



Comune di Termoli

----- Provincia di Campobasso -----

SETTORE LL.PP. - SERVIZIO GARE D'APPALTO

via Sannitica, n.5 - 86039 TERMOLI (CB) Tel. 0875/712363 - fax 0875/712288
e-mail: serviziogareappalto@comune.termoli.cb.it - C.F. e P.IVA 00067530709



Bandiera Blu 2015

*Comune di Termoli e un.
di gestione*

Regione Molise
Assessorato ai LL.PP.
Settore viabilità

Assessore ai lavori pubblici
Pier Paolo Nagni

OGGETTO: PAR MOLISE 2007-2013 - Codice identificativo: 2007MO002FA009 - Fondo per lo Sviluppo e la Coesione - Linea di Intervento II. A - "Accessibilità materiale" - Azione A.2 - Viabilità di convergenza regionale e interregionale" - Rimodulazione intervento per sopravvenute necessità

Con riferimento all'oggetto, si trasmette con l'allegata scheda un proposta di rimodulazione, senza incremento di spesa, dell'intervento per la mobilità sostenibile, consistente nella realizzazione del tunnel di raccordo stradale tra il porto di Termoli e il lungomare combinato con la costruzione di un parcheggio multipiano interrato in piazza Sant'Antonio.

La spesa stimata sulla base di studi preliminari già acquisiti dall'amministrazione per la fattibilità dell'intervento rimodulato, comprensiva sia di opere per la realizzazione del tunnel che di quelle per il parcheggio interrato, è pari a € 14.967.400,00, e può essere complessivamente sostenuta con un accordo di partenariato pubblico/privato, secondo l'ordinamento nazionale e comunitario, così ripartibile:

- quanto ad euro 5 milioni, con il contributo pubblico a carico del fondo in oggetto;
- quanto alla restante provvista, con capitale privato acquisibile sul modulo progettuale integrato in finanza privata di progetto.

Il tunnel e il parcheggio di piazza Sant'Antonio rispondono insieme a due grandi criticità storiche di Termoli, quali il traffico insostenibile all'ingresso sud della città e la carenza cronica di parcheggi al centro.

Di qui il bisogno di contestualizzare due grandi opere connettendole nel tempo e nello spazio, facendone oggetto di un intervento unitario, funzionale, attraverso il contratto di partenariato.

In questo modo il progetto di finanza non solo riesce a dare valore aggiunto al Tunnel, accrescendone l'utilità, ma sopperisce, datine i costi preventivati (euro 11.125.094,26 secondo il

REGIONE MOLISE GIUNTA REGIONALE
Protocollo Arrivo N. 76008/2015 del 03-07-2015
Copia del Documento Firmato Digitalmente

progetto preliminare approvato dal Comune), all'inadeguatezza delle risorse oggi disponibili e spendibili.

L'obiettivo della rimodulazione dunque è duplice in quanto tende a sostenere, da un lato, una nuova infrastrutturazione capace di decongestionare il traffico, che si riversa massivamente sul lungomare Nord in condizioni, oggi, di insicurezza e pericolo, e, dall'altro, a migliorare la vivibilità dell'area urbana centrale, eccessivamente antropizzata, riqualificandola con un radicale intervento rigenerativo che ne esalta le qualità per la sua prossimità all'antico nucleo urbano.

In posizione collaterale poi alla realizzazione dei due interventi infrastrutturali, per le necessarie interconnessioni del sistema di viabilità interna, possono ben collocarsi servizi complementari di pubblica utilità per la mobilità leggera, alternativa all'uso dell'automobile, come il bike sharing, il car sharing o il car pooling, il che rende l'idea della necessità di percorrere per le necessarie armature localizzative tempi celeri, sinergici, per evidenti ragioni di economia finanziaria.

Si resta perciò in attesa di conoscere le occorrenti determinazioni per il prosieguo di legge.

Il dirigente
Responsabile Unico del Procedimento
Dott. Ing. Matteo Caruso

(documento firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs. 82/2005 s.m.i. e norme collegate)

REGIONE MOLISE GIUNTA REGIONALE
PROTOCOLLO ARRIVO N. 76008/2015 del 03-07-2015
Copia del Documento Firmato Digitalmente

PAR MOLISE 2007-2013 - Codice identificativo: 2007MO002FA009
Fondo per lo Sviluppo e la Coesione

Linea di Intervento II.A "Accessibilità materiale"
Azione II.A.2 "Viabilità di convergenza regionale e interregionale"

SCHEDA TECNICA INTERVENTO

Codice intervento	27
Titolo intervento	<i>Realizzazione di un tunnel di raccordo stradale tra il porto di Termoli e il lungomare nord con parcheggio multipiano interrato al di sotto di piazza Sant'Antonio e recupero funzionale dell'adiacente parcheggio multipiano area "pozzo dolce".</i>
Ente attuatore	Comune di Termoli
Localizzazione	Centro abitato
Tipologia	Lavori pubblici
Valore complessivo progetto	€ 14.967.400,00
Fonti di finanziamento	Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2007-2013: € 5.000.000,00 Finanza privata di progetto: € 9.967.400,00
Fasi dell'intervento	<p>Fasi di progettazione</p> <ul style="list-style-type: none">- Progettazione preliminare integrata acquisibile con procedura di evidenza pubblica, ai sensi dell'art. 153 comma 19 del D. Lgs. n. 163/2006, con verifiche contestuali di fattibilità tecnica, giuridica e finanziaria.- Valutazione, entro tre mesi, della proposta progettuale integrata con dichiarazione del pubblico interesse e successiva gara per l'affidamento definitivo della concessione; alla gara sarà invitato il proponente con il ruolo di "promotore"; sarà acquisito il progetto preliminare integrato con il criterio selettivo dell'offerta economicamente più vantaggiosa (art. 83 del D. Lgs. n. 163/06) e con l'esatta determinazione della spesa finale secondo offerta economica di gara; la spesa sarà compartecipata dal contributo pubblico invariabile di € 5.000.000,00 e dal capitale privato per la maggiore quota a saldo.- Contrattualizzazione della concessione ed acquisizione dei successivi livelli di progettazione (definitiva ed esecutiva); approfondimenti degli studi e delle relazioni specialistiche, acquisizione assensi, pareri ed autorizzazioni degli Enti interferenti con ricorso al modulo della Conferenza di Servizi; <p>Fasi di realizzazione</p> <ul style="list-style-type: none">- Esecuzione Lavori- Contabilizzazione e rendicontazione unitaria dell'intervento pubblico/privato secondo le disposizioni del D. Lgs. n. 163/06 e del DPR n. 207/2010, nonché nel rispetto delle direttive e delle specifiche procedurali integrative imposte dal soggetto pubblico finanziatore;- collaudo- Funzionalità- Chiusura intervento- Gestione economica, secondo la convenzione approvata dal Comune, del solo

	<p>parcheggio multipiano interrato di piazza Sant'Antonio, dei volumi e degli spazi produttivi realizzati, dei servizi accessori e/complementari; libera fruizione del tunnel.</p>
<p>Principali adempimenti amministrativi</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Nomina del RUP da parte dell'Ente attuatore • Richiesta CUP/CIG; predisposizione atti relativi e avvio procedura concorsuale di evidenza pubblica con a base di gara il progetto preliminare integrato (tunnel e parcheggio) del promotore dopo la dichiarazione di pubblico interesse da parte dell'Amministrazione procedente. • Affidamento e contrattualizzazione della concessione, secondo il progetto preliminare integrato prescelto. • Istruttoria e formale concessione del finanziamento pubblico da parte della Amministrazione regionale. • Richiesta erogazione contributo pubblico su SAL approvati e certificati dal RUP. • Istruttoria ed erogazione pagamenti in acconto da parte della Regione su richiesta dell'Ente. • Rendicontazione e chiusura concessione del finanziamento da parte dell'Amministrazione Regionale
<p>Descrizione del progetto</p>	<p>L'idea di un tunnel che potesse collegare la zona portuale con il lungomare nord attraversando in galleria la stretta striscia di terreno che lega il promontorio del borgo vecchio con la parte novecentesca della città, non è nuova.</p> <p>La prima ipotesi di tracciato venne inserita infatti nel P.R.G (tuttora vigente) fin dal 1971. Gli amministratori dell'epoca, fin da allora ritennero di ipotizzare un raccordo stradale che mettesse in diretta e più funzionale connessione l'area portuale con la costa nord termolese.</p> <p>Si consideri che l'attuale viabilità di collegamento tra il porto e la città (via Aubry, via Roma, via C. Colombo), si presenta con caratteristiche plano-altimetriche totalmente inadeguate rispetto agli attuali flussi di traffico, i quali specie nel periodo estivo assumono proporzioni sempre più rilevanti grazie alle numerose presenze turistiche di transito per le isole Tremiti.</p> <p>A tal proposito va menzionato il fatto che anche il nuovo Piano Regolatore Portuale, tuttora in fase di approvazione da parte degli organi regionali, vista la insufficiente e inadeguata viabilità di accesso al porto, conferma, nell'ambito di un sistema più ampio di mobilità territoriale, la previsione di un collegamento in galleria tra l'area portuale e il lungomare C. Colombo (incrocio via M. Milano).</p> <p>Il progetto integrato, al di là di un organico rapporto di interconnessione tra il porto e la città, va inquadrato in una più ampia visione di sviluppo strategico della città e del territorio basso molisano. Esso infatti si inserisce in un complessivo progetto di mobilità urbana che prevede:</p>

- l'accesso diretto al porto e al centro cittadino (parte novecentesca e borgo vecchio), sia da nord che da sud senza attraversare il centro. Infatti, il Tunnel sotto via Roma potrà collegare la strada di accesso al porto da sud (via Marinai d'Italia), sia con il lungomare nord che con la direttrice adriatica, percorrendo prima via Mario Milano e successivamente un altro importante tratto stradale (via Dante) già in fase di progettazione e di prossima realizzazione grazie anche agli intercorsi accordi con le ferrovie;

- la realizzazione di un parcheggio multipiano sotto piazza S. Antonio e sotto l'adiacente area di "pozzo dolce";

- la pedonalizzazione del centro novecentesco della città (già in fase di completamento).

Il tunnel integrato con il parcheggio di piazza Sant'Antonio risponde quindi alle due grandi criticità storiche di Termoli: il traffico insostenibile all'ingresso sud di Termoli e la carenza cronica di parcheggi al centro. Di qui la necessità di contestualizzare i due interventi, unificandoli, facendone oggetto di un unico partenariato PP; in tal modo, il progetto di finanza privata non solo riesce a dare valore aggiunto al tunnel ma ne accresce l'utilità, sopperendo, dati i costi preventivati, (€ 14.967.400,00 su € 5.000.000,00 di contributo pubblico spendibile), all'inadeguatezza delle risorse disponibili. Sarà possibile, dunque, proprio attraverso l'azione di partenariato pubblico/privato restituire alla collettività l'intero tracciato del tunnel in condizioni di piena funzionalità, altrimenti impossibile a realizzarsi. Il Comune di Termoli ha l'esigenza di sviluppare una proposta unitaria per la mobilità sostenibile nell'ambito della sicurezza della viabilità interna, della tutela ambientale dei luoghi, della valorizzazione del suo patrimonio storico e paesaggistico, dello sviluppo della fascia costiera che si snoda sul lungomare nord. L'obiettivo è duplice in quanto tende a sostenere, da un lato, una nuova infrastrutturazione capace di decongestionare il traffico veicolare che si riversa massivamente sul lungomare nord attraverso le strade cittadine in condizioni di insicurezza e pericolo, dall'altro, a migliorare la vivibilità di un'area eccessivamente antropizzata, riqualificandola con un radicale intervento rigenerativo, atto ad esaltarne le qualità per la sua prossimità all'antico nucleo urbano.

La realizzazione di nuovi interventi infrastrutturali e servizi, quali le interconnessioni del sistema della viabilità interna, la creazione di parcheggi con annessi servizi complementari di pubblica utilità per la mobilità leggera, alternativa all'uso dell'automobile, come il bike sharing, il car sharing o il car pooling, coniugata con il bisogno di riqualificare un'area urbana a rischio di forte criticità, non può essere perseguita in forma disgiunta, di qui il bisogno di procedere in sinergia anche temporale, oltre che per evidenti ragioni di economia finanziaria.

Quanto al tunnel, attraendo lungo la via del porto tutto il traffico proveniente da sud e dalla autostrada A14, consentirà agevolmente di avvicinarsi al centro della città, senza mai attraversarlo, mentre, il parcheggio interrato posto in adiacenza dell'uscita nord del tunnel, potrà porsi come unico naturale serbatoio di autovetture a servizio di tutta la parte novecentesca a monte della città (in pieno centro cittadino), nonché della parte storica di litorale che va dal castello al lido medusa.

Il tunnel e il parcheggio interrato previsto in adiacenza, costituiscono quindi due grandi opere strategiche destinate a rivoluzionare l'attuale sistema di mobilità urbana e l'assetto urbanistico della città con ricadute positive anche in termini di impatto economico e sociale e con sviluppi prevedibili specie nel settore del turismo.

Il collegamento stradale del Tunnel è caratterizzato da un tracciato con sviluppo di

	<p>complessivi mt. 373,40.</p> <p>L'opera nei tratti in cui si sviluppa mediante una "galleria artificiale" sarà caratterizzata da una sezione rettangolare con un'altezza del piano viario all'intradosso della copertura, variabile da 5,50 ml. a 7,40 ml. Invece nel tratto intermedio, dove si estende per mezzo di una "galleria naturale", presenta la sezione tipica a calotta semicircolare con un'altezza massima in asse pari a 7,40 ml.</p> <p>La sezione stradale, afferente a quella di tipo E "strada urbana e di quartiere" di cui al D.M. del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti del 05/11/2011, presenta una piattaforma stradale costituita da due corsie, una per ogni senso di marcia, e da due marciapiedi laterali, aventi le seguenti caratteristiche:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Larghezza totale carreggiata paria a 10,00 ml; - Larghezza delle singole corsie pari a 3,50 ml; - larghezza dei marciapiedi pari a 1,50 ml. <p>Il collegamento stradale di cui innanzi, il cui ingresso si colloca in corrispondenza dell'area portuale, è caratterizzato da un tracciato che si sovrappone planimetricamente alle sovrastanti via Aubry e via Roma fino a piazza S. Antonio da cui, evitando in curva il fabbricato ex cinema Adriatico e attraversando l'orma del parcheggio interrato, si protrae fino a raggiungere l'uscita sul lungomare C.Colombo, all'altezza dell'attuale "Lido Anna", dove in corrispondenza dell'intersezione con la salita di via Mario Milano, si prevede la realizzazione di una rotonda che costituisce l'ingresso e l'uscita al parcheggio interrato in corrispondenza di piazza S. Antonio e dell'area adiacente denominata "Pozzo Dolce".</p> <p>Il tracciato planimetrico della predetta galleria urbana, lungo la sua estensione, non interferisce con la viabilità di superficie e né con le adiacenti aree di proprietà privata.</p> <p>La galleria urbana sarà dotata delle relative reti di servizio, di impianto di illuminazione e di impianti di protezione ed estinzione degli incendi, i quali saranno installati in fase di realizzazione dell'opera secondo le modalità indicate dal D.M. del 1986 e s.m.i.</p> <p>Gli interventi di progetto inoltre sono stati concepiti, sin dalla fase di fattibilità, prevedendo tecnologie e sistemi costruttivi tali da consentire di minimizzare i tempi di esecuzione e di ridurre al massimo l'occupazione della viabilità urbana.</p> <p>La parte strutturale del tunnel sarà rivestita con pannelli in acciaio corten nelle parti di intradosso, mentre le pareti verticali saranno trattate con pannelli metallici colorati e decorati.</p> <p>L'impianto di illuminazione sarà realizzato con apparecchi illuminanti equipaggiati con sorgenti a led. E' prevista l'adozione di un sistema di regolazione di flusso luminoso ed inoltre al fine di una maggiore sicurezza della circolazione è previsto un impianto di videosorveglianza, monitoraggio e controllo del traffico.</p> <p>Gli imbocchi del tunnel non costituiranno impatto visivo e saranno inseriti organicamente nel contesto con una soluzione progettuale congruente e armonica con l'idea di riqualificazione fin ad ora perseguita.</p>
Livello di progettazione disponibile	<ul style="list-style-type: none"> - Progettazione preliminare integrata acquisibile con procedura di evidenza pubblica, ai sensi dell'art. 153 comma 19 del D. Lgs. n. 163/2006, con verifiche contestuali di fattibilità tecnica, giuridica e finanziaria. - Valutazione, entro tre mesi, della proposta progettuale integrata con dichiarazione del pubblico interesse e successiva gara per l'affidamento definitivo della concessione; alla gara sarà invitato il proponente con il ruolo di "promotore"; sarà

	<p>acquisito il progetto preliminare integrato con il criterio selettivo dell'offerta economicamente più vantaggiosa (art. 83 del D. Lgs. n. 163/06) e con l'esatta determinazione della spesa finale secondo offerta economica di gara; la spesa sarà compartecipata dal contributo pubblico invariabile di € 5.000.000,00 e dal capitale privato per la maggiore quota a saldo.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Contrattualizzazione della concessione ed acquisizione dei successivi livelli di progettazione (definitiva ed esecutiva); approfondimenti degli studi e delle relazioni specialistiche, acquisizione assensi, pareri ed autorizzazioni degli Enti interferenti con ricorso al modulo della Conferenza di Servizi;
Procedura di gara	<p>Art. 153 del D.Lgs. n. 163/2006: affidamento mediante concessione della progettazione integrata: realizzazione del tunnel e del parcheggio e gestione del parcheggio, ponendo a base di gara il progetto preliminare del promotore dichiarato dall'amministrazione comunale quale proposta di pubblico interesse.</p> <p>L'affidamento definitivo avverrà mediante la pubblicazione di un bando finalizzato alla presentazione di offerte migliorative che contemplino sulla proposta di progetto preliminare integrato del proponente a base di gara l'utilizzo di risorse pubbliche (entro il limite invariabile di €. 5.000.000,00) e private a copertura a saldo dell'investimento globale.</p> <p>Nel bando sarà specificato che il promotore potrà esercitare il diritto di prelazione ai sensi del comma 19 dell'art. 153 del D.Lgs. 163/2006.</p> <p>I concorrenti, compreso il promotore, dovranno essere in possesso dei requisiti di cui al comma 8 dell'art. 153 del D.Lgs. n. 163/2006 e presentare un'offerta contenente una bozza di convenzione, il piano economico-finanziario asseverato da uno dei soggetti di cui al comma 9, primo periodo dello stesso art. 153, la specificazione (per il parcheggio) delle caratteristiche del servizio e della gestione, nonché le eventuali varianti alla soluzione progettuale in gara; si applicheranno i commi 4,5,6,7 e 13 dell'art. già citato.</p> <p>Se il promotore non risulterà aggiudicatario, potrà esercitare, entro quindici giorni dalla comunicazione dell'aggiudicazione definitiva, il diritto di prelazione e divenire esso stesso aggiudicatario se dichiarerà di impegnarsi ad adempiere alle obbligazioni contrattuali alle medesime condizioni offerte dall'aggiudicatario.</p> <p>Se il promotore non risulterà aggiudicatario e non eserciterà la prelazione avrà diritto al pagamento , a carico dell'aggiudicatario, dell'importo delle spese per la predisposizione della proposta nei limiti indicati nel comma 9 dell'art. 153.</p> <p>Se il promotore eserciterà la prelazione, l'originario aggiudicatario avrà diritto al pagamento, a carico del promotore, dell'importo delle spese per la predisposizione dell'offerta, dell'importo nei limiti di cui al comma 9 dell'art. 153.</p> <p>L'avvio della procedura di gara per l'individuazione dell'aggiudicatario definitivo, all'esito dell'approvazione della proposta del promotore, con riferimento alla scadenza temporale dell'impegno del contributo pubblico assegnato, equivarrà ad atto di impegno vincolante con termine posto al 31 dicembre 2015.</p>

Il Responsabile dell'APQ" Viabilità"

Il Atto Integrativo

Dott. Mauro P. Di Mirco



