posizione strategica in rapporto alla Reggia di Caserta ed al centro città hanno dato origine alla volontà che non rimanesse solo un'area di servizio per le auto dei visitatori ma che potesse acquisire una funzione di socialità per l'intera città, un luogo di incontro per il tempo libero e per il divertimento a servizio dei cittadini e dei turisti. Per questo motivo il progetto prevede, nell'area sottostante la pensilina maggiore, l'allestimento di un'area attrezzata (circa 310.00 mq) attraverso delle strutture che accolgano funzioni varie, dalle strutture per la socializzazione,

agli uffici per la gestione del parcheggio e servizi dedicati al turismo. Le strutture sono pensate in ferro e vetro in modo da risultare leggere e il più possibile trasparenti al fine di non gravare sull'immagine della pensilina e dell'intera corte e si sviluppano su due livelli: al piano terra si trovano uno spazio dedicato al relax (circa 75.00 mq) che include, al suo interno, anche un ristoro self-service (circa 26.00 mq) ed un Garden Shop (circa 65.00 mq), un'area adibita a sala multifunzione/espositiva (circa 50.00 mq) ed alla vendita di prodotti tipici locali ed un corner dedicato alla vendita di souvenir e servizio di Info Point turistico (circa 65.00 mq) oltre ai servizi igienici (circa 20.00 mq) e un passaggio che mette in collegamento la suddetta sala multifunzione con l'area relax. Un'ampia gradonata (circa 28.00 mq), posta tra l'area relax e la sala multifunzione, oltre a fungere da zona per la socializzazione, porta al piano superiore, raggiungibile anche internamente, dove si trovano un'ampia terrazza (circa 280.00 mq) allestita con tavoli e sedute immersi nella vegetazione ed i locali dedicati agli uffici ed al controllo del parcheggio a pagamento.



E. Rimodulazione dei percorsi pedonali dedicati

Sia il giardino che tutta la zona servizi sotto la pensilina si sviluppano su una superficie sopraelevata alla quota di +0,60 m dal piano stradale data la presenza di una piattaforma di calcestruzzo subito sotto la pavimentazione stradale attualmente esistente. L'accesso a queste aree è garantito a tutte le utenze grazie alla presenza di una gradonata con rampa per disabili che elimina qualsiasi barriera architettonica. Tale area centrale è inoltre raggiungibile da tutte le zone del parcheggio grazie al sistema di percorsi dedicati che permette di tenere ben separate la viabilità pedonale da quella carrabile.

F. Eliminazione dell'attuale blocco cassa/servizi e realizzazione nuova control room annessa al blocco funzionale

Attualmente il blocco gestionale del parcheggio con le casse, i servizi e la sala controllo, è posizionato in prossimità dell'ingresso all'area da viale Veneto. Tale



volume sarà eliminato e lo spazio occupato sarà destinato al parcheggio. La nuova control room (circa 25.00 mq) sarà posizionata nel nuovo blocco servizi, al di sotto della pensilina maggiore, in posizione tale da rendere agevole la supervisione dell'ingresso e dell'uscita delle auto dal parcheggio. Tale spazio sarà collocato al livello superiore, in corrispondenza dell'Info-point turistico.



G. Adeguamento degli impianti elettrici, illuminazione e reti fognarie

La rete impiantistica dell'area di intervento sarà adeguata all'intervento con la predisposizione di nuove canalizzazioni e una quadristica dedicata ai vari ambienti. È prevista, inoltre, una rivisitazione del sistema di illuminazione dell'area in modo da valorizzare e incrementare la valenza architettonica dell'intervento.

La rete di illuminazione sarà adeguata alle nuove esigenze predisponendo tutto quanto richiesto dalla normativa attuale. Sarà realizzato con lampade a LED di tipologia adeguata al sito di installazione: bollard per i percorsi pedonali della piazza



sopraelevata e per le aree verdi, applique a soffitto per la zona servizi al piano terra, tubi LED per la terrazza superiore e applique a parete per l'area esterna. La differenziazione dei punti luminosi contribuirà a sottolineare le varie nuove funzioni previste valorizzando le preesistenze storiche e caratterizzando gli spazi in maniera nuova.

Dato l'inserimento di nuovi servizi all'interno dell'area si procederà ad un adeguamento anche degli impianti di scarico, predisponendo tutto quanto necessario per il corretto funzionamento e il rispetto della normativa vigente in materia. In particolare sarà installato un degrassatore a servizio del nuovo locale cucina e i nuovi servizi igienici saranno collegati alla fognatura comunale. Sarà implementato inoltre l'impianto idrico esistente, predisponendo anche un punto per il posizionamento della caldaia in modo da risultare nascosto e non facilmente accessibile da personale non addetto. Infine, gli ambienti interni saranno climatizzati in modo da poter essere utilizzati in ogni periodo dell'anno.

H. Adeguamento degli impianti speciali (videosorveglianza, diffusione sonora, ...)

Il progetto prevede l'adeguamento degli impianti speciali attualmente esistenti quali l'impianto TVCC per la videosorveglianza di tutte le aree sensibili e il sistema di videocamere per la gestione dell'ingresso/uscita dei veicoli.

SERVIZI AGGIUNTIVI

Si prevedono inoltre ulteriori servizi aggiuntivi finalizzati ad incrementare maggiormente l'offerta e l'attrattività non solo dell'area ma di tutta la città di Caserta:

- ❖ Postazioni di ricarica elettrica;
- ❖ Bike sharing;
- ❖ Pubblicità.

Tali servizi andranno ad integrare e completare la dotazione tecnologica e funzionale del nuovo parcheggio Pollio sopperendo alle necessità di mobilità green che con il passare del tempo si fanno sempre più stringenti nel panorama

3.2 ELEMENTI PER LA VALUTAZIONE DELLA COMPATIBILITA' PAESAGGISTICA

**Simulazione dettagliata dello stato dei luoghi a seguito della realizzazione del progetto
aresa mediante foto modellazione realistica (rendering computerizzato o manuale)**



Previsione degli effetti delle trasformazioni dal punto di vista paesaggistico

Dal punto di vista paesaggistico il progetto si inserisce in un contesto ambientale ampiamente antropizzato; l'insediamento non prevede taglio di alberature anzi ne prevede un incremento.

La collocazione dell'intervento, in una porzione di territorio già destinata a parcheggio, non comporta l'incremento di impatto ambientale, anzi, la riqualificazione mira proprio al miglioramento dello stato attuale, incrementando il verde e gli spazi pedonali nonché la riqualificazione dei manufatti storici preesistenti sull'area, di conseguenza il problema che si pone è quello della "qualità" complessiva della trasformazione.

Da questo punto di vista il progetto sarà redatto nella consapevolezza di quanto sopra evidenziato e quindi con una attenzione particolare agli aspetti della qualificazione architettonica in sé e dell'inserimento nel contesto ambientale e paesaggistico: tale obiettivo sarà perseguito applicando una rigorosa metodologia di analisi del sito e di verifica dell'impatto del progetto nell'ambiente circostante.

Interrelazione con l'ambiente

Le principali interrelazioni con l'ambiente, secondo quanto disposto dal D.P.C.M. del 27/12/88, riguardano i seguenti fattori:
ARIA: L'intera area sarà circondata da verde ed alberature che faranno da filtro per gli scarichi dei veicoli e la "piazza centrale" costituirà un ulteriore polmone verde. Si esclude pertanto si possano verificare sensibili alterazioni della qualità dell'aria se non migliorativi.

La collocazione dell'opera si ritiene compatibile con il limitrofo centro urbano anche in relazione al naturale orientamento dei venti prevalenti.

AMBIENTE IDRICO: Saranno previsti unicamente scarichi di tipo civile che verranno smaltiti tramite immissione in pubblica fognatura.

SUOLO E SOTTOSUOLO: Il progetto non prevede ricadute significative sul suolo e sul sottosuolo.

VEGETAZIONE, FLORA E FAUNA: In considerazione della localizzazione dell'area in centro storico, e considerate le opere di mitigazione e di rinverdimento previste, non si verificano interrelazioni significative.

ECOSISTEMI: Il progetto non provoca variazione di sorta negli ecosistemi presenti.

SALUTE PUBBLICA E SICUREZZA: L'impianto non darà luogo ad inquinamento atmosferico con livello delle emissioni in atmosfera a norma del D.M. 12.07.90. L'impianto non darà luogo a scarichi idrici o di altro tipo o produzione di rifiuti.

PAESAGGIO: L'impianto in progetto si inserisce in un'area di pubblico utilizzo nell'ambito dell'esistente Centro Storico in totale armonia e in assenza di impatto con il paesaggio circostante.

Compatibilità ambientale

VEDI ALLEGATO STUDIO DI PREFATTIBILITA' AMBIENTALE

Spett.le SEA SERVICES SRL
Corso Trieste 19 -81100- Caserta
P. Iva: 03889640615

Napoli, 12/07/2021

Oggetto: Asseverazione di un piano economico-finanziario in relazione ad una proposta ai sensi del comma 15, art. 183, D. Lgs. n. 50/2016 e s.m.i., per la "riqualificazione e gestione dell'area comunale della ex caserma POLLIO, destinata alla sosta dei veicoli a pagamento oltre alla integrazione di servizi dedicati al turismo".
Da presentare al Comune di Caserta.

Egregi Signori,

In relazione al PROGETTO riferito in oggetto, nonché alla relativa documentazione e ai dati che ci avete presentato, Vi facciamo presente quanto segue:

Premesso che:

la vostra società ci faceva richiesta di formulare un'offerta di asseverazione ai sensi dell'art. 183 del D.Lgs. 50/2016, riguardante una proposta di Project Financing per: "riqualificazione e gestione dell'area comunale della ex caserma POLLIO, destinata alla sosta dei veicoli a pagamento oltre alla integrazione di servizi dedicati al turismo". Da presentare al Comune Di Caserta.

la vostra società ha predisposto un'Offerta di Finanza di Progetto (cd. Proposta di Project Financing e/o PROGETTO), redatta ai sensi del comma 15 dell'art. 183 del D. Lgs. n. 50/2016 e s.m.i.;

la vostra società, nell'ambito dell'oggetto, ha altresì predisposto un piano economico-finanziario (PEF) relativo al PROGETTO (che costituisce parte integrante alla presente), e lo ha sottoposto alla "European Auditing Services srl" - società di Revisori Contabili in sigla "E.A.S. srl" per il rilascio di una dichiarazione di asseverazione ai sensi dell'art.183 del D.Lgs. 50/2016 ss.mm.ii..

Ciò premesso,

European Auditing Services S.r.l.
Società di Revisori Contabili
Via Sant'Aspreno, 13 - 80133 NAPOLI
Cod. Fisc. e P.I. 05998851215
N. Iscrizione 152433 - D.M. 29/07/2008
G.U. n.64 del 19/08/2008

la "E.A.S. srl" **assevera l'allegato piano economico e finanziario (PEF)**, predisposto la vostra società, attestandone la sostanziale coerenza nel suo complesso sulla base:

- (i) del costo complessivo del PROGETTO;
- (ii) della durata della concessione;
- (iii) del tempo previsto per l'esecuzione dei lavori e per l'avvio della gestione;
- (iv) della struttura finanziaria prevista nel piano economico finanziario;
- (v) delle strutture dei costi e dei ricavi e dei conseguenti flussi di cassa attesi dal PROGETTO;
- (vi) dalla capacità evidenziata dal PEF di una generazione di flussi di cassa finali nel complesso positivi;
- (vii) dalla congruenza dei dati con la Rozza di Convenzione;
- (viii) delle condizioni vigenti attualmente sui mercati finanziari per progetti similari;

Nello svolgimento dell'attività di cui sopra, la "E.A.S. srl" si è basata su ipotesi, dati e documentazione relativi al PROGETTO da voi fornitoci (in particolare criteri, assunzioni, stime concernenti i ricavi ed i costi di gestione, stime concernenti gli investimenti) elaborati dalla vostra società. La verifica di congruità della E.A.S. s.r.l. riguarda unicamente la struttura finanziaria del PROGETTO, nonché i costi ed i ricavi valutati con riferimento ai dati elementari fornitoci dalla vostra società.

La "E.A.S. srl" non assume alcuna responsabilità circa veridicità, adeguatezza e correttezza delle ipotesi e dei dati suddetti e dei documenti presentati al riguardo nonché, più in generale, di qualsiasi altra informazione comunicata alla "E.A.S. srl" ai fini della redazione del presente documento.

La vostra società si assume pertanto ogni responsabilità circa la veridicità, correttezza e congruità delle suddette ipotesi (anche di natura fiscale), dati e documenti presentati al riguardo, nonché, più in generale, di qualsiasi altra informazione direttamente e/o indirettamente comunicata alla "E.A.S. srl" ai fini della realizzazione del presente documento.

Il presente documento non costituisce in alcun modo (né può essere interpretato quale) impegno da parte della "E.A.S. srl" al finanziamento del PROGETTO, in qualsiasi forma tecnica.

La presente asseverazione è resa alla vs. società con l'espresso avvertimento che:

- La "E.A.S. srl" non svolge alcuna funzione di natura pubblica;
- La presente asseverazione non costituisce attività sostitutiva della autonoma funzione di verifica e valutazione della Proposta di Project Financing (PROGETTO), di competenza dell'AMMINISTRAZIONE.

Distinti saluti,

European Auditing Services S.r.l.
Società di Revisione Concabile
Via Sant'Aspreno, 13 - 80133 NAPOLI
Cod. Fisc. e P.I. 0599851215
N. iscrizione 152433 - D.M. 29/07/2008
G.U. n.64 del 19/08/2008

IL PRESIDENTE DEL C.D.A.

Dott. Giulio De Filippis



COMUNE DI CASERTA



PROVINCIA DI CASERTA



PROPOSTA DI PROJECT FINANCING AI SENSI DELL'ART. 183 COMMA 15 DEL D.LGS. 50/2016 PER LA RIQUALIFICAZIONE E GESTIONE DELL'AREA COMUNALE DELLA EX CASERMA POLLIO DESTINATA ALLA SOSTA DI VEICOLI A PAGAMENTO OLTRE ALLA INTEGRAZIONE DI SERVIZI DEDICATI AL TURISMO

fase

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA

n. documento	cod. documento	titolo documento	verif.	approv.
C	C.5.rev01	PIANO ECONOMICO FINANZIARIO	v	v
rev.	data	descrizione	verif.	approv.
0	23.11.20	prima emissione	v	v
1	03.03.21	riorganizzazione blocco servizi	v	v

PROGETTAZIONE	 Il Direttore Tecnico e coordinatore della sicurezza Ing. Luigi Palmieri	PROPONENTE	SEA SERVICES s.r.l. sede legale: Corso Trieste, 19 0823.324831 - 81100 Caserta P. IVA: 03068640616 mail: seaservices2013@libero.it cc: seaservicescaserta@pec.it	SCALA - FORMATO A4 team project:
	 CERTIFIED COMPANY certificazione accreditata IFCC		 	
All reproductions right are reserved			cel_de_mescherina_rev01	

CITTA' DI CASERTA (CL)	PRODOTTO DA: 01/2010 - 01/2010 C/CONTI: 101/0101/01/2010 Riferimento: 101/0101/01/2010 C/CONTI: 101/0101/01/2010 Riferimento: 101/0101/01/2010	TABELLA OPERI - IMPIANTI																			
		AMPIA SCALINATA A RILASCIO DELLE CANTIERE DI ... OPERE																			
		GESTIONE																			
Operi in corso	Operi in corso	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	
0/0%	0/0%	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
12500 # interesse	5,5%																				
Studio preliminare dello progetto																					
Costo base e dell'opera	600,00																				
inquinazione ambientale		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Finanziamento da parte (20%)	120,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Finanziamento restante Smart Town		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Finanziamento di progetto	480,00																				
Capitale di progetto	120,00																				
Saldo iniziale debito	500,00																				
Finanziamento debito	-600,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Conto capitale	500,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Conto interessi	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

European Auditing Services S.r.l.
 Società di diritto Contabile
 Via Sappaloni, 101/103 NAPOLI
 C.A. n. 656 e P.I. 00920061215
 N. Iscrizione: 1524335 - D.M. 29/05/2008
 G.U. n. 64 del 19/06/2008

SEA SERVICES s.r.l.
 Sede legale: Corso Trieste, 19
 Tel. 0623-324031 - 31100 Caserta
 P. IVA: 03889840615
 E-mail: seaservices2013@libero.it
 Fax: seaservicescaserta@pao.it

COMUNE DI CASERTA



PROVINCIA DI CASERTA



PROPOSTA DI PROJECT FINANCING AI SENSI DELL'ART. 183 COMMA 15 DEL D.LGS. 50/2016 PER LA RIQUALIFICAZIONE E GESTIONE DELL' AREA COMUNALE DELLA EX CASERMA POLLIO DESTINATA ALLA SOSTA DI VEICOLI A PAGAMENTO OLTRE ALLA INTEGRAZIONE DI SERVIZI DEDICATI AL TURISMO

fase

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA

n. documento	cod. documento	titolo documento	verif.	approv.
C	C.3.rev01	RELAZIONE AL PIANO ECONOMICO E FINANZIARIO		
rev.	data	descrizione	verif.	approv.
0	23.11.20	prima emissione	✓	✓
1	03.03.21	riorganizzazione blocco servizi	✓	✓

PROGETTAZIONE Il Direttore Tecnico e coordinatore della sicurezza Ing. Luigi Palmieri 	PROPRONENTE Sede legale: Corso Trieste, 19 Tel. 0823.324031 - 81100 Caserta P. IVA: 03689640615 E-mail: sea.services.2013@libero.it Pec: seaservicescaserta@pec.it 	SCALA - FORMATO A4 team project:
		 CERTIFIED COMPANY ISO 9001 N. 1.0000 certificazione accreditata IFQC
All reproductions right are reserved		csi_ce_mescherina_rev01

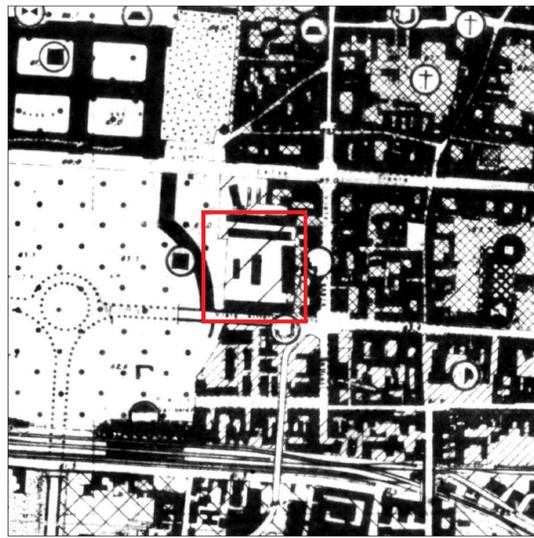
fanno emergere la capacità del progetto di generare soddisfacenti livelli di liquidità; risaltano gli indicatori di valutazione finanziaria, il VAN ed il TIR di progetto, questi risultano essere i maggiormente apprezzati e ritenuti molto significativi dalle principali agenzie di valutazione dei progetti d'investimento; entrambi i valori, nel caso di specie, risultano molto positivi, il VAN pari ad € 1.441,21 circa ed il TIR, che come sottolineato precedentemente è algebricamente il tasso che rende il VAN nullo (pari a zero), si attesta al 34,45%, anch'esso superiore, e di molto, al valore del WACC.

SEA SERVICES s.r.l.

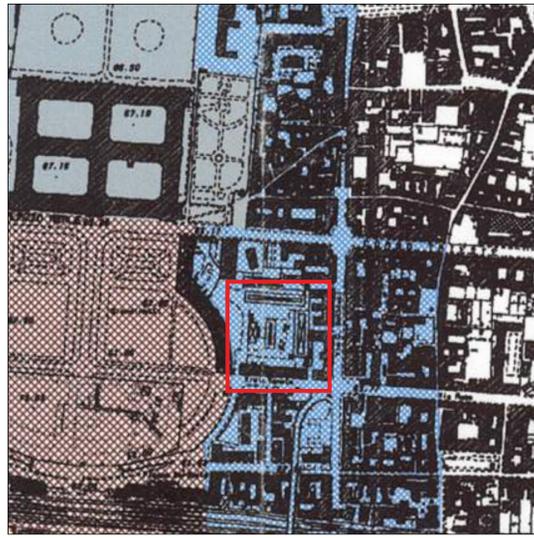
Sede legale: Corso Trieste, 19
Tel. 0823.324631 - 81100 Caserta
P. IVA: 03889640615
E-mail: seaservices2013@libero.it
Pec: seaservicescaserta@pec.it

European Maritime Services S.r.l.

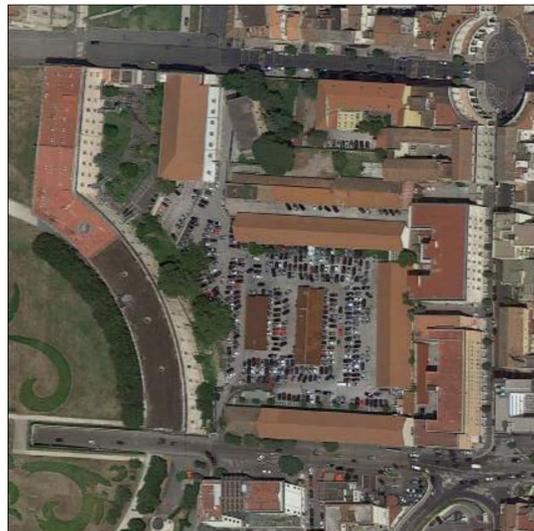
EU
Via Sant'Andrea, 1
N. tel.: 0823.324631 - P.I. 05998851215
N. Iscrizione 152133 - D.M. 29/07/2008
G.U. n. 64 del 19/06/2008



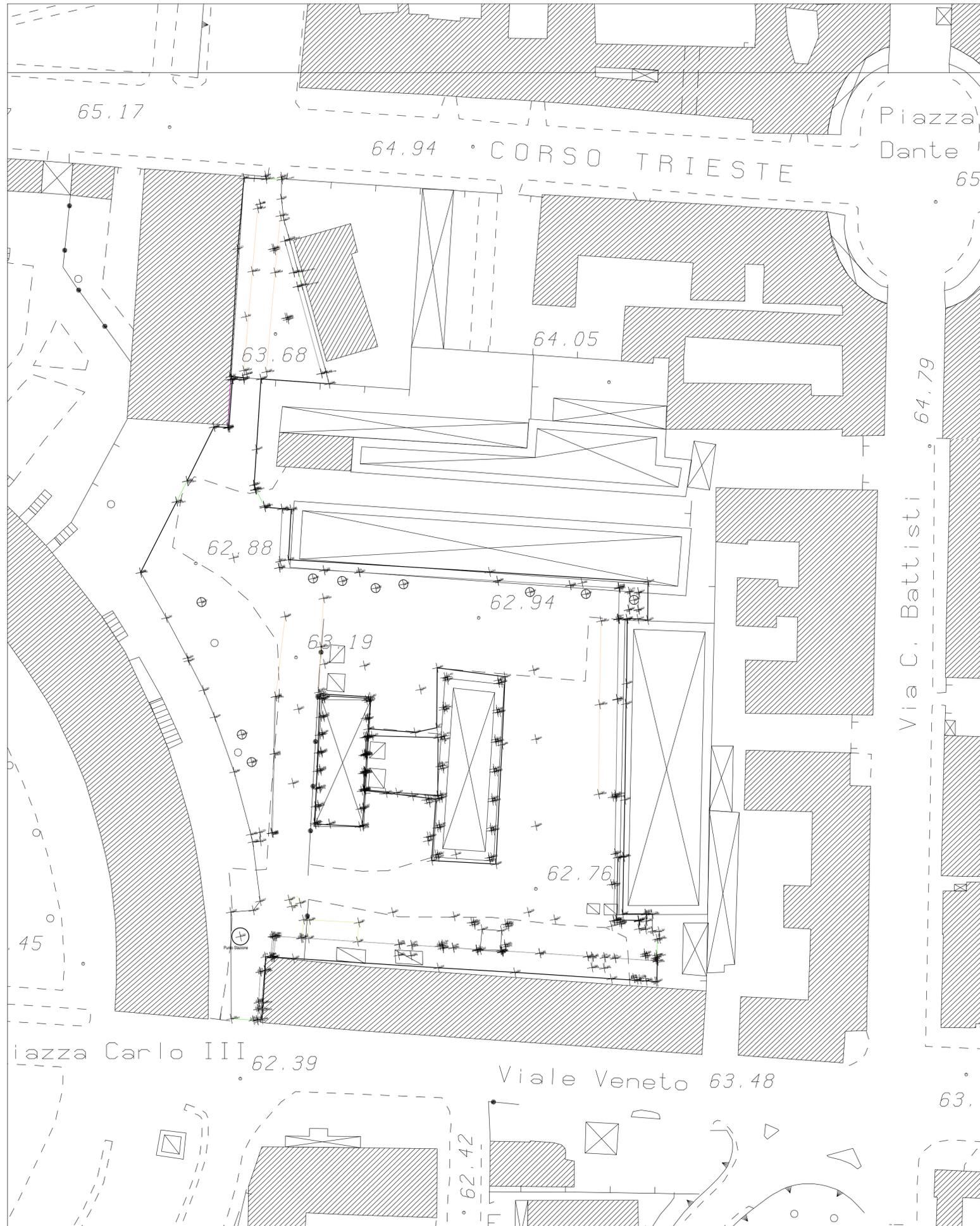
det. 1 STRALCIO ZONIZZAZIONE P.R.G. Z.T.O. F. Attrezzature Scala 1:5000



det. 2 Stralcio zonizzazione P.T.P. ZONA R.U.A. Scala 1:5000



det. 3 Stralcio rilievo ortofotogrammetrico Vista dal satellite



det. 4 RILIEVO TOPOGRAFICO DELLO STATO DEI LUOGHI PLANIMETRIA GENERALE Scala 1:500



det. 5 SCHEMA FUNZIONALE RILIEVO STATO DI FATTO Scala 1:200

	EDIFICI ESISTENTI		AREA DI PERTINENZA DELLA CONSERVATORIA INTERVENTO ARREDO URBANO E VERDE ORNAMENTALE
	AREA DI INTERVENTO circa 5400mq		AREA DI PROPRIETA' DEMANIALE INTERVENTO ARREDO URBANO, VERDE ORNAMENTALE, PANNELLI DI MASCHERAMENTO CANTIERE
	INGRESSO CARRABILE E PEDONALE		AREA DI PROPRIETA' DELL'UNIVERSITA' INGRESSO PEDONALE DA CORSO TRIESTE INTERVENTO ARREDO URBANO, VERDE ORNAMENTALE, PANNELLI DI MASCHERAMENTO
	AREA DI PERTINENZA DELL'UFFICIO TECNICO ENERGETICO INTERVENTO ARREDO URBANO E VERDE ORNAMENTALE		AREA DI PERTINENZA UFFICIO DEL MINISTERO DELL'INTERNO INTERVENTO ARREDO URBANO, VERDE ORNAMENTALE

COMUNE DI CASERTA

PROVINCIA DI CASERTA

PROPOSTA DI PROJECT FINANCING AI SENSI DELL'ART.183 COMMA 15 DEL D.LGS. 50/2016 PER LA RIQUALIFICAZIONE E GESTIONE DELL' AREA COMUNALE DELLA EX CASERMA POLLIO DESTINATA ALLA SOSTA DI VEICOLI A PAGAMENTO OLTRE ALLA INTEGRAZIONE DI SERVIZI DEDICATI AL TURISMO

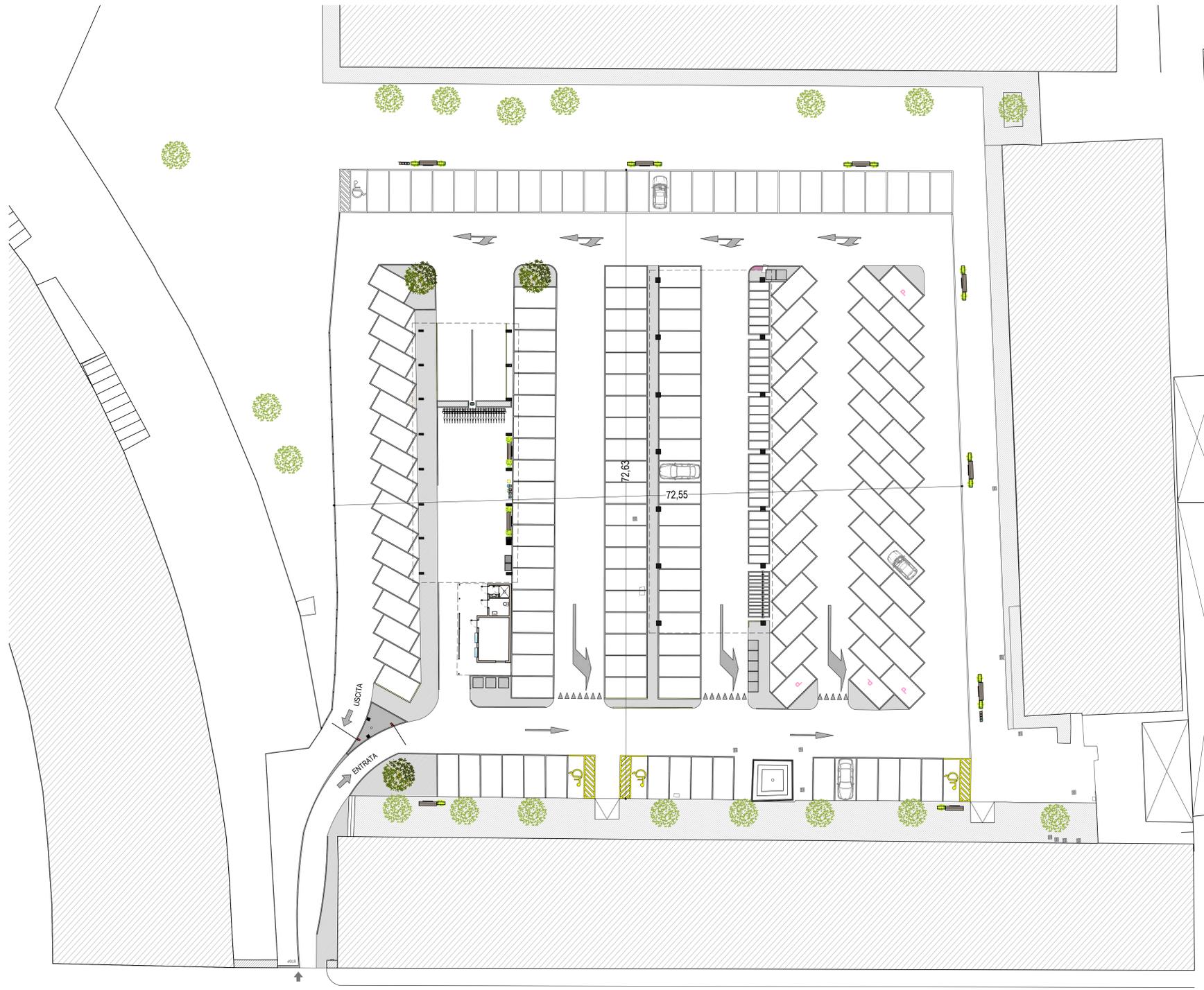
PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA

n. documento	cod. documento	titolo documento
B	B.1	Inquadramento territoriale ed urbanistico

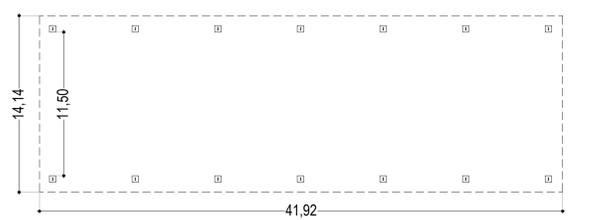
rev.	data	descrizione	verif.	approv.
0	23.11.20	prima emissione	v	v

 Il Direttore Tecnico e coordinatore della sicurezza Ing. Luigi Palmieri	 CERTIFICAZIONE ACCREDITATA IFAC	SCALA varie
		FORMATO A1
PROGETTAZIONE		PROPRONTE
 PROGETTAZIONE		team project: b.1_inquadramento

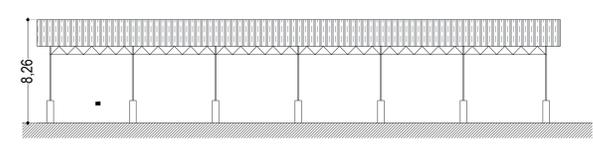
All reproductions right are reserved



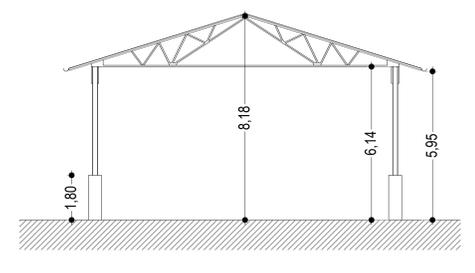
del. LA OUT PARCHEGGIO DELLO STATO ATTUALE
 Planimetria
 Scala 1:200



del. "TETTOIA" grande
 Planta
 Scala 1:200



del. "TETTOIA" grande
 Prospetto
 Scala 1:200



del. "TETTOIA" grande
 Sezione
 Scala 1:100



del. "TETTOIA" grande
 Foto



del. AREA DI INTERVENTO
 Vista dall'alto



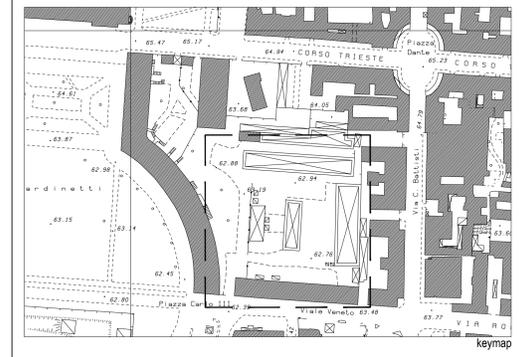
del. STATO DEI LUOGHI
 Vista della "tettoia" grande



del. STATO DEI LUOGHI
 Vista della "tettoia"



del. SIMESTRALI LUOGHI
 Planimetria
 Scala 1:200



keymap

COMUNE DI CASERTA

 PROVINCIA DI CASERTA

PROPOSTA DI PROJECT FINANCING AI SENSI DELL'ART.183 COMMA 15 DEL D.LGS. 50/2016 PER LA RIQUALIFICAZIONE E GESTIONE DELL' AREA COMUNALE DELLA EX CASERMA POLLIO DESTINATA ALLA SOSTA DI VEICOLI A PAGAMENTO OLTRE ALLA INTEGRAZIONE DI SERVIZI DEDICATI AL TURISMO

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA

rev.	data	descrizione	verif.	approv.
0	23.11.20	prima emissione	v	v

PROGETTAZIONE: **CSI ENGINEERING** company
 Il Direttore Tecnico e coordinatore della sicurezza
 Ing. Luigi Palmieri

PROPRONTE: **eic** **ESP 9001**
 certificazione accreditata
 UNI EN ISO 9001

SCALA 1:200
 FORMATO A0
 team project:

All reproductions right are reserved



La Reggia di Caserta ed i suoi giardini



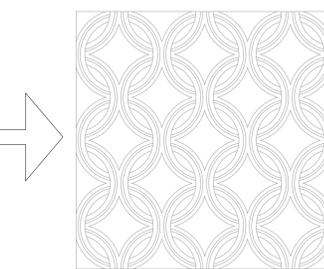
Piazza Carlo III di Borbone



Il Belvedere di San Leucio e l'Opificio serico



La texture della seta come matrice progettuale



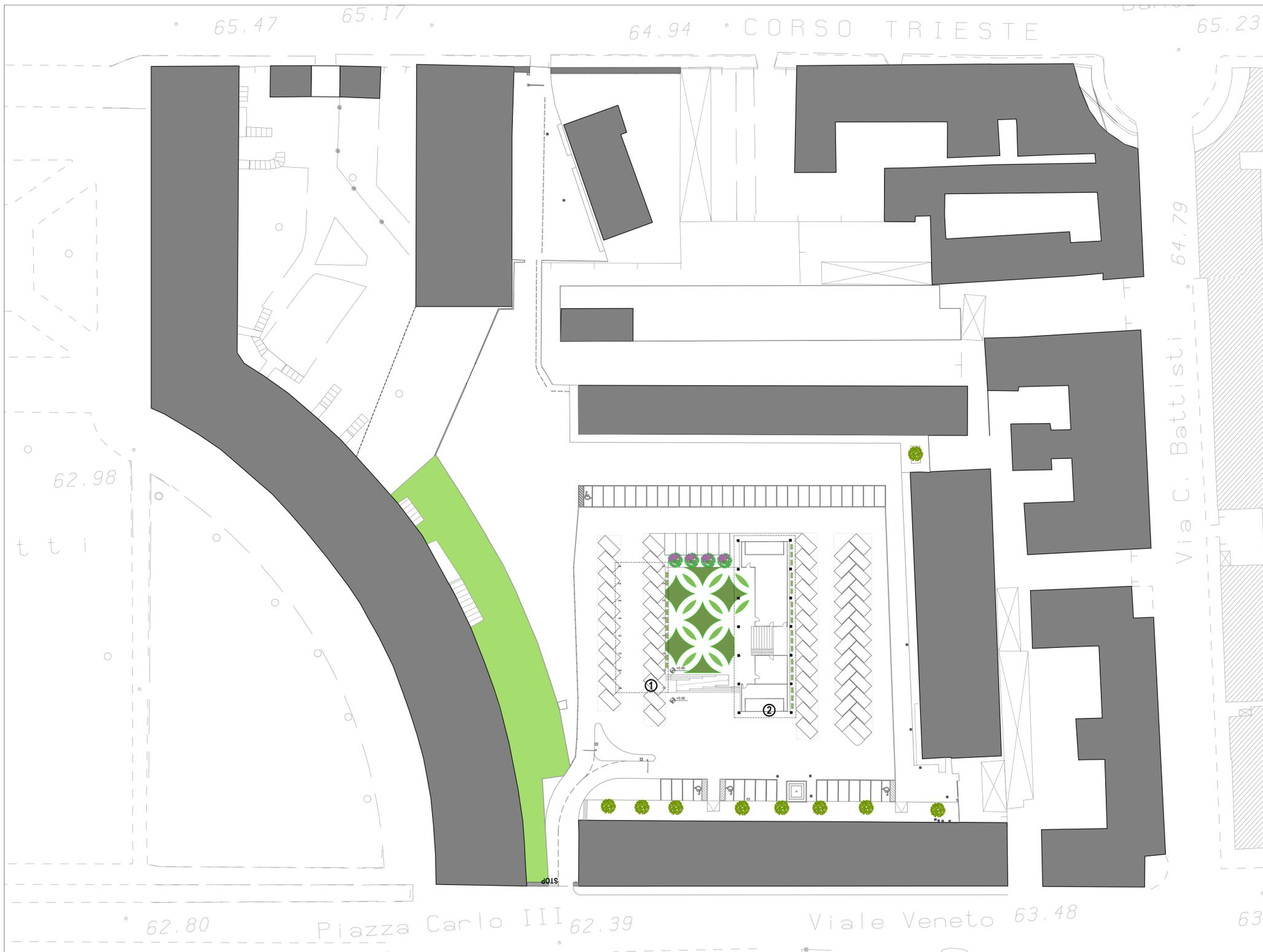
La matrice progettuale



Il verde

1 INSERIMENTO PAESAGGISTICO
Immagini di riferimento

2 CONCEPT
Schema



3 PARCHEGGIO EX CASERMA POLLIO
Planimetria generale
Scala 1:500

LEGENDA

PIAZZA PARCHEGGIO

- Alberature esistenti
- Arbusto ornamentale in vaso
- Alberatura su pavimentazione
- Stalli parcheggio
- Nuova pavimentazione bituminosa

PENSILINE VINCOLATE DALLA SOPRINTENDENZA

- ① Pensilina minore
- ② Pensilina maggiore con area servizi

GIARDINO

- Scale e rampa
- Aree a prato
- Siepi ornamentali
- Filtro visivo con arbusti in vaso

COMUNE DI CASERTA



PROVINCIA DI CASERTA



PROPOSTA DI PROJECT FINANCING AI SENSI DELL'ART.183 COMMA 15 DEL D.LGS. 50/2016 PER LA RIQUALIFICAZIONE E GESTIONE DELL' AREA COMUNALE DELLA EX CASERMA POLLIO DESTINATA ALLA SOSTA DI VEICOLI A PAGAMENTO OLTRE ALLA INTEGRAZIONE DI SERVIZI DEDICATI AL TURISMO

fase

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA

n. documento	cod. documento	titolo documento	verif.	approv.
B	B.3.rev01	STATO DI PROGETTO LAYOUT GENERALE DI PROGETTO	v	v
rev.	data	descrizione		
0	23.11.20	prima emissione	v	v
1	03.03.21	riorganizzazione blocco servizi	v	v

<p>PROGETTAZIONE</p> <p>Il Direttore Tecnico e coordinatore della sicurezza</p> <p>Ing. Luigi Palmieri</p> <p>CERTIFICAZIONE ACCREDITATA</p>	<p>PROPRONENTE</p>	<p>SCALA 1:500</p> <p>FORMATO A1</p> <p>team project:</p>
		<p>progetto parcheggio ex caserma pollio_rev11</p>

All reproductions right are reserved



La SERRA - GIARDINO per il tempo libero

1 AREA ATTREZZATA SOTTO LA PENSILINA MAGGIORE
 Immagini di riferimento

PIANTE IN VASO
 Ricche composizioni di piante da interno, in vaso e ricadenti



2 ABACO SPECIE BOTANICHE DA INTERNO
 Immagini di riferimento

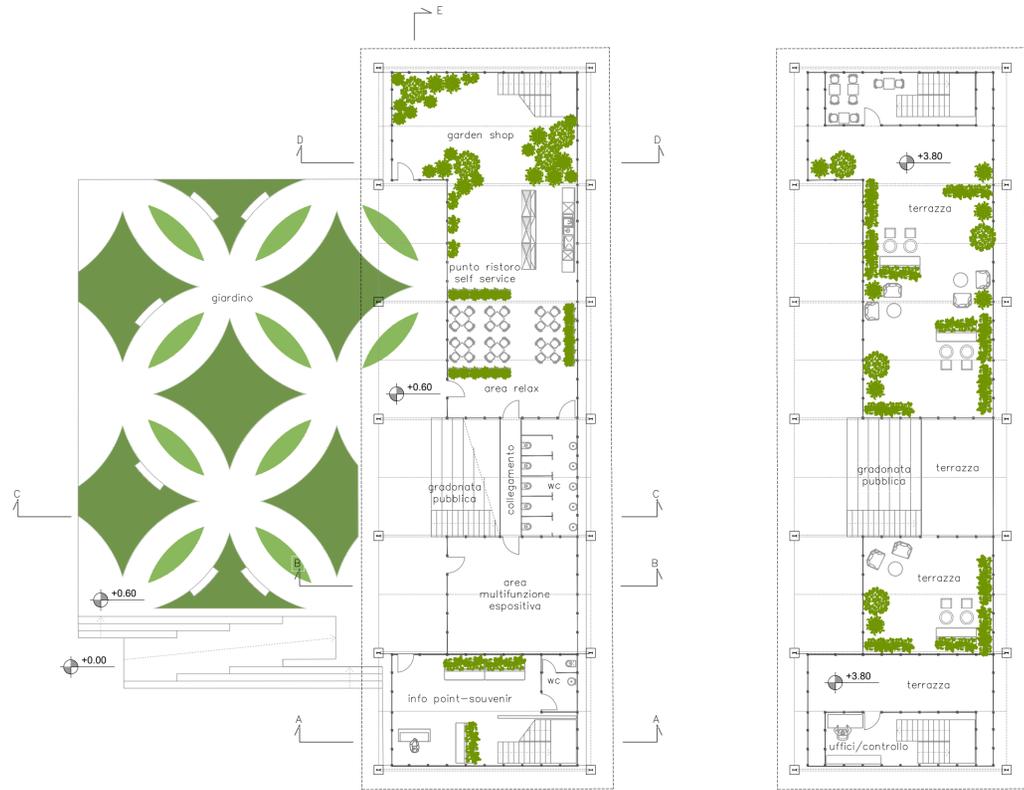
LEGENDA

PENSILINA VINCOLATA

- Nuova serra - giardino
- Ricche composizioni di piante da interno, grande scala in vaso, *Strelitzia nicotai*, *Areca lutescens*, *Monstera Deliciosa*, *Musa velutina*
- Ricche composizioni di piante da interno, piccola scala in vaso o ricadenti, *Chlorophytum*, *Felce*, *Hedera helix*, *Peperomia angulata*, *Pilea*, *Pothos*, *Rhipsalis cashero*, *Tradescantia*

GIARDINO

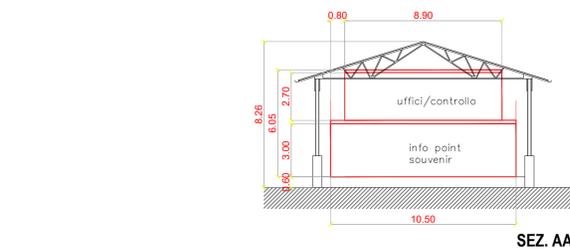
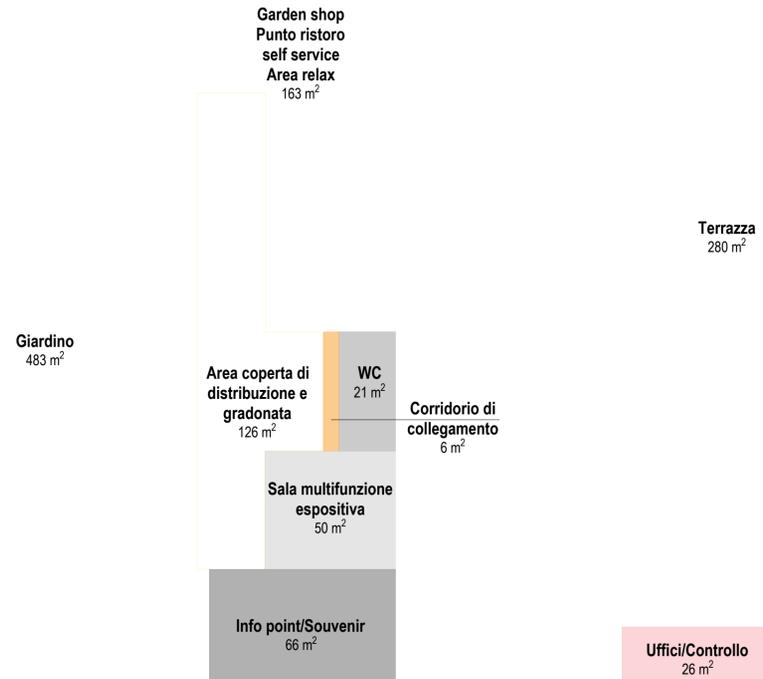
- Scale e rampa
- Sedute lineari in cls
- Aree a prato
- Siepi ornamentali in asola, *Buxus pumila*
- Filtro visivo con arbusti in vaso, *Buxus pumila*



3 AREA SERVIZI
 Planimetria Quota +0,60
 Scala 1:200

4 AREA SERVIZI
 Planimetria Quota +3,80
 Scala 1:200

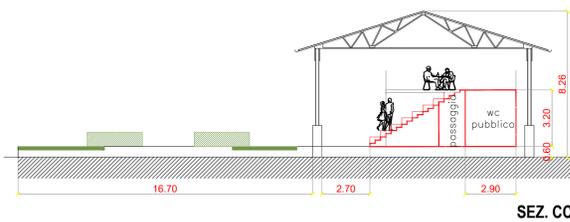
5 DISTRIBUZIONE FUNZIONALE
 Schema



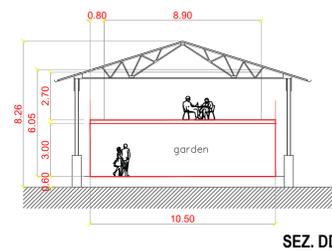
SEZ. AA



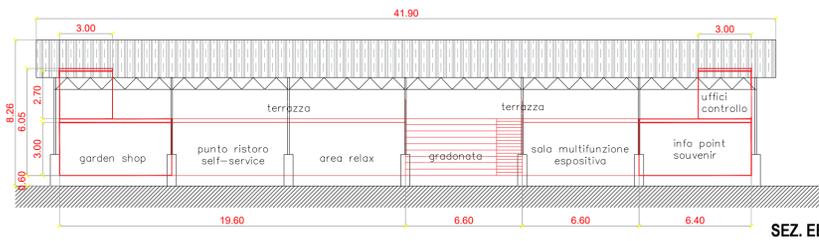
SEZ. BB



SEZ. CC



SEZ. DD



SEZ. EE



COMUNE DI CASERTA
 PROVINCIA DI CASERTA

PROPOSTA DI PROJECT FINANCING AI SENSI DELL'ART.183 COMMA 15 DEL D.LGS. 50/2016 PER LA RIQUALIFICAZIONE E GESTIONE DELL' AREA COMUNALE DELLA EX CASERMA POLLIO DESTINATA ALLA SOSTA DI VEICOLI A PAGAMENTO OLTRE ALLA INTEGRAZIONE DI SERVIZI DEDICATI AL TURISMO

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA

n. documento	cod. documento	titolo documento
B	B.4.rev01	STATO DI PROGETTO PROGETTO AREA SERVIZI

PROGETTAZIONE

ESI ENGINEERING company
 Il Direttore Tecnico e coordinatore della sicurezza
 Ing. Luigi Palmieri

PROPRONTE

SCALA 1:200
 FORMATO A1
 team project:

PROGETTO parcheggio ex caserma pollio_rev01



Giardino all'Italiana e Ars Topiaria

1 IL VERDE
Immagini di riferimento

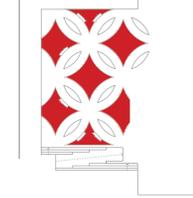


Claude Cormier - Four Seasons Hotel, Toronto Gh3 - Trinity College Quadrangle, Toronto Topotek - Urban courtyard, Berlin

2 LA PAVIMENTAZIONE
Immagini di riferimento

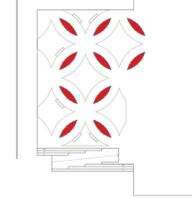
TAPPETO ERBOSO

Asole di prato con forme geometriche



ARBUSTO IN TERRA

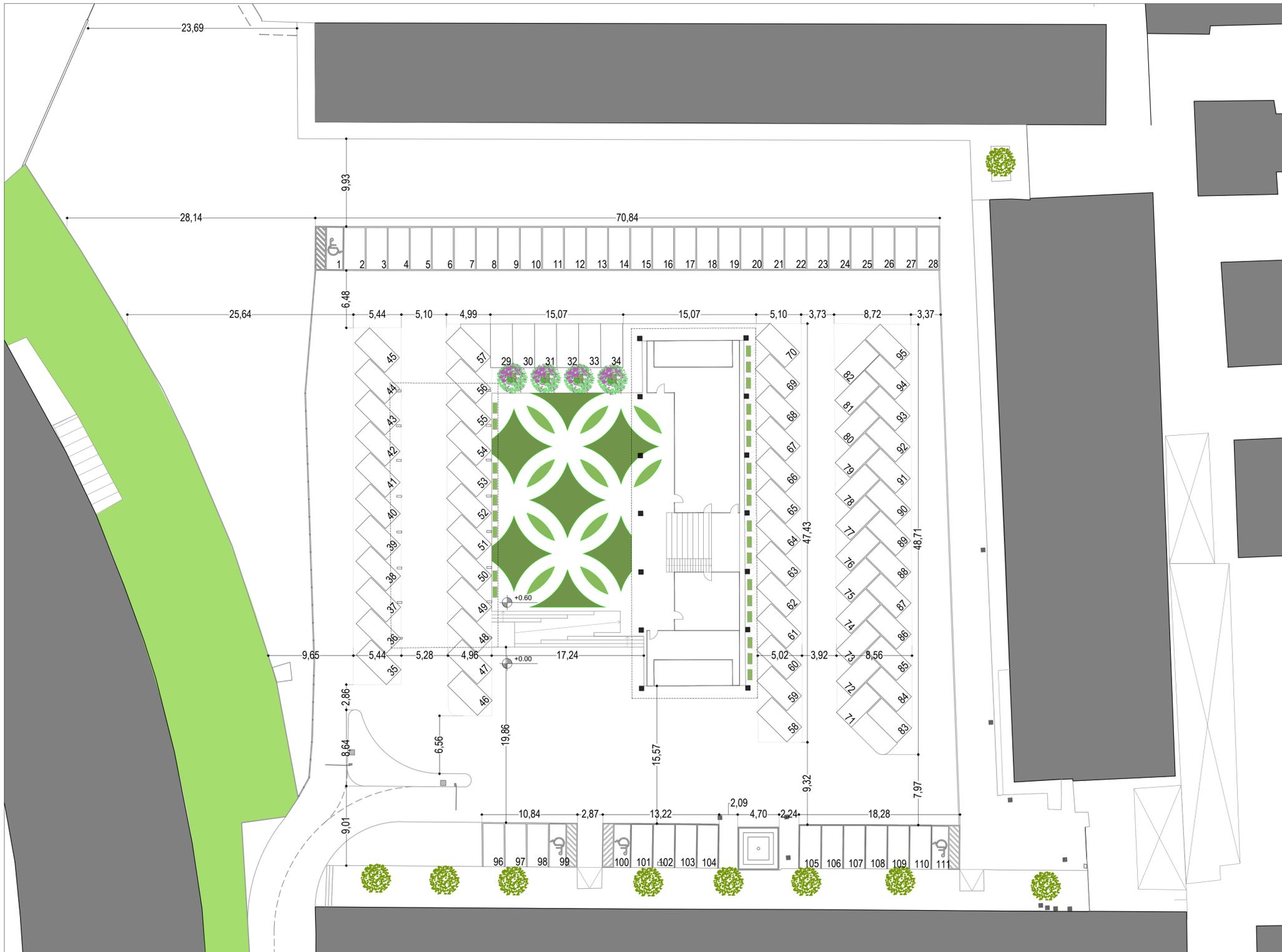
Buxus pumila in forma topiata



LEGENDA

PIAZZA PARCHEGGIO

- Alberature esistenti
- Arbusto ornamentale in vaso, *Buxus sempervirens* in forma topiata a cono
- Alberatura su pavimentazione, *Quercus ilex* in forma topiata a spalliera
- Arbusto ornamentale in vaso, *Taxus baccata* in forma topiata
- Nuova configurazione parcheggio Stalli totali n° 111
- Nuova pavimentazione bituminosa



3 LA PIAZZA
Planimetria 1:250



COMUNE DI CASERTA



PROVINCIA DI CASERTA

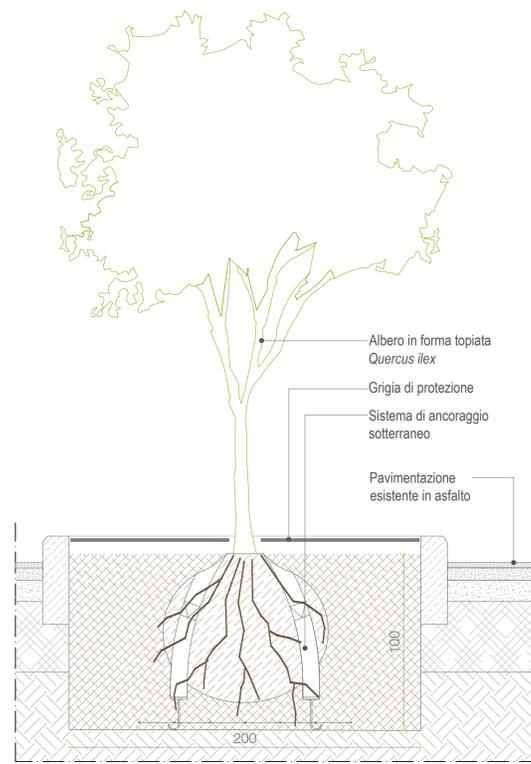
PROPOSTA DI PROJECT FINANCING AI SENSI DELL'ART.183 COMMA 15 DEL D.LGS. 50/2016 PER LA RIQUALIFICAZIONE E GESTIONE DELL' AREA COMUNALE DELLA EX CASERMA POLLIO DESTINATA ALLA SOSTA DI VEICOLI A PAGAMENTO OLTRE ALLA INTEGRAZIONE DI SERVIZI DEDICATI AL TURISMO

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA

n. documento	cod. documento	titolo documento	verif.	approv.
B	B.5.rev01	STATO DI PROGETTO PROGETTO 'PIAZZA'	v	v
rev.	data	descrizione	verif.	approv.
0	23.11.20	prima emissione	v	v
1	03.03.21	riorganizzazione blocco servizi	v	v

PROGETTAZIONE Il Direttore Tecnico e coordinatore della sicurezza Ing. Luigi Palmieri 	PROPONENTE [Empty space for proposer information]	SCALA 1:250 FORMATO A1 team project:
		progetto parcheggio ex caserma pollio_rev11

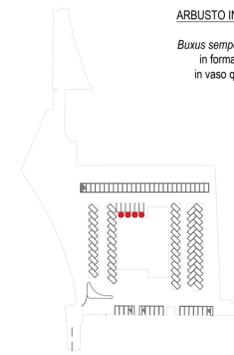
DETTAGLI OPERE A VERDE
PIAZZA



1 OPERE A VERDE
Buca d'impianto alberatura 1:20

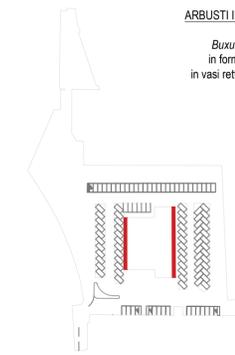
ARBUSTO IN VASO

Buxus sempervirens
in forma topiata
in vaso quadrato



ARBUSTI IN VASO

Buxus pumila
in forma libera
in vasi rettangolari

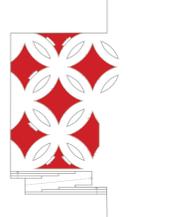


2 ABACO SPECIE BOTANICHE
Schema

DETTAGLI OPERE A VERDE
AREA SERVIZI

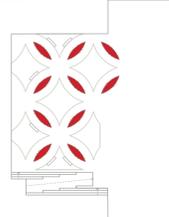
TAPPETO ERBOSO

Asole di prato
con forme
geometriche



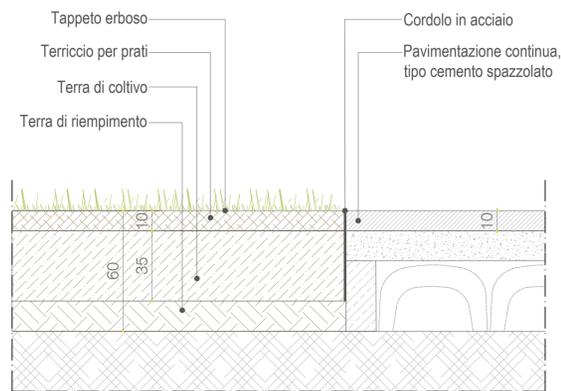
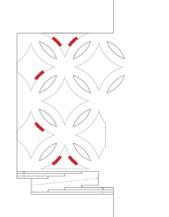
ARBUSTO IN TERRA

Buxus pumila
in forma topiata

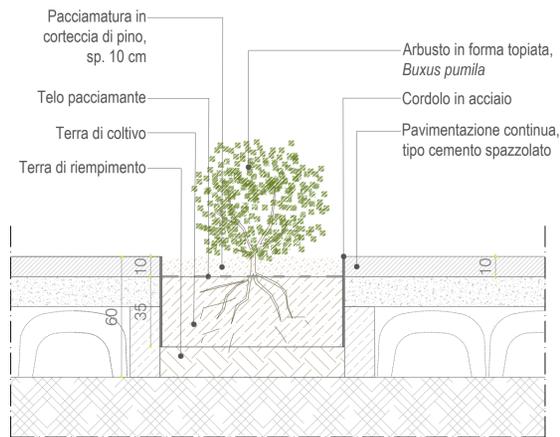


ELEMENTO SEDUTA

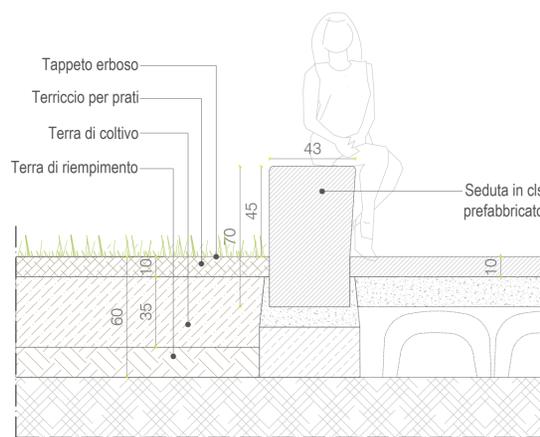
Panche lineari
in cls
prefabbricato



3 PAVIMENTAZIONE E PRATO
Sezione di dettaglio 1:20



4 PAVIMENTAZIONE ED ARBUSTO
Sezione di dettaglio 1:20



5 PAVIMENTAZIONE ED ARREDO
Sezione di dettaglio 1:20

COMUNE DI CASERTA



PROVINCIA DI CASERTA



PROPOSTA DI PROJECT FINANCING AI SENSI DELL'ART.183 COMMA 15 DEL D.LGS. 50/2016 PER LA RIQUALIFICAZIONE E GESTIONE DELL'AREA COMUNALE DELLA EX CASERMA POLLIO DESTINATA ALLA SOSTA DI VEICOLI A PAGAMENTO OLTRE ALLA INTEGRAZIONE DI SERVIZI DEDICATI AL TURISMO

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA

n. documento	cod. documento	titolo documento	verif.	approv.
B	B.6.rev01	STATO DI PROGETTO DETTAGLI ARREDO URBANO	v	v
0	23.11.20	prima emissione	v	v
1	03.03.21	riorganizzazione blocco servizi	v	v

PROGETTAZIONE

ESI ENGINEERING
company

Il Direttore Tecnico
e coordinatore della sicurezza

Ing. Luigi Palmieri

CERTIFIED COMPANY
eic
ISO 9001
certificazione
accreditata
IFAC

PROPRONTE

SCALA 1:20
FORMATO A1
team project:

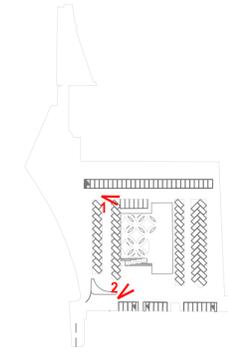
progetto parcheggio ex caserma
pollio_rev11



1 AREA SERVIZI
Fotomontaggio vista 1



STATO DI FATTO - VISTA 1



2 LA PIAZZA
Fotomontaggio vista 2



STATO DI FATTO - VISTA 2

COMUNE DI CASERTA

 PROVINCIA DI CASERTA

PROPOSTA DI PROJECT FINANCING AI SENSI DELL'ART.183 COMMA 15 DEL D.LGS. 50/2016 PER LA RIQUALIFICAZIONE E GESTIONE DELL' AREA COMUNALE DELLA EX CASERMA POLLIO DESTINATA ALLA SOSTA DI VEICOLI A PAGAMENTO OLTRE ALLA INTEGRAZIONE DI SERVIZI DEDICATI AL TURISMO

fase
PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA

n. documento	cod. documento	titolo documento
B	B.7.rev01	STATO DI PROGETTO RENDER

rev.	data	descrizione	verif.	approv.
0	23.11.20	prima emissione	v	v
1	03.03.21	riorganizzazione blocco servizi	v	v

PROGETTAZIONE	 Il Direttore Tecnico e coordinatore della sicurezza Ing. Luigi Palmieri	PROPONENTE	 CERTIFICAZIONE ACCREDITATA IFAC	SCALA - FORMATO A1 team project:
				

COMUNE DI CASERTA



PROVINCIA DI CASERTA



PROPOSTA DI PROJECT FINANCING AI SENSI DELL'ART.183 COMMA 15 DEL D.LGS. 50/2016 PER LA RIQUALIFICAZIONE E GESTIONE DELL' AREA COMUNALE DELLA EX CASERMA POLLIO DESTINATA ALLA SOSTA DI VEICOLI A PAGAMENTO OLTRE ALLA INTEGRAZIONE DI SERVIZI DEDICATI AL TURISMO

fase

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA

n. documento	cod. documento	titolo documento
C	C.1	QUADRO ECONOMICO

rev.	data	descrizione	verif.	approv.
0	23.11.20	prima emissione	v	v

PROGETTAZIONE	 Il Direttore Tecnico e coordinatore della sicurezza Ing. Luigi Palmieri	PROPONENTE	SCALA -
	 		FORMATO A4
			team project:

CITTA' DI CASERTA (CE)						
PROPOSTA DI PROJECT FINANCING AI SENSI DELL'ART. 183 COMMA 15 DEL D.LGS. 50/2016						
"Riqualificazione e gestione dell'Area Comunale della ex Caserma Pollio destinata alla sosta di veicoli a pagamento oltre alla integrazione di servizi dedicati al turismo"						
QUADRO ECONOMICO DEGLI INVESTIMENTI CON IVA						
A.1)	Descrizione lavori e forniture	U.M.	Quantità	Prezzo	Importo	
a.1.1	Opere di demolizione	a corpo	1,00	14 951,35	14 951,35	
a.1.2	Realizzazione della piazza e della struttura ricettiva	a corpo	1,00	306 417,14	306 417,14	
a.1.3	Impianto idrico sanitario	a corpo	1,00	38 412,64	38 412,64	
a.1.4	Impianto elettrico e di illuminazione	a corpo	1,00	58 400,00	58 400,00	
a.1.5	Impianto riscaldamento e condizionamento	-	1,00	55 800,00	55 800,00	
a.1.6	Impianti speciali	a corpo	1,00	7 500,00	7 500,00	
					<u>481 481,13</u>	481 481,13
A.3	Oneri sicurezza su "A"					
a.24	Oneri di sicurezza	%	2,80%	481 481,13	13 458,87	
					<u>13 458,87</u>	13 458,87
Totale A)						494 940,00
B)	SPESE TECNICHE E AMMINISTRATIVE					
b.1	Spese per allacciamenti ai pubblici servizi			0,51%	2 500,00	
b.2	Spese tecniche per il Promotore			2,02%	10 000,00	
b.3a	Spese tecniche per rilievi, sondaggi, prove laboratorio, prog. definitiva / esecutiva			4,44%	22 000,00	
b.3b	Spese tecniche per la D.L. e il coord. della sicurezza in fase di esecuzione			3,23%	16 000,00	
b.3c	Spese per collaudo in corso d'opera			0,81%	4 000,00	
b.4	Spese di validazione, indizione gara e commissione			3,03%	15 000,00	
b.5	Spese per contratti e polizze			1,52%	7 500,00	
b.6	Oneri di cui all'art. 113 del D.Lgs. 50/2016			1,00%	4 949,40	
b.7	Oneri di conferimento a discarica			1,72%	8 500,00	
b.8	CNPAIA al 4% su spese tecniche (b2 +b3a +b3b + b3c)			0,42%	2 080,00	
b.9	Imprevisti e arrotondamenti			2,53%	12 519,00	
b.11	IVA 10% su A.			10,00%	49 494,00	
b.12	IVA al 22% su B1+B2+B3+B4+B7+B8			22,00%	17 617,60	
Totale B)						172 160,00
TOTALE GENERALE (A + B)						667 100,00

COMUNE DI CASERTA



PROVINCIA DI CASERTA



PROPOSTA DI PROJECT FINANCING AI SENSI DELL'ART.183 COMMA 15 DEL D.LGS. 50/2016 PER LA RIQUALIFICAZIONE E GESTIONE DELL' AREA COMUNALE DELLA EX CASERMA POLLIO DESTINATA ALLA SOSTA DI VEICOLI A PAGAMENTO OLTRE ALLA INTEGRAZIONE DI SERVIZI DEDICATI AL TURISMO

fase

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA

n. documento	cod. documento	titolo documento
C	C.2	CALCOLO SOMMARIO DELLA SPESA

rev.	data	descrizione	verif.	approv.
0	23.11.20	prima emissione	v	v

PROGETTAZIONE	 Il Direttore Tecnico e coordinatore della sicurezza Ing. Luigi Palmieri	PROPONENTE	SCALA -
	 		FORMATO A4
			team project:

CALCOLO SOMMARIO DELLA SPESA

PROPOSTA DI PROJECT FINANCING AI SENSI DELL'ART.183 COMMA 15 DEL D.LGS. 50/2016 PER LA RIQUALIFICAZIONE E GESTIONE DELL'AREA COMUNALE DELLA EX CASERMA POLLIO DESTINATA ALLA SOSTA DEI VEICOLI A PAGAMENTO OLTRE ALLA INTEGRAZIONE DI SERVIZI DEDICATI AL TURISMO.

PROPOSTA DI PROJECT FINANCING ART.183 COMMA 15 DEL DLGS 50/2016

Promotore: SEA SERVICES Srl

CITTA' DI CASERTA (CE)

PROPOSTA DI PROJECT FINANCING AI SENSI DELL'ART. 183 COMMA 15 DEL D.LGS. 50/2016

"Riqualificazione e gestione dell'Area Comunale della ex Caserma Pollio destinata alla sosta di veicoli a pagamento oltre alla integrazione di servizi dedicati al turismo"

CALCOLO SOMMARIO DELLA SPESA

	Interventi	U.M.	Quantità	Prezzo	Importo
A Descrizione lavori e forniture					
a.1	Opere di demolizione				14 951,35
	Demolizioni e rimozioni	a corpo	1,00	13 241,97	13 241,97
	Trasporti	a corpo	1,00	1 709,38	1 709,38
a.2	Realizzazione della piazza e della struttura ricettiva				306 417,14
	Sottofondi e vespai	a corpo	1,00	35 820,80	35 820,80
	Calcestruzzi, acciai e casseforme	a corpo	1,00	8 510,94	8 510,94
	Opere metalliche	a corpo	1,00	80 405,46	80 405,46
	Porte e infissi	a corpo	1,00	86 350,33	86 350,33
	Murature	a corpo	1,00	7 638,25	7 638,25
	Pavimenti e rivestimenti	a corpo	1,00	74 914,23	74 914,23
	Tinteggiature	a corpo	1,00	1 986,17	1 986,17
	Segnaletica stradale	a corpo	1,00	3 407,25	3 407,25
	Opere a verde	a corpo	1,00	7 383,70	7 383,70
a.3	Impianto idrico sanitario				38 412,64
	Impianto idrico	a corpo	1	27012,64	27012,64
	Impianto di scarico	a corpo	1	11400	11400
a.4	Impianto elettrico e di illuminazione				58 400,00
	Impianto elettrico	a corpo	1	43400	43400
	Impianto di illuminazione	a corpo	1	15000	15000
a.5	Impianto riscaldamento e condizionamento	a corpo	1,00	55 800,00	55 800,00
a.6	Impianti speciali	a corpo	1,00	7 500,00	7 500,00
					481 481,13
					481 481,13
	Sommano lavori e forniture				481 481,13
C	Oneri sicurezza sui lavori "A"	%	3,00%	481 481,13	13 458,87
					13 458,87
					13 458,87
	TOTALE				494 940,00

COMUNE DI CASERTA



PROVINCIA DI CASERTA



PROPOSTA DI PROJECT FINANCING AI SENSI DELL'ART.183 COMMA 15 DEL D.LGS. 50/2016 PER LA RIQUALIFICAZIONE E GESTIONE DELL' AREA COMUNALE DELLA EX CASERMA POLLIO DESTINATA ALLA SOSTA DI VEICOLI A PAGAMENTO OLTRE ALLA INTEGRAZIONE DI SERVIZI DEDICATI AL TURISMO

fase

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA

n. documento	cod. documento	titolo documento
C	C.3.rev01	RELAZIONE AL PIANO ECONOMICO E FINANZIARIO

rev.	data	descrizione	verif.	approv.
0	23.11.20	prima emissione	v	v
1	03.03.21	riorganizzazione blocco servizi	v	v

PROGETTAZIONE	 Il Direttore Tecnico e coordinatore della sicurezza Ing. Luigi Palmieri	PROPONENTE	SCALA -
	 		FORMATO A4
			team project:

PROPOSTA DI PROJECT FINANCING AI SENSI DELL'ART.183 COMMA 15 DEL D.LGS. 50/2016 PER LA RIQUALIFICAZIONE E GESTIONE DELL'AREA COMUNALE DELLA EX CASERMA POLLIO DESTINATA ALLA SOSTA DEI VEICOLI A PAGAMENTO OLTRE ALLA INTEGRAZIONE DI SERVIZI DEDICATI AL TURISMO.

RELAZIONE AL PIANO ECONOMICO E FINANZIARIO

PREMESSA

All'interno di questo documento riportiamo sinteticamente le ipotesi che hanno consentito una valutazione preliminare della fattibilità economico-finanziaria della proposta di **“Proposta di Project Financing ai sensi dell’art. 183 comma 15 del d.lgs. 50/2016 per la riqualificazione e gestione dell’area Comunale della ex Caserma Pollio destinata alla sosta dei veicoli a pagamento oltre all’integrazione dei servizi dedicati al turismo.”**

La presente relazione è finalizzata ad illustrare la sostenibilità economico finanziaria del progetto proposto, si vuole dimostrare sia la sua convenienza economica, ossia la capacità del progetto di creare valore generando un livello di redditività per il capitale investito adeguato alle aspettative dell’investitore privato, sia la sostenibilità finanziaria, ossia la capacità del progetto di generare flussi monetari sufficienti a garantire il rimborso dei finanziamenti attivati.

L’obiettivo è quello di elaborare, attraverso l’individuazione dei principali parametri economici e finanziari tipici del progetto d’investimento in esame (costi di realizzazione, costi gestionali, sistema ricavi, etc.), un piano economico finanziario per valutare i fabbisogni finanziari correlati alla realizzazione delle opere e dell’investimento nel suo complesso, e la capacità di reddito dell’attività che si intende realizzare con il progetto.

I risultati illustrati all’interno di questo studio sottintendono la simulazione dinamica di un piano industriale composto, per ogni anno di concessione, da un conto economico (costi e ricavi di competenza), da uno stato patrimoniale (fonti e impieghi) e da un rendiconto finanziario (flussi di cassa).

Lo sviluppo del Piano Economico e Finanziario (d’ora in poi PEF) trova nei dati e nelle informazioni riportate nella presente relazione il suo presupposto logico e, pertanto, tale relazione è da considerarsi parte integrante del suddetto Piano.

Qui di seguito esponiamo i valori di input e di output che trovano il loro sviluppo analitico tabellare nel PEF.

Nella valutazione di questo progetto abbiamo supposto un affidamento diretto in house ai soci della compagine che si occuperà di gestire in modo unitario e coordinato le attività di installazione, gestione e manutenzione degli interventi straordinari all'interno del Project Financing in esame.

La Società Proponente rimane responsabile nei confronti del concedente, per la buona esecuzione del servizio come previsto nel contratto di concessione.

All'interno dello sviluppo del PEF, per la parte inerente i ricavi, non è stato riportato l'importo relativo alle spese sostenute per la predisposizione dell'offerta, valore al quale viene commisurato l'eventuale rimborso al promotore non aggiudicatario.

La legge vigente prevede che tale rimborso non possa eccedere il 2,5% del valore dell'investimento, investimento che è pari ad €. 12.373,50 + IVA, nel ns. caso tale importo è di €. **10.000 + IVA**, pari in questo caso al **2,02%** dell'investimento.

Dato che il PEF simula dinamicamente l'intero arco della concessione, nel caso di aggiudicazione al soggetto promotore, il rimborso suddetto non può essere previsto. Tale rimborso, infatti, è **dovuto al promotore solo nel caso in cui questi non sia poi il concessionario.**

IL PROGETTO

Il progetto si suddivide in tre fasi distinte per funzionalità e sfruttamento economico, in particolare avremo:

- Fase 1:** Stipula del contratto di concessione, avvio della progettazione definitiva/esecutiva, avvio fase espropriativa e immissione in possesso, ecc.;
- Fase 2:** Realizzazione delle opere previste in progetto, Direzione Lavori, Coord. Sicurezza, allacciamenti ai pubblici servizi, collaudi, ecc.;
- Fase 3:** Gestione dell'area di parcheggio e dei locali commerciali dati in concessione, manutenzioni ordinarie e straordinarie, costi energetici, ammortamento attrezzature, spese generali d'impresa;

Il progetto prevede, per ogni FASE, il sostentamento delle seguenti voci di costo (valori in unità di Euro e al netto dell'IVA):

FASE 1

ONERI PER LA PRESENTAZIONE DELLA PROPOSTA E OPERE D'INGEGNO (2,08% investimento)	€. 10.000,00
ONERI RICONOSCIUTI AL COMUNE PER L'ESPLETAMENTO DELLA PROCEDURA DI GARA E PER GLI ONERI DI VALIDAZIONE	€. 15.000,00
SPESE PER CONTRATTI E POLIZZE ASSICURATIVE	€. 7.500,00
ACCERTAMENTI, INDAGINI, PROGETTAZIONE DEFINITIVA ED ESECUTIVA	€. 22.000,00
ONERI PER LA DIREZIONE LAVORI E COORDINAMENTO DELLA SICUREZZA IN FASE DI ESECUZIONE	€. 16.000,00
CNPAIA	€. 2.080,00
COMPLESSIVO FASE 1	€. 72.580,00

FASE 2

OPERE EDILI PER L'ADEGUAMENTO DELL'AREA DESTINATA A PARCHEGGIO E LA COSTRUZIONE DELLA STRUTTURA RICETTIVA	€. 321.368,49
REALIZZAZIONE DEGLI IMPIANTI ANCHE DI TIPO SPECIALE	€. 160.112,64
ONERI DELLA SICUREZZA	€. 13.458,87
ALLACCIAMENTI AI PUBBLICI SERVIZI	€. 2.500,00
SPESE PER COLLAUDI E ONERI DI CUI ALL'ART. 113 D.LGS. 50/2016	€. 8.949,40
ONERI DI DISCARICA	€. 8.500,00
IMPREVISTI E ARROTONDAMENTI	€. 12.530,60
COMPLESSIVO FASE 2	€. 527.420,00

FASE 3 (Costi annuali):

MANUTENZIONI ORDINARIE E STRAORDINARIE	€. 46.400,00
STRUTTURA AMMINISTRATIVA	€. 18.000,00
STRUTTURA DI GESTIONE	€. 107.300,00
CONSUMI ENERGETICI, ASSICURAZIONI, TASSE COMUNALI, ECC.	€. 36.600,00
AGGIO DA RICONOSCERE ALL'AMMINISTRAZIONE – 1° ANNO	€. 100.000,00
AGGIO DA RICONOSCERE ALL'AMMINISTRAZIONE – 2° ANNO	€. 150.000,00
AGGIO DA RICONOSCERE ALL'AMMINISTRAZIONE – 3° ANNO	€. 200.000,00
SPESE GENERALI (13%)	€. 21.878,78
COMPLESSIVO FASE 3 PER IL 1° ANNO	€ 330.178,78

COMPLESSIVO FASE 3 PER IL 2° ANNO	€ 380.178,78
COMPLESSIVO FASE 3 PER IL 3° ANNO	€ 430.178,78

Di seguito si riporta il quadro economico dell'investimento:

CITTA' DI CASERTA (CE)					
PROPOSTA DI PROJECT FINANCING AI SENSI DELL'ART. 183 COMMA 15 DEL D.LGS. 50/2016					
"Riqualificazione e gestione dell'Area Comunale della ex Caserma Pollio destinata alla sosta di veicoli a pagamento oltre alla integrazione di servizi dedicati al turismo"					
QUADRO ECONOMICO DEGLI INVESTIMENTI SENZA IVA					
A.1) Descrizione lavori e forniture:	U.M.	Quantità	Prezzo	Importo	
a.1.1 Opere di demolizione	a corpo	1,00	14.951,35	14.951,35	
a.1.2 Realizzazione della piazza e della struttura ricettiva	a corpo	1,00	306.417,14	306.417,14	
a.1.3 Impianto idrico sanitario	a corpo	1,00	38.412,64	38.412,64	
a.1.4 Impianto elettrico e di illuminazione	a corpo	1,00	58.400,00	58.400,00	
a.1.5 Impianto riscaldamento e condizionamento	a corpo	1,00	55.800,00	55.800,00	
a.1.6 Impianti speciali	a corpo	1,00	7.500,00	7.500,00	481.481,13
A.4) Oneri sicurezza su "A"					
a.4.1 Oneri di sicurezza	%	2,80%	481.481	13.458,87	13.458,87
Totale A)					494.940,00
b) SPESE TECNICHE E AMMINISTRATIVE					
b.1 Spese per allacciamenti ai pubblici servizi			0,51%	2.500,00	
b.2 Spese tecniche per il Promotore			2,02%	10.000,00	
b.3a Spese tecniche per rilievi, sondaggi, prove laboratorio, prog. definitiva / esecutiva			4,44%	22.000,00	
b.3b Spese tecniche per la D.L. e il coord. della sicurezza in fase di esecuzione			3,23%	16.000,00	
b.3c Spese per collaudo in corso d'opera			0,81%	4.000,00	
b.4 Spese di validazione, indizione gara e commissione			3,08%	15.000,00	
b.5 Spese per contratti e polizze			1,52%	7.500,00	
b.6 Oneri di cui all'art. 113 del D.Lgs. 50/2016			1,00%	4.949,40	
b.7 Oneri di conferimento a discarica			1,72%	8.500,00	
b.8 CNPAIA al 4% su spese tecniche (b2 +b3a +b3b + b3c)			0,42%	2.080,00	
b.9 Imprevisti e arrotondamenti			2,53%	12.530,60	
Totale B)					105.060,00
TOTALE GENERALE (A + B)					600.000,00

PROFILO TEMPORALE

- Previsione inizio concessione: 2021
- Unità temporale di valutazione del progetto: Anno
- Durata della concessione: Anni 20
- Durata realizzazione opere: Max 12 mesi (comunque secondo calendario)

I valori economico - patrimoniali annuali riportati nelle tavole dinamiche del PEF sono da riferirsi a dodici mensilità decorrenti dall'effettiva data di sottoscrizione della convenzione, supposta, come precedentemente esposto, nell'anno 2021.

Eventuali semplificazioni, dovute alla non considerazione delle dinamiche economico - finanziarie infra-annuali, non incidono sulla valutazione complessiva del progetto.

DESCRIZIONE METODOLOGICA ANALISI FINANZIARIA

L'analisi economico – finanziaria è stata condotta su un periodo complessivo di 20 anni, 12 sono, invece, i mesi previsti per la realizzazione della struttura.

L'analisi finanziaria è stata condotta, per ragioni prudenziali, in una ipotesi di “worst case”.

La società proponente ha deciso di approvvigionarsi del capitale necessario a garantire la fase di costruzione dell'opera presso un istituto di credito accedendo ad un mutuo con le seguenti caratteristiche:

- capitale finanziato dai soci €. 120.000, pari al 20% dell'investimento totale al netto IVA
- finanziamento di progetto euro 480.000;
- tasso nominale annuo 5,5%;
- tasso equivalente 5,5%;
- tasso periodico semplice 5,5%;
- periodo di preammortamento 1 anno = €. 26.400;
- periodo di ammortamento 10 anni
- totale interessi nel periodo 165.430,00.

RICAVI

I ricavi diretti di gestione generati dall'intervento sono rappresentati dalle seguenti voci:

- Ricavi gestione della Sosta nell'area di parcheggio;
- Ricavi per fitto locali commerciali;
- Ricavi da servizi annessi.

Le ipotesi di calcolo assunte per la quantificazione delle voci di ricavo sono state le seguenti:

CITTA' DI CASERTA (CE)					
PROPOSTA DI PROJECT FINANCING AI SENSI DELL'ART. 183 COMMA 15 DEL D.LGS. 50/2016					
"Riqualificazione e gestione dell'Area Comunale della ex Caserma Pollio destinata alla sosta di veicoli a pagamento oltre alla integrazione di servizi dedicati al turismo"					
RICAVI DALLA GESTIONE SENZA IVA					
N. Ord.	Descrizione voci ricavi	u.m.	anni	Ricavi annui €/anno	Importo totale di concessione
1	Ricavi sosta area parcheggio				
	1.a) stalli auto primi 20 minuti (60%) con franchigia di 10 min.	a corpo	19,00	9.962,70	189.291,39
	1.b) stalli auto 1ª ora (60%) con franchigia di 10 min.	a corpo	19,00	318.806,56	6.057.324,59
	1.c) stalli auto successivi alla 1ª ora (20%)	a corpo	19,00	59.776,23	1.135.748,36
	1.d) Abbonamento mensile h 24	a corpo	19,00	5.459,02	103.721,31
	1.e) Abbonamento mensile h 12	a corpo	19,00	4.367,21	82.977,05
2	Fitto locali commerciali				
	2.a) Garden shop e punto ristoro self service	a corpo	19,00	18.885,25	358.819,67
	2.b) info point/souvenir	a corpo	19,00	7.790,16	148.013,11
	2.d) Sala multifunzioni ed espositive	a corpo	19,00	5.901,64	112.131,15
	2.e) Terrazza panoramica	a corpo	19,00	11.016,39	209.311,48
3	Ricavi da servizi annessi				
	3.a) Ricavi da pubblicità	a corpo	19,00	9.836,07	186.885,25
	3.b) Ricavi da gestione bike	a corpo	19,00	47.868,85	909.508,20
	3.c) Stazioni di ricarica auto elettriche	a corpo	19,00	59.836,07	1.136.885,25
SOMMANDO				559.506,15	10.630.616,80

I valori sopra riportati sono da considerarsi al netto dell'IVA. Tutti i corrispettivi sono riferiti all'anno base 2021 e indicizzati a partire dal terzo anno di concessione secondo un tasso di inflazione presunto medio dello **0.8%**.

PIANO ECONOMICO DELLA CONCESSIONE

CITTA' DI CASERTA (CE)	AMBITI TOTALI	Progetti da progettare e	1° anno di realizzazione	PIANO ECONOMICO - FINANZIARIO - (in migliaia di euro) - Sez. Economica									
				ANNI PREVISTI PER LA REALIZZAZIONE DEGLI INVESTIMENTI E LA GESTIONE DEGLI IMPIANTI									
				GESTIONE									
PROPOSTA DI PROGETTO FINANZIARIO AI SENSI DELL'ART. 181 COMMA 11 DEL D.LGS. 267/2000 "Regolazione e gestione dell'area comunale della ex Caserma Pollio dichiarata alla vita di attività e assegnata oltre alla assegnazione di servizi definiti al tecnico"		2021	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
IRCAVI (con tasso di indicizzazione 0,8% annuo dopo il 2° anno)													
Entrate sode nell'area di parcheggio	8.010,52	-	-	398,37	398,37	398,37	401,56	408,34	441,85	445,58	448,95	452,54	
Fitto locali commerciali	883,88	-	-	43,59	43,59	43,94	44,29	48,35	48,74	49,13	49,52	49,92	
Entrate dei servizi annessi	2.360,48	-	-	117,34	117,54	118,46	120,43	126,37	131,41	132,46	133,52	134,59	
A) TOTALE IRCAVI	11.254,88	-	-	559,31	559,51	560,80	566,28	617,06	622,80	626,96	631,99	637,06	
ICOMI (con tasso di indicizzazione 0,8% annuo dopo il 2° anno)													
Spese tecniche presentazione proposta	10,00	10,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Spese tecnico (progettazione, rilievi, collaudi, etc. somme a disposizione (da D.S.)	39,58	-	39,58	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Costi operativi	7.705,33	-	-	290,18	340,18	380,18	383,30	426,33	432,76	436,12	439,72	443,23	
B) TOTALE ICOMI	7.815,44	10,00	99,58	290,18	340,18	380,18	383,30	426,33	432,76	436,12	439,72	443,23	
C) MARGINE OPERATIVO LORDO (A-B)	3.439,44	-10,00	99,93	269,33	219,33	180,62	172,98	187,74	189,24	190,75	192,28	193,83	
AMMORTAMENTI													
Costi di investimento e/o costruzione (comp. quota sgravata) - Opere edili	330,34	-	16,52	16,52	16,52	16,52	16,52	16,52	16,52	16,52	16,52	16,52	
Costi di investimento e/o costruzione (comp. quota sgravata) - Impianti	164,54	-	16,45	16,45	16,45	16,45	16,45	-	-	-	-	-	
manutenzioni straordinarie (€/anno 10.000)	40,00	-	-	-	-	-	10,00	-	-	-	-	10,00	
D) TOTALE AMMORTAMENTI	534,88	-	32,97	32,97	32,97	32,97	32,97	16,52	16,52	16,52	16,52	16,52	
E) MARGINE OPERATIVO NETTO (C-D) (E-C)	2.904,56	10,00	178,83	236,36	186,36	147,64	140,01	171,22	172,72	174,23	175,76	167,30	
F) ONERI FINANZIARI	165,43	-	11,85	15,89	13,41	11,00	28,46	-	-	-	-	-	
G) RISULTATO ANTO IMPOSTE	2.739,13	10,00	166,98	220,47	173,25	136,64	111,55	171,22	172,72	174,23	175,76	167,30	
IMPOSTE E TASSE													
Imp. guasti finanziari	8,22	-	1,38	1,38	1,56	1,01	0,90	-	-	-	-	-	
Imp. su costo personale	382,56	-	-	14,42	18,91	18,59	19,56	21,54	21,51	21,68	21,85	22,08	
Imp. sull'utile lordo	146,28	-	10,47	8,10	8,10	8,80	9,48	8,51	8,58	8,66	8,74	8,81	
Imp. sull'utile netto	708,30	-	50,33	39,11	37,99	36,51	41,09	41,09	41,45	41,82	42,18	40,15	
H) IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	1.245,36	-	1,38	36,71	65,28	54,21	52,08	76,94	71,51	72,18	72,77	78,49	
I) RISULTATO NETTO	1.493,77	10,00	165,60	184,26	118,97	82,42	59,46	100,28	101,21	102,08	102,99	88,81	

COSTI

CITTA' DI CASERTA (CE)					
PROPOSTA DI PROJECT FINANCING AI SENSI DELL'ART. 183 COMMA 15 DEL D.LGS. 50/2016					
"Riqualificazione e gestione dell'Area Comunale della ex Caserma Pollio destinate alla sosta di veicoli a pagamento oltre alla integrazione di servizi dedicati al turismo"					
QUADRO DEI COSTI DI COSTRUZIONE E GESTIONE					
Descrizione	u.m.	quantità	costo unitario	% utilizzo	importo anno
Descrizione lavori e forniture					
Opere di demolizione	a corpo	1,00	14.951,35	100%	14.951,35
Realizzazione della piazza e della struttura ricettiva	a corpo	1,00	306.417,14	100%	306.417,14
Impianto idrico sanitario	a corpo	1,00	38.412,64	100%	38.412,64
Impianto elettrico e di illuminazione	a corpo	1,00	58.400,00	100%	58.400,00
Impianto riscaldamento e condizionamento	-	1,00	55.800,00	100%	55.800,00
Impianti speciali	a corpo	1,00	7.500,00	100%	7.500,00
ONERI DI SICUREZZA					
Sugli interventi da eseguirsi (2,7%)	%	3%	481.481,13	100%	15.458,87
SPESE TECNICHE PER PRESENTAZIONE PROPOSTA					
Come da Q.E.	a corpo	1,00	10.000,00	100%	10.000,00
COSTI PER SOMMA A DISPOSIZIONE					
Spese tecniche (progettaz., rilievi, collaudi, ecc.)	a corpo	1,00	42.000,00	100%	42.000,00
Residuo spese come da Q.E.	a corpo	1,00	53.060,00	100%	53.060,00
SOMMANDO COSTI INVESTIMENTI					600.000,00
QUADRO COSTI OPERATIVI DI GESTIONE					
Descrizione	u.m.	quantità	costo unitario annuo	% di utilizzo	importo anno
Costi di gestione					
N. 3 operatori full time con turnazione	€/anno	3,00	26.000,00	100%	78.000,00
Materiali di consumo (incidenza sul costo del personale)	€/anno	1,00	78.000,00	10%	7.800,00
Attrezzature e personale per telegestione (costo annuo)	€/anno	1,00	3.000,00	100%	3.000,00
Consumo Energie elettrica	€/anno	1,00	9.600,00	100%	9.600,00
Assicurazioni, oneri e tasse in genere	€/anno	1,00	12.000,00	100%	12.000,00
Pulizie dell'area	€/anno	1,00	12.000,00	100%	12.000,00
Manutenzioni straordinarie					
n. 1 operatore (n. 1 giorno a settimana)	€/anno	1,00	32.000,00	20%	6.400,00
Supporto pratiche amministrative					
n. 1 gestore responsabile	€/anno	1,00	36.000,00	50%	18.000,00
Servizi per gestione mobilità elettrica					
Costi gestione bike	€/anno	1,00	6.000,00	100%	6.000,00
Gestione Ricarica Elettrica ed Energia	€/anno	1,00	15.000,00	100%	15.000,00
Gestione Pubblicità	€/anno	1,00	500,00	100%	500,00
Aggio sui canoni da riconoscere al Comune di Caserta					
Canone forfetario da riconoscere all'Amministrazione per il 1° anno di gestione	€/anno	1,00	100.000,00	---	100.000,00
Canone forfetario da riconoscere all'Amministrazione per il 2° anno di gestione	€/anno	1,00	150.000,00	---	150.000,00
Canone forfetario da riconoscere all'Amministrazione per il 3° anno di gestione	€/anno	1,00	200.000,00	---	200.000,00
Spese generali d'azienda					
13% delle voci precedenti	€/anno	1,00	168.300,00	13%	21.878,78
SOMMANDO COSTI PRIMO ANNO DI GESTIONE					290.178,78
SOMMANDO COSTI SECONDO ANNO DI GESTIONE					340.178,78
SOMMANDO COSTI TERZO ANNO DI GESTIONE					390.178,78
SOMMANDO COSTI GESTIONE NEL PERIODO DI CONCESSIONE (10 ANNI)					7.263.396,82
TOTALE COSTI DI INVESTIMENTO E GESTIONE NEL PERIODO DI CONCESSIONE					7.863.396,82

COSTI DI GESTIONE:**manutenzioni straordinarie:**

Tale voce scaturisce dal costo per n. 1 operatori, prevedendone un utilizzo pari al 20% con un costo annuo di €. 6.400,00;

supporto pratiche amministrative e gestore responsabile:

Un solo operatore con percentuale di utilizzo pari al 50%, costo annuo previsto € 18.000;

consumi (bolletta energetica) e assicurazioni:

Vista che l'attività del parcheggio sarà espletata anche nelle ore notturne i consumi energetici sono significativi, generando un costo annuo pari ad € 21.600,00;

costi per tasse Comunali e aggio da riconoscere all'Amministrazione:

Tale costo è stato stimato in

- €. 100.000,00 per il primo anno di gestione del parcheggio;
- €. 150.000,00 per il secondo anno di gestione del parcheggio
- €. 200.000,00 per gli anni successivi di gestione del parcheggio

personale addetto alla gestione del parcheggio:

Si prevede di impiegare n. 3 operatori a tempo pieno con una percentuale di utilizzo pari al 100% e per un costo complessivo annuo pari a € 78.000, oltre a:

- materiali di consumo parametrati pari a	€/anno	7.800,00
- Attrezzature e personale per telegestione	€/anno	3.000,00
- Assicurazioni, oneri e tasse in genere	€/anno	12.000,00
- Pulizie dell'area	€/anno	12.000,00

personale addetto alla gestione della mobilità elettrica e pubblicità:

Tale costo è stato stimato in

- €. 6.000,00 per la gestione delle bike;
- €. 15.000,00 per le ricariche elettriche;
- €. 500 per la gestione della pubblicità;

interventi manutentivi:

È previsto un accantonamento annuo pari ad €/anno 2.000 per tutta la durata della concessione, al fine di garantire inalterati nel tempo gli standard qualitativi di funzionamento offerti;

costi generali d'azienda:

È stato valutato pari al 13% della somma delle voci di costo di gestione fin qui descritte e pari quindi ad € 21.878,78.

AMMORTAMENTI

Nel PEF, in riferimento alla competenza economica dei costi dell'investimento e ad una loro corretta imputazione, si ha:

- Materiali ed opere per l'adeguamento e la messa in funzione dell'impianto (Investimenti).

Il Piano ammortamenti proposto, alla luce delle particolari peculiarità della struttura oggetto della concessione, prevede, come la norma consente, un ammortamento del fabbricato articolato (Lavori) per tutto l'arco della concessione (20 anni) ed un ammortamento delle apparecchiature/attrezzature (Impianti) per un periodo di 10 anni, secondo un modello già adottato nelle società di gestione delle concessioni

INFLAZIONE

I costi di gestione della società e i ricavi derivanti dalla gestione sono indicizzati, a partire dal quarto anno di concessione, secondo un tasso d'inflazione pari allo 0,8%.

CAPITALE CIRCOLANTE

- Crediti vs. la committente: previste dilazioni di incasso dei crediti relativi ai ricavi netti da gestione 120 gg. mediante meccanismo di cessione del credito.
- Debiti vs. fornitori: previste dilazioni di pagamento dei debiti relativi ai costi di gestione della società 60 gg.
- Debiti verso prestatori di manodopera 30 gg
- Debiti vs. fornitori energia, gas metano e servizi vari: previste dilazioni di pagamento dei debiti relativi di 60 gg.

Nella bozza di convenzione si consente il ricorso alla cessione dei crediti derivante dal contratto, meccanismo che regolarizza il capitale circolante e i cui costi sono riportati nel PEF.

IPOTESI FISCALI

Le imposte sono state calcolate sulla base della normativa attualmente vigente, IRES 24%, IRAP (maggiorazione Campania) 4,97%.

IVA

Sono state applicate le seguenti aliquote:

Fornitura e posa in opera	10%
Spese tecniche ed amministrative	22%
Oneri per le polizze assicurative e contratti	ESENTE
Oneri di cui all'ex 92 del DPR 163/2006	ESENTE

CITTA' DI CASERTA (CE)		Presentazione proposta	1° anno realizz. investimenti	PIANO ECONOMICO - FINANZIARIO (in migliaia di euro) - Sez. Finanziaria																		
PROPOSTA DI PROJECT FINANCING AI SENSI DELL'ART. 133 COMMA 15 DEL D.LGS. 50/2016 "Riqualificazione e gestione dell'Area Comunale della ex Caserma Pollio destinata alla sosta di veicoli a pagamento oltre alle integrazioni di servizi dedicati a Tarlana"				ANNI PREVISTI PER LA REALIZZAZIONE DEGLI INVESTIMENTI, LA GESTIONE DEGLI IMPIANTI E DEGLI IMMOBILI E LA VENDITA DI QUESTI ULTIMI																		
		Piano finanziario dei fabbisogni e delle coperture																				
		2021	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
FABBISOGNO		TOTALE	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Investimento	499	499,94	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Costi operativi	7.107	-	290,18	810,18	980,18	988,80	996,48	1,00	100,82	108,04	109,78	112,84	118,88	119,18	122,64	129,80	119,18	182,76	198,18	199,72	199,72	199,72
Spese tecniche ed amministrative	79	79,98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Oneri finanziari mutuo	165	27,85	25,69	23,41	21,00	18,46	15,78	12,95	9,97	6,82	3,70	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rimborso quota capitale mutuo	504	39,33	41,48	43,78	46,18	48,72	51,40	54,23	57,21	60,36	63,68	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Imposte dirette	1.072	1,18	78,13	66,43	55,64	45,90	36,00	26,27	16,54	11,90	8,18	48,48	70,07	70,67	71,27	68,80	72,48	72,11	73,11	73,74	74,16	70,20
Fabbisogno finanziario complessivo	8.835	642,59	435,49	874,04	913,00	914,40	921,65	927,45	930,56	935,12	936,85	942,04	945,92	949,86	949,81	954,91	951,82	956,88	959,96	954,08	954,08	915,33
TOTALE FABBISOGNO	9.825	642,59	435,49	874,04	913,00	914,40	921,65	927,45	930,56	935,12	936,85	942,04	945,92	949,86	949,81	954,91	951,82	956,88	959,96	954,08	954,08	915,33
COPERTURE		TOTALE	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Apporto mezzi propri a titolo di capitale sociale	130	130	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Apporto mezzi propri a titolo di finanziamento da rimborsare	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mutuo 30 anni	480	480,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Incassi da utenti	33.388	-	84,18	314,18	489,67	670,20	874,78	1.098,36	1.343,89	1.608,67	1.893,07	2.196,12	2.517,91	2.857,73	3.215,99	3.593,49	4.000,18	4.436,18	4.901,43	5.396,13	5.920,18	6.484,59
TOT. MEZZI PROPRI/ENTRATI CORRENTI	33.998	690,00	564,95	628,35	665,67	678,20	674,76	670,36	668,89	668,67	668,27	668,12	668,91	667,73	662,59	617,49	617,49	617,43	617,43	617,43	617,43	617,43
Saldo di periodo fabbisogni/copertura (1)	- 2.161	41,59	128,55	90,31	52,67	55,80	55,11	-461,90	52,43	53,55	55,52	118,09	118,98	117,87	158,78	122,59	110,61	121,54	122,47	123,43	123,26	127,26
TOTALE COPERTURE	9.825	642,59	435,49	874,04	913,00	914,40	921,65	927,45	930,56	935,12	936,85	942,04	945,92	949,86	949,81	954,91	951,82	956,88	959,96	954,08	954,08	915,33
DIRITTO A BREVE CUMULATO (2)	-	42,59	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
DISPONIB. LIQUIDA CUMULATA (3)	-	-	88,37	376,67	329,11	265,56	409,15	790,05	944,09	997,03	963,16	1.049,63	1.168,62	1.308,49	1.470,27	1.655,85	1.866,16	1.798,90	1.918,47	1.994,19	2.141,58	2.141,58

(1) Se il saldo è di segno positivo evidenzia un'eccedenza dei fabbisogni dell'anno rispetto alle coperture dello stesso anno.
(2) Evidenzia una esposizione complessiva verso il sistema bancario a breve.
(3) Evidenzia una giacenza complessiva liquida per la società.

IPOTESI FINANZIARIE

- Il tasso attivo su saldo di cassa è stato ipotizzato pari a: 6,0%;
- Il tasso passivo sul finanziamento bancario su base Project Financing è stato ipotizzato, durante il periodo di utilizzo, pari a: 6,0%.

ANALISI ECONOMICA E FINANZIARIA

L'analisi che di seguito proponiamo ha lo scopo di valutare la bontà dell'intero procedimento, lo si farà prendendo in esame i maggiori indicatori economici e finanziari, procederemo al calcolo degli indici di bilancio **ROI** e **ROS**, determineremo i flussi di cassa attesi (Cash Flow) ed i relativi dati cumulati ed attualizzati, il **VAN** del cash-flow, il **VAN** ed il **TIR** dei flussi di progetto al lordo ed al netto degli oneri finanziari, gli indici di bancabilità **DSCR** e **LLCR** per il calcolo del **Pay Back Period**.

Il calcolo di tale indice ci consente di determinare il periodo entro cui, in funzione dei flussi di cassa attesi attualizzati, è possibile recuperare l'investimento.

CITTA' DI CASERTA (CE)	Investimento Totale	Presentazione probabile	3° anno medio prospettivo	BIANCOECONOMICO - FINANZIARIO (in migliaia di euro) - Sez. Finanziaria																			
				ANNI PREVEDI PER LA REALIZZAZIONE DEGLI INVESTIMENTI E LA GESTIONE DEGLI IMPIANTI																			
				GESTIONE																			
PROPOSTA DI PROGETTO FINANZIARIO AL SENSO DELL'ART. 184 COMMA 1 E 2 DEL D.L. N. 50/2016 "Rivalutazione e gestione dell'Area Comunale della ex Caserma Pollio destinata alla sorta di attività paesaggistica ed alla interpretazione di servizi dedicati al turismo"	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040		
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20		
IL RISULTATO NETTO	1.533,28	30,00	157,17	113,94	87,67	61,41	36,06	68,02	71,80	74,18	77,13	73,80	85,98	96,76	97,83	98,11	82,20	100,28	106,17	182,88	302,95	96,88	
RISULTATO NETTO CUMULATO		30,00	167,17	33,33	64,34	126,75	184,82	252,84	325,84	397,93	475,28	548,85	644,76	741,53	836,50	937,63	1.029,85	1.130,25	1.235,41	1.335,49	1.436,47	1.533,28	
CASH FLOW		30,00	134,58	186,91	130,64	95,99	101,03	180,59	185,57	193,07	130,18	176,57	112,42	135,28	114,21	115,03	158,80	116,80	117,69	138,60	113,51	123,52	
CASH FLOW CUMULATO		30,00	134,58	326,49	163,16	258,65	358,68	460,67	544,64	675,71	782,81	898,58	1.011,00	1.124,38	1.238,41	1.353,44	1.471,24	1.589,04	1.706,75	1.825,35	1.944,86	2.064,38	
CASH FLOW ATTUALIZZATO		30,00	136,18	135,99	134,11	71,87	77,08	72,68	89,28	84,33	81,41	57,15	53,82	50,68	47,73	46,67	42,33	46,67	42,33	39,87	37,54	35,36	34,18
CASH FLOW ATTUALIZZATO CUMULATO		30,00	136,18	272,17	143,84	221,80	298,88	379,88	440,04	504,84	571,84	634,44	692,53	745,41	794,50	843,83	889,80	932,13	872,18	808,63	746,90	679,18	
VAN del Cash flow (base ITC)	€ 1.095,42																						
	Valori medi																						
ROI	18,79%	0,00%	0,00%	48,34%	39,29%	36,43%	30,42%	30,42%	36,41%	30,42%	30,41%	30,42%	30,41%	36,42%	30,41%	36,42%	30,42%	30,41%	36,42%	30,42%	36,41%	30,42%	
ROE	17,68%	1,67%	25,84%	44,83%	36,53%	28,44%	38,68%	28,83%	25,12%	28,58%	25,59%	28,81%	30,07%	30,51%	36,58%	30,78%	31,84%	33,29%	31,34%	31,79%	32,00%	31,93%	

Il **ROI** è un indice di bilancio che indica la redditività e l'efficienza economica della gestione caratteristica a prescindere dalle fonti utilizzate: esprime, cioè, quanto rende il capitale investito in un'azienda;

Il **ROS** rappresenta il risultato operativo medio per unità di ricavo. Tale rapporto esprime la redditività aziendale in relazione alla capacità remunerativa del flusso dei ricavi.

Si è stimato un tasso di attualizzazione del 6,0% per il calcolo del **Valore Attuale Netto (VAN)** dell'Investimento nonché per la determinazione del **Tasso Interno di Rendimento (TIR)**.

L'analisi economico finanziaria condotta applicando tale tasso di attualizzazione conduce ai seguenti valori di **VAN** finanziario sui flussi di progetto al lordo ed al netto degli oneri finanziari e dei relativi **TIR**.

CITTA' DI CASERTA (CE)	Prassi di attuazione proposta	1° anno esultato investimenti	PIANO ECONOMICO - FINANZIARIO (in migliaia di euro) - Sez. Finanziaria																		
			ANNI PREVISTI PER LA REALIZZAZIONE DEGLI INVESTIMENTI, LA GESTIONE DEGLI IMPIANTI E DEGLI IMMOBILI E LA VENDITA DI QUESTI ULTIMI																		
PROPOSTA DI PROJECT FINANCING AI SENSI DELL'ART. 185 COMMA 15 DEL D.LGS. 50/2016 "Riqualificazione e gestione dell'area Comunale della ex Caserma Pollio destinata alla sosta di veicoli a pagamento oltre alla integrazione di servizi dedicati al "turismo"			Piano finanziario dei fabbisogni e delle coperture																		
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
PARTEGGIORE	TOTALE	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
VALUTAZIONE COMPLESSIVA DELLA CONVENIENZA DELL'INVESTIMENTO (flussi di progetto)																					
	TOTALE	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Investimenti	- 485	- 490,94	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cessione area	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Margine operativo lordo	3.477	105,06	285,33	219,33	170,62	171,96	173,36	174,74	176,14	177,55	178,97	180,40	181,85	183,30	184,77	186,25	187,74	189,24	190,75	192,28	193,82
Flusso	-	- 400,00	169,10	119,33	170,62	171,96	173,36	174,74	176,14	177,55	178,97	180,40	181,85	183,30	184,77	186,25	187,74	189,24	190,75	192,28	193,82
TIR	34,45%																				
V.A.N.	€ 1.441,21																				
		<i>(al tasso del 6%)</i>																			
Oneri finanziari	- 185	- 27,93	- 29,69	- 31,45	- 33,20	- 34,96	- 36,72	- 38,49	- 40,27	- 42,05	- 43,84	- 45,63	- 47,43	- 49,24	- 51,05	- 52,87	- 54,69	- 56,52	- 58,35	- 60,19	- 62,03
FLUSSO AL NETTO ONERI FINANZIARI	-	- 427,93	- 243,64	- 195,92	- 149,62	- 103,92	- 58,22	- 12,55	33,19	78,92	124,65	170,38	216,11	261,84	307,57	353,30	399,03	444,76	490,49	536,22	581,95
TIR	29,52%																				
V.A.N.	€ 1.510,01																				
		<i>(al tasso del 6%)</i>																			

Il **VAN** (valore attuale netto) è una metodologia tramite la quale si definisce il valore attuale di una serie attesa di flussi di cassa non solo sommandoli contabilmente ma attualizzandoli sulla base del tasso di rendimento (costo opportunità dei mezzi propri).

Il **TIR** (tasso Interno di rendimento) è un indice di redditività finanziaria di un flusso monetario. Nel caso più comune di un investimento, rappresenta il tasso composto annuale di ritorno effettivo che questo genera, in termini tecnici rappresenta il rendimento di un investimento; matematicamente è definito come il tasso di attualizzazione che rende il valore attuale netto di una serie di flussi di cassa pari a zero.

Il **WACC** (weightedaveragecost of capital o costo medio ponderato del capitale) applicato è pari al 6,0% ed è in linea con quello medio di settore del contesto di riferimento, è il costo che l'azienda deve sostenere per raccogliere risorse finanziarie presso soci e terzi finanziatori. Si tratta di una media ponderata tra il costo del capitale proprio ed il costo del debito.

CITTA' DI CASERTA (CE)		Presentazione proposita	1° anno realizz. invest. in	PIANO ECONOMICO - FINANZIARIO (in migliaia di euro) - Sez. Finanziaria								
PROPOSTA DI PROJECT FINANCING AI SENSI DELL'ART. 183 COMMA 15 DEL D.LGS. 30/2008 "Riqualificazione e gestione dell'Area Comunale della ex Caserma Pollio destinata alla sosta di veicoli a pagamento oltre alla integrazione di servizi dedicati e turismo"				E LA REALIZZAZIONE DEGLI INVESTIMENTI, LA GESTIONE DEGLI IMPIANTI E DEGLI IMMOBILI E LA VENDITA								
		Piano finanziario dei fabbisogni e delle coperture										
		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
TOTALE COPERTURE		9.796	442,39	434,09	472,64	511,59	542,97	500,27	504,31	509,38	512,49	513,78
DEBITO A BREVE CUMULATO (2)		-	42,99									
DISPONIB. LIQUIDA CUMULATA (3)				81,81	169,39	219,90	271,21	1.412,30	1.736,01	1.949,61	1.969,11	2.091,81
(1) Se il saldo è di segno positivo evidenzia un eccedenza dei fabbisogni dell'anno rispetto alle coperture dello stesso anno. (2) Evidenzia una esposizione complessiva verso il sistema bancario a breve. (3) Evidenzia una giacenza complessiva liquida per le società.												
VALUTAZIONE COMPLESSIVA DELLA CONVENIENZA DELL'INVESTIMENTO (flussi di progetto)												
		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
TOTALE		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Investimento		495	494,94									
Cessione aree												
Margine operativo lordo		3.477	105,06	169,33	219,33	170,62	171,59	187,74	189,24	190,75	192,28	193,82
FLUIRO			600,00	269,33	219,33	170,62	171,98	187,74	189,24	190,75	192,28	193,82
TIR		34,45%										
V.A.N.		€ 1.441,21										
		(al tasso del 6%)										
Oneri finanziari		165	27,89	28,89	29,11	21,00	22,46					
FLUIRO AL NETTO ONERI FINANZIARI			627,89	240,44	190,22	149,62	155,52	187,74	189,24	190,75	192,28	193,82
TIR		29,52%										
V.A.N.		€ 1.310,01										
		(al tasso del 6%)										

Il **DSCR** (debt service cover ratio) è pari al rapporto fra il flusso di cassa operativo e il servizio del debito per quota capitale, quota interessi e commissioni in ciascuno degli anni di vita operativa del progetto; ogni anno di fase operativa, le risorse finanziarie generate dal progetto, rappresentate dal numeratore, devono essere in grado di coprire il servizio del debito nei confronti dei finanziatori (rappresentato dal denominatore del quoziente).

Il **LLCR** (loan life cover ratio) rappresenta il quoziente tra la somma attualizzata dei flussi di cassa disponibili tra l'istante di valutazione e l'ultimo anno per il quale è previsto il rimborso del debito ed il debito residuo (o outstanding) allo stesso istante di valutazione.

BOX INDICATORI DI RENDIMENTO PER L'ANALISI ECONOMICA E FINANZIARIA			
A/ROI			29,06%
A/ROS			30,23%
WACC			6,00%
Valore attuale netto finanziario (VANF)			1.441,21 €
Tasso di rendimento interno finanziario (TRIF)			34,45%
Investimenti			600,00 €
Rapporto VANF(S)/Investimenti			240,2%
Rapporto Costi-Benefici			€ 4,94
A/DSCR			€ 15,32
A/LLCR			€ 6,85

Alla luce di tutte le analisi proposte la valutazione della convenienza economica e finanziaria del progetto risulta evidente, tutti gli indicatori, infatti, presentano risultati soddisfacenti; gli indicatori economici **ROI** e **ROS** medi si attestano rispettivamente al 29,06% ed al 30,23%:

I due indici di bancabilità **DSCR** e **LLCR** risultano entrambi superiori all'unità (15,32 e 6,85), dimostrando la capacità dell'iniziativa di remunerare il capitale preso a prestito garantendo l'istituto di credito circa la solvibilità del debitore.

Il rapporto tra il **VAN** ed il totale degli investimenti risulta di gran lunga superiore al tasso del **WACC**.

Ad ulteriore testimonianza della capacità del progetto di generare valore e di essere in grado di far fronte alle proprie esigenze di investimento e di gestione, sono sicuramente soddisfacenti il cash flow atteso ed i suoi risultati cumulati ed attualizzati, che

fanno emergere la capacità del progetto di generare soddisfacenti livelli di liquidità; risaltano gli indicatori di valutazione finanziaria, il VAN ed il TIR di progetto, questi risultano essere i maggiormente apprezzati e ritenuti molto significativi dalle principali agenzie di valutazione dei progetti d'investimento; entrambi i valori, nel caso di specie, risultano molto positivi, il VAN pari ad € 1.441,21 circa ed il TIR, che come sottolineato precedentemente è algebricamente il tasso che rende il VAN nullo (pari a zero), si attesta al 34,45%, anch'esso superiore, e di molto, al valore del WACC.

COMUNE DI CASERTA



PROVINCIA DI CASERTA



PROPOSTA DI PROJECT FINANCING AI SENSI DELL'ART.183 COMMA 15 DEL D.LGS. 50/2016 PER LA RIQUALIFICAZIONE E GESTIONE DELL' AREA COMUNALE DELLA EX CASERMA POLLIO DESTINATA ALLA SOSTA DI VEICOLI A PAGAMENTO OLTRE ALLA INTEGRAZIONE DI SERVIZI DEDICATI AL TURISMO

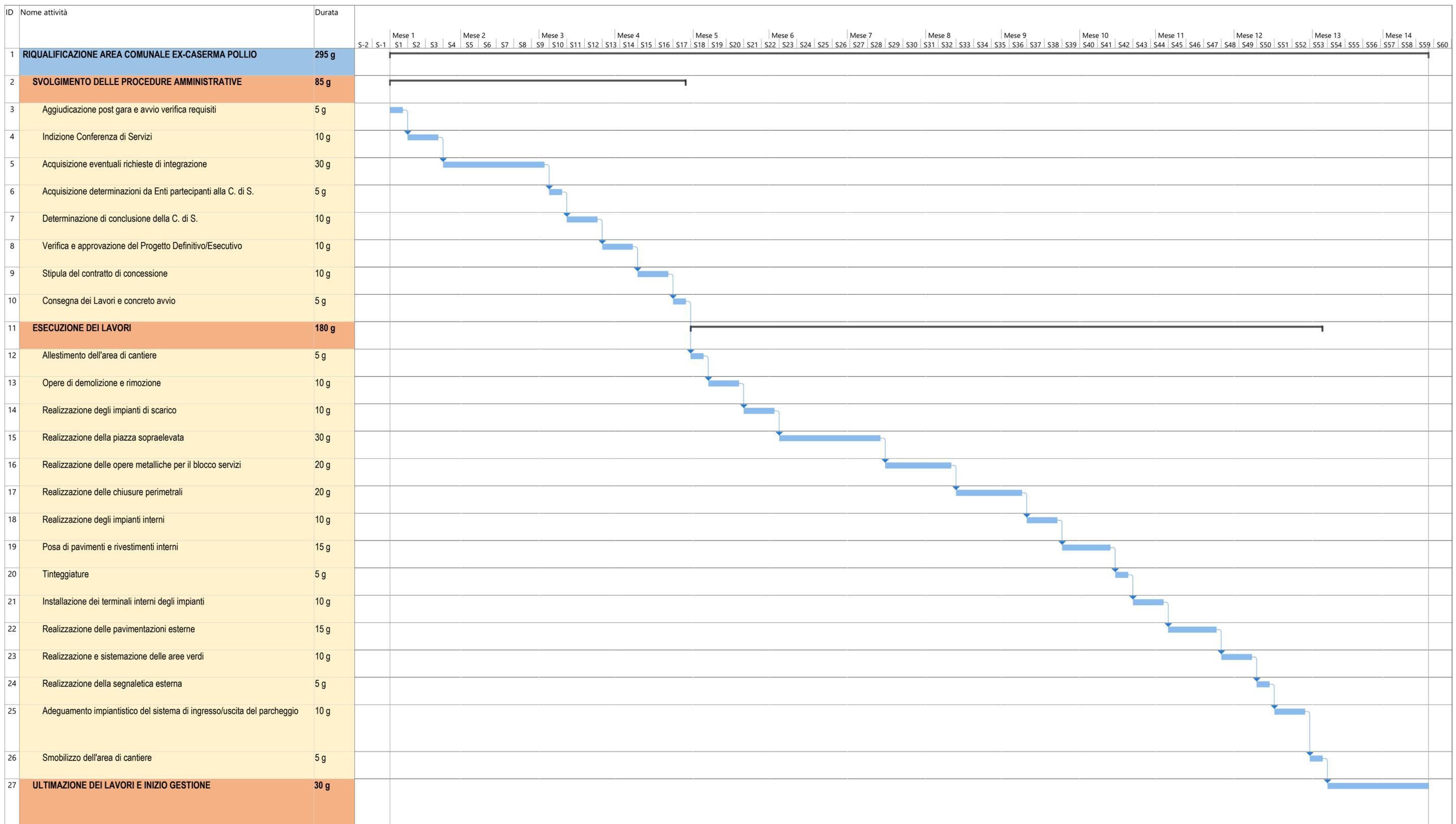
fase

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA

n. documento	cod. documento	titolo documento
C	C.4	CRONOPROGRAMMA DELLE FASI ATTUATIVE, ESECUZIONE E COLLAUDO

rev.	data	descrizione	verif.	approv.
0	23.11.20	prima emissione	v	v

PROGETTAZIONE	 Il Direttore Tecnico e coordinatore della sicurezza Ing. Luigi Palmieri	PROPONENTE	SCALA -
	 		FORMATO A4
			team project:



COMUNE DI CASERTA



PROVINCIA DI CASERTA

PROPOSTA DI PROJECT FINANCING AI SENSI DELL'ART.183 COMMA 15 DEL D.LGS. 50/2016 PER LA RIQUALIFICAZIONE E GESTIONE DELL' AREA COMUNALE DELLA EX CASERMA POLLIO DESTINATA ALLA SOSTA DI VEICOLI A PAGAMENTO OLTRE ALLA INTEGRAZIONE DI SERVIZI DEDICATI AL TURISMO

fase

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA

n. documento	cod. documento	titolo documento
C	C.5.rev01	PIANO ECONOMICO FINANZIARIO

rev.	data	descrizione	verif.	approv.
0	23.11.20	prima emissione	v	v
1	03.03.21	riorganizzazione blocco servizi	v	v

PROGETTAZIONE	 Il Direttore Tecnico e coordinatore della sicurezza Ing. Luigi Palmieri 	PROPONENTE	SCALA -
			FORMATO A4
			team project:

All reproductions right are reserved

csi_ce_mascherina_rev01

CITTA' DI CASERTA (CE)						
PROPOSTA DI PROJECT FINANCING AI SENSI DELL'ART. 183 COMMA 15 DEL D.LGS. 50/2016						
"Riqualificazione e gestione dell'Area Comunale della ex Caserma Pollio destinata alla sosta di veicoli a pagamento oltre alla integrazione di servizi dedicati al turismo"						
QUADRO ECONOMICO DEGLI INVESTIMENTI CON IVA						
A.1)	Descrizione lavori e forniture	U.M.	Quantità	Prezzo	Importo	
a.1.1	Opere di demolizione	a corpo	1,00	14 951,35	14 951,35	
a.1.2	Realizzazione della piazza e della struttura ricettiva	a corpo	1,00	306 417,14	306 417,14	
a.1.3	Impianto idrico sanitario	a corpo	1,00	38 412,64	38 412,64	
a.1.4	Impianto elettrico e di illuminazione	a corpo	1,00	58 400,00	58 400,00	
a.1.5	Impianto riscaldamento e condizionamento	-	1,00	55 800,00	55 800,00	
a.1.6	Impianti speciali	a corpo	1,00	7 500,00	7 500,00	
					481 481,13	481 481,13
A.3	Oneri sicurezza su "A"					
a.24	Oneri di sicurezza	%	2,80%	481 481,13	13 458,87	
					13 458,87	13 458,87
Totale A)						494 940,00
B)	SPESE TECNICHE E AMMINISTRATIVE					
b.1	Spese per allacciamenti ai pubblici servizi			0,51%	2 500,00	
b.2	Spese tecniche per il Promotore			2,02%	10 000,00	
b.3a	Spese tecniche per rilievi, sondaggi, prove laboratorio, prog. definitiva / esecutiva			4,44%	22 000,00	
b.3b	Spese tecniche per la D.L. e il coord. della sicurezza in fase di esecuzione			3,23%	16 000,00	
b.3c	Spese per collaudo in corso d'opera			0,81%	4 000,00	
b.4	Spese di validazione, indizione gara e commissione			3,03%	15 000,00	
b.5	Spese per contratti e polizze			1,52%	7 500,00	
b.6	Oneri di cui all'art. 113 del D.Lgs. 50/2016			1,00%	4 949,40	
b.7	Oneri di conferimento a discarica			1,72%	8 500,00	
b.8	CNPAIA al 4% su spese tecniche (b2 +b3a +b3b + b3c)			0,42%	2 080,00	
b.9	Imprevisti e arrotondamenti			2,53%	12 519,00	
b.11	IVA 10% su A.			10,00%	49 494,00	
b.12	IVA al 22% su B1+B2+B3+B4+B7+B8			22,00%	17 617,60	
Totale B)						172 160,00
TOTALE GENERALE (A + B)						667 100,00

CITTA' DI CASERTA (CE)					
PROPOSTA DI PROJECT FINANCING AI SENSI DELL'ART. 183 COMMA 15 DEL D.LGS. 50/2016					
"Riqualificazione e gestione dell'Area Comunale della ex Caserma Pollio destinata alla sosta di veicoli a pagamento oltre alla integrazione di servizi dedicati al turismo"					
QUADRO ECONOMICO DEGLI INVESTIMENTI SENZA IVA					
A.1) Descrizione lavori e forniture	U.M.	Quantità	Prezzo	Importo	
a.1.1 Opere di demolizione	a corpo	1,00	14 951,35	14 951,35	
a.1.2 Realizzazione della piazza e della struttura ricettiva	a corpo	1,00	306 417,14	306 417,14	
a.1.3 Impianto idrico sanitario	a corpo	1,00	38 412,64	38 412,64	
a.1.4 Impianto elettrico e di illuminazione	a corpo	1,00	58 400,00	58 400,00	
a.1.5 Impianto riscaldamento e condizionamento	-	1,00	55 800,00	55 800,00	
a.1.6 Impianti speciali	a corpo	1,00	7 500,00	<u>7 500,00</u>	481 481,13
A.4) Oneri sicurezza su "A"					
a.4.1 Oneri di sicurezza	%	2,80%	481 481	13 458,87	13 458,87
Totale A)					494 940,00
B) SPESE TECNICHE E AMMINISTRATIVE					
b.1 Spese per allacciamenti ai pubblici servizi			0,51%	2 500,00	
b.2 Spese tecniche per il Promotore			2,02%	10 000,00	
b.3a Spese tecniche per rilievi, sondaggi, prove laboratorio, prog. definitiva / esecutiva			4,44%	22 000,00	
b.3b Spese tecniche per la D.L. e il coord. della sicurezza in fase di esecuzione			3,23%	16 000,00	
b.3c Spese per collaudo in corso d'opera			0,81%	4 000,00	
b.4 Spese di validazione, indizione gara e commissione			3,03%	15 000,00	
b.5 Spese per contratti e polizze			1,52%	7 500,00	
b.6 Oneri di cui all'art. 113 del D.Lgs. 50/2016			1,00%	4 949,40	
b.7 Oneri di conferimento a discarica			1,72%	8 500,00	
b.8 CNPAIA al 4% su spese tecniche (b2 +b3a +b3b + b3c)			0,42%	2 080,00	
b.9 Imprevisti e arrotondamenti			2,53%	12 530,60	
Totale B)					105 060,00
TOTALE GENERALE (A + B)					600 000,00

CITTA' DI CASERTA (CE)

PROPOSTA DI PROJECT FINANCING AI SENSI DELL'ART. 183 COMMA 15 DEL D.LGS. 50/2016

"Riqualificazione e gestione dell'Area Comunale della ex Caserma Pollio destinata alla sosta di veicoli a pagamento oltre alla integrazione di servizi dedicati al turismo"

CALCOLO SOMMARIO DELLA SPESA

	Interventi	U.M.	Quantità	Prezzo	Importo
A Descrizione lavori e forniture					
a.1	Opere di demolizione				14 951,35
	Demolizioni e rimozioni	a corpo	1,00	13 241,97	13 241,97
	Trasporti	a corpo	1,00	1 709,38	1 709,38
a.2	Realizzazione della piazza e della struttura ricettiva				306 417,14
	Sottofondi e vespai	a corpo	1,00	35 820,80	35 820,80
	Calcestruzzi, acciai e casseforme	a corpo	1,00	8 510,94	8 510,94
	Opere metalliche	a corpo	1,00	80 405,46	80 405,46
	Porte e infissi	a corpo	1,00	86 350,33	86 350,33
	Murature	a corpo	1,00	7 638,25	7 638,25
	Pavimenti e rivestimenti	a corpo	1,00	74 914,23	74 914,23
	Tinteggiature	a corpo	1,00	1 986,17	1 986,17
	Segnaletica stradale	a corpo	1,00	3 407,25	3 407,25
	Opere a verde	a corpo	1,00	7 383,70	7 383,70
a.3	Impianto idrico sanitario				38 412,64
	Impianto idrico	a corpo	1	27012,64	27012,64
	Impianto di scarico	a corpo	1	11400	11400
a.4	Impianto elettrico e di illuminazione				58 400,00
	Impianto elettrico	a corpo	1	43400	43400
	Impianto di illuminazione	a corpo	1	15000	15000
a.5	Impianto riscaldamento e condizionamento	a corpo	1,00	55 800,00	55 800,00
a.6	Impianti speciali	a corpo	1,00	7 500,00	7 500,00
					481 481,13
					481 481,13
	Sommano lavori e forniture				481 481,13
C	Oneri sicurezza sui lavori "A"	%	3,00%	481 481,13	13 458,87
					13 458,87
					13 458,87
	TOTALE				494 940,00

CITTA' DI CASERTA (CE)

PROPOSTA DI PROJECT FINANCING AI SENSI DELL'ART. 183 COMMA 15 DEL D.LGS. 50/2016

"Riqualficazione e gestione dell'Area Comunale della ex Caserma Pollio destinata alla sosta di veicoli a pagamento oltre alla integrazione di servizi dedicati al turismo"

QUADRO DEI COSTI DI COSTRUZIONE E GESTIONE

Descrizione	u.m.	quantità	costo unitario	di utilizzo	importo anno
Descrizione lavori e forniture					
Opere di demolizione	a corpo	1,00	14 951,35	100%	14 951,35
Realizzazione della piazza e della struttura ricettiva	a corpo	1,00	306 417,14	100%	306 417,14
Impianto idrico sanitario	a corpo	1,00	38 412,64	100%	38 412,64
Impianto elettrico e di illuminazione	a corpo	1,00	58 400,00	100%	58 400,00
Impianto riscaldamento e condizionamento	-	1,00	55 800,00	100%	55 800,00
Impianti speciali	a corpo	1,00	7 500,00	100%	7 500,00
ONERI DI SICUREZZA					
Sugli interventi da eseguirsi (2,7%)	%	3%	481 481,13	100%	13 458,87
SPESE TECNICHE PER PRESENTAZIONE PROPOSTA					
Come da Q.E.	a corpo	1,00	10 000,00	100%	10 000,00
COSTI PER SOMME A DISPOSIZIONE					
Spese tecniche (progettaz., rilievi, collaudi, ecc.)	a corpo	1,00	42 000,00	100%	42 000,00
Residuo spese come da Q.E.	a corpo	1,00	53 060,00	100%	53 060,00
SOMMANO COSTI INVESTIMENTI					600 000,00

QUADRO COSTI OPERATIVI DI GESTIONE

Descrizione	u.m.	quantità	costo unitario annuo	% di utilizzo	importo anno
Costi di gestione					
N. 3 operatori full time con turnazione	€/anno	3,00	26 000,00	100%	78 000,00
Materiali di consumo (incidenza sul costo del personale)	€/anno	1,00	78 000,00	10%	7 800,00
Attrezzature e personale per telegestione (costo annuo)	€/anno	1,00	3 000,00	100%	3 000,00
Consumo Energia elettrica	€/anno	1,00	9 600,00	100%	9 600,00
Assicurazioni, oneri e tasse in genere	€/anno	1,00	12 000,00	100%	12 000,00
Pulizie dell'area	€/anno	1,00	12 000,00	100%	12 000,00
Manutenzioni straordinarie					
n. 1 operatore (n. 1 giorno a settimana)	€/anno	1,00	32 000,00	20%	6 400,00
Supporto pratiche amministrative					
n. 1 gestore responsabile	€/anno	1,00	36 000,00	50%	18 000,00
Servizi per gestione mobilità elettrica					
Costi gestione bike	€/anno	1,00	6 000,00	100%	6 000,00
Gestione Ricarica Elettrica ed Energia	€/anno	1,00	15 000,00	100%	15 000,00
Gestione Pubblicità	€/anno	1,00	500,00	100%	500,00
Aggio sui canoni da riconoscere al Comune di Caserta					
Canone forfettario da riconoscere all'Amministrazione per il 1° anno di gestione	€/anno	1,00	100 000,00	38%	100 000,00
Canone forfettario da riconoscere all'Amministrazione per il 2° anno di gestione	€/anno	1,00	150 000,00	38%	150 000,00
Canone forfettario da riconoscere all'Amministrazione per il 3° anno di gestione	€/anno	1,00	200 000,00	38%	200 000,00
Spese generali d'azienda					
13% delle voci precedenti	€/anno	1,00	168 300,00	13%	21 878,78
SOMMANO COSTI PRIMO ANNO DI GESTIONE					290 178,78
SOMMANO COSTI SECONDO ANNO DI GESTIONE					340 178,78
SOMMANO COSTI TERZO ANNO DI GESTIONE					390 178,78
SOMMANO COSTI GESTIONE NEL PERIODO DI CONCESSIONE (19 ANNI)					7 263 396,82
TOTALE COSTI DI INESTIMENTO E GESTIONE NEL PERIODO DI CONCESSIONE					7 863 396,82

STIMA DEI RICAVI											
n. Ord.	Voci dei ricavi	U.M.	Numero stalli	tariffa base			% di occupaz.	gg./anno e/o mesi/anno	IMPORTO RICAVI		
				Oraria, giornal. o mens.	con IVA	senza IVA			Importo	Ore giorn.	Tot. importo senza IVA
A	Ricavi sosta area parcheggio										
a.1	stalli auto primi 20 minti (60%) con franchigia di 10 min.	n	111	€/h.	0,50	0,41	10%	365,00	1 660,45	6	9 962,70
a.1	stalli auto 1^ ora (60%) con franchigia di 10 min.	n	111	€/h.	2,00	1,64	60%	365,00	39 850,82	8	318 806,56
a.2	stalli auto successivi alla 1^ ora (20%)	n	111	€/h.	1,50	1,23	20%	365,00	9 962,70	6	59 776,23
a.3	Abbonamento mensile h 24	n	111	€/mese	100,00	81,97	5%	12,00	5 459,02	1	5 459,02
a.4	Abbonamento mensile h 12	n	111	€/mese	80,00	65,57	5%	12,00	4 367,21	1	4 367,21
B	Fitto locali commerciali										
a.1	Garden shop e punto ristoro self service	mq.	160	€/mq.	12,00	9,84	100%	12,00	18 885,25		18 885,25
a.2	Info point/souvenir	mq.	66	€/mq.	12,00	9,84	100%	12,00	7 790,16		7 790,16
a.3	Sala multifunzioni ed espositiva	mq.	50	€/mq.	12,00	9,84	100%	12,00	5 901,64		5 901,64
a.4	Terrazza panoramica	mq.	280	€/mq.	4,00	3,28	100%	12,00	11 016,39		11 016,39
C	Ricavi da servizi annessi										
b.1	Ricavi da pubblicità	n	1	€/mese	1 000,00	819,67	100%	12,00	9 836,07		9 836,07
b.2	Ricavi da gestione bike	n	1	€/gg	160,00	131,15	100%	365,00	47 868,85		47 868,85
b.3	Stazioni di ricarica auto elettriche	n	2	€/gg	100,00	81,97	100%	365,00	59 836,07		59 836,07
									222 434,63		559 506,15

CITTA' DI CASERTA (CE)					
PROPOSTA DI PROJECT FINANCING AI SENSI DELL'ART. 183 COMMA 15 DEL D.LGS. 50/2016 "Riqualificazione e gestione dell'Area Comunale della ex Caserma Pollio destinata alla sosta di veicoli a pagamento oltre alla integrazione di servizi dedicati al turismo"					
RICAVI DALLA GESTIONE SENZA IVA					
N. Ord.	Descrizione voci ricavi	u.m.	anni	Ricavi annui €/anno	Importo totale di concessione
1	Ricavi sosta area parcheggio				
	1.a) stalli auto primi 20 minti (60%) con franchigia di 10 min.	a corpo	19,00	9 962,70	189 291,39
	1.b) stalli auto 1^ ora (60%) con franchigia di 10 min.	a corpo	19,00	318 806,56	6 057 324,59
	1.c) stalli auto successivi alla 1^ ora (20%)	a corpo	19,00	59 776,23	1 135 748,36
	1.d) Abbonamento mensile h 24	a corpo	19,00	5 459,02	103 721,31
	1.e) Abbonamento mensile h 12	a corpo	19,00	4 367,21	82 977,05
2	Fitto locali commerciali				
	2.a) Garden shop e punto ristoro self service	a corpo	19,00	18 885,25	358 819,67
	2.b) Info point/souvenir	a corpo	19,00	7 790,16	148 013,11
	2.d) Sala multifunzioni ed espositiva	a corpo	19,00	5 901,64	112 131,15
	2.e) Terrazza panoramica	a corpo	19,00	11 016,39	209 311,48
3	Ricavi da servizi annessi				
	3.a) Ricavi da pubblicità	a corpo	19,00	9 836,07	186 885,25
	3.b) Ricavi da gestione bike	a corpo	19,00	47 868,85	909 508,20
	3.c) Stazioni di ricarica auto elettriche	a corpo	19,00	59 836,07	1 136 885,25
SOMMANO				559 506,15	10 630 616,80

CITTA' DI CASERTA (CE)	IMPORTI TOTALI	Presentazione proposta	1° anno realizz investim.	PIANO ECONOMICO - FINANZIARIO (in migliaia di euro) - Sez. Economica																			
				ANNI PREVISTI PER LA REALIZZAZIONE DEGLI INVESTIMENTI E LA GESTIONE DEGLI IMPIANTI																			
				GESTIONE																			
PROPOSTA DI PROJECT FINANCING AI SENSI DELL'ART. 183 COMMA 15 DEL D.LGS. 50/2016 "Riqualificazione e gestione dell'Area Comunale della ex Caserma Pollio destinata alla sosta di veicoli a pagamento oltre alla integrazione di servizi dedicati al turismo"	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040		
ANNI	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20		
RICAVI (con tasso di indicizzazione 0,8% annuo dopo il 2° anno)																							
Gestione sosta nell'area di parcheggio	8 020,32	-	-	398,37	398,37	398,37	401,56	404,77	408,01	411,27	414,56	417,88	421,22	424,59	427,99	431,41	434,86	438,34	441,85	445,39	448,95	452,54	
Fitto locali commerciali	883,98	-	-	43,59	43,59	43,94	44,29	44,65	45,01	45,37	45,73	46,09	46,46	46,83	47,21	47,59	47,97	48,35	48,74	49,13	49,52	49,92	
Gestione dei servizi annessi	2 383,48	-	-	117,54	117,54	118,48	119,43	120,38	121,35	122,32	123,30	124,28	125,28	126,28	127,29	128,31	129,33	130,37	131,41	132,46	133,52	134,59	
A) TOTALE RICAVI	11 287,78	-	-	559,51	559,51	560,80	565,28	569,80	574,36	578,96	583,59	588,26	592,96	597,71	602,49	607,31	612,17	617,06	622,00	626,98	631,99	637,05	
COSTI (con tasso di indicizzazione 0,8% annuo dopo il 3° anno)																							
Spese tecniche presentazione proposta	10,00	10,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Spese tecniche (progettazione, rilievi, collaudi, sicurezza) somme a disposizione (da Q.E.)	59,08	-	59,08	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Costi operativi	7 705,38	-	-	290,18	340,18	390,18	393,30	396,45	399,62	402,82	406,04	409,29	412,56	415,86	419,19	422,54	425,92	429,33	432,76	436,23	439,72	443,23	
B) TOTALE COSTI	7 810,44	10,00	95,06	290,18	340,18	390,18	393,30	396,45	399,62	402,82	406,04	409,29	412,56	415,86	419,19	422,54	425,92	429,33	432,76	436,23	439,72	443,23	
C) MARGINE OPERATIVO LORDO (A-B)	3 477,34	- 10,00	- 95,06	269,33	219,33	170,62	171,98	173,36	174,74	176,14	177,55	178,97	180,40	181,85	183,30	184,77	186,25	187,74	189,24	190,75	192,28	193,82	
AMMORTAMENTI																							
costi di investimento e/o costruzione (compr. quota sicurezza)- Opere edili	330,36	-	16,52	16,52	16,52	16,52	16,52	16,52	16,52	16,52	16,52	16,52	16,52	16,52	16,52	16,52	16,52	16,52	16,52	16,52	16,52	16,52	
costi di investimento e/o costruzione (compr. quota sicurezza) - Impianti	164,54	-	16,45	16,45	16,45	16,45	16,45	16,45	16,45	16,45	16,45	16,45	16,45	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
manutenzioni straordinarie (€/anno 12.000)	40,00	-	-	-	-	10,00	-	-	-	-	-	10,00	-	-	-	10,00	-	-	-	-	-	10,00	
D) TOTALE AMMORTAMENTI	534,90	-	32,97	32,97	32,97	32,97	42,97	32,97	32,97	32,97	32,97	42,97	16,52	16,52	16,52	16,52	26,52	16,52	16,52	16,52	16,52	26,52	
E) MARGINE OPERATIVO NETTO (EBIT) (C-D)	2 942,44	- 10,00	- 128,03	236,36	186,36	137,64	129,01	140,39	141,77	143,17	144,58	136,00	163,89	165,33	166,78	168,25	159,73	171,22	172,72	174,23	175,76	167,30	
F) ONERI FINANZIARI	- 165,43	-	- 27,85	- 25,69	- 23,41	- 21,00	- 18,46	- 15,78	- 12,95	- 9,97	- 6,82	- 3,50	-										
G) RISULTATO ANTE IMPOSTE	2 787,01	- 10,00	- 155,88	210,67	162,95	116,65	110,55	124,61	128,82	133,20	137,76	132,50	163,89	165,33	166,78	168,25	159,73	171,22	172,72	174,23	175,76	167,30	
IMPOSTE E TASSE																							
Irapp su oneri finanziari	8,22	-	1,38	1,28	1,16	1,04	0,92	0,78	0,64	0,50	0,34	0,17	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Irapp su costo personale	382,96	-	-	14,42	16,91	19,39	19,55	19,70	19,86	20,02	20,18	20,34	20,50	20,67	20,83	21,00	21,17	21,34	21,51	21,68	21,85	22,03	
Irapp sull'utile lordo	146,26	-	-	10,47	8,10	5,80	5,49	6,19	6,40	6,62	6,85	6,59	8,15	8,22	8,29	8,36	7,94	8,51	8,58	8,66	8,74	8,31	
Ires sull'utile lordo	706,30	-	-	50,56	39,11	27,99	26,53	29,91	30,92	31,97	33,06	31,80	39,33	39,68	40,03	40,38	38,33	41,09	41,45	41,82	42,18	40,15	
H) IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	1 243,74	-	1,38	76,73	65,28	54,23	52,49	56,59	57,82	59,10	60,43	58,90	67,98	68,56	69,15	69,74	67,44	70,94	71,55	72,16	72,77	70,49	
I) RISULTATO NETTO	1 533,28	- 10,00	- 157,27	133,94	97,67	62,42	58,06	68,02	71,00	74,10	77,33	73,60	95,90	96,76	97,63	98,51	92,29	100,28	101,17	102,08	102,99	96,80	
RISULTATO NETTO CUMULATO		- 10,00	- 167,27	- 33,33	64,34	126,76	184,82	252,84	323,84	397,93	475,26	548,86	644,76	741,53	839,16	937,67	1 029,96	1 130,23	1 231,41	1 333,49	1 436,47	1 533,28	
CASH FLOW		- 10,00	- 124,30	166,91	130,64	95,39	101,03	100,99	103,97	107,07	110,30	116,57	112,42	113,28	114,15	115,03	118,80	116,80	117,69	118,60	119,51	123,32	
CASH FLOW CUMULATO		- 10,00	- 134,30	32,61	163,26	258,65	359,68	460,67	564,64	671,71	782,01	898,58	1 011,00	1 124,28	1 238,43	1 353,46	1 472,26	1 589,06	1 706,75	1 825,35	1 944,86	2 068,18	
CASH FLOW ATTUALIZZATO		- 10,00	- 116,16	155,99	114,11	77,87	77,08	72,01	69,28	66,68	64,20	63,41	57,15	53,82	50,68	47,73	46,07	42,33	39,87	37,54	35,36	34,10	
CASH FLOW ATTUALIZZATO CUMULATO		- 10,00	- 126,16	29,83	143,94	221,80	298,88	370,88	440,16	506,84	571,04	634,44	691,59	745,41	796,10	843,83	889,90	932,23	972,10	1 009,65	1 045,00	1 079,10	
VAN del Cash flow (wacc 6%)	€ 1 036,42																						
	Valori medi																						
ROS	28,79%	0,00%	0,00%	48,14%	39,20%	30,42%	30,42%	30,42%	30,42%	30,42%	30,42%	30,42%	30,42%	30,42%	30,42%	30,42%	30,42%	30,42%	30,42%	30,42%	30,42%	30,42%	
ROI	27,60%	-1,67%	-15,84%	44,89%	36,55%	28,44%	28,66%	28,89%	29,12%	29,36%	29,59%	29,83%	30,07%	30,31%	30,55%	30,79%	31,04%	31,29%	31,54%	31,79%	32,05%	32,30%	

CITTA' DI CASERTA (CE)	Presentazione proposta	1° anno realizz investim.	PIANO ECONOMICO - FINANZIARIO (in migliaia di euro) - Sez. Finanziaria																			
			ANNI PREVISTI PER LA REALIZZAZIONE DEGLI INVESTIMENTI, LA GESTIONE DEGLI IMPIANTI E DEGLI IMMOBILI E LA VENDITA DI QUEST'ULTIMI																			
PROPOSTA DI PROJECT FINANCING AI SENSI DELL'ART. 183 COMMA 15 DEL D.LGS. 50/2016 "Riqualificazione e gestione dell'Area Comunale della ex Caserma Pollio destinata alla sosta di veicoli a pagamento oltre alla integrazione di servizi dedicati al turismo"		Piano finanziario dei fabbisogni e delle coperture																				
		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
FABBISOGNI		TOTALI	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Investimento	495	494,94	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Costi operativi	7 307	-	290,18	340,18	390,18	393,30	396,45	1,00	402,82	406,04	409,29	412,56	415,86	419,19	422,54	425,92	429,33	432,76	436,23	439,72	443,23	
Spese tecniche ed amministrative	79	79,08	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Oneri finanziari su mutuo	165	27,85	25,69	23,41	21,00	18,46	15,78	12,95	9,97	6,82	3,50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Rimborso quota capitale mutuo	506	39,33	41,49	43,78	46,18	48,72	51,40	54,23	57,21	60,36	63,68	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Imposte dirette	1 244	1,38	76,73	65,28	54,23	52,49	56,59	57,82	59,10	60,43	58,90	67,98	68,56	69,15	69,74	67,44	70,94	71,55	72,16	72,77	70,49	
Fabbisogno finanziario corrente	9 796	642,59	434,09	472,64	511,59	512,97	520,22	126,01	529,10	533,65	535,37	480,54	484,42	488,34	492,28	493,36	500,27	504,31	508,38	512,49	513,73	
TOTALE FABBISOGNO	9 796	642,59	434,09	472,64	511,59	512,97	520,22	126,01	529,10	533,65	535,37	480,54	484,42	488,34	492,28	493,36	500,27	504,31	508,38	512,49	513,73	
COPERTURE		TOTALI	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Apporto mezzi propri a titolo di capitale sociale	120	120	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Apporto mezzi propri a titolo di finanziamento da rimborsare	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mutuo 10 anni	480	480,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Incassi da ricavi	11 288	-	559,51	559,51	560,80	565,28	569,80	574,36	578,96	583,59	588,26	592,96	597,71	602,49	607,31	612,17	617,06	622,00	626,98	631,99	637,05	
TOT. MEZZI PROPRI/ENTRATE CORRENTI	11 888	600,00	559,51	559,51	560,80	565,28	569,80	574,36	578,96	583,59	588,26	592,96	597,71	602,49	607,31	612,17	617,06	622,00	626,98	631,99	637,05	
Saldo di periodo fabbisogni/copertura (1)	- 2 091	42,59	- 125,42	- 86,87	- 49,21	- 52,31	- 49,59	- 448,36	- 49,86	- 49,94	- 52,89	- 112,42	- 113,28	- 114,15	- 115,03	- 118,80	- 116,80	- 117,69	- 118,60	- 119,51	- 123,32	
TOTALE COPERTURE	9 796	642,59	434,09	472,64	511,59	512,97	520,22	126,01	529,10	533,65	535,37	480,54	484,42	488,34	492,28	493,36	500,27	504,31	508,38	512,49	513,73	
DEBITO A BREVE CUMULATO (2)	-	42,59	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
DISPONIB. LIQUIDA CUMULATA (3)	-	-	82,83	169,70	218,90	271,21	320,80	769,15	819,01	868,95	921,84	1 034,26	1 147,54	1 261,69	1 376,72	1 495,52	1 612,32	1 730,01	1 848,61	1 968,11	2 091,43	

(1) Se il saldo è di segno positivo evidenzia un'eccedenza dei fabbisogni dell'anno rispetto alle coperture dello stesso anno.

(2) Evidenzia una esposizione complessiva verso il sistema bancario a breve.

(3) Evidenzia una giacenza complessiva liquida per la società.

VALUTAZIONE COMPLESSIVA DELLA CONVENIENZA DELL'INVESTIMENTO (flussi di progetto)																						
		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
		TOTALI	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Investimento	495	494,94	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Cessione aree	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Margine operativo lordo	3 477	105,06	269,33	219,33	170,62	171,98	173,36	174,74	176,14	177,55	178,97	180,40	181,85	183,30	184,77	186,25	187,74	189,24	190,75	192,28	193,82	
FLUSSO	-	600,00	269,33	219,33	170,62	171,98	173,36	174,74	176,14	177,55	178,97	180,40	181,85	183,30	184,77	186,25	187,74	189,24	190,75	192,28	193,82	
TIR	34,45%																					
V.A.N.	€ 1 441,21																					
		<i>(al tasso del 6%)</i>																				
Oneri finanziari	165	27,85	25,69	23,41	21,00	18,46	15,78	12,95	9,97	6,82	3,50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
FLUSSO AL NETTO ONERI FINANZIARI	-	627,85	243,64	195,92	149,62	153,52	157,58	161,79	166,17	170,73	175,47	180,40	181,85	183,30	184,77	186,25	187,74	189,24	190,75	192,28	193,82	
TIR	29,52%																					
V.A.N.	€ 1 310,01																					
		<i>(al tasso del 6%)</i>																				

VALUTAZIONE COMPLESSIVA DEGLI INDICI DI BANCABILITA'																						
		AVERAGE	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
DSCR	15,32	3,41	10,48	9,37	8,13	9,32	10,99	13,49	17,67	26,03	51,10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
LLCR	6,85	0,25	3,44	4,10	4,33	4,73	5,39	6,36	7,98	11,19	20,79	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

CITTA' DI CASERTA (CE) PROPOSTA DI PROJECT FINANCING AI SENSI DELL'ART. 183 COMMA 15 DEL D.LGS. 50/2016 "Riqualificazione e gestione dell'Area Comunale della ex Caserma Pollio destinata alla sosta di veicoli a pagamento oltre alla integrazione di servizi dedicati al turismo"	Presentazione proposta	realizzazione 1° investimento	TABELLA ONERI FINANZIARI																		
			ANNI PREVISTI PER LA REALIZZAZIONE E LA GESTIONE DELLE OPERE																		
			GESTIONE																		
			2016	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
tasso di interesse	5,5%																				
							1														
Studio preliminare della proposta																					
Costo totale dell'opera	600,00	600,0																			
manutenzioni straordinarie	-	0,00	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Finanz.iamento da soci (20%)	120,00	120,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Rimborso rata leasing Smart Town	-	-	0,0	0,0																	
finanziamento di progetto	480,00	480,0			0,0																
Capitalizzazione Interessi		26,4			0,0																
Saldo Iniziale debitore	506,40	506,4			0,0																
Ammortamento debito	-671,8	0,0	-67,2	-67,2	-67,2	-67,2	-67,2	-67,2	-67,2	-67,2	-67,2	-67,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Quota capitale	506,40	0,0	39,3	41,5	43,8	46,2	48,7	51,4	54,2	57,2	60,4	63,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Quota interessi	- 165,43	0,0	-27,9	-25,7	-23,4	-21,0	-18,5	-15,8	-13,0	-10,0	-6,8	-3,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

**Eseguito Bonifico Europeo Unico in data 23.07.2021
26.07.2021 14:09**

Internet Banking

Vi confermiamo il Vostro ordine di Bonifico Europeo Unico in data 23.07.2021

Numero ordine	Ordinante
INTER20210723BOSBE423060809	Sea Services S.r.l.
N. C/C	Filiale
1000/00008989	CASERTA

Dati dell'operazione

Beneficiario	Indirizzo
SERVIZIO DI TESORERIA COMUNE DI CASERTA	
Località	Paese
-	-
IBAN	BIC
IT5500538714900000001425687	BPMOIT22XXX
Debitore Effettivo	Creditore Effettivo
-	-
Identificativo bonifico	Tipologia
	-
Banca	Descrizione
BPER BANCA S.P.A. CASERTA CORSO GIANNONE, 78	Deposito cauzionale art 23 comma 2 decreto legislativo 50 del 2016 project financing riqualificazione area ex caserma pollio
Importo	TRN
6000,00 Euro	0306928730306409481490014900IT
Commissioni	Data contabile ordinante
1,00 Euro	23.07.2021
Totale operazione	Data valuta ordinante
6001,00 Euro	23.07.2021

L'operazione potrebbe essere conteggiata e assoggettata al pagamento del "Costo unitario per operazione" secondo le modalita' concordate in sede di stipula del contratto di conto corrente e/o di successive variazioni concordate, nel quale potra' trovare ogni dettaglio in proposito. In sede di liquidazione periodica di queste spese potra' verificare il dettaglio dei conteggi, che viene esposto all'interno del Suo estratto conto di conto corrente, alla voce "Spese" della sezione "Dettaglio competenze di chiusura".

Spett.le
COMUNE DI CASERTA
Piazza Vanvitelli, 64
81100 CASERTA (CE)

Alla c.a.

- Sindaco
- Responsabile Settore Lavori Pubblici

Oggetto: PROPOSTA DI PROJECT FINANCING AI SENSI DELL'ART.183 COMMA 15 DEL D.LGS. 50/2016 PER LA RIQUALIFICAZIONE E GESTIONE DELL'AREA COMUNALE DELLA EX CASERMA POLLIO DESTINATA ALLA SOSTA DEI VEICOLI A PAGAMENTO OLTRE ALLA INTEGRAZIONI DI SERVIZI DEDICATI AL TURISMO. - **Dichiarazione requisiti progettista**

La sottoscritta:

- ◆ CSI S.r.l., Soc. di Ingegneria, in persona del legale rapp.te pro tempore ing. Donato Ciccone, con sede in Caserta, alla Via Vincenzo Lamberti 29, P.IVA 02596380614;

Ai sensi degli artt. 46 e 47 del D.P.R. n.445/2000, consapevole delle sanzioni penali previste dall'art.76 del predetto D.P.R. in caso di falsità in atti e dichiarazioni mendaci ivi indicate

Con riferimento a quanto richiesto dall'art. 183 comma 15 del D.Lgs. 50/2016

DICHIARA

Che in riferimento alla proposta di Project Financing in oggetto, di essere in possesso dei requisiti di progettazione, per importi e classifiche adeguati all'appalto di che trattasi e, specificatamente di essere in possesso dei requisiti di progettazione nella classe e categoria E.10 (ex I/c), oltre a possedere i requisiti di cui all'art. 80 di cui al D.Lgs 50/2016.

Caserta, 03/12/2020

Spett.le
COMUNE DI CASERTA
Piazza Vanvitelli, 64
81100 CASERTA (CE)

Alla c.a.

- Sindaco
- Responsabile Settore Lavori Pubblici

Oggetto: PROPOSTA DI PROJECT FINANCING AI SENSI DELL'ART.183 COMMA 15 DEL D.LGS. 50/2016 PER LA RIQUALIFICAZIONE E GESTIONE DELL'AREA COMUNALE DELLA EX CASERMA POLLIO DESTINATA ALLA SOSTA DEI VEICOLI A PAGAMENTO OLTRE ALLA INTEGRAZIONI DI SERVIZI DEDICATI AL TURISMO.

Dichiarazione requisiti proponente

Il sottoscritto **Scarpato Gaetano, cod. Fisc. SCRGTN60L20M115Z**

nato il 20.07.1960 a Volla (NA)

in qualità di legale rappresentante della società **SEA SERVICES SRL**

con sede in Caserta al Corso Trieste n. 19

con codice fiscale partita IVA 03889640615

Pec: seaservices@pec.buffetti.it

ai sensi degli articoli 46 e 47 del DPR 28/12/2000 n. 445, consapevole delle sanzioni penali previste dall'art. 76 del medesimo DPR n. 445/2000 per le ipotesi di falsità in atti e dichiarazioni mendaci ivi indicate in riferimento alla proposta di Project Financing in oggetto, i sottoscritti Proponenti

DICHIARA

- a) di essere in possesso dei requisiti del Concessionario (art. 183, comma 8, D.lgs n. 50/2016 e art. 95, comma 1, del D.P.R. n. 207/2010);**

- b) l'assenza dei motivi di esclusione di cui all'articolo 80.
- c) **di impegnarsi a prestare cauzione, per un importo di max 2,5% del valore dell'investimento, in caso di indizione di gara da parte della stazione appaltante**

Indicano quale progettista, in possesso dei requisiti di legge, la seguente società di ingegneria:

- ♦ **CSI S.r.l., Soc. di Ingegneria**, in persona del legale rappresentante e Amministratore unico ing. Donato Ciccone, con sede in Caserta, Via Vincenzo Lamberti 29, P.IVA 02596380614;

Caserta, 03/12/2020



MINISTERO DELLA CULTURA

Soprintendenza Archeologia belle arti e paesaggio
per le province di Caserta e Benevento
CASERTA

Al Responsabile U.T.C.
del Comune di Caserta
postaccertificata@pec.comune_caserta.it

Palazzo Reale - Viale Douhet 2/A - 0822277111

Profilato al Foglio del 25/03/2021

Dis. Sca. CA. 20.000

V.oss 28.03.1.46/61

Approvato con

Prot. 17295 del 01/10/2021

MICIMIC_SABAP-CE_U02|16/11/2021|0020360-P

OGGETTO: CASERTA(CE) - Progetto di riqualificazione e gestione dell'area comunale presso la ex Caserma "Pollio" e destinata alla sosta di veicoli a pagamento oltre alla integrazione di servizi dedicati al turismo in Caserta viale Vittorio Veneto
Richiedente: SEA SERVICE srl legale rappresentante Scarpato Gaetano

Vincolo paesaggistico:

- (1) D.M. 14.09.1962 (pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 149 del 04/10/1962);
- (2) D.M. 28.03.1985, (pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n.98 del 26/04/1985) di notevole interesse perché nel loro insieme compongono un complesso di bellezze aventi valore estetico tradizionale e pertanto sottoposto a tutte le disposizioni contenute nelle leggi 29 giugno 1959 n. 1497 e 08 agosto 1985 n. 43; sottoposto alle prescrizioni di tutela di cui al P.T.P., approvato con D.M. del 13/10/2000 e pubblicato sulla G.U. n. 18 del 23/01/2001 zona RUA del ambito territoriale I Denominazione Caserta San Nicola

Procedura per il rilascio dell'Autorizzazione paesaggistica, ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs 42/2004..

In riferimento alla richiesta di parere inoltrata alla scrivente, ai sensi dell'art. 146 del decreto legislativo 22 L.2004, n. 42, con la nota che si riscontra e riguardante le opere riportate in oggetto interessanti un'area sottoposta al vincolo paesaggistico vigente ai sensi dell'art.136, questa Soprintendenza,

visto il progetto dell'intervento ed esaminata la documentazione inviata a corredo, comprensiva della relazione paesaggistica redatta ai sensi del D.P.C.M. 12/12/2005 predisposta per consentire una corretta e completa valutazione;

preso atto del parere espresso dalla Commissione locale per il paesaggio che nella seduta del 14/09/2021 si è espressa favorevolmente;

valutato l'impatto paesaggistico derivante dalla realizzazione del progetto e la conformità di quest'ultimo alle norme tecniche di attuazione per la zona RUA del vigente Piano Territoriale Paesistico ambito territoriale I Denominazione "Caserta - San Nicola"

considerato che la soluzione progettata prevede di integrare l'area con spazi verdi, aree pedonali e servizi dedicati al turismo, mentre per quanto attiene le due tetole il progetto ne prevede il restauro ed il riutilizzo degli spazi interni mediante la realizzazione di blocchi servizi per gli utenti, completamente indipendente da un punto di vista strutturale dalla tettoia che pertanto avrà solo funzione di contenitore di servizi quali info point, uffici e controllo parcheggio, punto di ristoro e sala multimediale espositiva, in zona RUA del vigente Piano Territoriale Paesistico ambito territoriale I Denominazione "Caserta - San Nicola";

"commissione di garanzia"

mbac-sp-casa@minicert.beniculturali.it

Al dott. Andrea Martelli

SEDE



MINISTERO DELLA CULTURA
Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio
per le province di Caserta e Benevento
Palazzo Reale - Viale Douhet 2/A - 0822277111
PEC: mbac-sp-casa@minicert.beniculturali.it
PEO: sabap-ce@beniculturali.it
PCC: sabap-ce@beniculturali.it

considerato che le "Tettoie", costruite nel periodo bellico (ante vicolo) "non sono da considerarsi parte integrante della Caserma Pollio o meglio dell'intero complesso monumentale Murvetiliano (come riportato nella nota prot. 14638 del 04 agosto 1989 di questa Soprintendenza);

considerato che in data 25 ottobre 2021 è stato effettuato un opportuno sopralluogo dal quale è stato evidenziato uno stato di degrado dell'area, attualmente dedicata nella sua intera ampiezza a parcheggio;

considerato che questa Soprintendenza auspica che il Comune di Caserta destini l'area di progetto a servizi di accoglienza e valorizzazione;

esprime, ai sensi del citato articolo 146 del D.Lgs n. 42/2004,

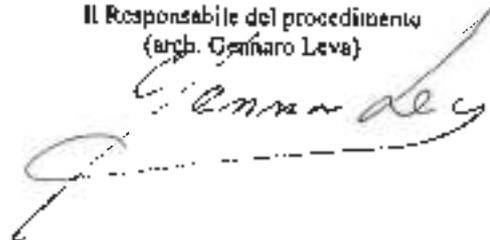
parere favorevole

all'esecuzione dei lavori in quanto le opere previste, consistenti in un progetto volto ad integrare l'area con spazi verdi, aree pedonali e servizi dedicati al turismo, mentre per quanto attiene le due tettoie il progetto ne prevede il restauro ed il riutilizzo degli spazi interni mediante la realizzazione di blocchi servizi per gli utenti in ferro e vetro, completamente indipendente da un punto di vista strutturale dalla tettoia che pertanto avrà solo funzione di contenitore di servizi quali info point, uffici e controllo parcheggio, punto di ristoro e sala multimediale espositiva, sono compatibili con i valori paesaggistici tutelati e comportano un sostanziale miglioramento del contesto dell'area circostante attualmente destinata a parcheggio.

Sarà cura di questo Ente trasmettere alla scrivente, così come previsto dall'art. 146, comma 11, del D.Lgs n. 42/2004, l'autorizzazione paesaggistica rilasciata.

Non si restituiscono auti e si trattiene la documentazione inviata, pervenuta in unico esemplare.

Il Responsabile del procedimento
(arch. Gianro Leva)



Il Soprintendente
(dot. Mario Pagano)



Emittere dott. Crispino

"Commissione di garanzia"

mbae-sr-cnr@mailcert.beniculturali.it

Al dott. Andrea Martelli

SEDE



Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio
per le province di Caserta e Benevento
Palazzo Faraò - Viale Deputet 2/A - 0823277111
PEC: mbae-sr-cnr@mailcert.beniculturali.it
PEC: sabap-ce@beniculturali.it
PEC: sabap-ce@beniculturali.it



Città di Caserta

Attività Produttive



Oggetto: Verbale incontro "Proposta di Project Financing"

In data 15/03/2022 alle ore 10.00 presso il Comune di Caserta, si è tenuto un incontro alla presenza della Sea Service s.r.l promotrice, con prima emissione del 21/11/2020 di "Proposta di Project Financing ai sensi dell'Art. 183 comma 15 del D.Lgs 50/2016 per la riqualificazione e gestione dell'area comunale della Ex Caserma Pollio destinata alla sosta di veicoli a pagamento, oltre alla integrazione di servizi dedicati al turismo" e dell'Ing. Biondi Dirigente al Settore Mobilità e Parcheggi e dell'Assessore - Vicesindaco Dr. Emiliano Casale.

In quest' incontro l'Amministrazione ha chiesto delle delucidazioni riguardo la necessità nelle more del perfezionamento delle procedure del Project Financing di definire i rapporti tra il Comune e l'ufficio del Demanio per quanto attiene:

- Servitù passaggio per accedere all'area in oggetto;
- Definizione titolo di proprietà.

Si dà atto che l'agio corrisposto al Comune è al netto dell'iva e che graverà sul concessionario.

Si precisa che la somma riguardo il rimborso delle spese sostenute dal promotore, nel caso non fosse lui l'aggiudicatario, è richiamata sulla voce "spese tecniche b2" in €. 10.000,00 oltre iva.

Si richiede al proponente di inserire nel progetto la disponibilità n. 2 bagni ambosessi disponibili all'utilizzo pubblico con accesso esterno alla struttura ricettiva da realizzare.

In merito all'info-point turistico previsto da progetto, si precisa che i contenuti di tipo informativo - turistico - ricettivo saranno condivisi con l'Amministrazione comunale per garantire un servizio integrato sul Territorio.

Le parti concordano quanto sopra detto e lo sottoscrivono.

Caserta, data del protocollo

F.to
Sea Service s.r.l

F.to
Ing. Francesco Biondi

F.to
Dott. Emiliano Casale

Città di Caserta
P.zza Vanvitelli 81100 Caserta

LA GIUNTA COMUNALE

- Letta la proposta di deliberazione presentata dal responsabile della struttura allegata alla presente;
- Preso atto che l'amministrazione che propone e guida un processo di tipo inclusivo deve aver cura di mettere a disposizione del pubblico tutti gli elementi conoscitivi in suo possesso e rendere trasparenti agli occhi dei partecipanti lo svolgimento del processo stesso;
- Visti i pareri favorevoli, resi ai sensi dell'art. 49 del T.U. del 18/08/2000 n°267, di regolarità tecnica e di regolarità contabile;
- Ritenuto approvare il documento di che trattasi;

DELIBERA

1. Di recepire e approvare le premesse quale parte sostanziale e integrante del presente atto, ai fini della motivazione del provvedimento.
2. Di prendere atto della proposta di progetto di finanza per l'attuazione dell'intervento: "Riqualificazione e gestione dell'area Comunale della ex Caserma Pollio destinata alla sosta di veicoli a pagamento oltre alla integrazione di servizi dedicati al turismo", ai sensi dell'art. 183 – comma 15 - del D.lgs. n° 50/2016, proposto dalla Società SEA Services S.r.l. con sede in Caserta Corso Trieste, 19 P.IVA 03889640615, concessione prevista della durata di anni 20, costituita dai seguenti elaborati:

1	A.1 rev01	Relazione tecnico illustrativa generale
2	A.2 rev01	Relazione architettonica
3	A.3	Studio di prefattibilità ambientale
4	A.4	Prime indicazioni per la stesura del Piano di Sicurezza e Coordinamento
5	A.5	Capitolato Speciale del Servizio
6	A.6	Schema di convenzione
7	A.7	Relazione Paesaggistica
8	B.1	Inquadramento urbanistico e rilievo topografico dell'area di intervento
9	B.2	Stato di fatto - Layout generale dello stato dei luoghi
10	B.3 rev01	Stato di progetto - layout generale di progetto - planimetria generale
11	B.4 rev01	Stato di progetto - progetto area servizi
12	B.5 rev01	Stato di progetto - Progetto "piazza"
13	B.6 rev01	Stato di progetto - Dettagli arredo urbano
14	B.7 rev01	Stato di progetto - Render
15	C.1	Quadro economico
16	C.2	Calcolo sommario della spesa
17	C.3	Relazione al piano economico e finanziario
18	C.4	Cronoprogramma delle fasi attuative, con l'indicazione dei tempi massimi di svolgimento delle varie attività di progettazione, esecuzione e collaudo
19	C.5	Piano Economico Finanziario
20	D.1	Dichiarazione requisiti proponente
21	D.2	Dichiarazione requisiti progettista

3. Di approvare il verbale del 16.03.2022 prot. 30483 allegato;

4. Di prendere atto della nota prot. 31050 del 17.03.2022 con la quale il dirigente del Settore programmazione Urbanistica ha trasmesso i pareri di competenza;

di dare atto che gli atti dichiarati allegati al presente provvedimento:

- c. sono materialmente depositati agli atti, presso il competente ufficio comunale per formare parte integrante e sostanziale della determinazione;
- d. a norma di legge sono consultabili da chiunque ne abbia interesse;

Pareri su proposta di deliberazione ex art. 49 D.lgs 267/2000

Oggetto: Proposta di project financing ai sensi dell'art. 183 comma 15 del D.Lgs. n°50\2016 – “Riqualificazione e gestione dell'area Comunale della ex Caserma Pollio destinata alla sosta di veicoli a pagamento oltre alla integrazione di servizi dedicati al turismo”. Designazione del soggetto promotore, nomina R.U.P ed espresso mandato per l'adozione degli atti consequenziali.

Il responsabile del servizio, esaminati gli atti inerenti il presente provvedimento, esprime il seguente parere in ordine alla regolarità tecnica: FAVOREVOLE

Caserta, li 28.03.2022

IL DIRIGENTE RESPONSABILE

F.to *Ing. Francesco Biondi*

Il responsabile dei servizi finanziari, esaminati gli atti inerenti il presente il presente provvedimento, esprime, in ordine alla regolarità contabile il seguente parere: FAVOREVOLE

Caserta, li 28.03.2022

IL DIRIGENTE SERVIZI FINANZIARI

F.to *Ing. Francesco Biondi*

IL SINDACO
F.to Avv. Carlo Marino

IL SEGRETARIO GENERALE
F.to Dott. Salvatore Massi

CERTIFICATO DI PUBBLICAZIONE

La presente deliberazione, è stata affissa all'ALBO PRETORIO ON LINE, ai sensi della legge n° 69/2009 art. 32 in data odierna per la prescritta pubblicazione per 15 gg. naturali e consecutivi.

Caserta, lì 28.03.2022

LA RESPONSABILE DELLA PUBBLICAZIONE
F.to Flora Lionetti