

# COMUNE DI POSITANO

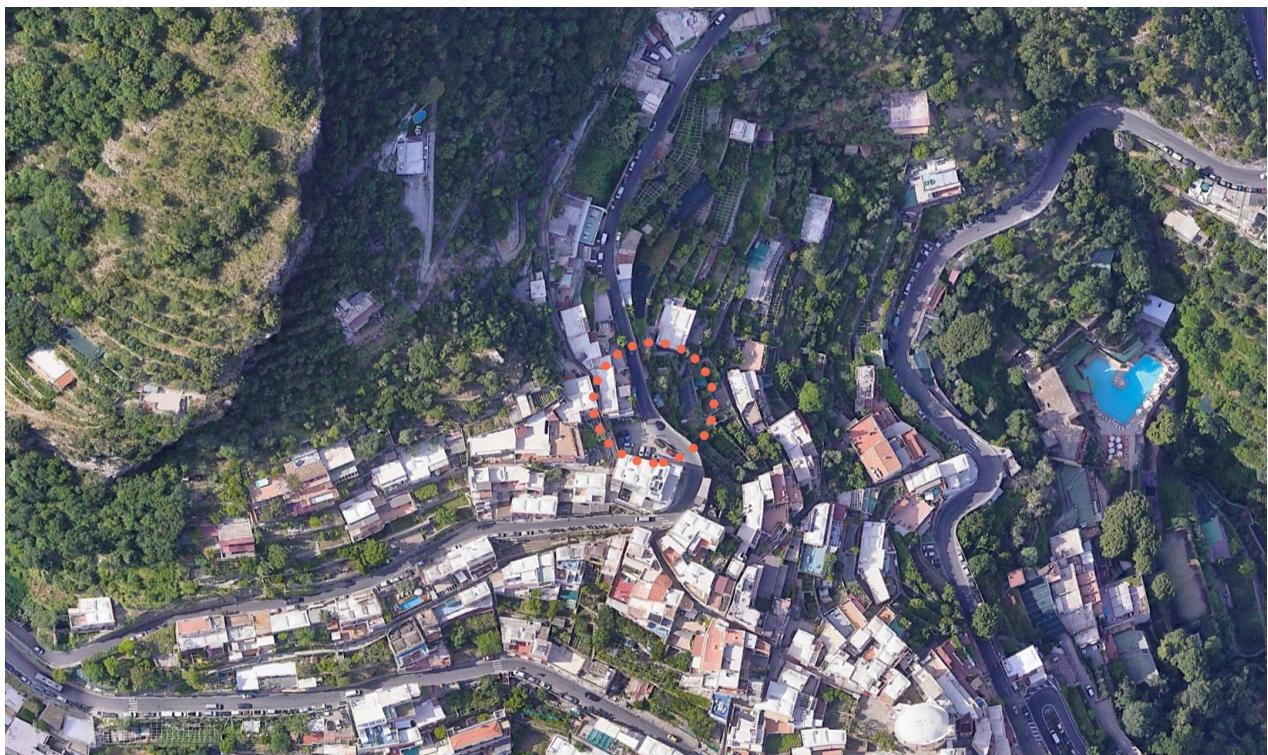
## Provincia di Salerno



INTERVENTO PER LA REALIZZAZIONE DI UN PARCHEGGIO ED ATTREZZATURE PUBBLICHE SULLA VIA CORVO CON IMPIANTO DI COLLEGAMENTO MECCANIZZATO - PROJECT FINANCING ART. 193, D.LGS. N° 36/2023 E S.M.I.

### PROPOSTA DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA

(art. 6, allegato I.7 d.lgs 36/2023)



<b>A- 01</b>	<b>RELAZIONE GENERALE</b>
	proponente : G.E.M.A.R. s.p.a.

---

## COMUNE DI POSITANO (SA)

INTERVENTO PER LA REALIZZAZIONE DI UN PARCHEGGIO ED ATTREZZATURE PUBBLICHE SULLA VIA CORVO CON COLLEGAMENTO MECCANIZZATO- PROJECT FINANCING ART. 193 DEL D.LGS. N° 36/2023 E S.M.I.

## RELAZIONE GENERALE

### 1. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO ED OBIETTIVI GENERALI

Il progetto che qui si propone riguarda la realizzazione di aree destinate ad attrezzature pubbliche, un parcheggio multipiano interrato e di un percorso meccanizzato di collegamento tra il piazzale da costituirsi su Via Corvo e la sottostante via pedonale (Via Coralli).

L'area interessata dalla realizzazione dell'opera è inquadrata catastalmente al Foglio n° 4 nella maggiore consistenza delle Part.ille individuate ai numeri 77, 78, 80, 844 e 1551, oltre ad aree di sottosuolo stradale.

Lo strumento di realizzazione dell'opera è costituito dal cosiddetto "Project financing" regolato dal D.Lgs n° 36 del 31/03/2023 art. 193.

L'intervento complessivo è quindi finalizzato alla realizzazione della struttura con l'ausilio di capitali privati, nell'ottica della cosiddetta "finanza di progetto", con lo scopo di incrementare la dotazione infrastrutturale del territorio e migliorare il sistema della mobilità del comparto, con specifico riferimento all'allargamento della strada, con appositi stalli per la fermata dell'autobus in entrambi i sensi di marcia, oltre che allo sfollamento di auto grazie ai nuovi posti auto.

Dal punto di vista territoriale l'area in esame ricade in zona 2 – tutela degli insediamenti antichi accentuati. Urbanisticamente è identificata come zona P, regolata dall'art. 23 del vigente P.R.G. in materia di attrezzature di pubblica utilità.

Per tale zona valgono le seguenti indicazioni:

*<<Nella realizzazione dei parcheggi, qualunque sia la soluzione adottata, occorre evitare la vista delle auto in sosta dai fronti laterali e dall'alto mettendo in opera i necessari accorgimenti (alberature e schermi naturali di protezione orizzontale). In particolare, occorre prevedere che le opere da realizzare siano progettate in modo da assicurare il pieno inserimento nel contesto paesistico ambientale circostante, documentando gli effetti visuali dai diversi punti di vista esterni.>>*

Il presente Progetto di fattibilità tecnica ed economica, prodotto ai sensi dell'art. 6 allegato I.7 D.lgs. 36/2023 si prefigge l'obiettivo di elaborare una soluzione progettuale conforme alle previsioni su esposte e fornire elementi migliorativi nell'ottica

---

dell'inserimento del manufatto nel contesto ambientale e in un rinnovato e rifunzionalizzato sistema di mobilità e sosta urbana.

Le previsioni del progetto proposto sono le seguenti:

- *n° 7 livelli interrati + copertura a livello strada;*
- *n° 120 posti auto;*
- *Locale per pubblici servizi posto a livello strada.*

Si prevede inoltre la realizzazione di un percorso verticale, costituito da blocco ascensore e un blocco scala esterno, che permette il collegamento tra il polo di interscambio sulla Via Corvo con la rete di vie pedonali sottostanti. L'obiettivo è quello di riuscire a mettere in comunicazione diversi punti della cittadina.

Le principali caratteristiche dimensionali del progetto sono riportate nella tabella seguente:

Superficie Lotto di intervento:	mq. 903,60
Superficie linda area di sedime autorimessa:	mq. 750,40
Superficie netta posti auto:	mq. 2.228
Superficie di circolazione (rampe e viali):	mq. 2.234
Superficie linda attrezzature pubbliche	mq. 903,6
Superficie netta aree verdi	mq. 63

Dettagliatamente il progetto può essere così descritto:

Si prevede la realizzazione di una autorimessa interrata rispetto alla strada con accesso di ingresso/uscita dalla Via Corvo.

Il blocco costruito di progetto si va a sviluppare tutto al di sotto del livello della strada, seguendone il profilo nuovo, in quanto verrà allargata per una maggiore fluidità del traffico e per garantire spazi appositi per la fermata dell'autobus. Fanno eccezione il volume del vano ascensore, del locale commerciale posti a quota stradale e del blocco rampa per l'accesso ai piani interrati.

Tutti i paramenti murari esterni sono pensati in pietra calcarea locale e intonaco bianco, in sintonia con il contesto paesaggistico esistente.

Il sistema di parcheggio è per la totalità costituito da box auto chiusi ad esclusivo servizio della sosta stanziale e residenziale. Ciò al fine di contribuire alla riduzione della sosta stanziale lungo le strade e migliorare la scorrevolezza del traffico locale.

I vari livelli vengono serviti da rampa a doppio senso di marcia di pendenza non superiore al 20%, da un ascensore e da due blocchi scala, uno interno alla struttura ed uno esterno. Le scale interne sono del tipo a prova di fumo con struttura di separazione avente caratteristiche di resistenza al fuoco almeno REI 120. Le porte di accesso alle scale sono omologate con caratteristiche di resistenza al fuoco almeno REI 120, hanno larghezza pari a 1,20 m e sono dotate di congegno di autochiusura. Gli impianti ascensori soddisfano i requisiti previsti dalla normativa per il superamento delle barriere architettoniche.

L'autorimessa risulta così provvista di un sistema organizzato di vie di uscita per il deflusso rapido e ordinato degli occupanti verso l'esterno o in luogo sicuro in caso di incendio o di pericolo di altra natura. Tutte le vie di esodo per piano sono raggiungibili con percorsi di lunghezza largamente inferiore a 40 m.

Il sistema di disposizione del parcheggio prevede una manovra a 90° (tale disposizione, rispetto ad altre configurazioni planimetriche ottimizza il numero di posti auto disponibili).

Tutti i livelli saranno dotati di apposite aerazioni in misura non inferiore a 1/40 della superficie.

L'intervento si propone di riqualificare l'area, attualmente costituita dalla strada passante ed una piazzola dismessa e abbandonata, rendendola un vero e proprio polo di interscambio per la popolazione residente e non. Di fatti metterà in comunicazione sia il sistema viario stradale con quello pedonale, ed il sistema di trasporto pubblico con quello privato.

Il blocco edificato sarà morfologicamente improntato alla massima semplicità e conforme alla tipologia dei terrazzamenti agricoli tipici della costiera sorrentino-amalfitana.

Gli spazi verdi verranno piantumati con essenze mediterranee e verranno inoltre inseriti ulteriori elementi arborei.

Tutte le aree saranno conformi alle norme vigenti in materia di abbattimento delle barriere architettoniche.

## 2. PROCEDURA AMMINISTRATIVA

Il progetto proposto si qualifica come attrezzatura pubblica, si colloca in zona 2 del P.U.T (Tutela degli insediamenti antichi accentratati), ed è identificata come zona P "parcheggi" nel vigente PRG.

Come illustrato nel paragrafo precedente, il progetto risulta del tutto conforme alle previsioni urbanistiche esistenti in quanto si compone di zona destinata a parcheggio. Poiché però l'area di previsione di PRG non comprende l'area relativa alla sede stradale, si prevede di seguire le procedure espresse dagli art. 10 e art. 19 del D.P.R. 327/01 di variante semplificata al Piano Regolatore.

Con l'entrata in vigore del "Regolamento di Attuazione per il Governo del Territorio" n.5 del 4/08/2011, pubblicato sul BURC n. 53 dell'8/08/2011, sono state modificate le procedure di approvazione dei Piani urbanistici comunali e delle relative varianti. Per questo secondo caso, l'art. 3 c.4 del suddetto regolamento stabilisce che alla provincia spetta il compito di dichiarare la coerenza del piano con le strategie a scala sovra comunale, mentre l'amministrazione procedente accerta, prima dell'adozione della variante, la conformità alle leggi e regolamenti e agli eventuali strumenti urbanistici e territoriali sovraordinati e di settore.

**Elenco degli atti e procedure amministrative necessari, così come disposte dall'Atto di indirizzo e coordinamento della Provincia di Salerno in data 19/09/2012 – prot. 207106:**

- L'amministrazione comunale accerta la conformità alle leggi e regolamenti e agli eventuali strumenti urbanistici e territoriali sovra ordinati e di settore. L'avvenuto

---

accertamento sarà esplicitato nella delibera di adozione della variante semplificata al PRG;

- L'amministrazione comunale approva il progetto preliminare e adotta la variante ai sensi dell'art.19 del D.P.R. 327/01;
- La variante adottata viene pubblicata sul BURC e sul sito web dell'amministrazione comunale, e viene depositata presso l'ufficio competente, la segreteria comunale e pubblicata all'albo dell'ente.
- Entro 30 gg dalla pubblicazione della variante, è consentito a soggetti pubblici e privati di proporre osservazioni contenenti modifiche o integrazioni alla proposta di variante;
- La Giunta comunale si pronuncia valutando e recependo le osservazioni entro 60 gg dalla pubblicazione della stessa;
- Il progetto, unitamente alle osservazioni e al risultato del procedimento di valutazione ambientale, è trasmesso alle amministrazioni competenti per l'acquisizione di pareri, nulla osta, autorizzazioni.
- Il progetto e i pareri acquisiti sono trasmessi all'Amministrazione provinciale (Assessorato competente in materia di Governo del territorio)
- L'amministrazione provinciale dichiara, entro 30 gg dalla trasmissione della variante completa degli elaborati, compresi i pareri, la coerenza alle strategie a scala sovra comunale;
- L'amministrazione comunale approva la variante

### **3. LINEE GUIDA DELLA PROGETTAZIONE**

Le linee guida che, in accordo con quanto fin qui descritto, hanno caratterizzato il percorso progettuale sono sostanzialmente le seguenti:

- Soddisfacimento delle previsioni infrastrutturali del PRG, con la creazione di nuovi posti auto, attrezzature pubbliche e di un percorso verticale che collega le differenze di quota.
- Massimizzazione dimensionale dello sfruttamento volumetrico dell'area di intervento, conformato attentamente il nuovo manufatto ai profili esistenti e consentendo così l'inserimento dello stesso nella naturale morfologia tettonica del sito;

### **4. FATTIBILITÀ'**

Sulla scorta delle considerazioni precedentemente esposte si denota già un considerevole grado di fattibilità dell'intervento proposto.

In merito alla fattibilità dell'intervento in relazione ai vincoli presenti e all'esito delle indagini effettuate si espone quanto segue.

L'area non presenta caratteristiche tali da prefigurare la presenza di particolari valori storico-artistici, fornendo altresì notevoli segnali di interesse dal punto di vista naturale e paesistico-ambientale.

Per ciò che concerne gli aspetti paesaggistici, particolarmente rilevanti data la notevole qualità ambientale del contesto, il progetto risponde pienamente ad essi, così come

---

recepiti nel P.U.T. e nel P.R.G.: il progetto fornisce un impatto ambientale di largo segno positivo, riqualificando funzionalmente e morfologicamente l'intera area.

- *Vincoli paesaggistici*

Le aree ricadono in Zona 2 –Tutela degli insediamenti antichi accentrati di cui alla L.R. n° 35/87 (P.U.T.): gli interventi di progetto risultano compatibili previo svincolo.

- *Vincoli archeologici*

Le aree non ricadono in zone con vincoli archeologici specifici o diretti, ad eccezione di quelli generici dettati dal D. Lgs n° 42/2004 relativi agli scavi: gli interventi di progetto risultano compatibili previo svincolo

- *Vincoli idrogeologici*

Le aree ricadono nel Piano Stralcio per la tutela del Rischio Frane – Autorità di Bacino Destra Sele (D.n° 80 del 17/10/2002 e s.m.i.); la zonizzazione delle singole aree prevede:

- Rischio Frana – R1 Rischio moderato
- Pericolosità Frana – P1 Rischio moderato

Gli interventi di progetto risultano compatibili.

- *Vincoli di altro tipo*

Non risultano presenti sull'area di progetto altri vincoli specifici

- *Aspetti geologici, geotecnici, idrologici, idraulici e sismici:*

L'orografia e la tettonica dell'area individuata, le tipologie costruttive adottate, la forma e le dimensioni degli elementi progettati sono tali da permettere una valutazione positiva delle caratteristiche di sicurezza delle opere a farsi dal punto di vista statico.

Per ciò che concerne gli aspetti più propriamente geologici, geotecnici, idrologici e idraulici, si rimanda alla Relazione specialistica allegata alla presente, da cui si evince che non si evidenziano condizioni di incompatibilità con la realizzazione del progetto. Si rileva in ogni caso che:

- le aree sono inserite, come già sopra evidenziato, nel Piano Stralcio per la tutela del Rischio Frane – Autorità distrettuale Appennino Meridionale in zone con media pericolosità da frana, e ciò a causa della particolare conformazione clinometrica del pendio. La realizzazione di una struttura sotto il livello della strada contribuisce senza ombra di dubbio al consolidamento del terreno sottostante e ad un'ulteriore riduzione della pericolosità oltre che alla messa in sicurezza dell'intero pendio esistente.

- Il territorio di Positano presenta una classificazione sismica come Zona 3 (zona con pericolosità sismica bassa, che può essere soggetta a scuotimenti modesti), come

---

indicato nell'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3274/2003, aggiornata con la Delibera della Giunta Regionale della Campania n. 5447 del 7.11.2002.

## **5. DISPONIBILITA' DELLE AREE**

Le aree interessate dall'intervento non risultano nella disponibilità dell'Ente e dovranno quindi essere oggetto di specifica procedura di esproprio.

Gli oneri previsti per l'esproprio (vedi Piano economico finanziario) sono i seguenti:

**€ 1.402.500,00**

Tale valore è stato calcolato sulla scorta del valore di mercato delle superfici realizzabili, detratto il costo di costruzione.

## **6. INDIRIZZI PER LE PROGETTAZIONI SUCCESSIVE**

Le progettazioni successive (esecutiva) dovranno essere conformi alle linee guida della presente progettazione di fattibilità tecnico economica.

Particolare attenzione dovrà essere posta alla definizione dei dettagli costruttivi e tecnologici e dei materiali, soprattutto per ciò che concerne le sistemazioni esterne, le attrezzature e il prospetto principale.

Le fasi progettuali successive alla presente fase preliminare devono prevedere lo sviluppo del progetto definitivo ed esecutivo.

Lo sviluppo delle suddette fasi progettuali dovrà contenere i seguenti documenti:

- Verifica delle soluzioni proposte nella fase preliminare;
- Valutazione delle lavorazioni in funzione dei costi, delle risorse e del mantenimento in alto livello di qualità progettuale e di conseguenza realizzativa;
- Redazione del Progetto esecutivo, contenenti tutti gli elaborati come previsto dalla normativa in materia di Lavori Pubblici – Allegato I.7 del Codice degli appalti.

## **7. INDICAZIONI PER L'UTILIZZO DEI SERVIZI ESISTENTI**

Al fine di garantire l'accessibilità, l'utilizzo e la manutenzione delle opere, degli impianti e dei servizi esistenti si rimanda a quanto specificamente riportato nel Piano di manutenzione allegato.

In questa sede si precisa in ogni caso quanto segue:

Gli impianti previsti nella progettazione sono i seguenti:

- impianti di illuminazione
- impianto di fognatura
- impianti di elettrificazione
- impianto antincendio
- impianto ascensore

## **8. ASPETTI ECONOMICI**

L'intervento non prevede l'utilizzo di fonti di finanziamento pubblico, essendo del tutto a carico del privato.

Il Quadro economico riepilogativo è quello riportato di seguito:

<b>QUADRO ECONOMICO RIEPILOGATIVO</b>			
<b>A ) LAVORI</b>			
per lavori a corpo ed a misura			
Parcheggio ed ascensore	€	6.605.000,00	
Sistemazioni esterne		706.500,00	
<b>Totale lavori a corpo ed a misura</b>		<b>7.311.500,00</b>	
di cui per oneri per la sicurezza non soggetti a ribasso	5,00%	€	365.575,00
<b>A - 1) IMPORTO LAVORI A BASE DI GARA</b>		<b>€</b>	<b>6.945.925,00</b>
<b>A - 2) IMPORTO LAVORI DA APPALTARE</b>		<b>€</b>	<b>7.311.500,00</b>
<b>B ) SOMME A DISPOSIZIONE PER SPESE TECNICHE</b>			
Progettazione definitiva, esecutiva e coordinamento	6,00%	€	438.690,00
Direzione lavori, misura e contabilità	3,00%	€	219.345,00
Coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione	1,00%	€	73.115,00
<b>B.1 - Totale spese tecniche</b>		<b>€</b>	<b>731.150,00</b>
<b>B.2 - Somme a disposizione per iva ed oneri previdenziali</b>			
CNPIA spese tecniche	4,00%	€	29.246,00
iva aliquota	22,00%	€	167.287,12
iva aliquota	10,00%	€	731.150,00
<b>Totale per iva ed oneri</b>		<b>€</b>	<b>927.683,12</b>
<b>TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE PER SPESE TECNICHE IVA ED ONERI</b>		<b>€</b>	<b>1.658.833,12</b>
<b>C- ESPROPRI</b>		<b>€</b>	<b>1.402.500,00</b>
<b>TOTALE GENERALE - A+B+C</b>		<b>€</b>	<b>10.372.833,12</b>

Dal punto di vista patrimoniale e gestionale si rimanda a quanto dettagliatamente descritto negli allegati tecnico-economici.

Positano, 03/10/2025

in fede