

## **Quadro delle esigenze e documento di indirizzo alla progettazione (DIP) – art. 23 comma 4 del dlgs 50/2016.**

Procedura aperta telematica per concorso di progettazione in due gradi per la realizzazione della strategia “Riqualificazione del lungomare mediante il recupero di posti auto e realizzazione di parcheggi interrati, finalizzato allo sviluppo turistico del territorio” ai sensi dell’articolo 6-quater, comma 10, del decreto legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito in legge 3 agosto 2017 n. 123, inserito dall’articolo 12, del decreto legge 10 settembre 2021 n.121, convertito in legge 9 novembre 2021 n. 156 e del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 17 dicembre 2021.

### Generalità

Al fine di assicurare la rispondenza degli interventi da progettare ai fabbisogni della collettività ed alle strategie dell’Amministrazione comunale, nonché per consentire ai concorrenti di avere piena contezza delle esigenze da soddisfare, degli obiettivi posti a base dell’intervento e delle modalità con cui tali obiettivi ed occorrenze devono essere soddisfatti, la medesima Amministrazione ha redatto ed approvato il presente quadro delle esigenze nonché documento di indirizzo alla progettazione (DIP).

### Il contesto

Il Comune di Silvi, in provincia di Teramo, ha una estensione pari a 20,63 km<sup>2</sup> ed una popolazione residente pari a 15.309 abitanti (ISTAT 1.1.2022) distribuita principalmente nella parte vallivo-costiera (85%) e per il resto, oltre che al Centro, nelle località Bufali, Colle Stella, Fonte Del Fico, Forchetta, Piane Maglierici, Silvi Paese, Silville. La sede del comune è nella frazione di Silvi Marina, al confine con la provincia di Pescara. E’ il comune più meridionale della costa teramana ed è sito ai piedi delle colline di Atri e di Città Sant’Angelo, che è in provincia di Pescara. E’ definita "la perla dell'Adriatico" per l'unicità dei suoi circa 7 km di arenile ed è una frequentata stazione balneare. Nel periodo estivo la presenza degli ospiti, che frequentano la località a fini turistici, determina un incremento della popolazione complessiva per giungere ad un totale che arriva alle 60.000 presenze giornaliere, con picchi anche più elevati. Il centro storico è sito sulle colline retrostanti rispetto alla fascia costiera ad una altitudine di 242 m s.l.m..

Il borgo nasce nell’Alto Medioevo e venne fondato da un gruppo di pescatori che si spostarono dal villaggio costiero alla collina promontorio, pertanto mantiene tutte le caratteristiche urbanistiche dei borghi medioevali. La città moderna si estende ai piedi del colle lungo i 7 km di costa, dalla foce del torrente Cerrano, a nord, fino al torrente Piomba, a sud. L’economia è basata principalmente sul settore turistico-ricettivo, commercio e servizi.

Il comune nasce nel 1931, separandosi da Atri. Silvi, nei primi del Novecento era, insieme a Giulianova e Pescara, la marineria più importante d’Abruzzo.

Il territorio del Comune di Silvi è caratterizzato dalle seguenti prerogative:

1. Zona costiera attrezzata, dotata dei Servizi necessari alla fruizione turistica e su cui sono concentrati la maggior parte delle attività ricettive e commerciali;
2. Zona collinare caratterizzata da insediamenti a carattere per lo più residenziale di pregio, data la conformazione particolare con vista sul mare Adriatico (Zone Santo Stefano e San Silvestro);
3. Centro Storico di particolare interesse paesaggistico poiché ubicato su un promontorio da cui si gode una visuale a 360 gradi: dalla Maiella, al Gran Sasso e sul Mare Adriatico;
4. Centri minori dislocati nelle zone collinari più interne e dove vive gran parte della popolazione residente (Centri di Pianacce, Piane Maglierici, Silvi Paese e altre Frazioni: Colle Stella, Fonte del Fico, Bufali, Forchetta).

Silvi ha vissuto la sua massima espansione intorno alla fine degli anni 70 inizi 80, con un incremento dell’edificazione soprattutto nella zona costiera che, attualmente, vive il disagio maggiore in relazione a problemi di congestionamento del traffico e di concentrazione di tutte le attività legate al turismo estivo; anche

se negli ultimi anni anche in Centro Storico sta rivestendo il ruolo di attrattore turistico ( ma di presenze a breve termine per lo più se non giornalieri), la zona costiera, identificata come “Marina” risulta il centro di tutte le principali attività e servizi della città (Uffici, attività commerciali, attività ricettive, etc) e si estende da nord (confine con Comune di Pineto) a sud (confine con Comune di Città Sant’Angelo – Provincia di Pescara) Ad est è confina con il mar Adriatico, ad ovest risulta definita morfologicamente dalla presenza della collina; mentre a livello infrastrutturale, dalla presenza di due direttrici Nord-sud di notevole rilevanza: la SS 16 Adriatica e la Linea ferroviaria Adriatica.

### Interventi in atto

- 1) Completamento pista ciclabile - Fondi Masterplan per l’Abruzzo Patti per il Sud: Intervento Psra/54 – Completamento dei Percorsi Ciclabili della “Bike To Coast” e della Pista Polifunzionale di L’Aquila-Capitignano -Valle dell’Aterno;
- 2) Realizzazione VeloStazione– in corrispondenza della stazione ferroviaria (promozione dell’intermodalità degli spostamenti);
- 3) Postazioni di Bike sharing;
- 4) Realizzazione di strada pedonale su arenile demaniale marittimo I lotto (lavori consegnati e sospesi per avvio stagione balneare);
- 5) Variante stradale alla S.S.16 – Progetto Preliminare (Fattibilità Tecnico Economica con buon livello di approfondimento) inserito con Delibera di Giunta Regionale tra gli interventi infrastrutturali prioritari della Regione Abruzzo;
- 6) Realizzazione tratti stradali di raccordo con viabilità esistente e nuovo ponte sul Fiume Piomba (inclusa pista ciclabile) – raccordo verso Sud con Comune di Città Sant’Angelo, Provincia di Pescara;
- 7) Interventi di riqualificazione Piazza dei Pini e Piazza Colombo (finanziamento PNRR- progettazione ancora a livello di PFTE).

### Strategia:

Nell’ambito del disegno finalizzato al miglioramento dell’accoglienza turistica e della vivibilità del territorio, l’obiettivo è quello di migliorare la fruibilità delle aree del lungomare, riducendo il traffico veicolare e promuovendo modalità di spostamento sostenibili, nonché il recupero di luoghi di aggregazione che costituiscano delle nuove centralità, in relazione ai nuovi spazi di sosta da creare.

La strategia alla base del presente concorso è, quindi, quella di rendere stabile la crescita nel settore turistico, attraverso la realizzazione di infrastrutture che migliorino l’accoglienza. Nel caso specifico, rendendo migliore la vivibilità della zona costiera, nei periodi di maggiore congestione, attraverso un adeguato dispositivo di mobilità e di sosta, con l’ulteriore vantaggio per l’ambiente determinato dalla conseguente riduzione delle emissioni in atmosfera. Si vuole concretizzare tale strategia attraverso una azione complessiva fondata sulla realizzazione di punti di sosta per gli autoveicoli, che al momento parcheggiano al bordo della struttura viaria, mediante la realizzazione di parcheggi interrati in corrispondenza di aree già destinate alla sosta e di cui si intende potenziare la capacità ricettiva, in quanto dislocate nella zona di maggior affluenza turistica. Le aree individuate per la realizzazione dei punti di sosta sono riportate nella documentazione a corredo del presente documento e sono distribuite lungo l’asse viario principale del tessuto urbano costiero. Il loro posizionamento favorirà la futura adozione di una sistema che escluda, anche solo in parte, la sosta a bordo strada; al fine di salvaguardare la fruizione da parte dei pedoni delle aree più significative poste sul litorale, in adiacenza all’asse viario principale, destinandole ad un uso collettivo.

Le aree parcheggio individuate dovranno essere il luogo dell’interscambio modale fra le autovetture e la “mobilità dolce” in sinergia con il programma regionale per il “Completamento e valorizzazione turistica della pista ciclopedonale del litorale abruzzese” finanziato con i Fondi Masterplan per l’Abruzzo - Patti per il Sud:

Intervento Psra/54 – Completamento dei Percorsi Ciclabili della “Bike To Coast” e della Pista Polifunzionale di L’aquila-Capitignano -Valle dell’Aterno.

La finalità dell’intervento è sintetizzabile nelle seguenti azioni:

1. L’accoglienza turistica e la vivibilità del territorio;
2. L’incremento della resilienza (ambientale, economica e sociale) del sistema locale.

Le aree individuate dalla amministrazione comunale sono riportate nella planimetria allegata agli atti del concorso e specificati nella seguente tabella.

Tabella 1

Intervento	Ubicazione	Individuazione catastale (f/p.lla)	Superficie area (metri quadri)	Superficie ingombro parcheggio	Proprietà	Destinazione e urbanistica
1	Via Sant’Antonio	f 13 p.lla 866	975	682	Comunale	Parcheggio
		f 13 p.lla 1732	361	253		Viabilità
2	Via Carducci	f 13 p.lla 315	3.425 di cui 860 a destinazione Parcheggio e restante a viabilità	2.397	Comunale	Parcheggio (860 mq) Viabilità (2.565 mq)
3	Via della Repubblica*	f 9 p.lle 418	490 *	1.112	Da espropriare	Parcheggio
		f 9 p.lla 417	568		Da espropriare	
		f 9 p.lla 967	288		Da espropriare	Mercato
		f 9 p.lle 964/965/968	243		Comunale	Viabilità
4	P.zza Nenni	f 9 p.lla 1518	3.958 di cui 2.442 a destinazione Parcheggio e restante a viabilità	2770	Demanio dello Stato	Parcheggio (2.442 mq) Viabilità (1516 mq)

\* Da coordinare con l’intervento di realizzazione del sottopasso ferroviario

E’ possibile accedere alle informazioni riportate in tabella, mediante l’individuazione catastale delle aree, tramite il Sistema Informativo Territoriale SIT, accessibile on line dal sito internet comunale al seguente link: <https://silvi.geoportal.it/>.

#### Descrizione dei siti e degli interventi

Tutte le aree, così come indicato nel prospetto precedente **sono già destinate ad infrastrutture per la mobilità**, ad eccezione della p.lla individuata al FG 9, n.967, intervento n. 3, che dal Vigente PRG risulta destinata a mercato, anche se di fatto è attualmente utilizzata come area a parcheggio. Il presente concorso si pone l’obiettivo di “implementare” la superficie adibita alla sosta degli autoveicoli attraverso lo sviluppo interrato delle opere, destinando la superficie a raso all’uso collettivo.

**Le proposte progettuali dovranno tenere in conto della contiguità con l’ambiente marino, anche in relazione all’incremento dei costi delle opere nel loro sviluppo interrato**, ricercando soluzioni che associno i vantaggi funzionali con i costi degli interventi.

## 1 - Via Sant'Antonio

### Stato attuale:

Si tratta di un'area destinata alla sosta, sita in prossimità del sottopasso ferroviario corrispondente alla Via Sant'Antonio, di collegamento tra la SS 16 e il lungomare. L'area a parcheggio, nello specifico, si trova all'intersezione tra Via Sant'Antonio e Via Spezzaferro, che corre parallelamente alla direttrice ferroviaria nord-sud e dalla quale la stessa area risulta accessibile.

### Proprietà dell'immobile:

La proprietà dell'area a parcheggio è comunale (Fg. 13 p.lla 866), così come la porzione di viabilità di accesso (Fg. 13 p.lla 1732).

### Destinazione urbanistica:

La destinazione Urbanistica è F6 – Zona per parcheggi pubblici, per la quasi totalità dell'area individuata al Fg. 13 P.lla 866 (95,5%). La destinazione dell'area individuata al Fg 13 P.lla 1732 è Viabilità Urbana esistente.

## 2 - Via Carducci

### Stato attuale:

Si tratta di un'area destinata alla sosta alla quale si accede da Via Risorgimento e da Via Carducci, una via parallela al Lungomare (Via Arrigo Rossi) raggiungibile da Via G. Pascoli che la collega a quest'ultima; l'area, in particolare, è ubicata in corrispondenza dell'intersezione di Via Carducci con Via Risorgimento, nella zona a ridosso del tracciato ferroviario e rappresenta una delle aree di sosta di maggior rilievo della zona costiera.

### Proprietà dell'immobile:

La proprietà dell'area, individuata dalla p.lla 315 del fg. 13, è comunale, così come la porzione di viabilità di accesso individuata dalla stessa p.lla.

### Destinazione urbanistica:

La destinazione Urbanistica dell'area individuata al Fg. 13 p.lla 315 è per gran parte Viabilità Urbana esistente, mentre per la restante ha destinazione a zona F6 – Zona per parcheggi pubblici, di principale interesse per l'intervento.

### Annotazioni:

Rilevante è la presenza in prossimità dell'area di sosta dell'Ufficio Postale, che rappresenta una centralità nell'ambito dei Servizi principali della zona costiera.

## 3 - Via della Repubblica

### Stato attuale:

Si tratta di un'area attualmente destinata alla sosta, alla quale si accede da Via della Repubblica, una via parallela al Lungomare (Via Garibaldi), raggiungibile da Largo Garibaldi e da Rampa Simoni Mariannina che la collega a quest'ultimo; in particolare si precisa che le aree, attualmente, di fatto, destinate alla sosta sono quelle individuate alle p.lle 418 e 967 del Fg.9 mentre la p.lla 417 non risulta accessibile; precisando che, in ogni caso, tutte risultano di proprietà privata e da espropriare. L'area, tuttavia, collocata sempre a ridosso del tracciato ferroviario, è ubicata in prossimità della P.zza Marconi, la Piazza principale della zona costiera, su cui insistono sia la Sede Municipale sia la Scuola Secondaria di primo grado, G. Bindi; inoltre la Via Rampa Mariannina Simoni, che collega Via della Repubblica a P.zza Marconi, era precedentemente interessata da un passaggio a livello, successivamente eliminato da parte di RFI, per ragioni di sicurezza della linea ferroviaria.

### Proprietà dell'immobile:

Le aree di sosta individuate al Fg. 9, p.lle 418 e 967 sono di proprietà privata, dunque da espropriare; L'area individuata al Fg. 9, p.lla 417, attualmente non destinata alla sosta è anch'essa da espropriare;

Le aree individuate al Fg.9 p.lle 964-965-968 destinate a viabilità urbana esistente, sono di proprietà comunale.

Destinazione urbanistica:

Le aree individuate al Fg. 9, p.lle 417 e 418 sono destinate a zona F6 - Zona per parcheggi pubblici, tuttavia da espropriare.

L'area individuata al Fg. 9, p.lle 967, è destinata a Zona per Mercato (anche se, di fatto viene utilizzata per la sosta);

Le aree individuate al Fg.9 p.lle 964-965-968 sono destinate a Viabilità urbana esistente.

Annotazioni:

Quest'area è interessata, altresì, dal progetto per la realizzazione di un sottopasso ferroviario, che si allega fra gli atti del concorso, con cui dovranno relazionarsi le proposte progettuali (anche mediante l'utilizzo dello stesso sottopasso quale accesso alle nuove aree di sosta).

#### 4 – Piazza Nenni

Stato attuale:

Si tratta di un'area destinata alla sosta, ubicata nella parte più a nord del Lungomare (Via Garibaldi), di elevata rilevanza funzionale per la zona, che risulta caratterizzata da una ridotta distanza tra linea ferroviaria e il limite demaniale; la Piazza, infatti, destinata interamente a parcheggi, è quella ubicata più a ridosso dell'arenile demaniale ed è raggiungibile dal Lungomare (Via Garibaldi) attraverso la via denominata P.zza Nenni che conduce esclusivamente alla medesima Piazza.

Proprietà dell'immobile:

L'area risulta di proprietà del Demanio dello Stato.

Destinazione urbanistica:

L'area individuata al Fg. 9, p.lle 1.518 è destinata a zona F6 - Zona per parcheggi pubblici ed a Viabilità urbana esistente.

Annotazioni:

L'area in questione è quella più prossima all'arenile e, di conseguenza, si richiamano le considerazioni generali su esposte in ordine alla vicinanza dell'ambiente marino.

I progetti possono contenere anche azioni di cui alla Parte IV - del dlgs 50/2016, con riferimento al partenariato pubblico privato (PPP) e comunque devono essere coerenti o complementari agli obiettivi del PNRR, dei Fondi strutturali europei o del Fondo per lo Sviluppo e la Coesione.

Le linee guida da seguire nella compilazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica sono indicate nel decreto interministeriale: "Linee guida adottate in attuazione dell'art. 12 del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156" - pubblicato dal ministro per il Sud e la Coesione territoriale, di concerto con il ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili.

Le proposte, redatte nel primo e nel secondo grado di progettazione, debbono tenere conto, oltre che della normativa specifica vigente sul territorio, delle indicazioni contenute nella Variante al Piano Regolatore Generale, del Regolamento Edilizio Comunale (REC) e del Piano demaniale marittimo comunale e di ogni altro documento pertinente con i temi del concorso pubblicati sui seguenti link del sito ufficiale del comune: <http://www.silvi.cportal.it/Regolamenti.aspx?Page=REGOLAMENTI&Tipo=COM>

**Le caratteristiche generali delle opere da realizzare sono:**

struttura portante in cemento armato o acciaio o altra tecnologia mista;

pavimenti delle corsie su massetto in cls con pavimento del piano inferiore areato;

scale e ascensori conformi alle vigenti norme in materia di abbattimento delle barriere architettoniche;

sistemi di porte antincendio e portoni automatici tagliafuoco;

areazione naturale ed aspirazione automatica collegata a sensori sulla qualità dell'aria interna;  
 sistema di raccolta acque bianche;  
 impianti di prevenzione incendi;  
 sistema integrato per il controllo degli accessi e la sorveglianza generale;  
 segnaletica interna;  
 sistemazione esterna della superficie a raso comprendente aree piantumate, anche per il mascheramento delle griglie di aerazione, percorsi pedonali, impianto di illuminazione e di irrigazione.

**Di seguito le categorie e codici-ID di cui al Decreto Ministeriale del 17.06.2016 di interesse per le opere da realizzare:**

STRUTTURE S.03 Strutture o parti di strutture in cemento armato - Verifiche strutturali relative - Ponteggi, centinature e strutture provvisorie di durata superiore a due anni;

STRUTTURE S.04 Strutture o parti di strutture in muratura, legno, metallo - Verifiche strutturali relative – Consolidamento delle opere di fondazione di manufatti dissestati - Ponti, Paratie e tiranti, Consolidamento di pendii e di fronti rocciosi ed opere connesse, di tipo corrente - Verifiche strutturali relative

IMPIANTI IA.03 Impianti elettrici in genere, impianti di illuminazione, telefonici, di rivelazione incendi, fotovoltaici, a corredo di edifici e costruzioni di importanza corrente - singole apparecchiature per laboratori e impianti pilota di tipo semplice;

EDILIZIA E.03 Ostelli, Pensioni, Case albergo - Ristoranti - Motel e stazioni di servizio - negozi - mercati coperti di tipo semplice;

IMPIANTI IA.01 Impianti per l'approvvigionamento, la preparazione e la distribuzione di acqua nell'interno di edifici o per scopi industriali - Impianti sanitari - Impianti di fognatura domestica od industriale ed opere relative al trattamento delle acque di rifiuto - Reti di distribuzione di combustibili liquidi o gassosi - Impianti per la distribuzione dell'aria compressa del vuoto e di gas medicali - Impianti e reti antincendio.

Costo presunto dell'intervento

Di seguito è riportato l'importo dell'impegno di spesa che la stazione appaltante ipotizza per la realizzazione delle singole opere poste a concorso, inteso come il valore complessivo del quadro economico, costituito dalle somme a base di appalto e dalle somme a disposizione dell'amministrazione, redatto in conformità a quanto previsto dal D.lgs.50/2016 e del DPR 207/2010, per le parti applicabili, nonché alle norme in materia di revisione dei prezzi e di opere da finanziare con fondi PNRR e disposizioni ad esso collegate. Il dato deriva da un calcolo parametrico, relazionato ai dati fisici e dimensionali dell'opera ed è stato desunto da una specifica ricerca di mercato effettuata esaminando opere similari; tenendo in conto il costo medio di un posto auto e la realizzazione interrata, su più piani, dell'opera, con sistemazione esterna delle aree a raso. Per l'intervento n.4 – piazza Nenni – la stima ha tenuto in conto di una diversa organizzazione funzionale, con una più consistente presenza di area destinata a viabilità. **I valori riportati nella Tabella 2 sono quindi indicativi ed i concorrenti possono proporre valori diversi se adeguatamente motivati.**

Per la determinazione dell'area di ingombro dei manufatti oggetto del concorso, si è ipotizzato l'uso di una superficie ridotta al 70% rispetto all'area delle particelle catastali, con l'annotazione che le proposte progettuali potranno riportare costi diversi delle opere, se adeguatamente motivati; per le realizzazioni oggetto del concorso è stato determinato un costo per ogni specifico intervento pari a:

Tabella 2

Intervento	Ubicazione	Costo intervento (euro)
1	Via Sant'Antonio	1.650.000,00
2	Via Carducci	4.200.000,00
3	Via della Repubblica	2.100.000,00
4	P.zza Nenni	1.600.000,00

Per un totale previsto dell'impegno di spesa pari a euro 9.550.000,00.

**I concorrenti sono tenuti a suddividere l'intera proposta progettuale in lotti funzionali riguardanti ogni singola realizzazione.**

**Documento di fattibilità delle alternative progettuali (DOCFAP)**

Il documento di fattibilità delle alternative progettuali, previsto dal comma 3 dell'articolo 21 e dal comma 5 dell'articolo 23 del D.lgs 50/2016, nonché dalle Linee guida – MIMS - per la redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica da porre a base dell'affidamento di contratti pubblici di lavori del PNRR e del PNC (Art. 48, comma 7, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito nella legge 29 luglio 2021, n. 108), è un documento che accompagna i diversi livelli di progettazione e motiva le diverse scelte, al fine di giungere sempre a soluzioni che siano il risultato di un confronto con altre determinazioni possibili, nel continuo processo dialettico rappresentato dalla progettazione.

Tra i parametri che i concorrenti dovranno utilizzare per valutare le alternative progettuali, con riferimento alla specifica fase progettuale, vi sono:

la sostenibilità finanziaria e la convenienza economico-sociale;

la compatibilità ambientale e la verifica procedurale;

le analisi delle alternative di progetto e la relativa fattibilità tecnica;

l'analisi del rischio e di sensitività, al fine di valutare l'incertezza, nonché la possibile perdita di sostenibilità dell'investimento, con maggiore definizione nel caso delle soluzioni normate nella Parte IV - del dlgs 50/2016, con riferimento al partenariato pubblico privato (PPP).

Dal documento deve illustrare la migliore alternativa progettuale, da approfondire in ognuna delle fasi successive, con elaborati progettuali di maggiore dettaglio, indagini geognostiche e studi necessari per la progettazione architettonica e tecnico funzionale dell'opera, la conformità alle norme ambientali, urbanistiche e paesaggistiche, nonché il rispetto di quanto previsto dalla normativa in materia di tutela della salute e della sicurezza.

**La proposta progettuale**

Il **primo grado** di progettazione, anche in riferimento a quanto previsto dal comma 5 dell'articolo 23 del D.lgs 50/2016 e come previsto dal disciplinare, sarà costituito dai seguenti elaborati.

**1. ELABORATI TESTUALI**

Un unico file in formato PDF, di dimensione non superiore a 2 MB, composto da:

**Relazione illustrativa**, che metterà in evidenza i concetti espressi graficamente, con particolare riferimento ai criteri di valutazione indicati nel bando, e dovrà contenere:

a) l'analisi dello stato di fatto, nelle sue eventuali componenti architettoniche, geologiche, socio-economiche, amministrative;

b) le caratteristiche funzionali, tecniche, gestionali, economico-finanziarie dell'intero disegno e delle singole opere da realizzare;

c) la descrizione, ai fini della valutazione preventiva della sostenibilità ambientale e della compatibilità paesaggistica dell'intervento, dei requisiti delle opere da progettare, delle caratteristiche e dei collegamenti con il contesto nel quale l'intero disegno si inserisce, con particolare riferimento alla verifica dei vincoli ambientali, storici, archeologici, paesaggistici interferenti sulle aree o sugli immobili interessati dall'intervento, nonché l'individuazione delle misure idonee a salvaguardare la tutela ambientale e i valori culturali e paesaggistici.

d) la verifica della possibilità di realizzazione mediante i contratti di partenariato pubblico privato;

Non sono ammessi schemi grafici ed immagini, massimo 8 facciate formato A4 - orientamento verticale – carattere Time New Roman di dimensione 11;

**Documento di fattibilità delle alternative progettuali (DOCFAP)** costituito dalla individuazione ed analisi delle possibili soluzioni progettuali alternative, rispetto alla soluzione realizzativa individuata, con le considerazioni riportate nel precedente paragrafo specifico, sintetizzate in riferimento:

- al miglior rapporto tra costi e benefici per la collettività, in relazione alle specifiche esigenze da soddisfare e prestazioni da fornire;
  - all'analisi, sotto il profilo qualitativo, degli aspetti ambientali;
  - al profilo tecnico ed economico;
- Non sono ammessi schemi grafici ed immagini, massimo 4 facciate formato A4 - orientamento verticale – carattere Time New Roman di dimensione 11.

## 2. ELABORATI GRAFICI

Un unico file in formato PDF, di dimensione non superiore a 20 MB, composto da:

- 1 tavola grafica formato A0 - orientamento orizzontale-tecnica rappresentativa libera in bianco e nero e/o colori - stampa su una sola facciata- contenente la rappresentazione dell'idea progettuale che si intenderà sviluppare nel 2° grado, mediante schema planimetrico, schemi funzionali dei diversi livelli e rappresentazioni tridimensionali delle volumetrie esterne nel numero massimo di due (realizzate mediante grafica e/o immagini di plastico di studio).

Il **secondo grado** di progettazione prevede lo sviluppo dell'idea progettuale presentata nel 1° grado.

### 1) ELABORATI TESTUALI

Un unico file PDF della dimensione massima di 5 MB, contenente quanto di seguito indicato.

- a) Relazione illustrativa contenente:

1. l'inquadramento territoriale e socio-economico dell'area oggetto dell'intervento:

1.1. corografia, stralcio del piano regolatore generale comunale, verifica della compatibilità con gli strumenti urbanistici;

1.2. analisi dell'impatto socio-economico con riferimento al contesto produttivo e commerciale esistenti;

2. l'analisi della domanda e dell'offerta attuale e di previsione con riferimento:

2.1. al bacino d'utenza;

2.2. alla stima dei bisogni dell'utenza mediante utilizzo di parametri fisici riferiti alla specifica tipologia dell'intervento, quali i flussi di traffico e il numero di accessi;

2.3. all'individuazione, in termini quantitativi e di gradimento, dell'offerta attuale e di quella prevista nei medesimi settori dell'intervento;

3. l'analisi delle alternative progettuali riguardanti lo specifico grado di definizione progettuale:

3.1. individuazione delle alternative progettuali dal punto di vista delle scelte tecnologiche, organizzative e finanziarie;

3.2. matrice delle alternative progettuali;

4. lo studio dell'impatto ambientale riferito alla soluzione progettuale individuata e alle possibili soluzioni alternative:

4.1. analisi sommaria degli aspetti geologici, geotecnici, idraulici, idrogeologici, desunti dalle cartografie disponibili o da interventi già realizzati ricadenti nella zona;

4.2. verifica dei vincoli ambientali, storici, archeologici, paesaggistici interferenti sulle aree o sugli immobili interessati dall'intervento;

- b) Relazione tecnica contenente:

1. le caratteristiche funzionali e tecniche dei lavori da realizzare;

2. descrizione, ai fini della valutazione preventiva della sostenibilità ambientale e della compatibilità paesaggistica dell'intervento, dei requisiti dell'opera da progettare, delle caratteristiche e dei collegamenti con il contesto nel quale l'intervento si inserisce nonché delle misure idonee a salvaguardare la tutela ambientale e i valori culturali e paesaggistici;

3. analisi sommaria delle tecniche costruttive e indicazione delle norme tecniche da applicare;

4. cronoprogramma;

5. stima sommaria dell'intervento effettuato, per quanto concerne le opere o i lavori, applicando alle quantità caratteristiche degli stessi, i corrispondenti prezzi della tariffa regionale vigente, in un computo metrico estimativo di massima, con l'individuazione delle categorie generali e specializzate e dei relativi importi, determinati mediante l'applicazione delle quote di incidenza delle corrispondenti lavorazioni rispetto al costo complessivo;



- massimo 20 facciate formato A4 - orientamento verticale- carattere Time New Roman di dimensione 11. La relazione metterà in evidenza i concetti espressi graficamente, con particolare riferimento ai criteri di valutazione indicati nel bando. Non sono ammessi schemi grafici ed immagini.

## 2) ELABORATI GRAFICI

Un unico file PDF della dimensione massima di 200 MB, contenente:

- Tavole grafiche (al massimo 4) - formato A0 - tecnica rappresentativa libera in bianco e nero o a colori; stampa su una sola facciata, contenenti i seguenti elementi:
- Planimetria generale (livello coperture) – scala (1:1.000 o 1:500). L'elaborato dovrà presentare lo stesso orientamento della planimetria di rilievo allegata ed indicare: le sistemazioni esterne, gli accessi all'area oggetto di intervento e ai fabbricati, le distanze di rispetto dai confini e/o dagli edifici;
- Piante di tutti i livelli - scala 1:200; le piante devono contenere: la numerazione di tutti gli spazi come da programma plano-volumetrico di cui al programma di Concorso, le principali quote altimetriche, nonché per il livello terreno, anche la sistemazione esterna delle aree in immediata vicinanza;
- Prospetti ed una sezione significativa - scala 1:200;
- Rappresentazioni tridimensionali (nel numero massimo di due).

## 3) VIDEO RENDERING [facoltativo]

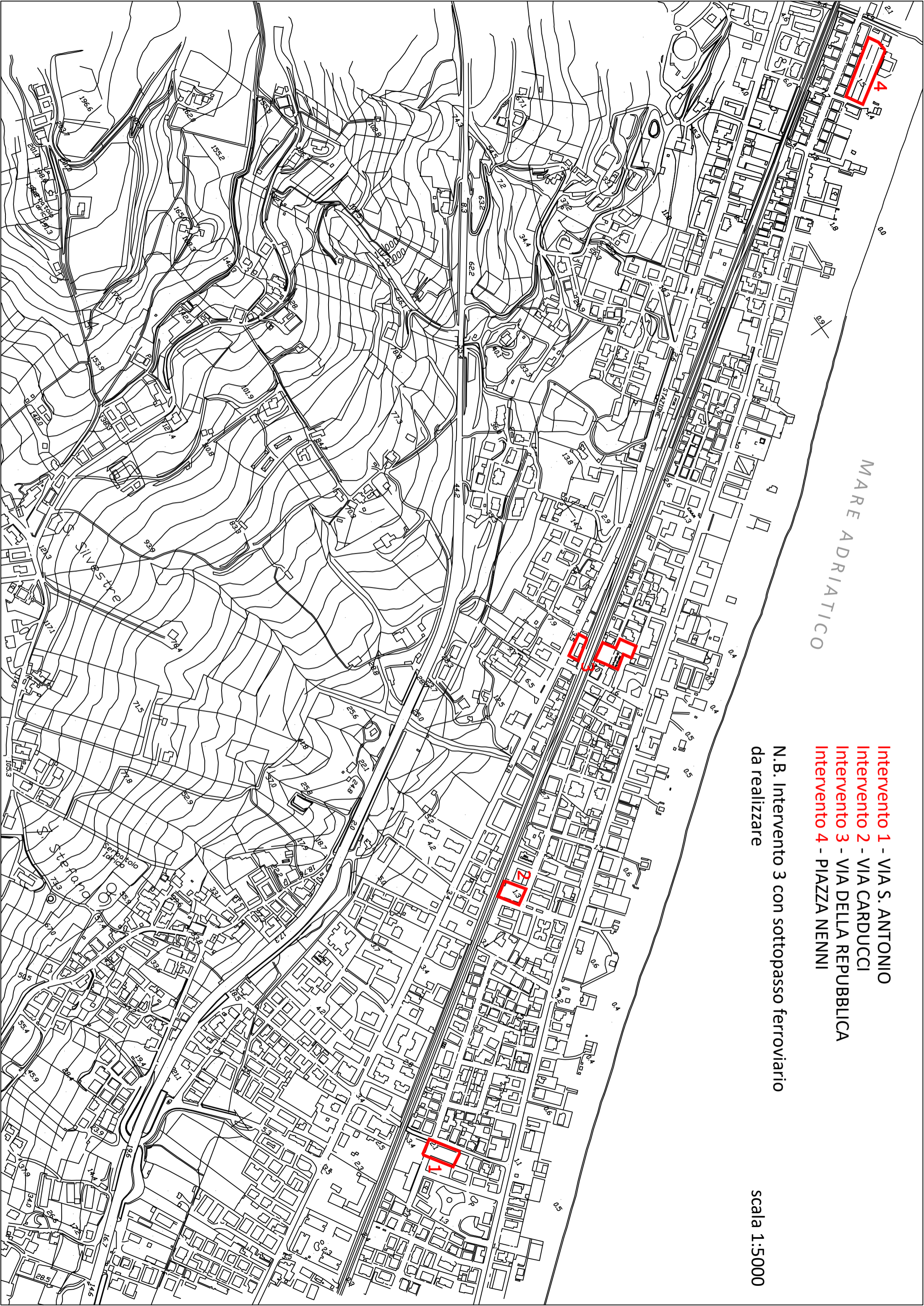
Un unico file compresso in formato ZIP della dimensione massima di 20 MB, contenente:

- Video rendering della durata massima di 1 minuto.

### Affidamento dell'incarico dei livelli successivi di progettazione

Il vincitore del Concorso, **entro 60 giorni dalla proclamazione, dovrà completare lo sviluppo degli elaborati concorsuali, con un livello di approfondimento pari a quello previsto dal progetto di fattibilità tecnica ed economica**, come definito dall'articolo 23 del D.Lgs. 50/2016 e, per quanto applicabile, dal decreto del Presidente della Repubblica 5 ottobre 2010, n. 207 e dalle linee guida MIMS, art. 48, comma 7 del DL 31 Maggio 2021, n. 77, convertito nella Legge 29 Luglio 2021, n.108, per quanto attiene al contenuto degli elaborati e alle relative scale di rappresentazione, nonché dalle norme e linee guida relative al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) ed al Piano Nazionale Complementare (PNC).

La stazione appaltante, con riferimento all'articolo 12, comma 8, del decreto legge 121/2021, affiderà al vincitore del concorso i livelli successivi della progettazione, **solo in caso di reperimento e ottenimento di ulteriori finanziamenti**, con procedura negoziata, di cui all'articolo 63 comma 4 del Codice, ai sensi di quanto previsto dall'art. 152, comma 5, del Codice.



MARE ADRIATICO

- Intervento 1 - VIA S. ANTONIO
- Intervento 2 - VIA CARDUCCI
- Intervento 3 - VIA DELLA REPUBBLICA
- Intervento 4 - PIAZZA NENNI

N.B. Intervento 3 con sottopasso ferroviario da realizzare

scala 1:5000

**COMUNE di SILVI**  
(Provincia di Teramo)  
Area Tecnica  
Tel.085/93571 - Fax 085/932618

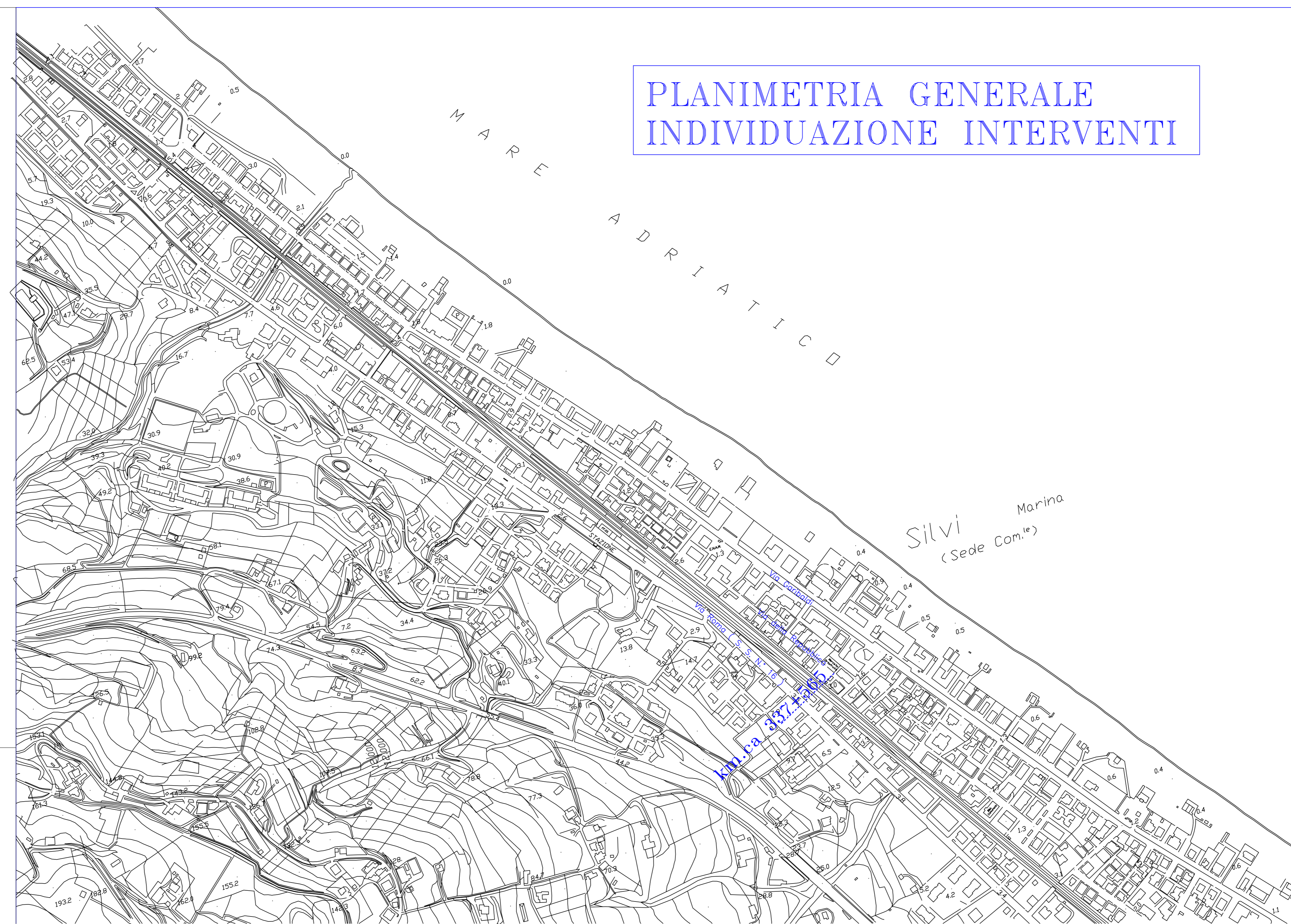
**SERVIZIO DIREZIONE E PROGETTAZIONE OO.PP.**

REALIZZAZIONE DI UN SOTTOPASSO FERROVIARIO  
DELLA LINEA BOLOGNA-LECCE  
ALLA KM.CA 337+585

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO-ECONOMICA

TAV. N.° 2 : INQUADRAMENTO TERRITORIALE SU  
BASE AEREOFOTOGRAMMETRICO

AREA TECNICA  
Servizio Direzione e Progettazione OO.PP.



**PLANIMETRIA GENERALE  
INDIVIDUAZIONE INTERVENTI**

**COMUNE di SILVI**  
(Provincia di Teramo)  
Area Tecnica  
Tel.085/93571 - Fax 085/932618

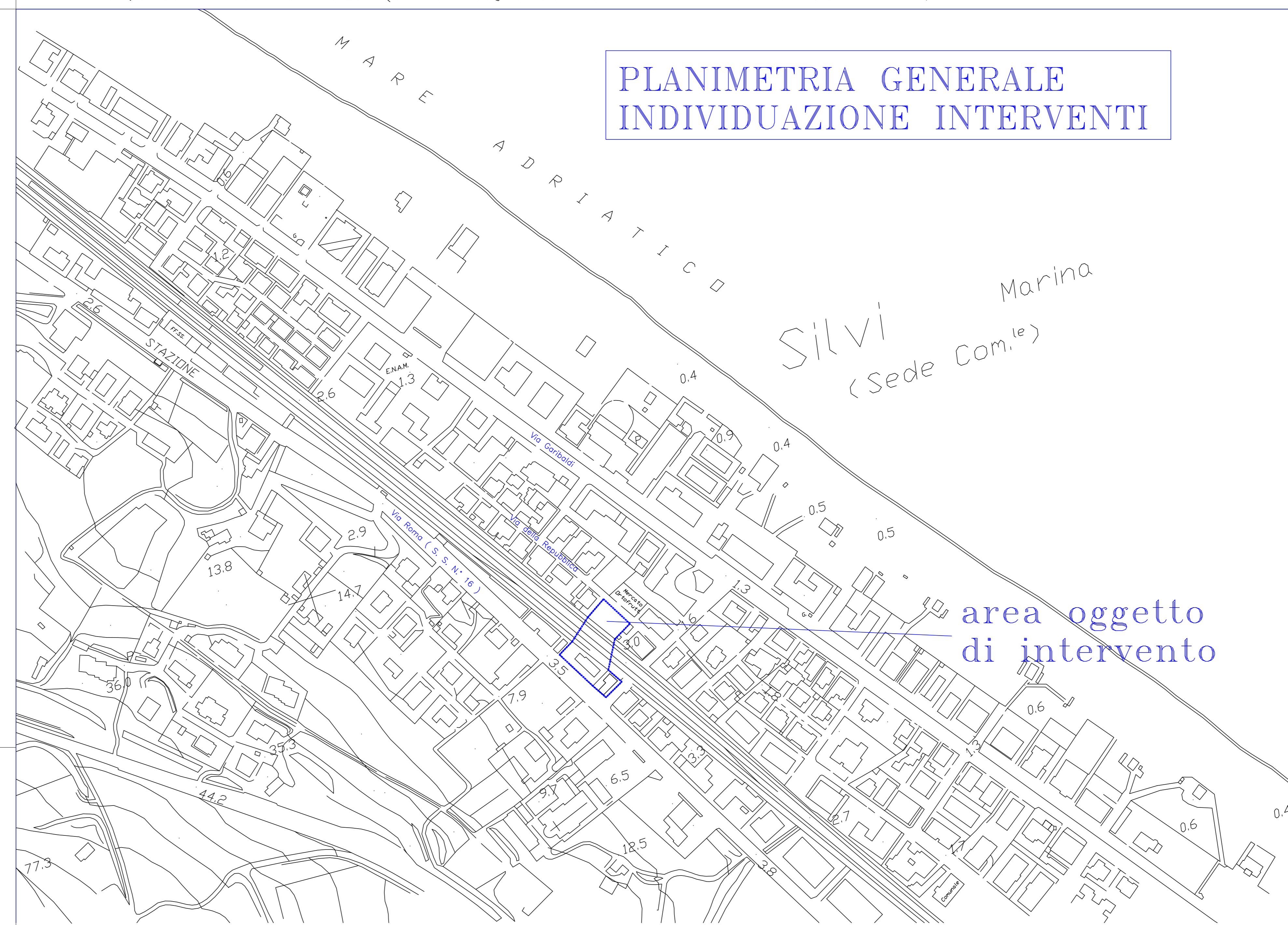
**SERVIZIO DIREZIONE E PROGETTAZIONE OO.PP.**

REALIZZAZIONE DI UN SOTTOPASSO FERROVIARIO  
DELLA LINEA BOLOGNA-LECCE  
ALLA KM.CA 337+585

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO-ECONOMICA

TAV. N.° 2A : INQUADRAMENTO TERRITORIALE CON  
INDIVIDUAZIONE AREA DI INTERVENTO  
scala 1:2.000

AREA TECNICA  
Servizio Direzione e Progettazione OO.PP.



**PLANIMETRIA GENERALE  
INDIVIDUAZIONE INTERVENTI**

area oggetto  
di intervento

**COMUNE di SILVI**  
(Provincia di Teramo)  
Area Tecnica  
Tel.085/93271 - Fax.085/932618

**SERVIZIO DIREZIONE E PROGETTAZIONE OO.PP.**

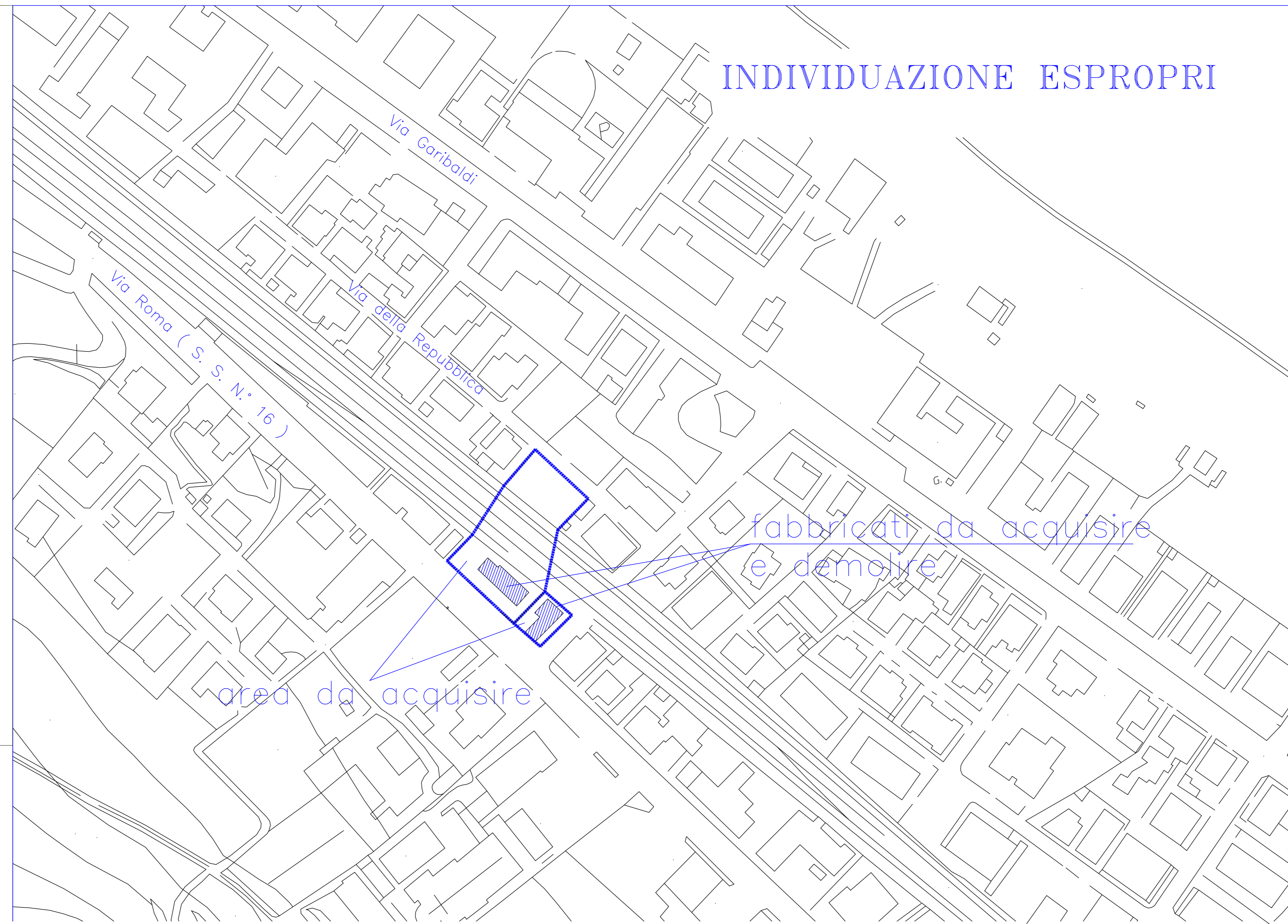
REALIZZAZIONE DI UN SOTTOPASSO FERROVIARIO  
DELLA LINEA BOLOGNA-LECCE  
ALLA KM.CA 337+585

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO-ECONOMICA

TAV. N.° 2B : INQUADRAMENTO TERRITORIALE CON  
INDIVIDUAZIONE AREA OGGETTO DI ESPROPRIO  
scala 1:1000

AREA TECNICA  
Servizio Direzione e Progettazione OO.PP.

## INDIVIDUAZIONE ESPROPRI



**COMUNE di SILVI**  
(Provincia di Teramo)  
Area Tecnica  
Tel.085/93271 - Fax.085/932618

**SERVIZIO DIREZIONE E PROGETTAZIONE OO.PP.**

REALIZZAZIONE DI UN SOTTOPASSO FERROVIARIO  
DELLA LINEA BOLOGNA-LECCE  
ALLA KM.CA 337+585

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO-ECONOMICA

TAV. N.° 2C : PLANIMETRIA DI PROGETTO  
scala 1:500

AREA TECNICA  
Servizio Direzione e Progettazione OO.PP.

## PLANIMETRIA DI PROGETTO

