



**COMUNE DI AGROPOLI**  
**PROVINCIA DI SALERNO**

CITTA' DI AGROPOLI

**NUOVA CENTRALITA' URBANA – “EX CAMPO SPORTIVO LANDOLFI”**

**DOCUMENTO PRELIMINARE ALLA PROGETTAZIONE (D.LGS 36/2023 – ALLEGATO I.7 – ART. 3)**

## 01. RELAZIONE TECNICA E ILLUSTRATIVA

### a. Mission

L'Amministrazione Comunale ha, con il PUC, varato un ambizioso programma di riqualificazione urbana di alcuni spazi di città, generalmente definiti "vuoti" o "buchi", spesso generati dalle lacerazioni che la città stessa crea sovrapponendo un nuovo tessuto al preesistente, ma anche dall'esigenza di rispettare insignificanti quanto anacronistici standards urbanistici.

L'intento del programma è quello di recuperare il ruolo della pianificazione urbanistica, la cui assenza nei decenni ha pian piano frantumato il rapporto tra la città ed i suoi spazi urbani, accentuando la dicotomia spazio edificato/spazio libero.



Tale recupero passa attraverso l'individuazione di quegli ambiti territoriali che mantengono le potenzialità per trasformarsi in "nuove centralità urbane", capaci di generare processi virtuosi di trasformazione urbana, tanto più se inserite in una logica di sistema che le pone in relazione tra loro e con il contesto urbanizzato.



Tra di esse l'area dell'ex "Campo Sportivo Landolfi" risulta, da questo punto di vista, emblematica. Per decenni ha ospitato il campo sportivo da calcio della squadra cittadina, da alcuni anni, con la realizzazione del nuovo complesso sportivo "R. Guariglia", in località "Marrota", è adibita a parcheggio pubblico. Tuttavia, sebbene abbia costituito un'efficace risposta al problema dell'accessibilità al centro cittadino e alla sua isola pedonale, risulta ad oggi sottoutilizzata rispetto alle potenzialità in termini di offerta di servizi ed attività terziarie che può rappresentare.

Obiettivo dell'Amministrazione è che l'area in questione, con la previsione di ulteriori posti auto e il ri-disegno urbanistico ed architettonico, possa rafforzare ancora di più il ruolo di centralità urbana costituito dal complesso urbanistico di piazza V. Veneto/piazza della Repubblica.

Tale ruolo di rafforzamento può essere esercitato tanto più efficacemente quanto più la nuova struttura da insediare possa risultare complementare alle funzioni già espresse dall'attuale centro cittadino. In effetti, l'area in questione si inserisce, come cardine, sia in termini spaziali che in termini di funzione, tra l'ampia isola pedonale esistente (piazza V. Veneto/piazza della Repubblica), che rappresenta un vero e proprio centro commerciale diffuso a cielo aperto e piazza della Repubblica, dove sono concentrati i più importanti edifici pubblici di Agropoli e dove è in via di definizione un altro progetto per la realizzazione della nuova "agorà" comunale, indicata ad ospitare eventi e manifestazioni di grande partecipazione popolare.

L'area dell'ex Campo Landolfi deve rappresentare, nelle intenzioni dell'Amministrazione, attraverso la realizzazione di un parcheggio interrato multipiano e la riqualificazione dell'ampio spazio scoperto, un luogo che nel contempo ospita funzioni di servizio alla centralità urbana e costituisce un nuovo luogo di incontro e socialità.

#### **b. Concept**

Quindi il tema assegnato è la realizzazione di un parcheggio multipiano interrato che sfrutti il dislivello attuale tra l'area dell'ex campo Landolfi e la sottostante piazza Merola, anch'essa da riqualificare. Ed è infatti da questo lato che l'edificio si connette al tessuto edificato esistente e alla parte bassa della città, coincidente con il fondovalle del fiume Testene, fungendo proprio da cordone ombelicale con il resto della città.

#### **c. Il contesto territoriale**

Siamo nel pieno centro cittadino, nella prima espansione urbana fuori le mura fortificate del borgo antico, ai piedi orientali del promontorio di Agropoli. Un'ampia zona di circa 7.000 mq, circondata su tre lati da un tessuto edificato disorganico sia dal punto di vista planimetrico che

prospettico. Il quarto lato, affacciato ad oriente, si apre sulla vallata del fiume Testene di cui si può osservare da qui il suo sviluppo sinuoso, lungo la pianura alluvionale, fino a sotto le pendici delle prime colline che fanno da corona al territorio comunale di Agropoli, sotto il Comune di Laureana Cilento e Perdifumo.

L'area risulta centrale rispetto ai circuiti principali del traffico veicolare cittadino e oggi ospita un grande parcheggio pubblico (circa 300 posti auto), fondamentale per il sistema dell'accessibilità all'intero centro urbano.

#### **d. L'inserimento ambientale**

Dal punto di vista urbanistico l'area si inserisce in un'ampia area di rigenerazione urbana – AR del vigente PUC del Comune di Agropoli, una zona quindi caratterizzata da un livello di urbanizzazione elevato, sia per quanto riguarda l'urbanizzazione primaria che per quella secondaria. Presenta tuttavia un tessuto edilizio sviluppatosi negli anni in modo disorganico, che necessita di azioni di consolidamento e completamento urbanistico.



Per quanto riguarda il regime vincolistico, siamo in presenza del solo vincolo paesaggistico ex L.n. 1497/1939 (oggi D.Lgs. 42/2004) apposto con D.M. 25 novembre 1957 e D.M. 12 agosto 1967.

#### **e. Il progetto**

L'edificio è composto da almeno due livelli. Questi sfruttano il dislivello di circa 7 metri esistente tra il lato nord e quello sud dell'edificio e si affacciano sulla piazza sottostante la nuova casa comunale, con la quale interagisce sia in termini spaziali che di funzione.

All'edificio si potrà accedere sia da nord (via Piano della Madonna) che da sud, da piazza Merola, che dovrà essere riqualificata con l'eliminazione dell'attuale mercato della frutta e relativa struttura metallica e la creazione di un nuovo spazio polifunzionale da adibire ad eventi e street-food.

Lo spazio scoperto, sopra l'edificio multipiano del parcheggio, dovrà essere destinato a spazio per grandi eventi, manifestazioni e spettacoli, eventualmente anche coperto con strutture di tipo leggero, in modo tale da rafforzare il ruolo di "centralità urbana" (sia fisica che di funzioni) dell'adiacente ampia isola pedonale esistente (piazza V. Veneto/piazza della Repubblica). A tal fine dovrà essere previsto un collegamento pedonale sopraelevato dell'area stessa con p.zza della Repubblica.

Gli elementi principali del progetto:

<b>FUNZIONI</b>	<b>N°</b>	<b>Mq</b>
<b>1. PIAZZA SCOPERTA SUPERIORE</b>		<b>7.200</b>
<b>2. PIAZZA SCOPERTA INFERIORE</b>		<b>2.000</b>
<b>3. LOCALI PUBBLICI</b> <i>Servizi pubblici</i>		120
	<b>Totale</b>	<b>3.990</b>
<b>4. POSTI AUTO PUBBLICI</b>	<b>560</b>	<b>14.000</b>

- A. **PIAZZA SCOPERTA SUPERIORE**: uno spazio di circa 7.000 mq, progettato e attrezzato, anche con strutture leggere di copertura, per ospitare grandi eventi, manifestazioni e spettacoli.
- B. **PIAZZA SCOPERTA INFERIORE**: circa 2.000 mq da destinare a spazio polifunzionale da adibire ad eventi e street-food.
- C. **LOCALI PUBBLICI**: volumi da adibire a servizi igienici.

D. **PARCHEGGI**: Si tratta di circa 560 posti auto, distribuiti su due livelli che offrono una risposta immediata e concreta alla sete di posti auto di rotazione nel centro urbano, anche alla luce delle nuove funzioni previste.

#### **f. L'iter progettuale**

L'intervento è già inserito nella programmazione triennale delle opere pubbliche 2023/2025 e pertanto ne è stata già dichiarata l'utilità pubblica e la sua realizzazione avverrà con risorse totalmente a carico del concessionario aggiudicatario e dunque l'opera sarà realizzata interamente mediante apporto di capitali privati (100%) in project financing, in quanto suscettibile di gestione economica; il Comune di Agropoli pertanto non metterà a disposizione alcun contributo finanziario in conto capitale.

L'operatore economico dovrà produrre le successive fasi progettuali comprensive di uno studio di fattibilità economico-finanziaria dell'intervento con la redazione di un business-plan. Il progetto sarà oggetto dell'acquisizione dei necessari pareri degli enti competenti e in particolare della Soprintendenza per i Beni Ambientali e Paesaggistici e dei Vigili del Fuoco.

La proposta di gestione avrà durata di almeno anni venti (20) decorrenti dalla data dell'attivazione del servizio. L'Amministrazione comunale potrà valutare di affidare la gestione per un periodo superiore sulla base del piano economico finanziario presentato; la proposta di gestione non potrà comunque essere superiore ai trenta anni (30) decorrenti dalla data dell'attivazione del servizio

#### **g. Gli aspetti economici e finanziari**

Negli ultimi anni le esigenze d'investimento degli enti locali sono cresciute in maniera significativa rispetto alle effettive possibilità di spesa ed alle nuove e più complesse esigenze del vivere quotidiano. A tali accresciute esigenze si associa la costante riduzione dei trasferimenti da parte dello Stato, dettata dalle ormai note necessità di controllo della spesa pubblica per ridurre il deficit e il debito pubblico, esigenza che si è ancor di più rafforzata in questi ultimi mesi a causa della perdurante crisi economico-finanziaria a livello mondiale, che condiziona in maniera rilevante anche la spesa pubblica.

Queste due diverse e contrapposte esigenze hanno imposto sempre più la necessità di individuare nuovi strumenti per la realizzazione delle opere pubbliche e tra questi, in particolare quelli che coinvolgono i soggetti privati in maniera attiva negli investimenti pubblici.

La possibilità di utilizzare risorse private e in generale, di coinvolgere i privati nella realizzazione dei progetti di opere pubbliche è di fondamentale importanza, specie nel Mezzogiorno, nel quale è più rilevante e determinante per qualsiasi processo di sviluppo la carenza di infrastrutture.

L'importanza del coinvolgimento dei privati può sintetizzarsi nei seguenti punti: da un lato, in periodi di razionalizzazione delle risorse e di riduzione delle spese, gli enti pubblici non possono disporre delle risorse economiche in quantità sufficiente ad attivare investimenti; dall'altro lato le esigenze di investimento sono cresciute in maniera notevole a fronte del significativo mutamento dei bisogni della popolazione e dell'economia.

Tali due esigenze sono antitetiche e necessitano del coinvolgimento di risorse esterne alle tradizionali risorse pubbliche per la realizzazione di infrastrutture e di opere in grado di soddisfare la molteplicità dei bisogni che le comunità evidenziano.

A fronte di tale esigenza bisogna rilevare una sostanziale, scarsa diffusione di tecniche di elaborazione e di implementazione di iniziative di partenariato pubblico privato anche alla luce della ridotta disponibilità delle necessarie competenze, di una limitata conoscenza e di un ancora troppo ridotto interesse da parte dei potenziali investitori privati.

**Condizione fondamentale alla partecipazione dei soggetti privati nella realizzazione di opere e interventi pubblici e la capacità di queste ultime di generare un flusso di rientri in grado di recuperare l'investimento iniziale.**

Di conseguenza, la partecipazione dei privati alla realizzazione delle opere pubbliche è possibile solo nella misura in cui tali opere siano in grado di generare, attraverso tariffe e/o prezzi, i ricavi necessari a coprire gli investimenti effettuati.

Il finanziatore non è semplice prestatore di capitale ma viene dunque "attirato" dalle prospettive di reddito dell'iniziativa. Il flusso di cassa, cioè le entrate finanziarie innescate dal completamento dell'investimento, rappresentano dunque l'elemento di riferimento per la restituzione del capitale di prestito e l'esecuzione precisa del progetto secondo la previsione iniziale, al netto di eventuali e necessari aggiustamenti, costituisce una forma di garanzia collaterale.

Ciò che conta in un intervento del genere non è tanto, né solo, la solidità economica e finanziaria del soggetto promotore e/o esecutore dell'iniziativa, **ma la capacità del progetto stesso di produrre un reddito e dei flussi di cassa positivi.**



Inoltre, vi è un secondo, rilevante aspetto da tenere presente: tali strumenti finanziari non finanziano un soggetto o un'impresa, ma un progetto ben individuato ed identificato, del quale sono chiare le principali caratteristiche. **Caratteristica essenziale è dunque la possibilità che la realizzazione dell'opera, meglio ancora del progetto, comporti rientri economici e finanziari in maniera certa e con una quantificazione abbastanza precisa.**

In difetto di una precisa individuazione dei rientri economici dell'iniziativa il progetto, pubblico o privato che sia, non è suscettibile di finanziamento attraverso tali strumenti, lasciando ampio spazio all'incertezza.

In tale ottica assume pertanto un ruolo fondamentale l'analisi economico-finanziaria.

Quest'ultima ha maturato nel corso del tempo tecniche sempre più sofisticate di valutazione dei progetti di investimento, in grado di prendere in esame una serie molto articolata di effetti derivanti dalla realizzazione dei progetti e di quantificarli in termini economici e finanziari. Tuttavia, non è soltanto importante la tecnica utilizzata nella valutazione del progetto, ma anche la metodologia di individuazione dei centri di costo e di ricavo sulla base della quali si procederà successivamente alla quantificazione delle singole voci.

La tecnica di tutti i sistemi di partenariato pubblico privato è dunque uno strumento asservito all'accuratezza della previsione economica-finanziaria di costi e ricavi, e di entrate e uscite; conseguentemente, la bontà di un progetto o di un programma di investimento risente di una previsione adeguata che richiede competenze specifiche a seconda della tipologia e delle caratteristiche del progetto stesso.

La realizzazione dell'intervento in questione attraverso la procedura di partenariato pubblico privato richiede, proprio in considerazione del metodo adottato, la copertura dei costi di investimento e di gestione da parte dei ricavi gestionali.

Nel perseguimento di tale obiettivo è evidente che sono necessarie alcune ipotesi sia in fase di individuazione dei costi di investimento sia nelle successive fasi di gestione per quanto attiene i relativi costi e ricavi.

La necessità di predisporre delle ipotesi è funzionale alla realizzabilità tecnica, economica, finanziaria e gestionale degli interventi previsti. Di conseguenza, si ritiene che quanto è più verosimile l'analisi economico-finanziaria, tanto più è credibile, e realizzabile, l'intero progetto.

In questa fase, essendo l'individuazione dei costi di investimento ancora a livello di previsioni di stima anche l'analisi economico-finanziaria rimane ad un livello generico. Le successive fasi, definitiva ed esecutiva, con un attento esame delle caratteristiche specifiche dell'intervento da realizzare e con la stesura precisa e puntuale del computo metrico estimativo, renderà l'analisi economico-finanziaria molto accurata.

Per quanto attiene i costi ed i ricavi l'individuazione delle relative voci è stata fatta compatibilmente con le caratteristiche dell'intervento e con le funzioni in esso allocate, in modo da ottenere una previsione di attività che sia verosimile e che fornisca indicazioni utili in merito alla realizzabilità degli interventi.

Relativamente al costo di costruzione dell'intervento, il calcolo sommario della spesa è stato effettuato, per quanto concerne le opere o i lavori, applicando alle quantità caratteristiche degli stessi, i corrispondenti prezzi parametrici dedotti dai costi standardizzati determinati dall'Osservatorio. In assenza di costi standardizzati, applicando parametri desunti da interventi simili realizzati. Da tale analisi

Da tale analisi è emerso un costo di realizzazione complessivo di circa € 12.500,00 a posto auto per un complessivo di € **7.000.000,00** così suddiviso:

<b>OPERA</b>	<b>PREZZI €</b>	<b>%</b>
1. Opere strutturali	3.684.778,94	52.64
2. Impermeabilizzazione	457.030,90	6.53
3. Opere in ferro	118.800,08	1.70
4. Vespai, sottofondi e massetti	180.995,42	2.59
5. Pavimento in spolvero di quarzo e cemento	457.030,90	6.53
6. Serramenti interni (porte REI, portoni REI)	237.600,16	3.39
7. Opere da verniciatore	25.856,49	0.37
8. Impianti elettrici	434.668,53	6.21
9. Impianto di condizionamento	86.654,17	1.24
10. Sistema di gestione e segnaletica	294.903,73	4.21
11. Impianto estrazione CO, idrico-antincendio	575.132,15	8.22

12.	Impianti elevatori	159.331,87	2.28
13	Opere esterne	287.216,66	4.10
<b>TOTALE COSTI PARAMETRICI</b>		<b>€ 7.000.000,00</b>	100.00

a cui si aggiungono poi le somme a disposizione dell'Amministrazione, per un quadro economico complessivo di **9.784.378,56** di euro:

<b>LAVORI</b>		<b>IMPORTO €</b>
a.	Lavori	7.000.000,00
b.	Oneri sicurezza	510.000,00
A.	<b>TOTALE (a+b)</b>	<b>7.510.000,00</b>
<b>SOMME A DISPOSIZIONE DELL'AMMINISTRAZIONE</b>		
c.	Rimborsi a fattura per oneri di conferimento a discarica	25.000,00
	Rilievi, accertamenti e indagini archeologiche	15.000,00
	Allacciamenti ai pubblici servizi	3.500,00
	Imprevisti	375.500,00
e.	Spese tecniche	901.200,00
	Incentivo funzioni tecniche	150.200,00
	Spese di gara (CUC, commissioni giudicatrici, ...)	5.000,00
	Spese per pubblicazione GURI e giornali	2.500,00
	Contributo ANAC	1.500,00
	IVA sui lavori (10%)	751.000,00
	IVA e contributi su spese tecniche	43.978,56
<b>TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE</b>		<b>2.274.378,56</b>
<b>TOTALE COSTI PARAMETRICI</b>		<b>€ 9.784.378,56</b>

Ai costi di realizzazione si sommano poi i costi di gestione annui che includono:

<b>Voce di costo</b>	<b>Valore medio</b>
a. oneri per il personale	€ 200.000
b. spese di manutenzione	€ 35.000
c. costi per energia elettrica e fornitura idrica (utenze)	€ 70.000
d. costi generali ( <i>pulizia, materiale di consumo, assicurazioni, consulenze amministrative</i> )	€ 25.000
e. costi per servizi	€ 50.000
f. oneri diversi di gestione ( <i>imposte locali ed altri oneri</i> )	€ 35.000
g. canone annuo di concessione	€ 200.000
<b>TOTALE COSTI DI GESTIONE ANNUI</b>	<b>€ 655.000</b>

A fronte di tali costi l'analisi dei ricavi deriverà da attente considerazioni relative ai seguenti punti:

1. **Durata della concessione.** Si prevede un affidamento in concessione massimo trentennale. I flussi attesi, dunque, si estendono lungo tale periodo; nel corso dei primi due anni saranno svolti i lavori di realizzazione degli interventi oggetto di analisi;
2. **Capienza, in termini di posti auto.** Circa la capienza del parcheggio e dell'area di sosta, come già anticipato, si prevede che, al termine dei lavori, il numero di posti auto di cui potrà disporre il parcheggio multipiano sarà pari ad almeno 560;
3. **Numero di ore giornaliere di erogazione del servizio e relative fasce orarie;** per quanto riguarda il numero di ore giornaliere e le fasce orarie di erogazione del servizio, anche grazie agli investimenti descritti precedentemente (cassa automatica ed impianto di videosorveglianza), si ipotizza una apertura del parcheggio h 24. L'apertura h 24 della struttura permette di affiancare al servizio di sosta oraria anche la

possibilità (prudentemente non considerata nel Piano) di concedere in affitto o in conto vendita ai residenti, o a coloro che mostrino un interesse al riguardo, una quota dei posti auto disponibili;

4. **Politica tariffaria applicata;** occorre prevedere un piano tariffario distinto per giorni della settimana e per stagione invernale/estiva;
5. **Tasso di saturazione giornaliero medio dei parcheggi.** La localizzazione del parcheggio multipiano – a ridosso del centro cittadino – rappresenta un indiscutibile punto di forza degli interventi oggetto di analisi. Difatti, soprattutto durante i fine settimana e nei giorni prefestivi e festivi, nonché nella stagione estiva e in concomitanza con eventi, i parcheggi rappresentano una indispensabile risposta alla domanda di posti auto richiesti dai cittadini e turisti che usufruiscono delle numerose attività commerciali e ristorative presenti nella zona. L'offerta di parcheggi attuale non appare in grado di soddisfare il forte incremento di aree di sosta che si registra nei suddetti giorni e giustifica, dunque, le opere di realizzazione di un parcheggio multipiano programmate. L'esame temporale dei ricavi storici evidenzia una forte stagionalità della domanda (il 65% dei ricavi annui si concentra, infatti, nei mesi primaverili ed estivi) e – per quanto detto prima – una netta concentrazione della stessa nei week-end e nella stagione estiva. Sulla base dei dati raccolti e considerando una gestione più efficiente ed efficace del parcheggio, si ipotizza un tasso di saturazione giornaliero medio del parcheggio del 50%.

L'analisi congiunta delle variabili prima descritte dovrà condurre alla previsione del flusso di ricavi annui (relativo al fatturato «a regime» e, dunque, del 3° anno di gestione): **i ricavi annui, nel primo anno di gestione successivo ai lavori, si ipotizzano ammontare ad € 1.630.000**, che generano un margine operativo lordo di circa € 975.000 ed un reddito al netto di ammortamenti, interessi passivi e imposte di circa € 700.000, **pari a circa il 7,00% dell'investimento iniziale**, con un **payback period stimato in 14 anni.**

**Da una prima analisi, i principali indicatori mostrano dunque la fattibilità del progetto da un punto di vista economico finanziario. Altri fattori possono modificare i suddetti indicatori e contribuire alla fattibilità dell'intervento e che dovranno emergere dall'analisi tecnico-economica allegata alla proposta, quali:**

- a. **durata della concessione (con il limite comunque dei 30 anni);**
- b. **canone annuo di concessione;**
- c. **fitto di posti auto ai residenti;**

- d. realizzazione e vendita di box auto. In tal caso l'Amministrazione, previa analisi di convenienza economica, porrà a titolo di prezzo la cessione in proprietà o in diritto di godimento dei box auto realizzati, in quanto strumentali e connessi all'opera da affidare in concessione, purché ciò sia ritenuto necessario all'equilibrio economico e finanziario della concessione, ai sensi del comma 6 dell'art. 177 del D.Lgs n. 36/2023;
- e. previsione di un terzo livello di parcheggio interrato.

## **02. STUDIO DI PREFATTIBILITA' AMBIENTALE**

Lo studio di pre-fattibilità si prefigge di verificare la compatibilità dei lavori con le prescrizioni, la pianificazione ed il regime vincolistico esistenti e di studiare i prevedibili effetti che l'intervento potrà avere sull'ambiente e sulla salute dei cittadini.

Lo studio approfondisce ed analizza le misure atte a ridurre gli effetti negativi che l'intervento può avere sull'ambiente e sulla salute dei suoi abitanti nell'ottica di migliorare la qualità ambientale e paesaggistica del contesto territoriale esistente.

Per redigere questo documento si è tenuto quindi conto degli esiti delle indagini tecniche, delle caratteristiche dell'ambiente/area interessato dall'intervento, in fase di cantiere e di esercizio, della natura delle attività e delle lavorazioni necessarie all'esecuzione dell'intervento e della presenza di vincoli sulle aree interessate.

La relazione di pre-fattibilità ambientale, accertata la morfologia del territorio di riferimento e del fabbricato, in rapporto all'entità dell'intervento, introduce le seguenti indicazioni e approfondimenti:

- 1- verifica la compatibilità dell'intervento con le prescrizioni di eventuali vincoli paesaggistici, territoriali ed urbanistici;
- 2- studio gli effetti derivanti dalla realizzazione dell'intervento che potrebbero produrre conseguenze sull'ambiente e sulla salute dei cittadini;
- 3- illustra le ragioni della scelta del sito e della soluzione progettuale proposta.

### **a. Verifica di Compatibilità dell'intervento**

In relazione alla tipologia, alla categoria ed all'entità dell'intervento, le opere contemplate nel presente documento richiedono la preventiva acquisizione di pareri amministrativi di compatibilità, a carattere generale e/o settoriale ed in particolare i vincoli di soprintendenza gravanti sull'area.

Viene descritto lo stato di fatto del luogo individuato (ex ante), le ipotesi di intervento e l'inserimento dell'impianto nel fabbricato esistente, come nuova sistemazione (ex post).

### **b. Ubicazione territoriale**

Siamo nel pieno centro cittadino, nella prima espansione urbana fuori le mura fortificate del borgo antico, ai piedi orientali del promontorio di Agropoli. Un'ampia zona di circa 7.000 mq, circondata su tre lati da un tessuto edificato disorganico sia dal punto di vista planimetrico che prospettico. Il quarto lato, affacciato ad oriente, si apre sulla vallata del fiume Testene di cui si può osservare da qui il suo sviluppo sinuoso, lungo la pianura alluvionale, fino a sotto le pendici delle prime colline che fanno da corono al territorio comunale di Agropoli, sotto il Comune di Laureana Cilento e Perdifumo.

#### **c. La strumentazione urbanistica**

Il Comune di Agropoli è dotato di PUC dal dicembre 2020. La zona in questione ricade all'interno di una più vasta area oggetto di un Progetto strategico denominato "Parco del Testene" (P2), per cui sono previste, tra l'altro, proprio azioni di rafforzamento del ruolo di "nuova centralità urbana".

#### **d. Tipologia degli interventi**

Opere strutturali

Impermeabilizzazione

Opere in ferro

Vespai, sottofondi e massetti

Pavimento in spolvero di quarzo e cemento

Serramenti interni (porte REI, portoni REI)

Opere da verniciatore

Impianti elettrici

Impianto di condizionamento

Sistema di gestione e segnaletica

Impianto estrazione CO, idrico-antincendio

Impianti elevatori

Opere esterne



#### **e. Studio sui prevedibili effetti della realizzazione dell'intervento e del suo esercizio sulle componenti ambientali e sulla salute dei cittadini**

In fase progettuale saranno affrontati approfondimenti di studio attinenti:

- il progetto: opere ed interventi proposti, tempi di attuazione, caratteristiche fisiche del progetto e natura dei materiali impiegati;
- la descrizione della tecnica prescelta, con riferimento alle migliori tecniche disponibili a costi non eccessivi;
- la conformità delle opere e degli interventi alle previsioni in materia urbanistica, ambientale e paesaggistica;
- i possibili effetti ambientali in fase di attuazione e di gestione.

In fase provvisoria di cantiere sono attesi effetti transitori, circoscritti all'immediato ambiente locale, mentre risultano praticamente nulli se estesi al di fuori dell'area di impianto.

In fase di esercizio non sono attesi effetti di alcun tipo sull'ambiente circostante, né locale né generale. Ad ogni modo nessun effetto peggiorativo rispetto alla situazione attuale.

Non si rileva inoltre alcun effetto negativo per la salute dei cittadini, sia in fase di costruzione dell'impianto, che in fase di mantenimento ed esercizio.

#### **f. Inquinamento acustico**

Il livello di rumore determinato dalle nuove funzioni previste è senz'altro inferiore a quello attuale, data la presenza ad oggi di un parcheggio pubblico a cielo aperto. Il traffico veicolare è tutto interrato.

#### **g. Inquinamento atmosferico**

Lo stesso dicasi per l'inquinamento atmosferico. Non sono previste attività inquinanti e la previsione di interrare i posti auto contribuisce senza dubbio in tal senso.

#### **h. Suolo e Sottosuolo**

Non vi è alcuna perdita più o meno significativa di suolo fertile in quanto la realizzazione delle opere in progetto prevede l'occupazione di aree già asfaltate e adibite al transito ed alla sosta degli autoveicoli, pertanto la perdita di terreni e di aree verdi risulta nulla. Relativamente al sottosuolo, in fase di progetto definitivo occorre approfondire lo studio geologico con l'individuazione dell'eventuale falda.

#### ***i. Flora e vegetazione***

L'esecuzione dei lavori in progetto non costituisce particolare criticità per l'eliminazione e/o danneggiamento di vegetazione di potenziale interesse naturalistico/scientifico.

#### ***j. Ecosistemi***

Il taglio della vegetazione esistente, le trasformazioni dell'assetto dei suoli, data la loro limitata estensione, non comporta modifiche nella struttura degli ecosistemi locali esistenti.

#### ***k. Paesaggio***

La realizzazione del progetto può essere occasione per introdurre nuove elementi di qualità di interesse per il paesaggio circostante. Occorre sottolineare che siamo in una zona altamente edificata del centro abitato, il cui tessuto edilizio è di scarsa qualità architettonica. L'introduzione di un'opera di architettura moderna può semmai produrre un effetto di contaminazione e di emulazione nell'immediato contesto urbano e non solo.

#### ***l. Cantierizzazione***

La collocazione del cantiere potrà essere causa di produzioni e diffusione di polveri. Occorrerà verificare tale eventualità e le sue conseguenze, almeno in termini qualitativi. L'esecuzione dei lavori dovrà pertanto avvenire con la massima cura ed attenzione volta a mitigare per quanto possibile tale fenomeno.

#### ***m. Scelte progettuali e minimizzazione dell'impatto ambientale***

In definitiva l'opera in progetto è da ritenersi scarsamente invasiva, in quanto insiste su un'area già fortemente urbanizzata ed occupata da un parcheggio a cielo aperto e da una strada di transito, tuttavia l'importanza del cantiere produrrà nella fase di realizzazione dell'opera inevitabili effetti sia sull'aria che sul rumore che dovranno essere attentamente valutati per adottare tutte le forme di mitigazione possibile.

Essendo l'area oggetto dell'intervento ricadente in zona vincolata dal vincolo paesaggistico di cui alla ex legge n. 1497/1939 in fase definitiva occorrerà predisporre idonea Relazione Paesaggistica per il rilascio dell'Autorizzazione Paesaggistica.

### 03. ELABORATI DA PRODURRE

La proposta deve contenere un **progetto di fattibilità**, una **bozza di convenzione**, il **piano economico-finanziario asseverato** e la specificazione delle **caratteristiche del servizio e della gestione**. Il piano economico-finanziario comprende l'importo delle spese sostenute per la predisposizione della proposta, comprensivo anche dei diritti sulle opere dell'ingegno.

1. Il **progetto di fattibilità** deve essere redatto ai sensi dell'art. 41 del d.lgs. n. 36/2023 da professionista abilitato iscritto al relativo Albo, in conformità alla vigente normativa di settore; deve contenere gli elaborati grafici e tecnici esplicativi del progetto preliminare (di cui all'art.17-18-19-20-21 del D.P.R. n. 207/2010) opportunamente integrati da alcuni elementi aggiuntivi, proprio dello studio di fattibilità (di cui all'art.14 del D.P.R. n.207/2010).
2. La **Bozza di Convenzione** è il documento destinato a disciplinare il rapporto contrattuale tra il concedente ed il concessionario e contenente una impostazione delle clausole convenzionali atta a garantire la corretta allocazione dei rischi tra le parti. Nella Convenzione devono essere definiti i rischi trasferiti, le modalità di monitoraggio della loro permanenza entro il ciclo di vita del rapporto contrattuale e le conseguenze derivanti dalla anticipata estinzione del contratto, tali da comportare la permanenza dei rischi trasferiti in capo all'operatore economico. Dovranno essere specificate le modalità di trasferimento al Comune delle opere/attrezzature alla scadenza della concessione. Lo schema di contratto di concessione deve essere redatto ai sensi della *"Guida alle pubbliche amministrazioni per la redazione di un contratto di concessione per la progettazione, costruzione e gestione di opere pubbliche in partenariato pubblico privato"* di cui alla delibera ANAC n. 1116/2020 e deve seguire l'indice ivi riportato.
3. Il **PEF** dovrà essere completo di Relazione Illustrativa al PEF e di Autodichiarazione del soggetto asseveratore relativa al possesso dei requisiti di legge necessari per rilasciare l'asseverazione stessa.  
Nel PEF devono essere puntualmente individuati i presupposti e le condizioni di base che determinano l'Equilibrio Economico-Finanziario degli investimenti e della gestione per l'arco temporale di durata della Convenzione.  
La relazione illustrativa al PEF è il documento vincolante tra le Parti che riassume le principali ipotesi di natura economica, finanziaria, patrimoniale e fiscale, assunte dalle Parti per la stesura del PEF e deve inquadrare l'operazione sotto i seguenti aspetti:
  - descrizione del progetto e della proposta gestionale, ed esplicitazione tempistiche previste nel Cronoprogramma;

- indicazione di tutte le ipotesi di base utilizzate per l'elaborazione del PEF;
- l'indicazione delle spese per il supporto al RUP, pari a € 7.840,00.

4. **Specificazione delle Caratteristiche del servizio offerto all'utenza e della gestione dell'opera.** E' il disciplinare col quale sono stabiliti gli obblighi, gli indicatori di performance e le penali da applicare al Concessionario nell'ipotesi di mancato raggiungimento dei livelli/valori minimi stabiliti nell'ambito della fase di gestione del servizio stesso.

Deve contenere una descrizione delle attività che il proponente intende svolgere, delle modalità di gestione e delle garanzie circa la loro qualità.

Dovranno inoltre essere specificate le caratteristiche degli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria per tutta la durata della concessione (tipologia, frequenza, etc...).

5. **Documento che evidenzia la convenienza** per l'Amministrazione nel ricorrere al partenariato pubblico privato. L'elaborato dovrà dimostrare che lo strumento di PPP è più conveniente per l'Ente in luogo della procedura di appalto tradizionale in termini di esborso finanziario complessivo nell'intero periodo di concessione e di rischio trasferibile in capo al privato così come definito dall'art. 177 del d.lgs. n. 36/2023 - redatto in conformità all'art.14, punto 2, lettera d), punto 1 del D.P.R. n. 207/2010 "*elaborato tecnico economico contenente la verifica della possibilità di realizzazione mediante concessione rispetto all'appalto*".

6. **Matrice dei rischi** e elementi per l'analisi del Value for Money. Deve essere redatta ai sensi e secondo le indicazioni contenute nelle linee guida ANAC n. 9 del d.lgs. n. 50/2016.

7. **Autodichiarazioni** ai sensi del D.P.R. n. 445/2000 attestanti il possesso, in capo al proponente, dei requisiti di ordine generale e speciale.

#### 04. PROCEDURA DI AFFIDAMENTO

Ai sensi dell'art. 193 e ss. del D.Lgs n. 36/2023:

- a. Gli operatori economici presentano al Comune di Agropoli la proposta relativa alla realizzazione in concessione dei lavori in questione, in conformità al presente DIP;
- b. Il Comune valuta entro novanta giorni dalla presentazione della proposta, la fattibilità della medesima, invitando se necessario il promotore ad apportare al progetto di fattibilità le modifiche necessarie per la sua approvazione. Se il promotore non apporta le modifiche richieste, come eventualmente rimodulate sulla base di soluzioni alternative suggerite dallo stesso promotore per recepire le indicazioni dell'ente concedente, la proposta è respinta. L'ente concedente conclude la procedura di valutazione con provvedimento espresso, pubblicato sul proprio sito istituzionale e oggetto di comunicazione ai soggetti interessati. Il progetto di fattibilità, una volta approvato, è inserito tra gli strumenti di programmazione dell'ente concedente;
- c. Il progetto di fattibilità approvato è posto a base di gara nei tempi previsti dalla programmazione. Il criterio di aggiudicazione è l'offerta economicamente più vantaggiosa individuata sulla base del miglior rapporto tra qualità e prezzo.
- d. I concorrenti, compreso il promotore, in possesso dei requisiti previsti dal bando, presentano un'offerta contenente il piano economico-finanziario asseverato, la specificazione delle caratteristiche del servizio e della gestione, e le varianti migliorative al progetto di fattibilità posto a base di gara, secondo gli indicatori previsti nel bando.
- e. L'ente concedente:
  - a. prende in esame le offerte che sono pervenute nei termini indicati nel bando;
  - b. redige una graduatoria e nomina aggiudicatario il soggetto che ha presentato la migliore offerta;
  - c. pone in approvazione i successivi livelli progettuali elaborati dall'aggiudicatario.
- f. Se il promotore non risulta aggiudicatario, può esercitare, entro quindici giorni dalla comunicazione dell'aggiudicazione, il diritto di prelazione e divenire aggiudicatario se dichiara di impegnarsi ad adempiere alle obbligazioni contrattuali alle medesime condizioni offerte dall'aggiudicatario. Se il promotore non risulta aggiudicatario e non esercita la prelazione ha diritto al pagamento, a carico dell'aggiudicatario, dell'importo delle spese per la predisposizione della proposta, comprensive anche dei diritti sulle opere dell'ingegno. L'importo complessivo delle spese rimborsabili non può superare il 2,5 per cento del valore dell'investimento, come desumibile dal progetto di

fattibilità posto a base di gara. Se il promotore esercita la prelazione, l'originario aggiudicatario ha diritto al pagamento, a carico del promotore, dell'importo delle spese documentate ed effettivamente sostenute per la predisposizione dell'offerta nei limiti di cui al terzo periodo.

- g. La configurazione giuridica del soggetto proponente può essere modificata e integrata sino alla data di scadenza della presentazione delle offerte. Nel bando l'ente concedente dispone che il promotore può esercitare il diritto di prelazione
- h. Per l'affidamento in questione, il bando di gara prevede che l'aggiudicatario costituisca una società di scopo in forma di società per azioni o a responsabilità limitata, anche consortile. La società di scopo, senza che ciò costituisca cessione di contratto, subentra nel rapporto di concessione senza necessità di approvazione o autorizzazione amministrativa.

## 05. DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA











Il Tecnico Comunale

**Arch. Gaetano Cerminara**