



# PROVINCIA di ISERNIA

Settore Tecnico e Ambiente

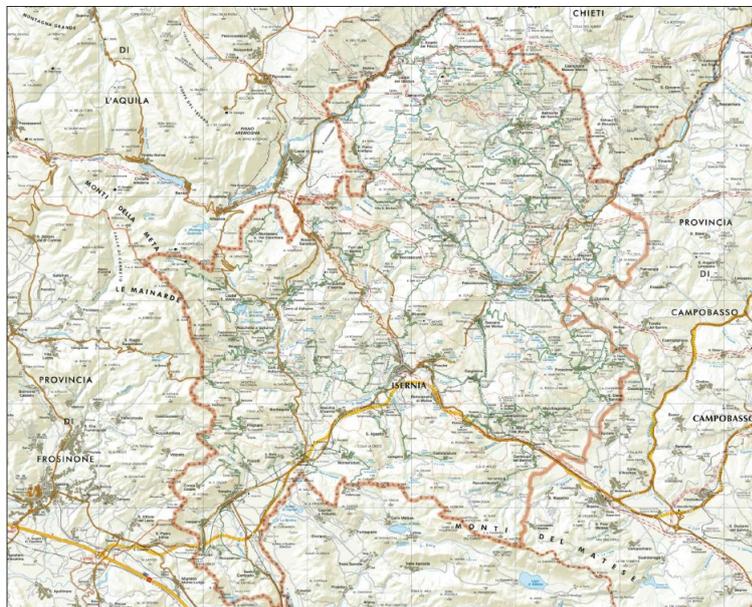
Via G. Berta Snc – 86170 – Isernia

Codice Fiscale 80051970947- Partita IVA 00066050949

## DOCUMENTO DI INDIRIZZO ALLA PROGETTAZIONE (D.I.P.)

(Art. 23, comma 5, D.Lgs.n.50/2016, coordinato con il D.Lgs.n.56/2017)

### INTERVENTI DI MOBILITÀ INTERMODALE (CARRABILE, CICLABILE E PEDONALE) SUL SISTEMA PERIFERICO DELLE STRADE PROVINCIALI DI ACCESSO AI PICCOLI BORGHI DELLA PROVINCIA DI ISERNIA



**Il Responsabile Unico del  
Procedimento**  
Geom. Lorenzo DI IACOVO

**Supporto al RUP**  
Ing. Alfredo Natale



*Alfredo Natale*

**Oggetto:** Documento di indirizzo alla Progettazione (DIP) per Concorso di Progettazione finalizzato ad acquisizione di progetti che prevedano un ripensamento del sistema Periferico delle Strade provinciali di accesso ai piccoli borghi

**Intervento finanziato da:** Fondo Concorsi Progettazione e idee per la Coesione Territoriale;

**Norma istitutiva del Fondo:** articolo 6-quater del Decreto legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito con modificazioni dalla L. 3 agosto 2017, n. 123 - Decreto riparto risorse: DPCM 17 dicembre 2021.

CUP: H52C22000270006

CIG: 96596123FE

## **SOMMARIO**

|   |    |
|---|----|
| Art. 1 - PREMESA ED OGGETTO DEL CONCORSO.....   | 3  |
| Art. 2 - QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO NAZIONALE E REGIONALE.....   | 4  |
| Art. 3 - CONTENUTI DEL PRESENTE DOCUMENTO .....   | 5  |
| Art. 4 – LO STATO DEI LUOGHI E LE INDICAZIONI DI MASSIMA DI TIPO CATASTALE.....   | 6  |
| Art. 5 - OBIETTIVI DA PERSEGUIRE ATTRAVERSO LA REALIZZAZIONE DELL’INTERVENTO, LE FUNZIONI CHE DOVRANNO ESSERE SVOLTE, I FABBISOGNI E LE ESIGENZE DA SODDISFARE, OVE PERTINENTI I LIVELLI DI SERVIZIO DA CONSEGUIRE .....  | 56 |
| Art. 6 - REQUISITI TECNICI DI PROGETTO CHE L’INTERVENTO DEVE SODDISFARE IN RELAZIONE ALLA LEGISLAZIONE TECNICA VIGENTE E AGLI OBIETTIVI.....  | 56 |
| Art. 7 - CRITERIO DI AGGIUDICAZIONE ED ELABORATI GRAFICI E TESTUALI DA REDIGERE .....   | 58 |
| 7.1 Elaborati progettuali richiesti per il 1° grado (Proposte ideative) e criteri di valutazione .....  | 58 |
| 7.1.1 Elaborati testuali .....  | 58 |
| 7.1.2 Elaborati grafici .....   | 58 |
| 7.1.3 Criteri di valutazione per il 1° grado.....   | 59 |
| 7.2 Elaborati progettuali richiesti per il 2° grado (progetti di Fattibilità Tecnica ed Economica) e criteri di valutazione .....   | 62 |
| 7.2.1 Elaborati testuali .....  | 62 |
| 7.2.2 Elaborati grafici .....   | 62 |
| 7.2.3 Criteri di valutazione per il 2° grado.....   | 63 |
| Art. 8 - LIVELLI DELLA PROGETTAZIONE DA SVILUPPARE .....  | 66 |
| Art. 9 - RACCOMANDAZIONI PER LA PROGETTAZIONE, ANCHE IN RELAZIONE ALLA PIANIFICAZIONE URBANISTICA, TERRITORIALE E PAESAGGISTICA VIGENTE.....  | 67 |
| Art. 10 - LIMITI FINANZIARI .....   | 67 |
| Art. 11 - TIPOLOGIA DI CONTRATTO.....   | 68 |
| Art. 12 - SPECIFICHE TECNICHE CONTENUTE NEI CRITERI AMBIENTALI MINIMI (CAM).....  | 70 |
| Art. 13 - INDIRIZZI GENERALI PER LA PROGETTAZIONE DEL MONITORAGGIO AMBIENTALE, GEOTECNICO E STRUTTURALE DELLE OPERE.....  | 71 |
| Art. 14 - SPECIFICHE TECNICHE PER L’UTILIZZO DI MATERIALI, ELEMENTI E COMPONENTI AI FINI DEL PERSEGUIMENTO DEI REQUISITI DI DURABILITÀ, DUTTILITÀ, ROBUSTEZZA E RESILIENZA DELLE OPERE E DELLA EFFICIENZA ENERGETICA E DELLA SICUREZZA E FUNZIONALITÀ DEGLI IMPIANTI..... | 72 |
| Art. 15 - INDIVIDUAZIONE LOTTI FUNZIONALI E/O LOTTI PRESTAZIONALI .....   | 74 |

## Art. 1 - PREMESSA ED OGGETTO DEL CONCORSO

Come richiamato anche nella scheda tecnica di progetto il concorso mira ad acquisire progetti che supportino la crescita sostenibile ed inclusiva nonché lo sviluppo armonico ed infrastrutturale delle Aree Interne della Provincia di Isernia favorendone il rilancio attraverso un **ripensamento del sistema periferico delle Strade Provinciali di accesso ai piccoli borghi**, teso a superare i seguenti **fattori di criticità**:

- **isolamento fisico ed infrastrutturale di prossimità, che determina di fatto un lento e graduale spopolamento ed impoverimento socio-economico delle aree interne ricadenti nell'ambito territoriale afferente alla Provincia di Isernia;**
- **mancato sviluppo armonico infrastrutturale del territorio dovuto alle caratteristiche orografiche dello stesso;**
- **difficoltà di accesso ai centri abitati che interessa gli ultimi km della viabilità provinciale.**

Tali criticità generano un evidente isolamento socio-economico-turistico dei territori più periferici, risultando difficile il loro raggiungimento sia da parte dei residenti, che spesso scelgono di spostarsi a vivere o di intraprendere le loro attività economiche in centri più grandi, che da parte dei turisti, disincentivati a scoprire territori ricchi di valenze naturalistiche, paesaggistiche e storiche.

Lo scopo del progetto è quello di superare le criticità sopra esposte ideando e progettando una serie di interventi di mobilità intermodale (con studio dell'interazione tra percorrenza e fruibilità carrabile, ciclabile e pedonale) su dette arterie di prossimità.

Saranno apprezzate le soluzioni progettuali che privilegiano la vocazione dei territori, adottando **soluzioni compatibili con gli strumenti urbanistici ed i vincoli ambientali, agevolmente e celermente realizzabili ed a basso impatto ambientale, consentendo il recupero e la valorizzazione del patrimonio socio-culturale, storico-architettonico e paesaggistico-ambientale** che si concentra nei piccoli borghi delle aree interne della Provincia di Isernia, facendoli divenire protagonisti di un nuovo paradigma di crescita intelligente, sostenibile e inclusiva del territorio. Le proposte progettuali dovranno concentrarsi preferibilmente e prevalentemente in aree di proprietà dell'Ente in modo da evitare il più possibile interventi su suoli privati.

Il progetto vincitore dovrà essere candidabile su iniziative a valere sul PNRR e PNC.

Principali abbreviazioni del testo:

-  SA: Stazione Appaltante: Provincia di Isernia;
-  RUP: Responsabile del Procedimento ai sensi dell'art. 31, D.Lgs.n.50/16 – Geom. Lorenzo DI IACOVO;
-  DIP: Documento d'indirizzo alla Progettazione ai sensi dell'art. 23, D.Lgs.n.50/16;
-  DL: Direttore/Direzione Lavori ai sensi dell'art.101: c.3, D.Lgs.n.50/16;
-  DO: Direzione Operativa ai sensi dell'art.101 c.4, D.Lgs.n.50/16;
-  IC: Ispettore di Cantiere ai sensi dell'art.101 c.5, D.Lgs.n.50/16;
-  CSP: Coordinatore per la progettazione ai sensi dell'art. 91, D.Lgs.n.81/08;
-  CSE: Coordinatore per l'esecuzione ai sensi dell'art. 92, D.Lgs.n.81/08.

## Art. 2 - QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO NAZIONALE E REGIONALE

Il presente documento è stato redatto in conformità con le Linee Guida MIMS ex Art. Art. 48, comma 7, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito nella legge 29 luglio 2021, n. 108 – “Linee guida 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” ad integrazione ed approfondimento della “Scheda Tecnico-economica di Progetto”.

Viene di seguito riportata, a **carattere indicativo e non esaustivo**, la principale Normativa di riferimento:

- 📄 Consiglio Superiore dei Lavori pubblici – Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili - Linee guida 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;
- 📄 Articolo 6-quater del Decreto legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito con modificazioni dalla L. 3 agosto 2017, n. 123 - Decreto riparto risorse: DPCM 17 dicembre 2021;
- 📄 Decreto Legislativo 18 aprile 2016 n. 50 e s.m.i. “Nuovo Codice dei contratti pubblici”;
- 📄 D.P.R. 5 ottobre 2010 n. 207 Regolamento di esecuzione ed attuazione del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, recante «Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE». (10G0226);
- 📄 Regolamento UE n. 2020/852 del 18 giugno 2020, che definisce gli obiettivi ambientali, tra cui il principio di non arrecare un danno significativo (DNSH, "Do no significant harm"), e la Comunicazione della Commissione UE 2021/C 58/01, recante "Orientamenti tecnici sull'applicazione del principio "non arrecare un danno significativo" a norma del regolamento sul dispositivo per la ripresa e la resilienza" ed in particolare l'articolo 17;
- 📄 Regolamento (UE) n. 2021/241 del 12 febbraio 2021, che istituisce il dispositivo per la ripresa e la resilienza;
- 📄 Decreto del Ministro della giustizia, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, 17 giugno 2016;
- 📄 Decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili 2 agosto 2021, n. 312, di modifica del decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 1° dicembre 2017, n. 560, che stabilisce le modalità e i tempi di progressiva introduzione dei metodi e degli strumenti elettronici di modellazione per l'edilizia e le infrastrutture;
- 📄 Decreto del Ministro per le disabilità 9 febbraio 2022, recante "Direttiva alle amministrazioni titolari di progetti, riforme e misure in materia di disabilità";
- 📄 Linee guida ANAC n. 1, di attuazione del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, recanti "Indirizzi generali sull'affidamento dei servizi attinenti all'architettura e all'ingegneria", approvate dal Consiglio dell'Autorità Nazionale Anticorruzione con delibera n. 973 del 14 settembre 2016 e aggiornate con delibera n. 138 del 21 febbraio 2018 e con delibera n. 47 del 15 maggio 2019 (nel prosieguo Linee Guida n. 1);
- 📄 Circolare del Ministero dell'economia e delle finanze n. 32 del 30 dicembre 2021, recante "Piano nazionale di ripresa e resilienza - Guida operativa per il rispetto del principio di non arrecare danno significativo all'ambiente";
- 📄 Circolare del Ministero dell'economia e delle finanze n. 4 del 18 gennaio 2022, recante "Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) - articolo 1, comma 1, del decreto-legge

n. 80 del 2021 - Indicazioni attuative";

- ✚ Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri - Codice dei beni culturali e del paesaggio del 12/12/2005 "Individuazione della documentazione necessaria alla verifica della compatibilità paesaggistica degli interventi proposti";
- ✚ D.Lgs. 22 Gennaio 2004 n. 42 Codice dei beni culturali e del paesaggio;
- ✚ Piani Territoriali Paesistico-Ambientali di Area Vasta (P.T.P.A.A.V.) redatti ai sensi della Legge Regionale 1/12/1989 n. 24.

### Art. 3 - CONTENUTI DEL PRESENTE DOCUMENTO

Il presente **Documento di Indirizzo della Progettazione (DIP)** è redatto ai sensi dell'articolo 24 del Codice e segue le Linee guida del Consiglio Superiore dei Lavori pubblici – Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e riporta le seguenti informazioni:

- ✚ lo stato dei luoghi con le relative indicazioni di massima di tipo catastale;
- ✚ gli obiettivi da perseguire attraverso la realizzazione dell'intervento, le funzioni che dovranno essere svolte, i fabbisogni e le esigenze da soddisfare, ove pertinenti i livelli di servizio da conseguire;
- ✚ i requisiti tecnici di progetto che l'intervento deve soddisfare in relazione alla legislazione tecnica vigente e agli obiettivi di cui al precedente punto 2;
- ✚ il criterio di aggiudicazione;
- ✚ i livelli della progettazione da sviluppare ed i relativi tempi di svolgimento, in rapporto alla specifica tipologia e alla dimensione dell'intervento.
- ✚ gli elaborati grafici e descrittivi da redigere;
- ✚ eventuali raccomandazioni per la progettazione, anche in relazione alla pianificazione urbanistica, territoriale e paesaggistica vigente ed alle relative prescrizioni o alle direttive delle connesse valutazioni ambientali strategiche (VAS) (VIA) e ove pertinenti, nonché eventuali codici di pratica progettuale, procedure tecniche integrative o specifici standard tecnici che l'amministrazione intenda porre a base della progettazione dell'intervento, ferme restando le regole e le norme tecniche vigenti da rispettare;
- ✚ i limiti finanziari da rispettare;
- ✚ la tipologia di contratto;
- ✚ le specifiche tecniche contenute nei criteri ambientali minimi (CAM) di cui all'art. 34 del decreto legislativo n. 50 del 2016, adottati con decreto del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, ora Ministero per la transizione ecologica, per quanto materialmente applicabili;
- ✚ gli indirizzi generali per la progettazione del monitoraggio ambientale, geotecnico e strutturale delle opere con adeguati dispositivi e sensoristica, anche alla luce della accreditata innovazione tecnologica di settore;
- ✚ le specifiche tecniche per l'utilizzo di materiali, elementi e componenti ai fini del perseguimento dei requisiti di durabilità, duttilità, robustezza e resilienza delle opere e della efficienza energetica e della sicurezza e funzionalità degli impianti.

## Art. 4 – LO STATO DEI LUOGHI E LE INDICAZIONI DI MASSIMA DI TIPO CATASTALE

Viene di seguito riportata la tabella contenente l'elenco delle strade di competenza della provincia di Isernia con relative denominazioni, percorsi e chilometriche.

| <b>ELENCO STRADE PROVINCIALI</b> |                                 |   |                     |
|----------------------------------|---------------------------------|---|---------------------|
| <b>N°</b>                        | <b>DENOMINAZIONE</b>            | <b>PERCORSO</b>   | <b>LUNGHEZZA km</b> |
| 1                                | S.P.VANDRA                      | S.S. 85 (svincolo Isernia sud) - Colli a Volturmo- S.S. 158 - Bivio Scapoli- Confine Prov. FR | 32,280              |
| 1 var                            | S.P. ATINA- ISERNIA             | S.P. Vandra (Loc. Fragnete)- S. P. Vandra (Loc. Bivio Fomelli)                                | 2,200               |
| 2                                | S.P. MOLESANA                   | S.S. 17 (Loc. Tavema di Cantalupo) - Macchiagodena- Frosolone - Mad. delle Piane              | 22,660              |
| 3                                | S.P. ATINENSE                   | S.S. 85- Pozzilli - Filignano - Selvone - Cerasuolo - S.P. Vandra (confine Prov. FR)          | 18,420              |
| 3 dir                            | S.P. COLLEMACCHIA               | S.P. Atinense - Frazione Collemacchia   | 1,210               |
| 4                                | S.P. STRADA VECCHIA             | S.S. 85 (Loc. Triverno) - S.P. Pontereale   | 6,750               |
| 5                                | S.P. PONTEREALE                 | S.S. 85 (Loc. Madonnella)- Confine Prov. CE (Ponte del Re)                                    | 1,970               |
| 6                                | S.P. SESTO CAMPANO              | S.S. 85 - Sesto Campano   | 2,550               |
| 7                                | S.P. SELVOTTA                   | S.S. 85 - Scalo FF.SS. di Sesto Campano   | 0,490               |
| 8                                | S.P. NUNZIATA LUNGA             | S.S.6 dir. (Bivio Ceppagna)- Ceppagna- Confine Prov. FR (Loc. Tre Toni)                       | 5,340               |
| 8 dir                            | S.P. ROCCAPIROZZI               | S.P. Nunziata Lunga- Vallecupa- Roccapirozzi  | 5,840               |
| 9                                | S.P. PEDEMONTANA                | S.S. 6 dir (Ospedale di Venafro)- Campopino- S.S. 85 (Loc. Cava)                              | 7,280               |
| 10                               | S.P. CONCA CASALE               | Venafro (Piazza S. D'Acquisto) - Conca Casale   | 11,400              |
| 10 dir                           | S.P. TRE CAPPELLE               | S.P. Conca Casale- Frazione Tre Cappelle (Colle Grotte)                                       | 0,390               |
| 11                               | S.P. POZZILLI                   | S.P. Atinense- Frazione Demanio- Frazione Leone- Confine Prov. FR                             | 7,100               |
| 12                               | S.P. LAGONI - MASTROGIOVANNI    | S.P. Atinense - Frazione Mastrogiovanni   | 4,990               |
| 13                               | S.P. SANTA MARIA OLIVETO        | S.S. 85 - Santa Maria Oliveto   | 3,800               |
| 14                               | S.P. ROCCARAVINDOLA             | S.S. 158 - Roccaravindola alta  | 4,390               |
| 14 dir                           | S.P. SANTA LUCIA                | S.P.14 - Frazione Santa Lucia   | 0,930               |
| 15                               | S.P. MONTAQUILA                 | S.S. 158 - Montaquila   | 1,790               |
| 16                               | S.P. VALLE DEL VOLTURNO         | S.S.158 (Roccaravindola bassa) - Ponte 25 Archi - Confine Prov. CE                            | 3,750               |
| 17                               | S.P. MONTERODUNI - VALLELUNGA   | S.S. 85 - Monteroduni - Confine Prov. CE  | 13,540              |
| 18                               | S.P. MACCHIA D'ISERNIA          | S.S. 85 - Macchia d'Isernia   | 1,030               |
| 19                               | S.P. SANT'AGAPITO               | S.P. Venafrana- Scalo Ferroviario- Sant'Agapito   | 5,070               |
| 20                               | S.P. VENAFRANA                  | S.S. 85 (svincolo Isernia sud) - S.S. 85 (svincolo S. Agapito)                                | 2,490               |
| 21                               | S.P. ISERNIA- CASTELPIZZUTO     | S.P. Venafrana- Longano - Castelpizzuto   | 12,540              |
| 22                               | S.P. CASTELROMANO               | Viale 3 marzo 1970 (ex S.S.17) - Frazione di Castelromano                                     | 4,910               |
| 23                               | S.P. SALIETTO                   | Colle Pagano - Colle Marini - Colle Cioffi - Salietto - S.P. Vandra                           | 6,110               |
| 24                               | S.P. VANDRINA                   | S.P. Vandra - Fornelli- Frazione Castello   | 6,100               |
| 25                               | S.P. SCAPOLI                    | S.P. Vandra - Scapoli   | 1,960               |
| 26                               | S.P. CASTELNUOVO                | S.P. Scapoli - Castelnuovo a Volturmo   | 2,880               |
| 27                               | S.P. MAINARDE                   | S.S. 158 (Loc. Cartiera)- Bivio Castel S. Vincenzo- Bivio Valle di Mezzo- Castelnuovo a V.    | 8,450               |
| 27 dir                           | S.P. VALLE DI MEZZO             | S.P. Mainarde - Valle di Mezzo  | 5,100               |
| 28                               | S.P. CASTEL SAN VINCENZO        | S.S. 158 - Bivio Castellane - Bivio Castel S. Vincenzo - S.P. Mainarde                        | 2,290               |
| 28 dir                           | S.P. DIR. CASTEL S. VINCENZO    | S.P. Castel S. Vincenzo - Castel S. Vincenzo  | 0,360               |
| 29                               | S.P. CASTELLONE                 | S.P. Castel S. Vincenzo - Frazione Castellane   | 0,530               |
| 30                               | S.P. ROCCHETTA A VOLTURNO       | S.S. 158- Rocchetta a Volturmo nuova - Rocchetta a Volturmo vecchia                           | 5,150               |
| 31                               | S.P. PIZZONE- LE FORME          | S.S. 158 - Pizzone - Pianoro Le Forme   | 14,050              |
| 32                               | S.P. MONTENERO VALCOCCHIARA     | S.S.17 (Ponte Zittola) - Montenero Val Cocchiara - S.S. 158 (Loc. Rampe S. Francesco)         | 13,130              |
| 33                               | S.P. RACCORDO                   | S.S. 158 (Cerro al V.) - Acquaviva di Isernia- Sant. dell'Assunta - S.S.17 (Loc. Macerone)    | 14,170              |
| 33 dir                           | S.P. FORESTA                    | S.P. Raccordo - Frazione Foresta  | 1,040               |
| 34                               | S.P. FOCI                       | S.P. Raccordo - Frazione Foci   | 5,110               |
| 35                               | S.P. CASTIGLIONE E VERNALE      | S.S. 17 - Frazione Vigne  | 4,590               |
| 35 dir                           | S.P. CASTIGLIONE                | S.P. Castiglione e Vemale - Frazione Castiglione  | 0,440               |
| 36                               | S.P. SAN MARIANO-CASABONA       | S.S. 17 - Frazione S. Mariano - Frazione Casabona   | 3,190               |
| 37                               | S.P. FORLITANA                  | S.S.17 - Forli del Sannio   | 3,910               |
| 38                               | S.P. VUOTTO                     | S.S. 17 - Contrada Vuotto   | 1,300               |
| 39                               | S.P. PESCHE                     | Ex S.S. 17 (Loc. Mulino di Pesche) - Intersezione con S.S.17 - Pesche                         | 3,720               |
| 40                               | S.P. PETTORANELLO               | S.S. 17 - Pettoranello  | 1,350               |
| 41                               | S.P. SANTUARIO DI CASTELPETROSO | S.S. 17 - Santuario di Castelpetroso  | 0,900               |
| 42                               | S.P. GUASTO                     | S.S.17 (Loc. Bivio Santuario)- Quadrivio di Castelpetroso                                     | 3,240               |
| 43                               | S.P. CARPINA                    | S.P. Pentri - Quadrivio di Castelpetroso - Carpinone (Pontenuovo)                             | 5,690               |
| 44                               | S.P. DIR. CARPINA               | S.P. Carpina - Diramazione per Castelpetroso- S. Angelo in G. - S.P. Molesana (Macchiagodena) | 9,060               |
| 45                               | S.P. CARPINONE                  | S.S. 17 - Carpinone - Sessano del M. - Sella S. Venditto - S.P. Istonia (Pescolanciano)       | 18,250              |
| 46                               | S.P. SESSANO                    | Scalo Ferroviario - Sessano   | 1,040               |

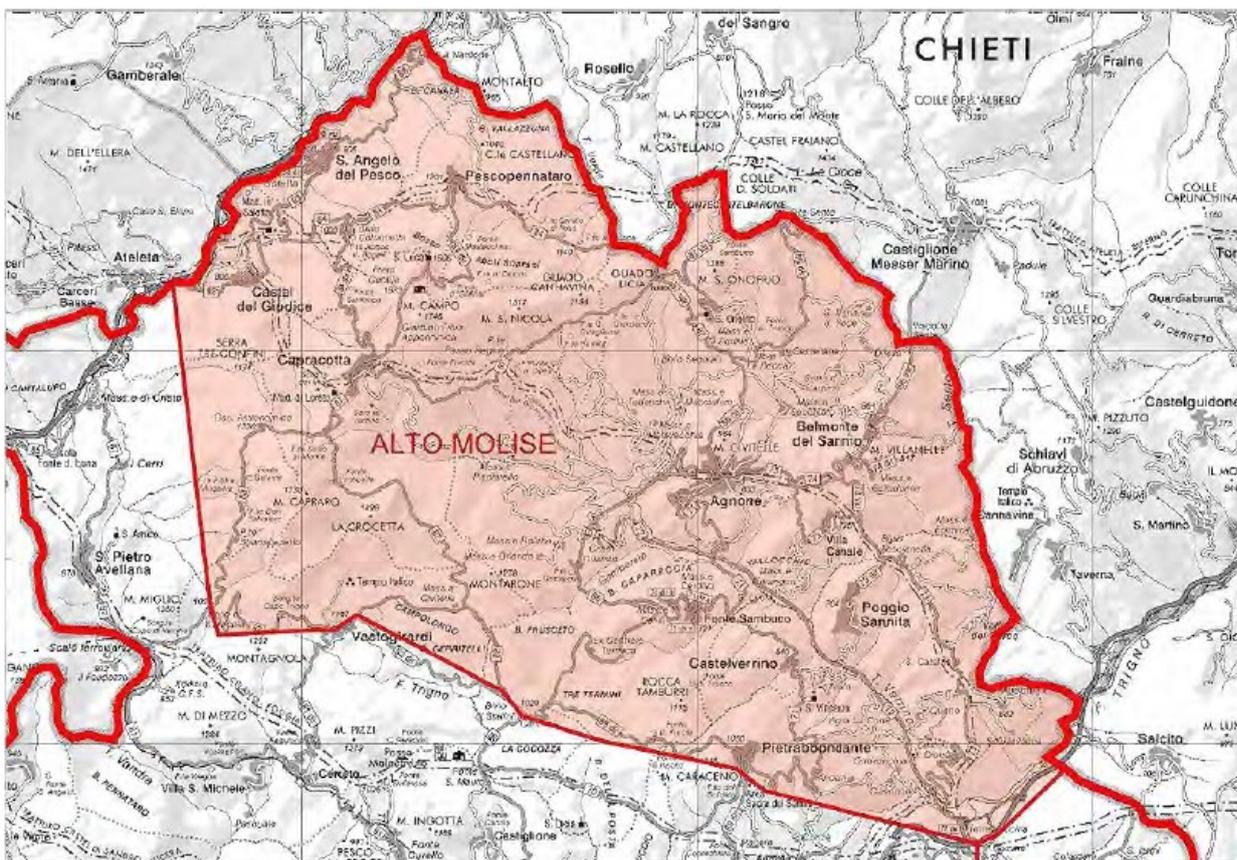
**Concorso di Progettazione finalizzato ad acquisizione di progetti che prevedano un ripensamento del sistema Periferico delle Strade provinciali di accesso ai piccoli borghi**

|          |                                 |  |                |
|----------|---------------------------------|--|----------------|
| 47       | S.P. SESSANO RACCORDO           | Scalo Ferroviario - S.P. Carpinone   | 2,160          |
| 48       | S.P. SANTA MARIA E GIACOMO      | S.P. Pentri - S. Maria del Molise  | 1,760          |
| 48 dir   | S.P. DIR. SANTA MARIA E GIACOMO | S.P. Santa Maria e Giacomo - S.P. Molesana   | 2,270          |
| 49       | S.P. CAMERE                     | S. Maria del Molise - Camere - S.P. Diramazione Carpina  | 5,060          |
| 49 dir   | S.P. CAGNACCI                   | S.P. Camere - Abitato di Cagnacci  | 0,340          |
| 50       | S.P. PENTRI                     | S.S. 17 (Loc. Rio Bottone) - S.S. 17 (Loc. Bivio Santuario) e diramazione per Pastena                | 6,580          |
| 51       | S.P. CAPO RIO-CENTOMANI         | S.P. Molesana - Caporio - Confine Prov. CB (Loc. Centomani)  | 7,300          |
| 52       | S.P. VOLTURNO PENTRICA          | S.P. Roccamandolfi - Cantalupo- S.S. 17  | 5,810          |
| 52 dir   | S.P. CANTALUPO NEL SANNIO       | S.S.17 - Scalo Ferroviario   | 0,140          |
| 53       | S.P. ROCCAMANDOLFI              | S.P. Volturmo Pentrica - Roccamandolfi   | 1,890          |
| 53 dir   | S.P. DIR. ROCCAMANDOLFI         | S.P. Roccamandolfi - Località Cimitero   | 0,870          |
| 54       | S.P. MACCHIAGODENA              | S.P. Molesana - Macchiagodena (centro storico)   | 0,160          |
| 55       | S.P. SANT'ELENA SANNITA         | S.P. Molesana - S. Elena Sannita   | 2,530          |
| 56       | S.P. FRAGNETTE                  | SS.17- Fragnette - S. Lucia- Marsilli- S.P. Volturmo Pentrica  | 2,250          |
| 57       | S.P. CIPRANENSE                 | S.P. Molesana - S. Elena Sannita- Confine Prov. CB   | 4,760          |
| 58       | S.P. FROSOLONE                  | S.P. Molesana - S. Pietro in Valle - S.P. Fresilia   | 6,440          |
| 59       | S.P. FRESILIA                   | Civitanova del Sannio - Mad. delle Piane - Bivio S. Pietro in Valle - F. V. Bifemo                   | 16,850         |
| 60       | S.P. COLLE LA CAIA              | Frosolone - Cerasito - S.P. Molesana   | 4,650          |
| 61       | S.P. CERASITO-DURONIA           | Cerasito - Confine Prov. CB (Duronio)  | 1,800          |
| 62       | S.P. FROSOLONE-CIVITANOVA       | S.P. Molesana (Frosolone) - Acquevive - Civitanova del Sannio  | 11,170         |
| 63       | S.P. FROSOLONE-SESSANO          | Frosolone - S. Egidio - La Montagnola - S.P. Carpinone   | 18,820         |
| 63 dir   | S.P. COLLE DELL'ORSO            | S.P. Frosolone Sessano (Loc. S. Egidio) - Colle dell'Orso  | 5,180          |
| 64       | S.P. COLLE CARRISE              | S.P. Frosolone Civitanova - Abitato Colle Carrise  | 2,200          |
| 65       | S.P. COLLE MORELLO              | S.P. Frosolone Civitanova - Abitato Colle Morello - S.P. Frosolone Civitanova                        | 1,570          |
| 66       | S.P. MOLISINA                   | S.P. Bagnolese - Località Cimitero - Confine Prov. CB (Duronio)                                      | 4,490          |
| 67       | S.P. BAGNOLESE                  | S.P. Carpinone (Sella S. Venditto) - Civit. del S. - Bagnoli del T. - Conf. Prov. CB (Pietracupa)    | 26,230         |
| 67 dir   | S.P. DIR. BAGNOLESE             | S.P. Trignina- S.P. Bagnolese - Bagnoli del Trigno (variante esterna) - S.P. Trignina                | 3,960          |
| 68       | S.P. CHIAUCI                    | S.P. Bagnolese   | 4,440          |
| 68 dir   | S.P. PESCOLANCIANO              | S.P. Chiauci - S.P. Aquilonia (Pescolanciano)  | 2,460          |
| 69       | S.P. TRIGNINA                   | S.P. Aquilonia - S. Andrea- Sprondasino - Bagnoli del T. - Conf. Prov. CB (Salcito)                  | 36,617         |
| 69 dir   | S.P. PIETRABONDANTE             | S.P. Trignina - S. Andrea - Pietrabbondante - S.P. Istonia (Loc. Tre Termini)                        | 10,000         |
| 70       | S.P. SAN MAURO                  | S.P. Pietrabbondante - S.P. Istonia (Loc. S. Mauro)  | 8,640          |
| 71       | S.P. CASTELVERRINO              | Agnone - Fondovalle Venino - Castelvenino - S.P. Pietrabbondante                                     | 21,070         |
| 71 dir/a | S.P. FONTE SAMBUCO              | S.P. Castelvenino (Loc. Ponte Zilluso) - Fonte Sambuco- S.P. Istonia                                 | 5,430          |
| 71 dir/b | S.P. CELLILLI                   | S.P. Fonte Sambuco - Mass. e Cellilli  | 0,500          |
| 71 dir/c | S.P. MOAURO                     | S.P. Fonte Sambuco - Mass. e Moauro  | 0,590          |
| 72       | S.P. FONDO VALLE VERRINO        | Svincolo Bagnoli del Trigno F. V Trigno - S.P. 71 (Loc. Ponte a Valle) - S.P. Istonia                | 10,650 + 4,448 |
| 72 dir   | S.P. SPRONDASINO                | S.P. Fondo Valle Venino- S.P. Trignina (Loc. Ponte Sprondasino)                                      | 1,730          |
| 73       | S.P. VERRINO                    | S.P. Istonia (Agnone) - Villa Canale - Bivio Fascianella - Fondovalle Verrino (Sprondasino)          | 20,930         |
| 73 dir   | S.P. POGGIO SANNITA             | S.P. Verrino (Bivio Fascianella) - Poggio Sannita  | 3,000          |
| 73 var   | S.P. VARIANTE VILLA CANALE      | S.P. Verrino (Loc. cimitero Villa Canale) - S.P. Belmonte del Sannio                                 | 1,750          |
| 74       | S.P. BELMONTE DEL SANNIO        | S.P. Verrino - Belmonte del Sannio e bretella  | 4,150 + 0,440  |
| 74 dir   | S.P. BELLADONNA                 | S.P. Verrino - Frazione Belladonna   | 1,960          |
| 75       | S.P. PISCHIOIA                  | S.P. Bagnolese - Svincolo Fondovalle Trigno - S.P. Castagna  | 3,450          |
| 75 dir   | S.P. CASTAGNA                   | S.P. Fischiala - S.P. Trignina (Loc. Torre Castagna)   | 5,600          |
| 76       | S.P. PONTONE                    | S.P. Trignina (Loc. Sella S. Andrea)- S.P. Chiauci   | 6,970          |
| 77       | S.P. PONTE BARANELLO            | S.P. Aquilonia - Passaggio a livello - S.P. Trignina   | 0,790          |
| 78       | S.P. AQUILONIA                  | Svincolo Fondovalle Trigno (Pescolanciano) - S.P. Istonia (Bivio Carovilli)                          | 5,580          |
| 78 dir   | S.P. PESCOLANCIANO SCALO        | S.P. Aquilonia - Scalo Ferroviario di Pescolanciano  | 0,340          |
| 79       | S.P. MIRANDA                    | S.S.17 (Loc. P.te sul Torrente Rava)- Miranda - S.P. Istonia (Carovilli)                             | 17,830         |
| 80       | S.P. CAROVILLI                  | Carovilli - Scalo Ferroviario  | 0,140          |
| 81       | S.P. CAROVILLENSE               | S.P. Istonia (Carovilli) - Cerreto - S.P. Montesangtina (scalo ferroviario S. Pietro Avellana)       | 14,200         |
| 81 dir   | S.P. CERRETO                    | S.P. Carovillense (scalo ferroviario Cerreto) - S.P. Montesangtina (Vastogirardi)                    | 7,670          |
| 82       | S.P. STAFFOLI                   | S.P. Istonia (Bivio Staffoli) - S.P. Montesangrigna (Bivio Mass. a Civitelle)                        | 3,500          |
| 82 dir   | S.P. VALDONICA                  | S.P. Staffoli (Bivio Capracotta) - S.P. Montesangrigna (Bivio Vastogirardi)                          | 4,110          |
| 83       | S.P. CAPRACOTTA                 | S.P. Montesangrigna (Sella M. Miglio)- Oss. Astronomico - S.P. Montesangrigna (Capracotta)           | 8,480          |
| 84       | S.P. ISTONIO- SANGRINA          | S.P. Sangrigna - Bivio Colonna - Pescop. - Rio Verde - S.P. Montesangrigna (Guado Licia)             | 16,510         |
| 84 dir   | S.P. PRATO GENTILE              | S.P. Sangrigna (Colonna)- Capracotta- Prato Gentile - S. Luca - S.P. Sangrigna (Pescop.)             | 15,030         |
| 85       | S.P. MASSERIE DI CRISTO         | Confine Prov. AQ (Castel di Sangro) - Mass. e di Cristo - Confine Prov. AQ (Ateleta)                 | 5,470          |
| 86       | S.P. ISTONIA                    | S.S.17 (Bivio Acquaviva) - Forli del S. - Roccasicura - Carovilli - Staffoli - Galleria M. Civitelle | 49,300         |
| 86 dir   | S.P. AGNONE                     | S.P. Istonia (Agnone sud) - Agnone - Bivio Secolari - Confine Prov. CH (P.te Sente)                  | 14,300         |
| 86 var   | S.P. SENTE                      | S.P. Verrino- svincolo Belmonte del Sannio - viadotto Sente  | 7,000          |
| 87       | S.P. MONTESANGRINA              | Guado Licia- Capracotta - Civitelle- Vastogirardi - M. Miglio - S. Pietro A. - Mass. e di Cristo     | 46,090         |
| 87 dir   | S.P. MONTECASTELBARONE          | S.P. Montesangrigna- Montecastelbarone   | 1,620          |
| 87 var   | S.P. SANT'ONOFRIO               | S.P. Montesangrigna (S. Onofrio)- S.P. Montesangrigna (Guado Licia)                                  | 5,030          |
| 88       | S.P. SANGRINA                   | S.S. 652 (Ponte sul F. Sangro) - Castel del G. - S. Angelo del P. - Confine Prov. CH (Canala)        | 14,210         |
| 88 dir   | S.P. SANT'ANGELO DEL PESCO      | S.P. Sangtina - S.S. 652 (F. V. Sangro) - Scalo Ferroviario  | 2,390          |
| 88 var   | S.P. CORTINE                    | S.P. Sant'Angelo del Pesco - S.P. Sangrigna  | 1,220          |

Considerato che la SA, parallelamente alla procedura concorsuale di cui al presente D.I.P., ha indetto un altro Concorso di Progettazione finalizzato ad acquisizione di progetti che prevedano Infrastrutture viarie per valorizzazione ed utilizzo ecocompatibile ed ecosostenibile delle risorse idriche locali (fluviali e lacuali) transizione verde e crescita inclusiva in grado di ridefinire la viabilità interna per una valorizzazione complessiva delle risorse fluviali e lacuali della Provincia di Isernia, **il concorrente, al fine di non creare sovrapposizione di interventi con la suddetta**

procedura concorsuale parallela, dovrà privilegiare le strade di accesso a borghi non articolate nelle vicinanze di risorse fluviali o lacustri di particolare rilevanza provinciale. Viene di seguito illustrato l'inquadramento ed alcune criticità che alcune arterie viarie provinciali di accesso a piccoli borghi incluse nei 4 nuclei in cui è stato suddiviso il territorio provinciale e dove il concorrente potrà sviluppare la propria idea progettuale.

## NUCLEO ALTO MOLISE



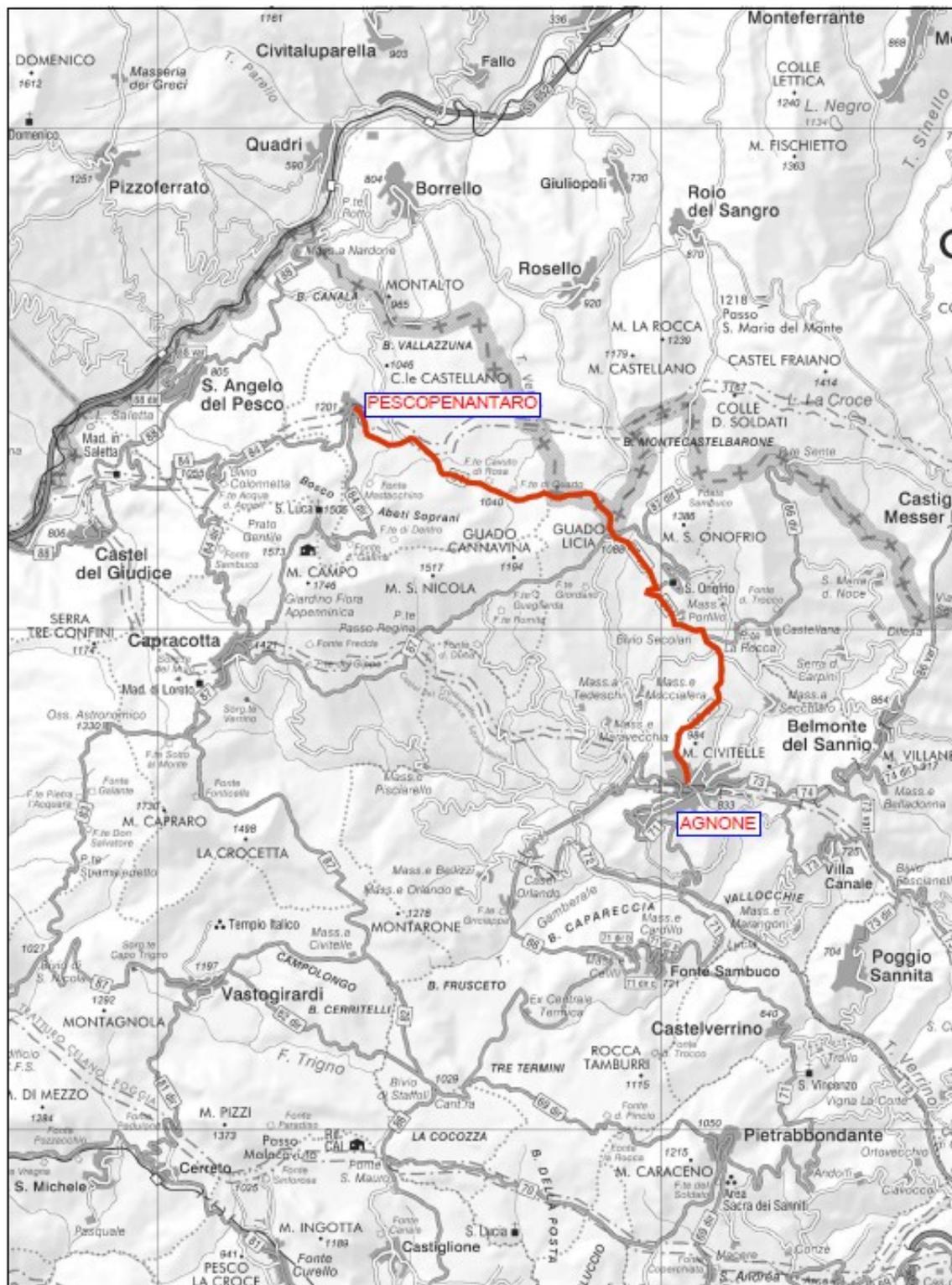
## COLLEGAMENTO PESCOENNATARO-AGNONE

Riferimenti catastali di massima

Comune di Agnone – Fogli di mappa catasto terreni n°61-40-23-18-11-8

Comune di Pescopennataro – Fogli di mappa catasto terreni n°6-8-11-14-18-2-6

## COLLEGAMENTO PESCOENNATARO-AGNONE Inquadramento Territoriale - Cartografia scala 1:100.000



## COLLEGAMENTO POGGIO SANNITA-BELMONTE DEL SANNIO-AGNONE

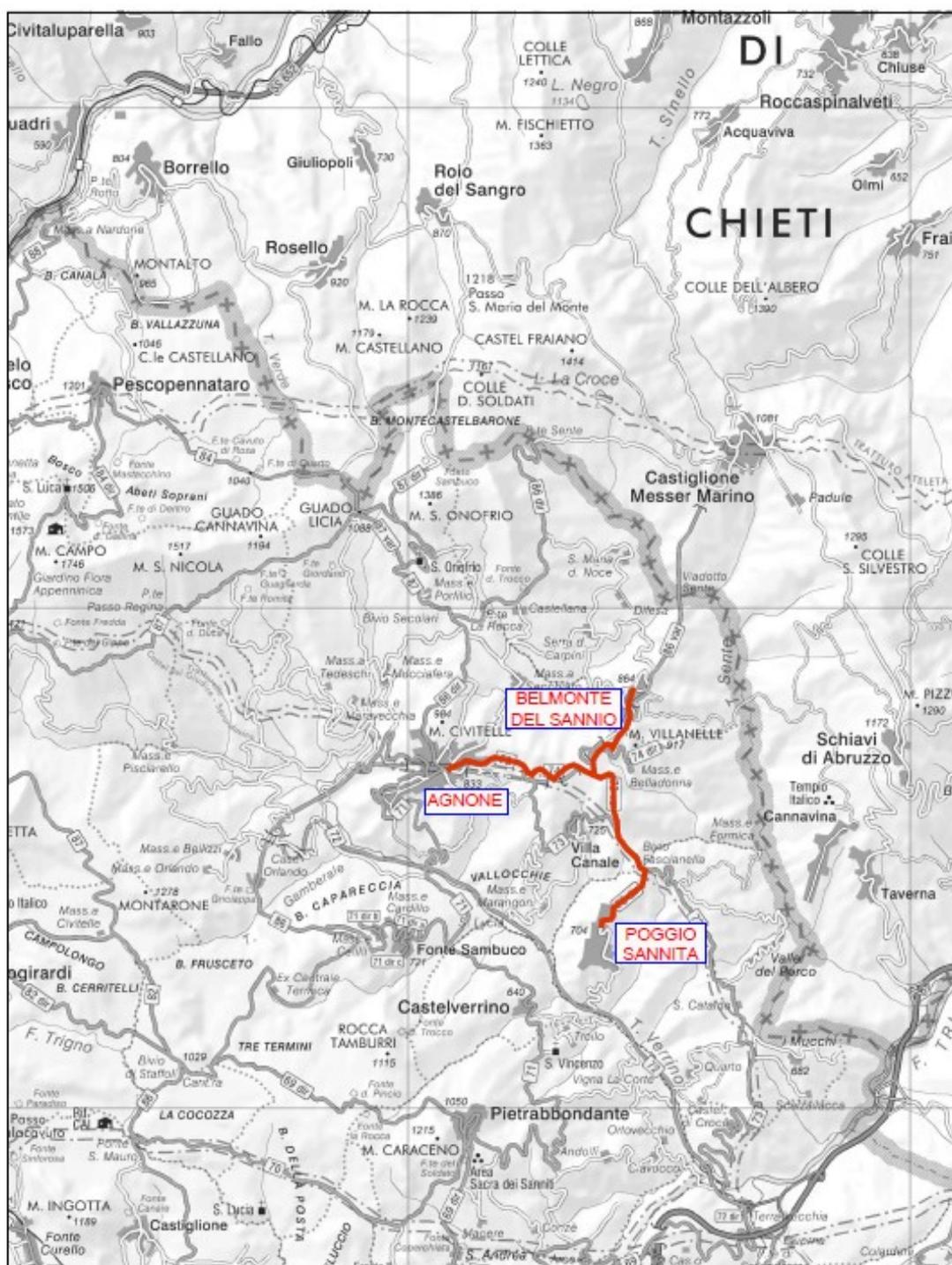
Riferimenti catastali di massima

Comune di Agnone – Fogli di mappa catasto terreni n°61-41-69-47-70-71-72-89-73-74-75-91-92-93-110-108-109-124-111

Comune di Belmonte – Fogli di mappa catasto terreni n°33-39-31-42

Comune di Poggio Sannita – Fogli di mappa catasto terreni n°30-28-17-9-10-8-1

### COLLEGAMENTO POGGIO SANNITA-BELMONTE DEL SANNIO-AGNONE Inquadramento Territoriale - Cartografia scala 1:100.000



## COLLEGAMENTO AGNONE-PESCOLANCIANO-F.V. TRIGNO S.S. 650

Riferimenti catastali di massima

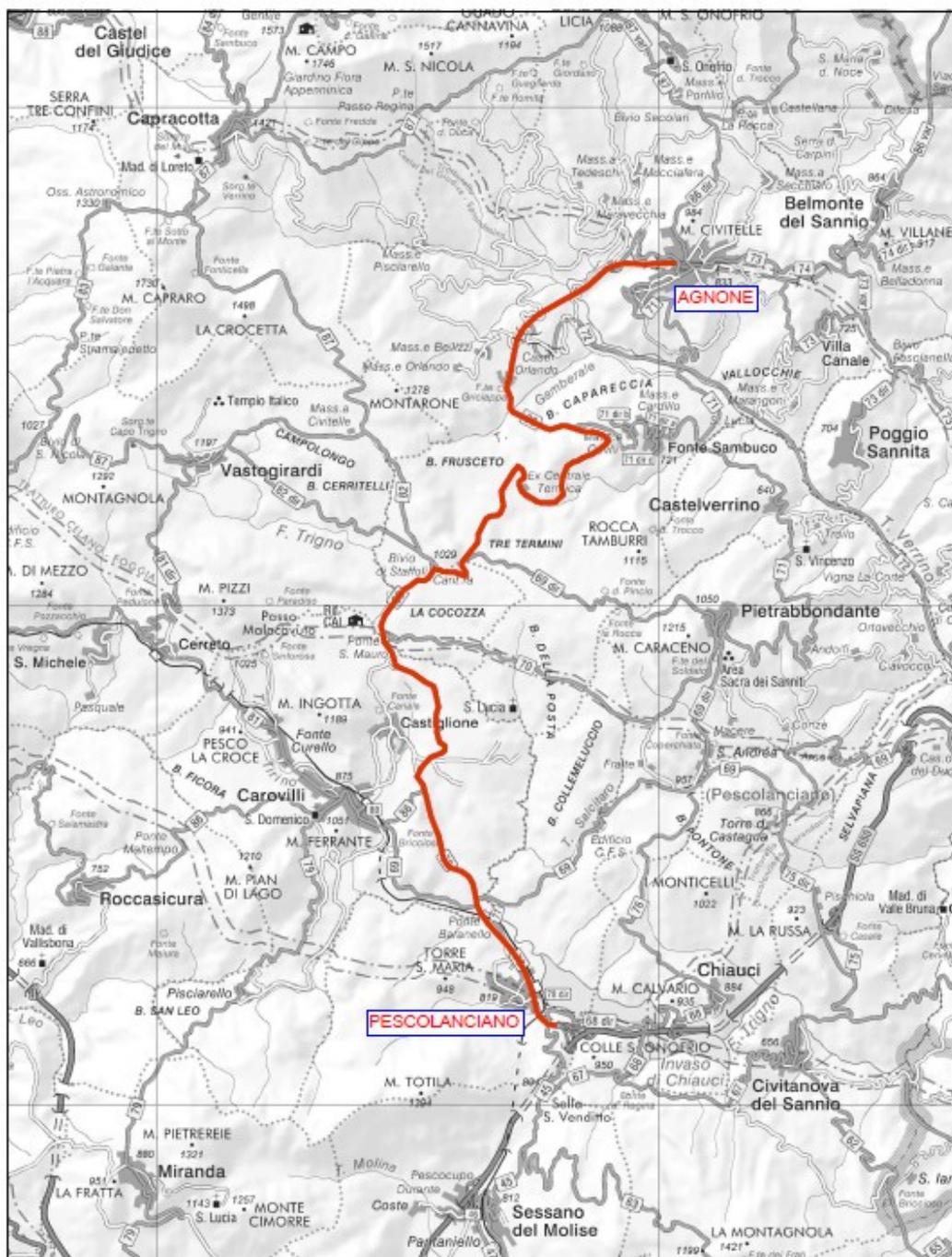
Comune di PescolanCIANO – Fogli di mappa catasto terreni n°27-16-15-13-10

Comune di Carovilli – Fogli di mappa catasto terreni n°33-26-23-24-22-14-5

Comune di Agnone – Fogli di mappa catasto terreni n°63-64-138-137-145-137-148-149-168-157-158-169-173-167-173A-166-179

Comune di Vastogirardi – Fogli di mappa catasto terreni n°36-35

## COLLEGAMENTO AGNONE-PESCOLANCIANO-F.V. TRIGNO S.S. 650 Inquadramento Territoriale - Cartografia scala 1:100.000



**COLLEGAMENTO S.P. n°72 F.V. VERRINO-CASTELVERRINO-PIETRABBONDANTE-PESCOLANCIANO-F.V. TRIGNO S.S.650**

Riferimenti catastali di massima

Comune di Pescolanciano – Fogli di mappa catasto terreni n°4-2-3-35-36-37-38-

Comune di Carovilli – Fogli di mappa catasto terreni n°33

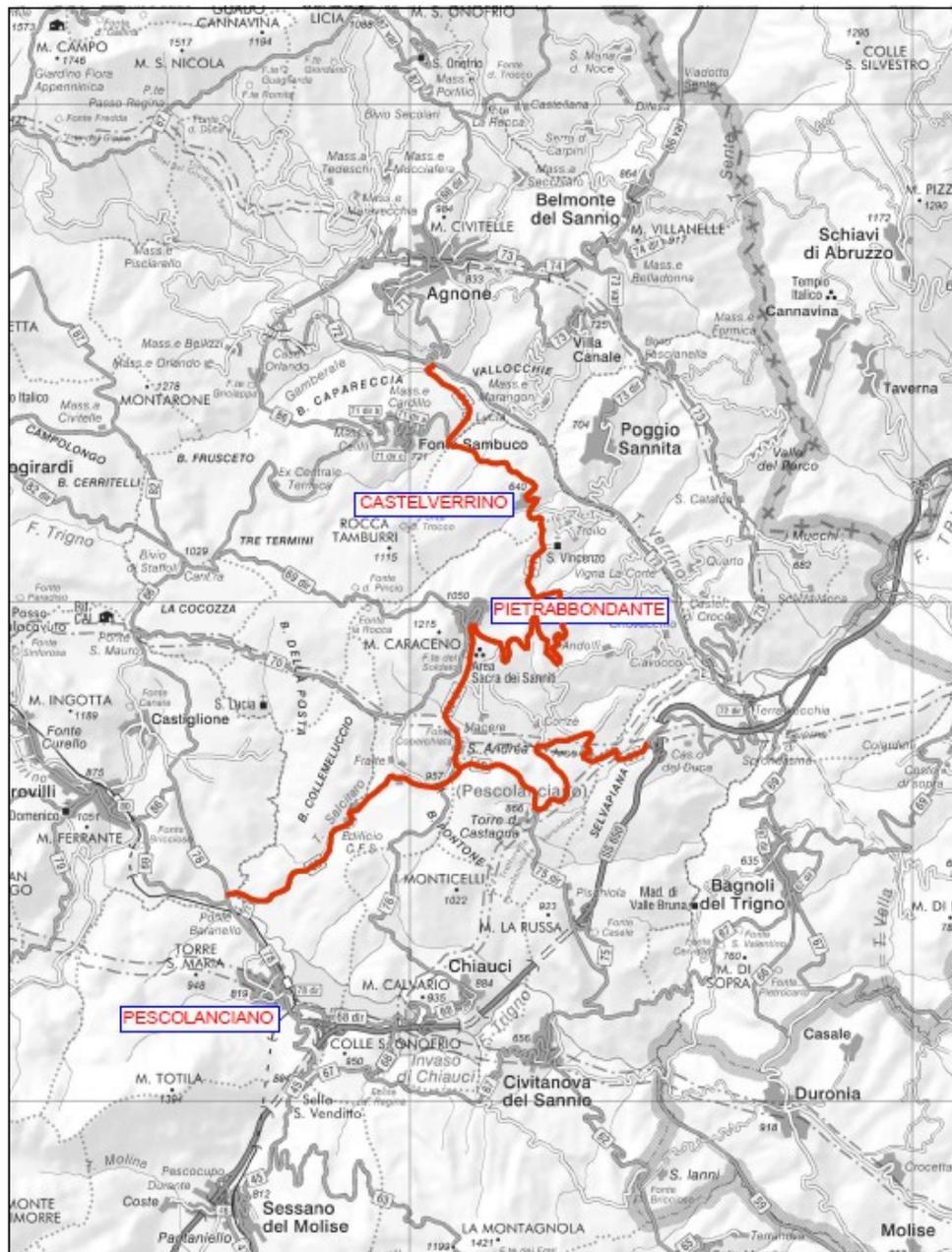
Comune di Pietrabbondante – Fogli di mappa catasto terreni n°3-4-12-13-14-23-22-21-20-9-31-32-39-38-40-37

Comune di Castelverrino – Fogli di mappa catasto terreni n°13-9-7-3-6-2-5-14-15

Comune di Agnone – Fogli di mappa catasto terreni n°163-164-156-155-154-152-151

Comune di Civitanova del Sannio – Fogli di mappa catasto terreni n°15-14

**COLLEGAMENTO S.P. n.72 F.V. VERRINO-CASTELVERRINO  
PIETRABBONDANTE-PESCOLANCIANO-F.V. TRIGNO S.S.650  
Inquadramento Territoriale - Cartografia scala 1:100.000**



## COLLEGAMENTO CAPRACOTTA-CASTEL DEL GIUDICE-SANTANGELO DEL PESCO-F.V. SANGRO S.S. 652

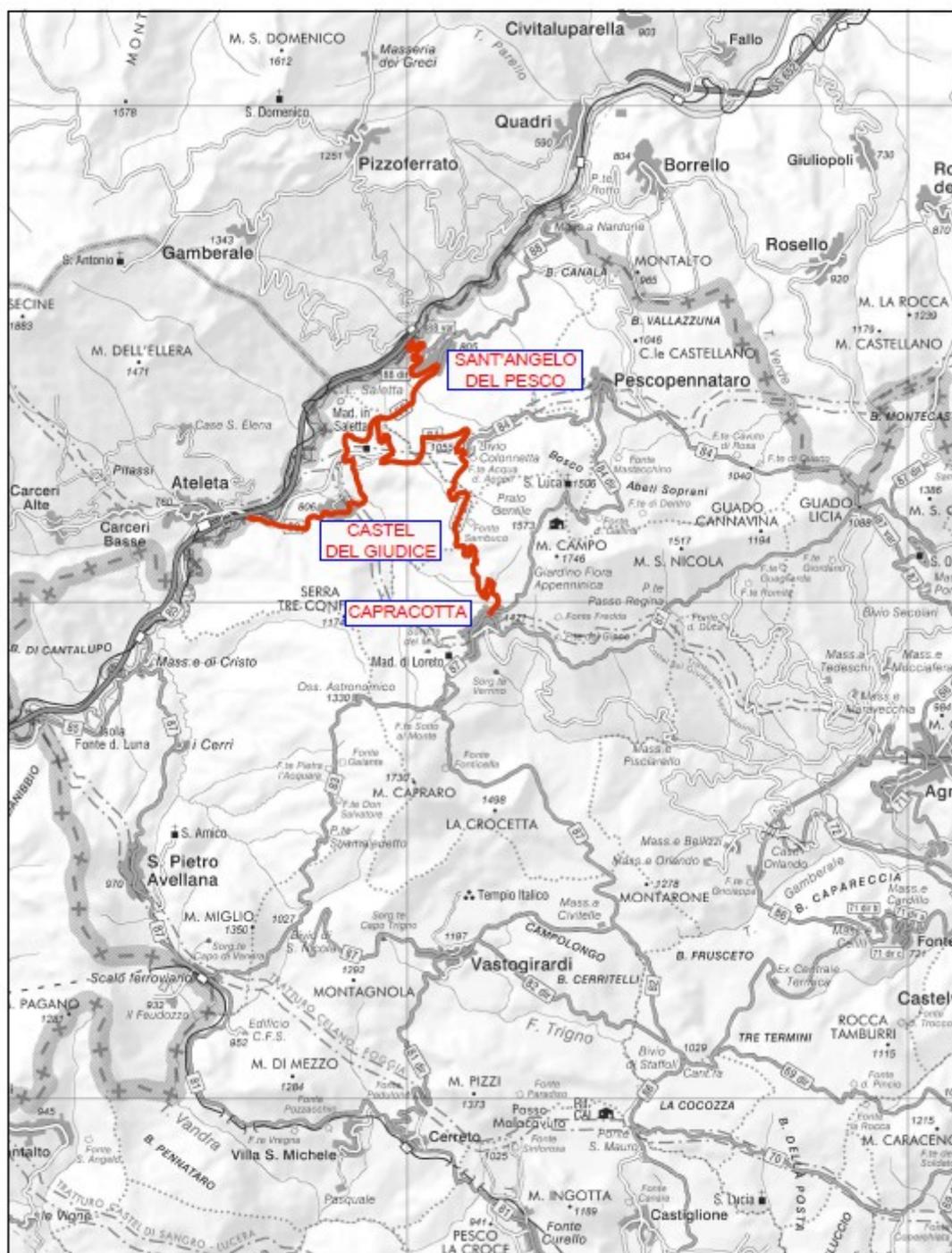
Riferimenti catastali di massima

Comune di Capracotta – Fogli di mappa catasto terreni n°11-1-2

Comune di Castel del Giudice – Fogli di mappa catasto terreni n°9-10-5-6-7-8-3-4-2-1-14

Comune di Santangelo del Pesco – Fogli di mappa catasto terreni n°22-19-20-15-24-23

### COLLEGAMENTO CAPRACOTTA-CASTEL DEL GIUDICE SANT'ANGELO DEL PESCO-F.V. SANGRO S.S. 652 Inquadramento Territoriale - Cartografia scala 1:100.000

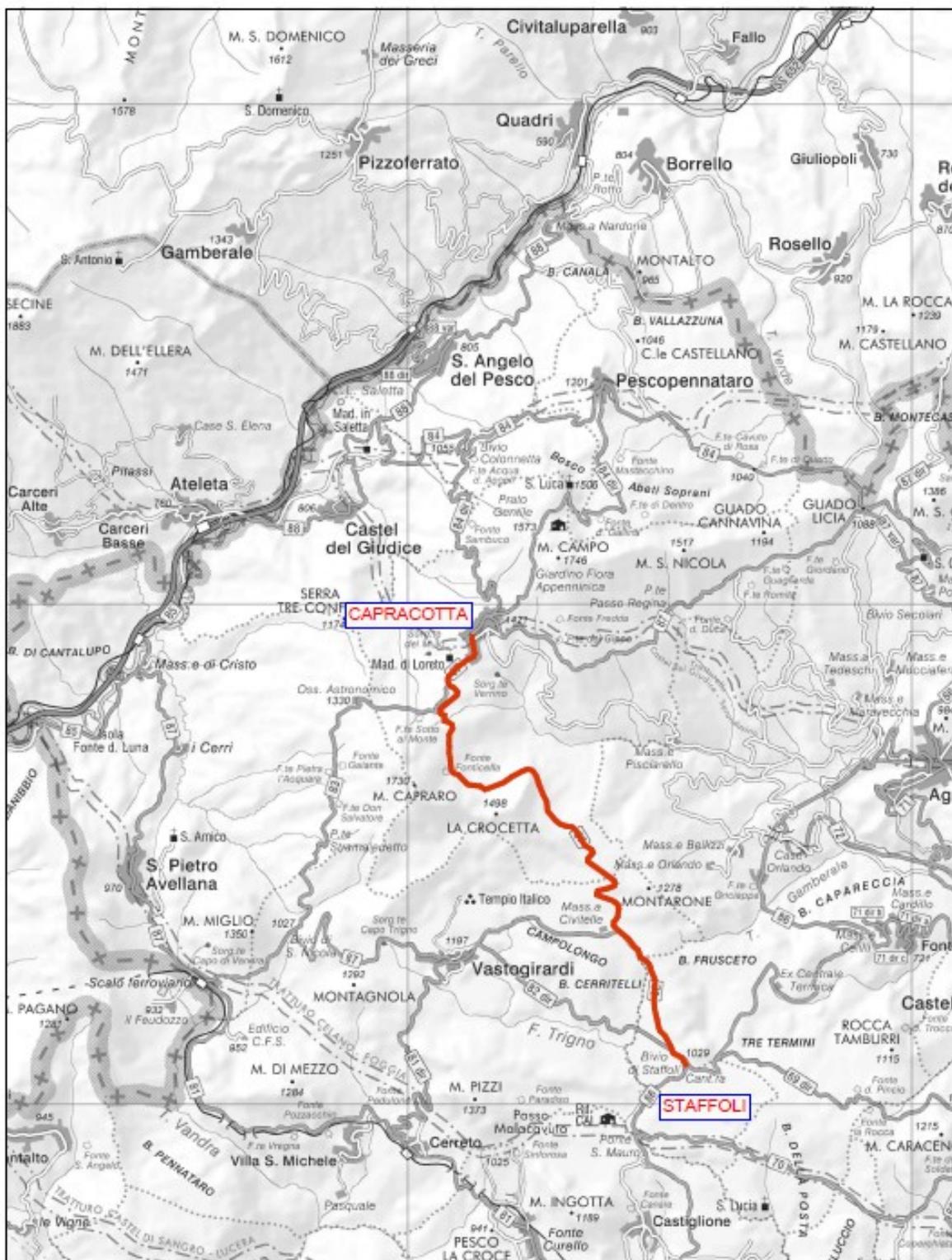


## COLLEGAMENTO CAPRACOTTA-STAFFOLI-S.P. n° 86 ISTONIA

Riferimenti catastali di massima

Comune di Capracotta – Fogli di mappa catasto terreni n°14-22-29-35-39-44-45-46-14-12-15-13-27-166

### COLLEGAMENTO CAPRACOTTA-STAFFOLI- S.P. n.86 ISTONIA Inquadramento Territoriale - Cartografia scala 1:100.000



Viene di seguito presentata la documentazione fotografica illustrante alcune delle problematiche riscontrate sulle infrastrutture viarie del NUCLEO ALTO MOLISE.

**FOTO N. 1**



**FOTO N. 2**



FOTO N. 3



FOTO N. 4



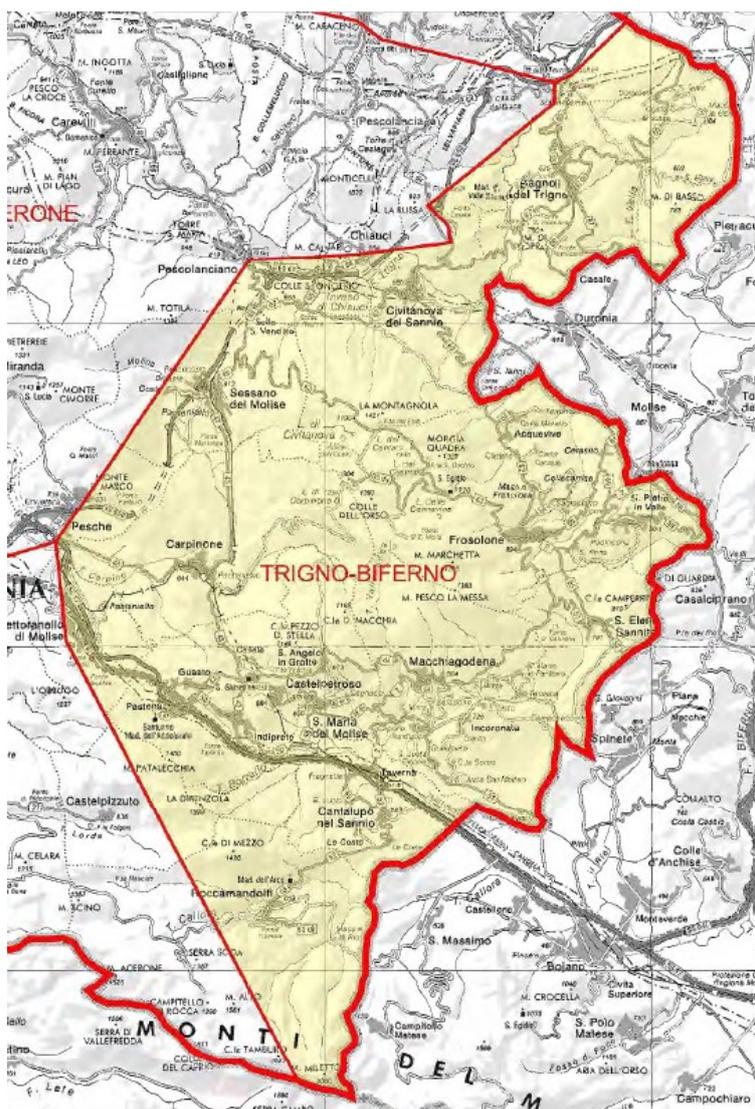
FOTO N. 5



FOTO N. 6



## NUCLEO TRIGNO BIFERNO

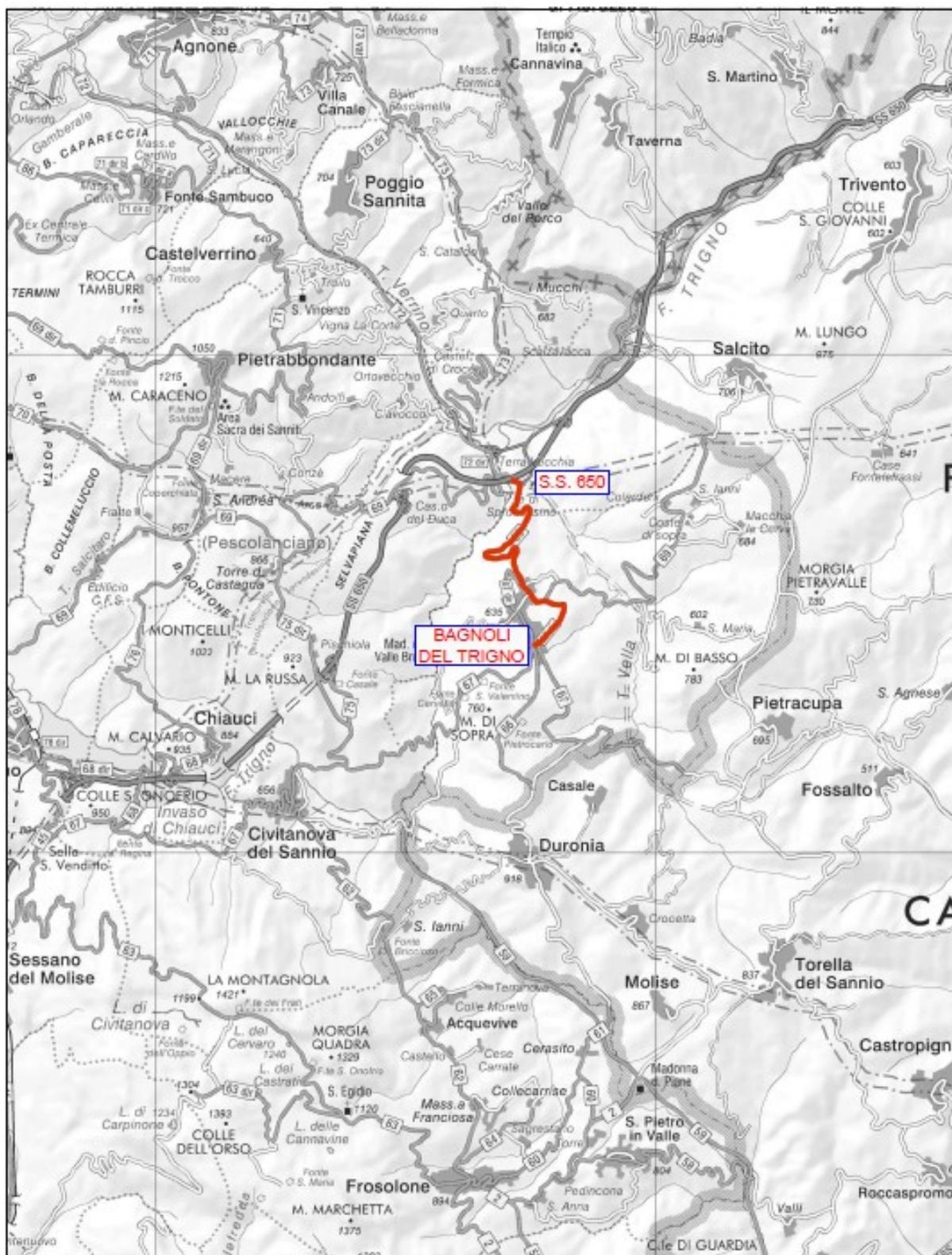


## COLLEGAMENTO BAGNOLI DEL TRIGNO-F.V. TRIGNO-S.S. 650

Riferimenti catastali di massima

Comune di Bagnoli del Trigno – Fogli di mappa catasto terreni n°10-9-1-2-13-7

## COLLEGAMENTO BAGNOLI DEL TRIGNO-F.V. TRIGNO S.S.650 Inquadramento Territoriale - Cartografia scala 1:100.000

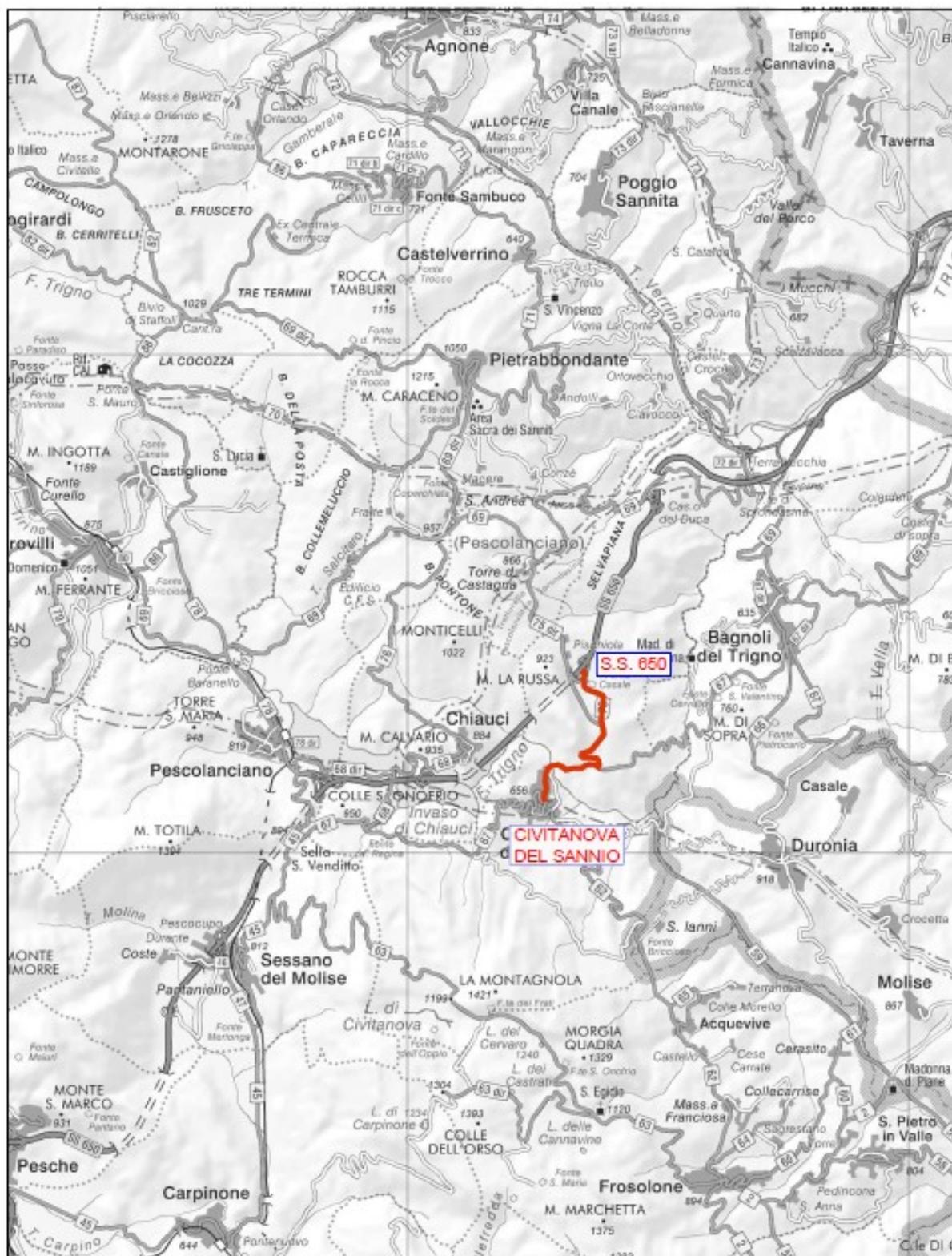


## COLLEGAMENTO CIVITANOVA DEL SANNIO-F.V. TRIGNO-S.S. 650

Riferimenti catastali di massima

Comune di Civitanova del Sannio – Fogli di mappa catasto terreni n°12-26-27-25-23-22

### COLLEGAMENTO CIVITANOVA DEL SANNIO-F.V. TRIGNO S.S.650 Inquadramento Territoriale - Cartografia scala 1:100.000

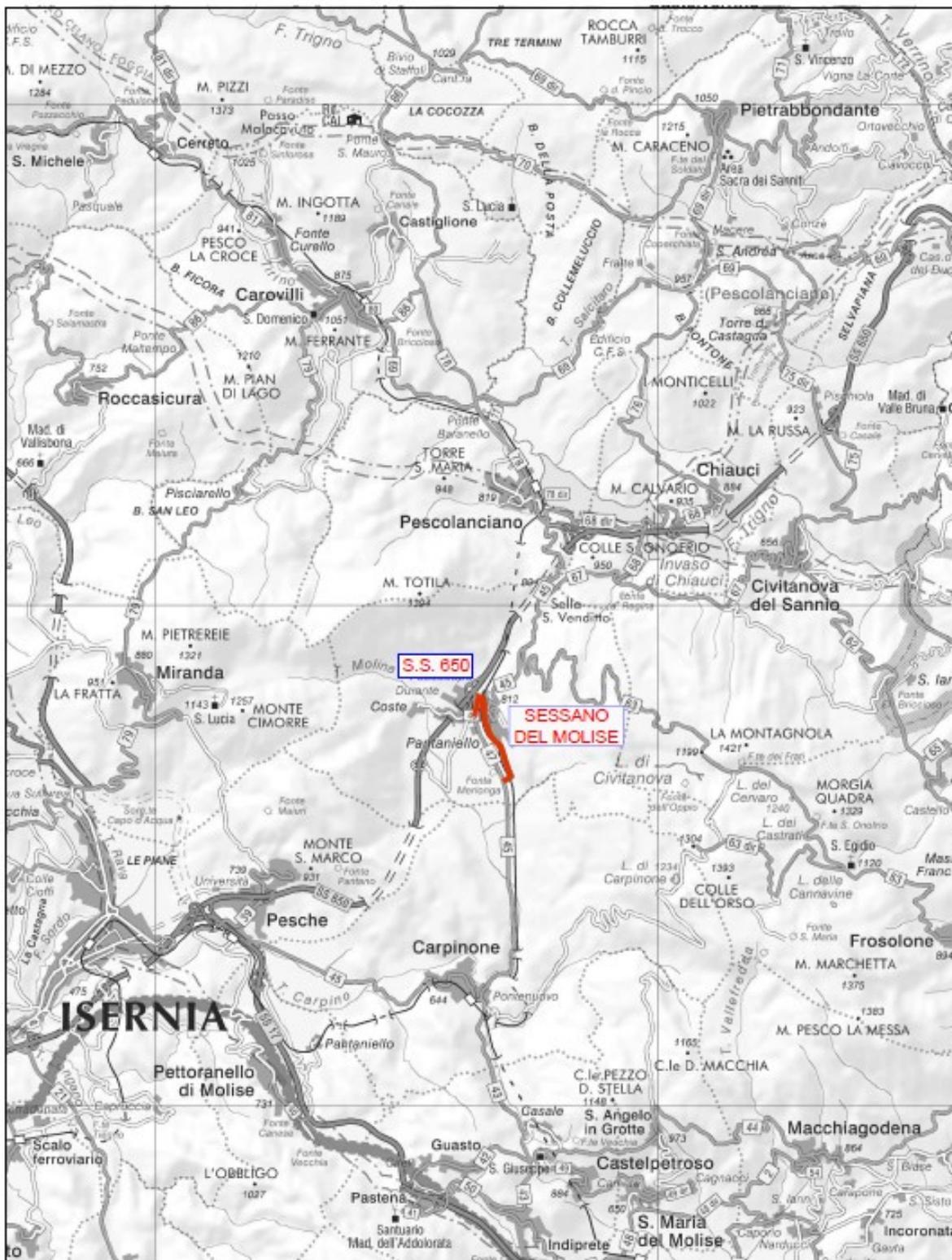


## COLLEGAMENTO SESSANO DEL MOLISE – F.V. TRIGNO S.S. 650

Riferimenti catastali di massima

Comune di Sessano – Fogli di mappa catasto terreni n°30-37-38

### COLLEGAMENTO SESSANO DEL MOLISE-F.V. TRIGNO S.S.650 Inquadramento Territoriale - Cartografia scala 1:100.000



## COLLEGAMENTO CARPINONE - ISERNIA – S.S. 17

Riferimenti catastali di massima

Comune di Pesche – Fogli di mappa catasto terreni n°11-12-23-13-16-15

Comune di Carpinone – Fogli di mappa catasto terreni n°40-39-38-46-36-23

## COLLEGAMENTO CARPINONE-ISERNIA-S.S.17 Inquadramento Territoriale - Cartografia scala 1:100.000

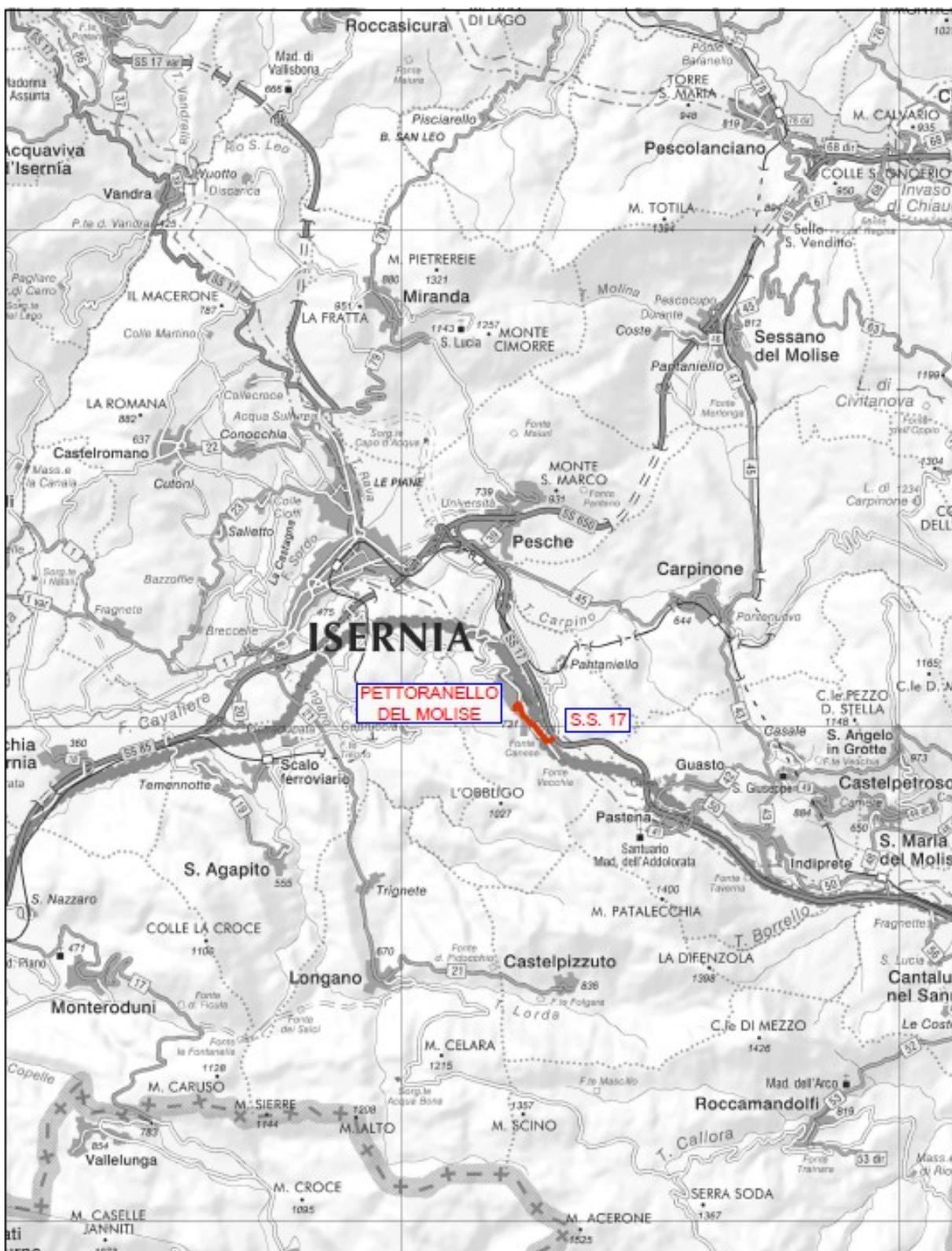


## COLLEGAMENTO PETTORANELLO DEL MOLISE – S.S. 17

Riferimenti catastali di massima

Comune di Isernia – Fogli di mappa catasto terreni n°7-6

### COLLEGAMENTO PETTORANELLO DEL MOLISE-S.S.17 Inquadramento Territoriale - Cartografia scala 1:100.000



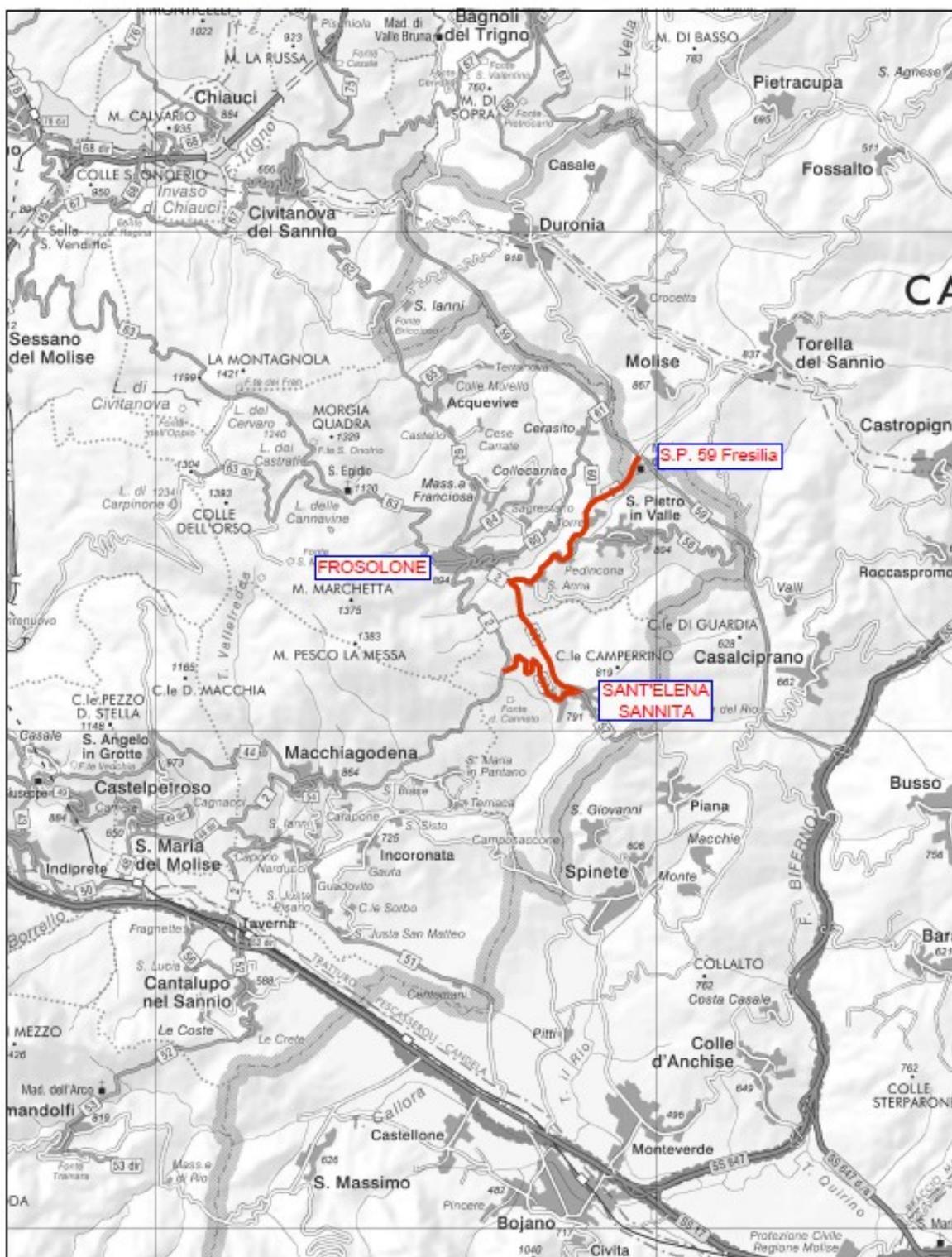
## COLLEGAMENTO SANT'ELENA SANNITA – FROSOLONE – S.P. n°59 FRESILIA

Riferimenti catastali di massima

Comune di Frosolone – Fogli di mappa catasto terreni n°61-62-50-37-30-31-7

Comune di Sant'Elena Sannita – Fogli di mappa catasto terreni n°6-8-3-2-69

### COLLEGAMENTO SANT'ELENA SANNITA-FROSOLONE-S.P. n.59 FRESILIA Inquadramento Territoriale - Cartografia scala 1:100.000





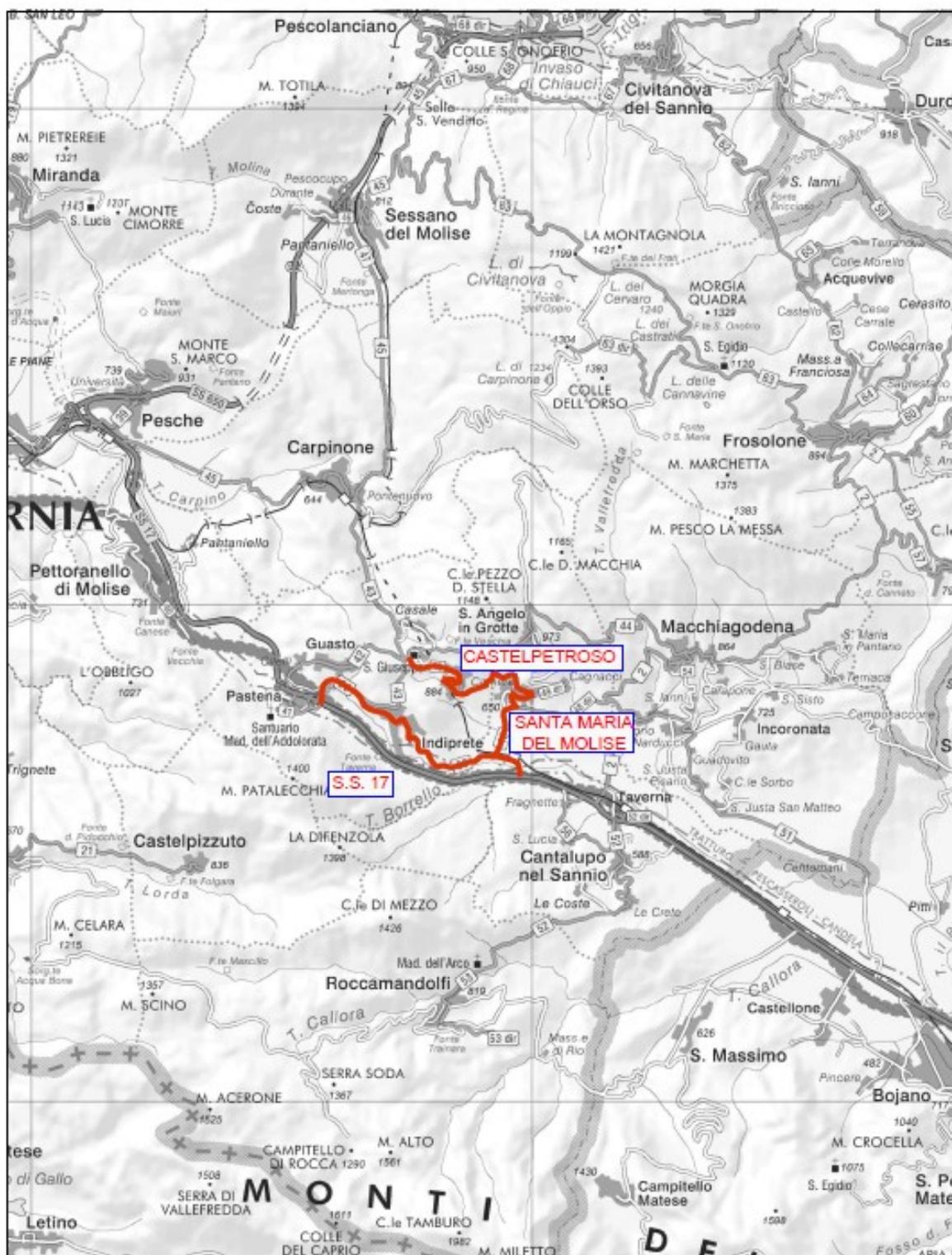
## COLLEGAMENTO CASTELPETROSO – SANTA MARIA DEL MOLISE – S.S. 17

Riferimenti catastali di massima

Comune di Santa Maria del Molise – Fogli di mappa catasto terreni n°18-14-13

Comune di Castelpetroso – Fogli di mappa catasto terreni n°34-35-42-43-36-57-56-55-48-39-31-38

### COLLEGAMENTO CASTELPETROSO-SANTA MARIA DEL MOLISE-S.S. 17 Inquadramento Territoriale - Cartografia scala 1:100.000



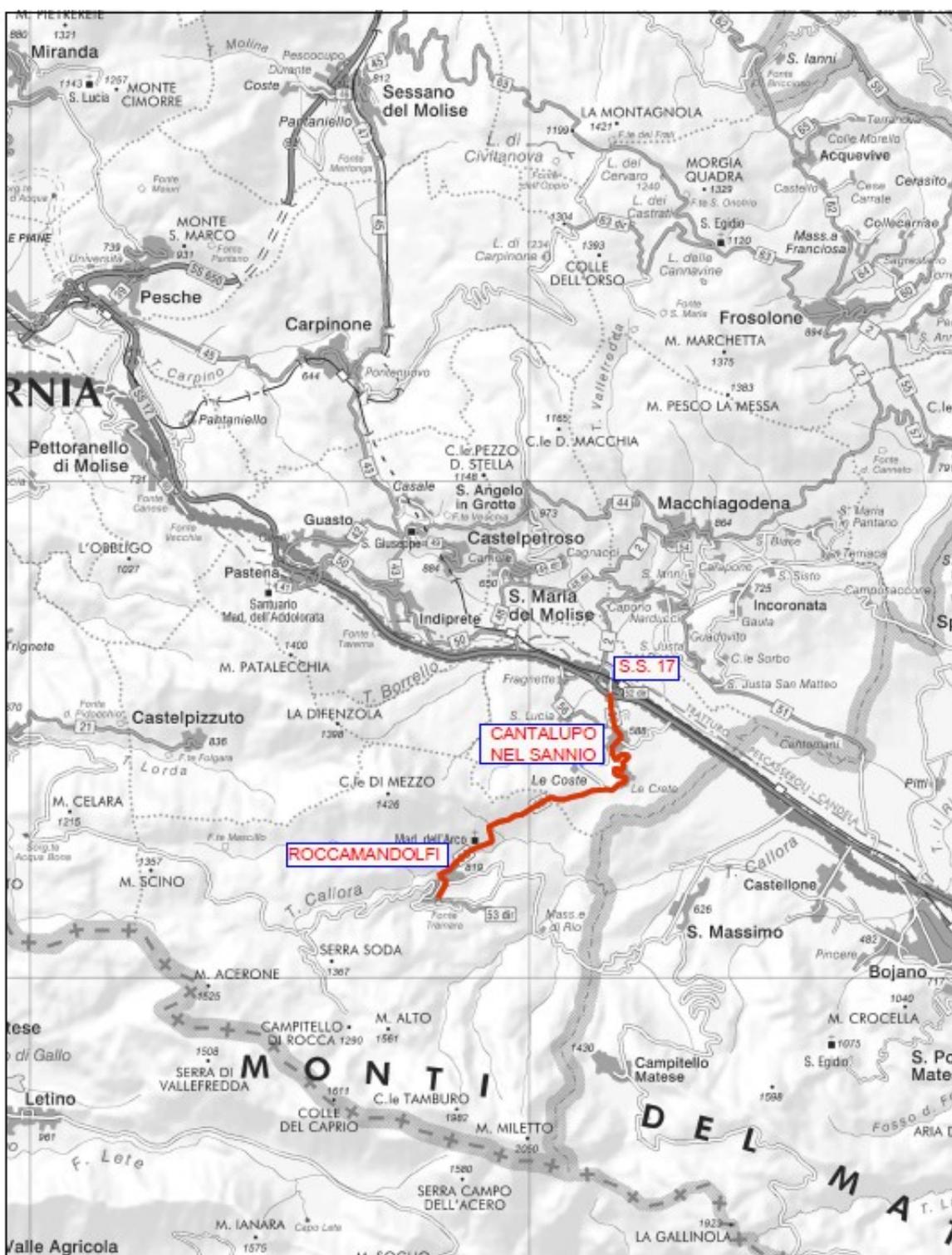
## COLLEGAMENTO ROCCAMANDOLFI – CANTALUPO DEL SANNIO – S.S. 17

Riferimenti catastali di massima

Comune di Cantalupo – Fogli di mappa catasto terreni n°27-28-23-19-15-10

Comune di Roccamandolfi – Fogli di mappa catasto terreni n°15-7

### COLLEGAMENTO ROCCAMANDOLFI-CANTALUPO NEL SANNIO-S.S. 17 Inquadramento Territoriale - Cartografia scala 1:100.000



Viene di seguito presentata la documentazione fotografica illustrante alcune delle problematiche riscontrate sulle infrastrutture viarie del NUCLEO TRIGNO BIFERNO.

**FOTO N. 1**



**FOTO N. 2**



FOTO N. 3



FOTO N. 4



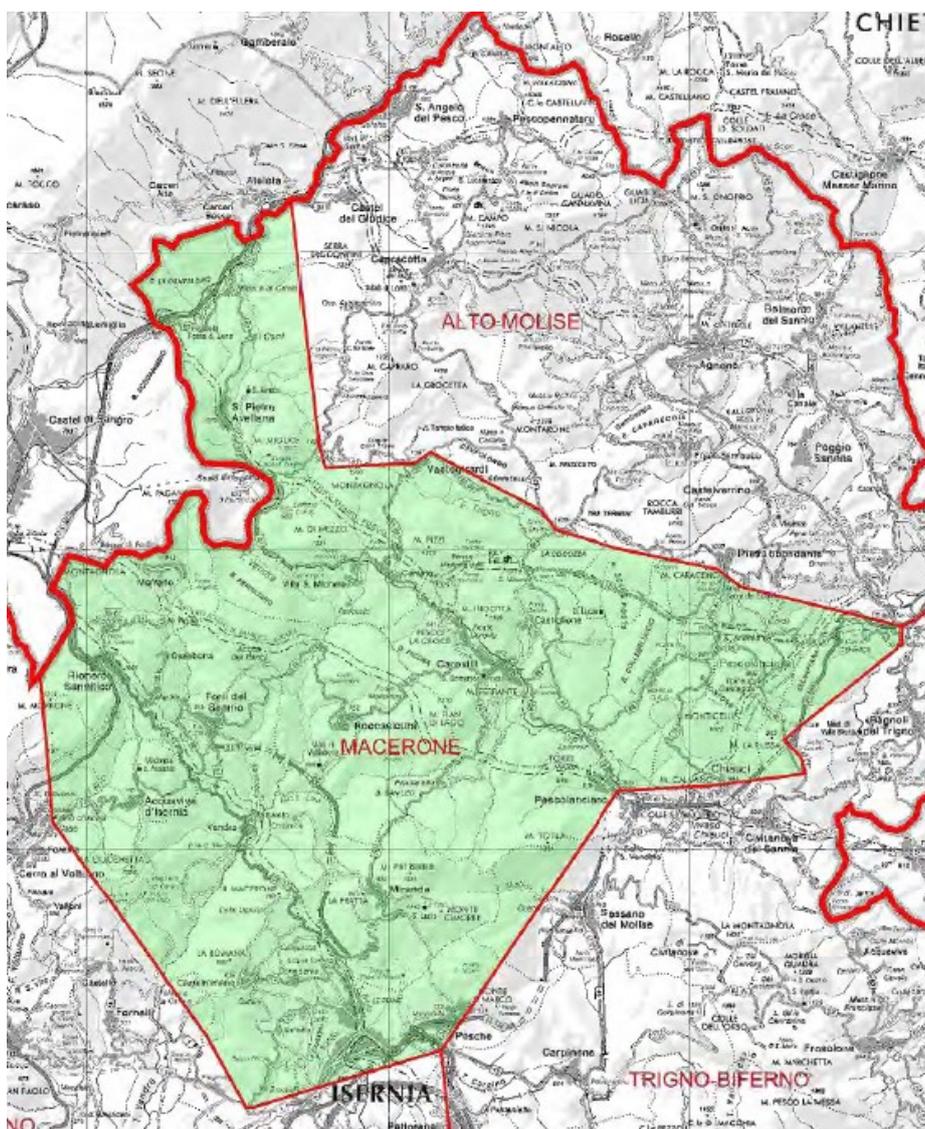
FOTO N. 5



FOTO N. 6



# NUCLEO MACERONE



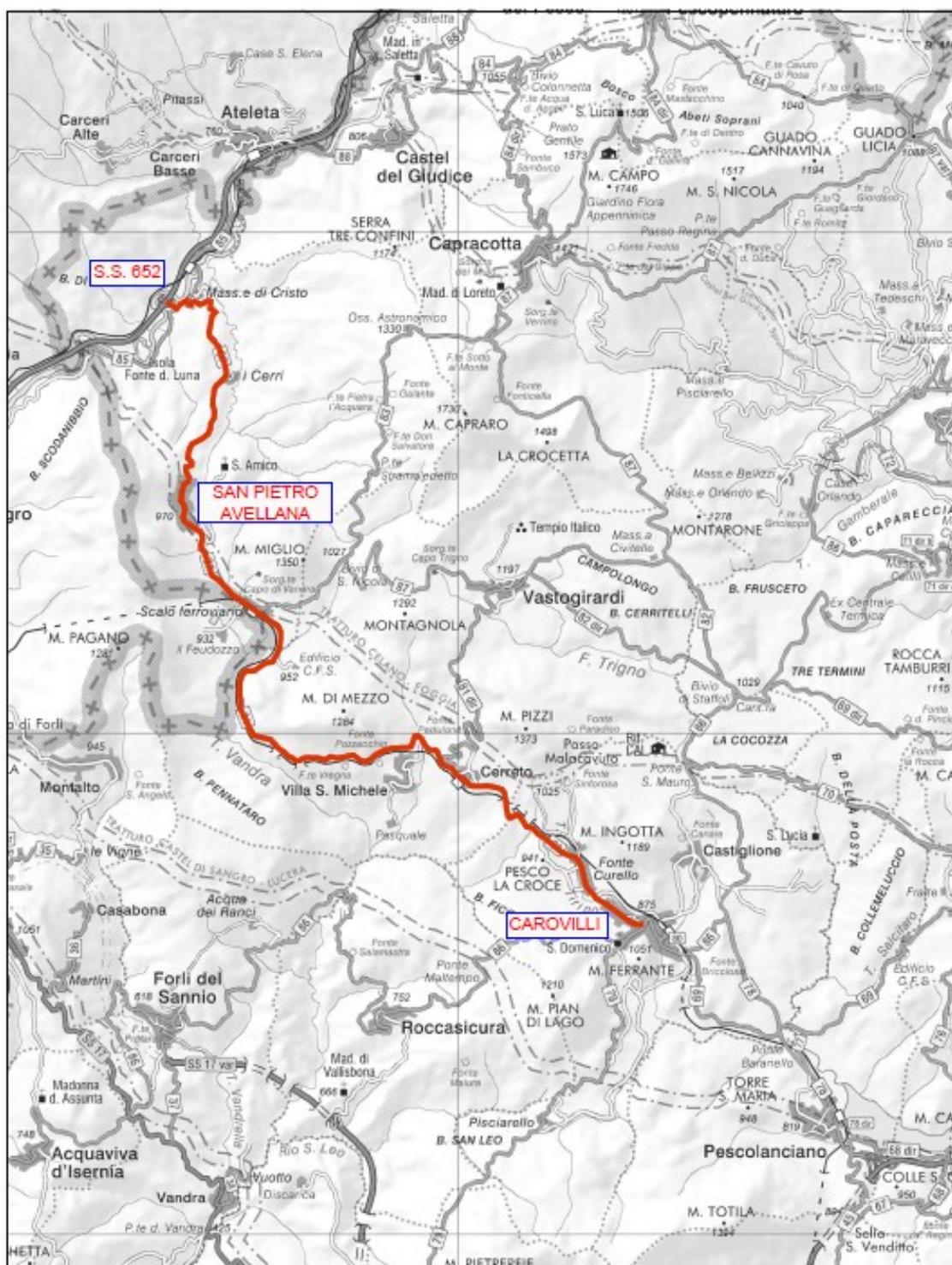
## COLLEGAMENTO CAROVILLI – SAN PIETRO AVELLANA – F.V. SANGRO – S.S. 652

Riferimenti catastali di massima

Comune di Carovilli – Fogli di mappa catasto terreni n°19-18-9-8-2

Comune di San Pietro Avellana – Fogli di mappa catasto terreni n°11-22-31-32-39-40-41-47-49-50

### COLLEGAMENTO CAROVILLI-SAN PIETRO AVELLANA-F.V. SANGRO S.S. 652 Inquadramento Territoriale - Cartografia scala 1:100.000



## COLLEGAMENTO CAROVILLI – ROCCASICURA – FORLI' DEL SANNIO – S.S. 17 VAR.

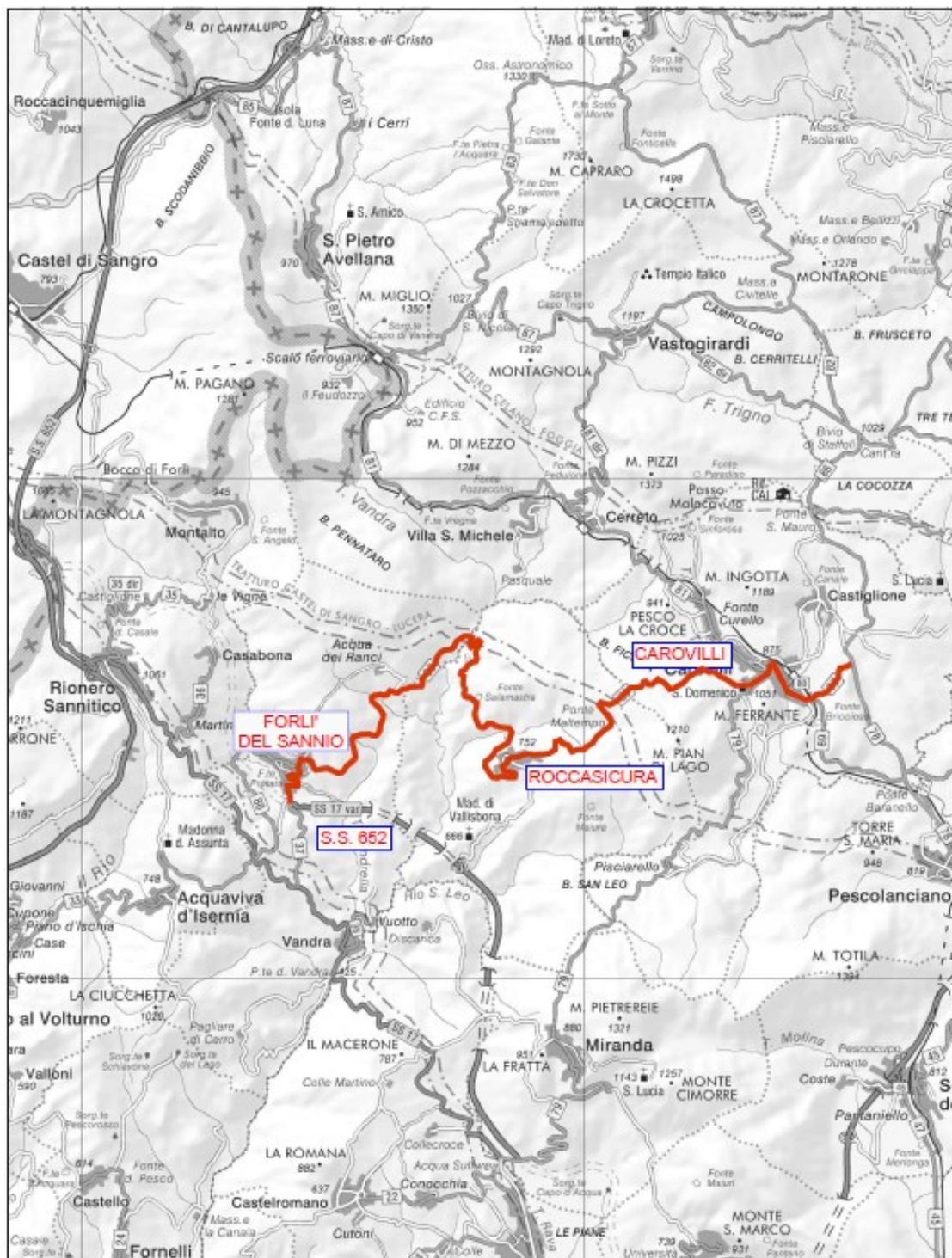
Riferimenti catastali di massima

Comune di Forlì del Sannio – Fogli di mappa catasto terreni n°14-11-15-12-5

Comune di Roccasicura – Fogli di mappa catasto terreni n°13-18-19-9-8-4-5-3-6-12-21

Comune di Carovilli – Fogli di mappa catasto terreni n°16-17-18-20-19C-19B-19-23

## COLLEGAMENTO CAROVILLI-ROCCASICURA-FORLI' DEL SANNIO-S.S. 17 Var. Inquadramento Territoriale - Cartografia scala 1:100.000



### COLLEGAMENTO MIRANDA – ISERNIA – S.S. 17

Riferimenti catastali di massima

Comune di Miranda – Fogli di mappa catasto terreni n°7B-13-19-24-23-17

## COLLEGAMENTO MIRANDA-ISERNIA-S.S.17 Inquadramento Territoriale - Cartografia scala 1:100.000



## COLLEGAMENTO PESCHE – ISERNIA – F.V. TRIGNO S.S. 650

Riferimenti catastali di massima

Comune di Isernia – Fogli di mappa catasto terreni n°45

Comune di Pesche – Fogli di mappa catasto terreni n°20-18-9-11-11A

### COLLEGAMENTO PESCHE-ISERNIA-F.V. TRIGNO S.S.650 Inquadramento Territoriale - Cartografia scala 1:100.000



Viene di seguito presentata la documentazione fotografica illustrante alcune delle problematiche riscontrate sulle infrastrutture viarie del NUCLEO MACERONE.

FOTO N. 1



FOTO N. 2

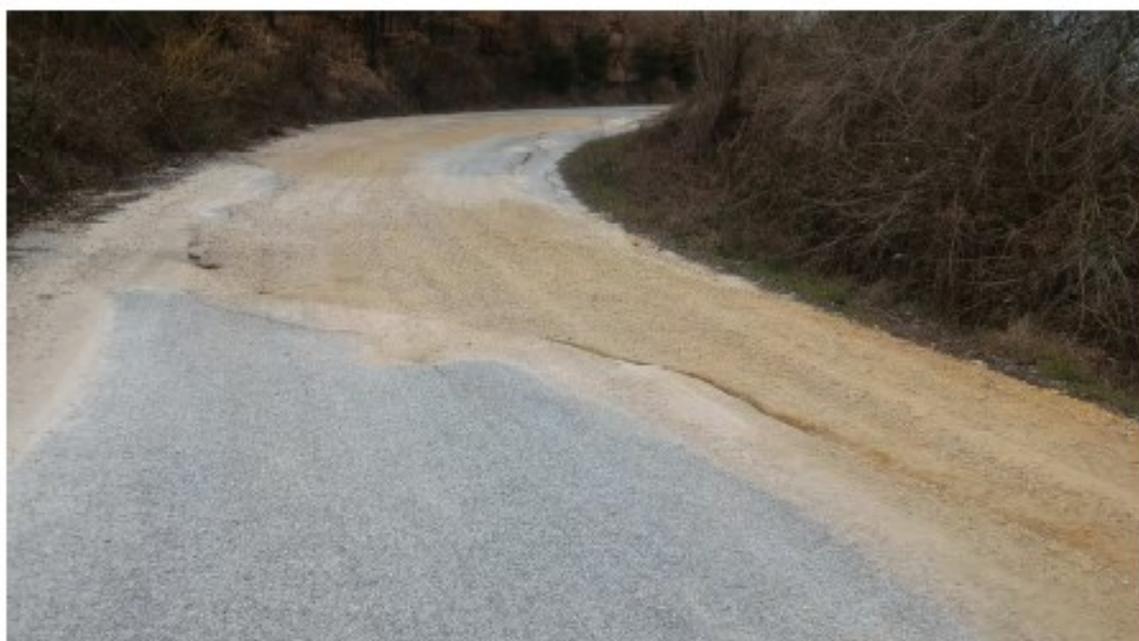


FOTO N. 3



FOTO N. 4



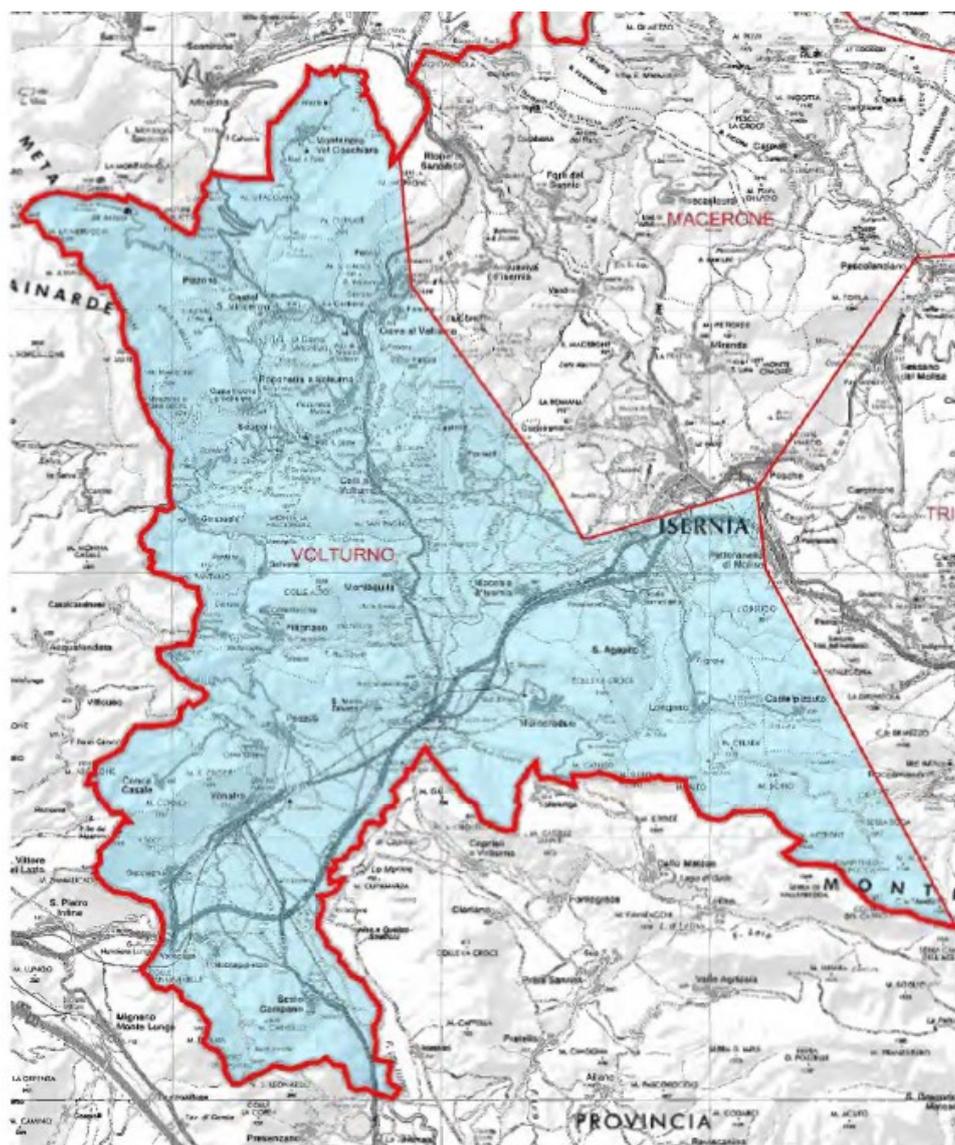
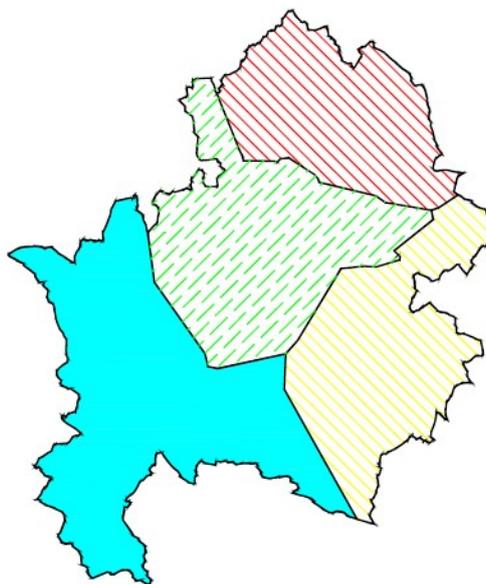
FOTO N. 5



FOTO N. 6



## NUCLEO VOLTURNO



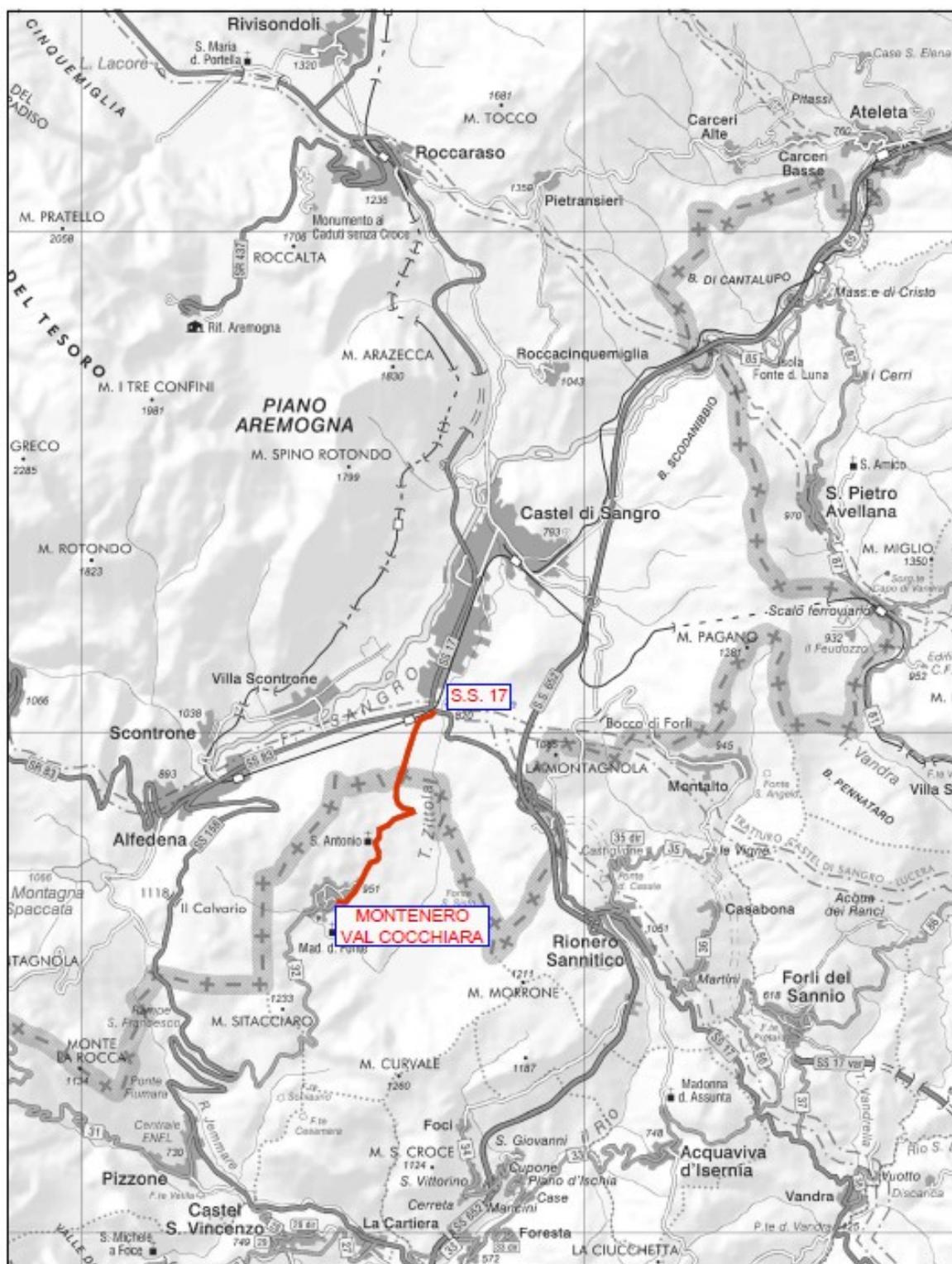
## COLLEGAMENTO MONTENERO VAL COCCHIARA – S.S. 17

Riferimenti catastali di massima

Comune di Montenero Val Cocchiara– Fogli di mappa catasto terreni n°21-16-17-5-4-3

Comune di Scontrone (AQ) – Fogli di mappa catasto terreni n°19

### COLLEGAMENTO MONTENERO VAL COCCHIARA-S.S. 17 Inquadramento Territoriale - Cartografia scala 1:100.000



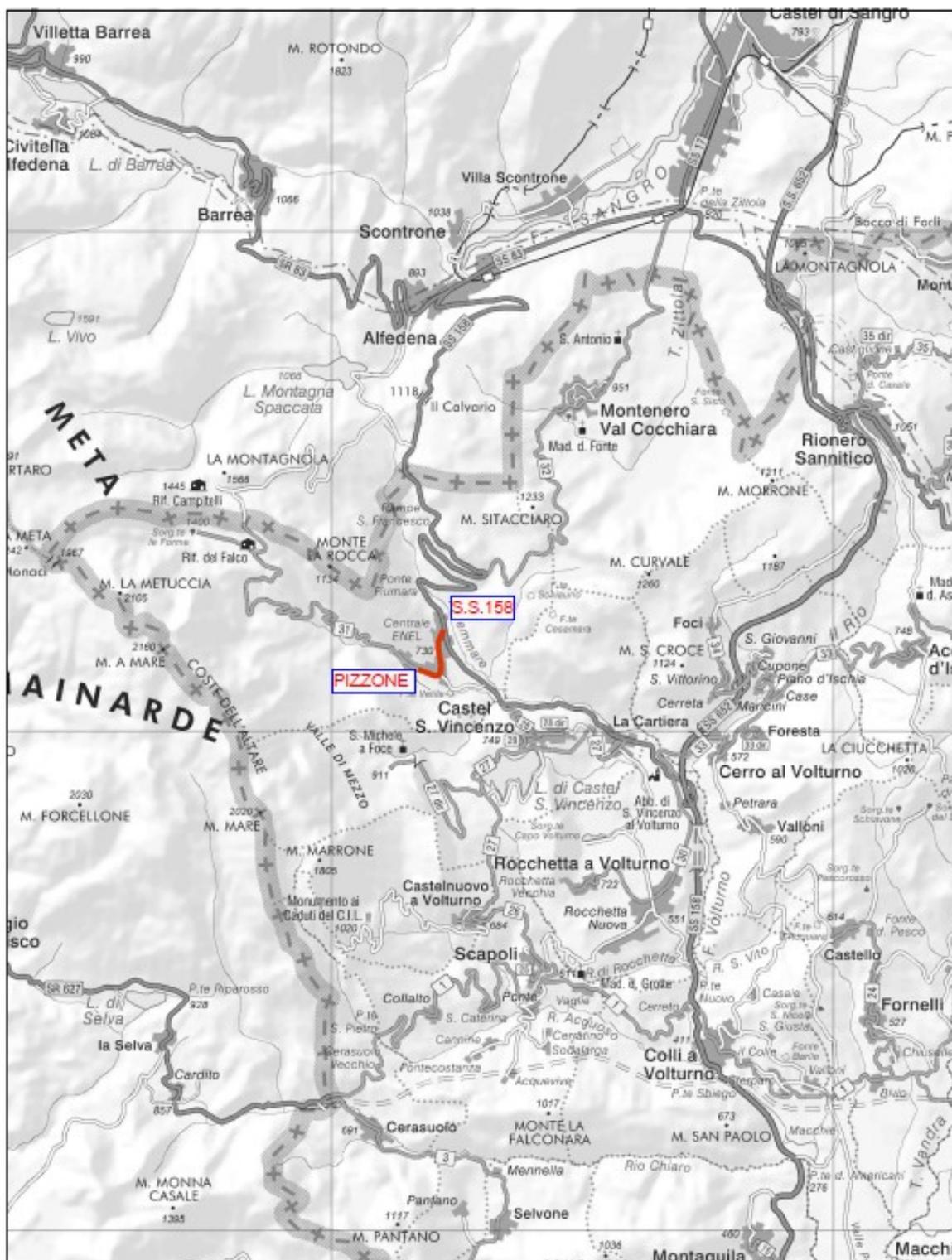
## COLLEGAMENTO PIZZONE – S.S. 158

Riferimenti catastali di massima

Comune di Pizzone – Fogli di mappa catasto terreni n°28-42-38-37-36

## COLLEGAMENTO PIZZONE-S.S. 158

Inquadramento Territoriale - Cartografia scala 1:100.000



## COLLEGAMENTO CERRO AL VOLTURNO – S.S. 158 E 652

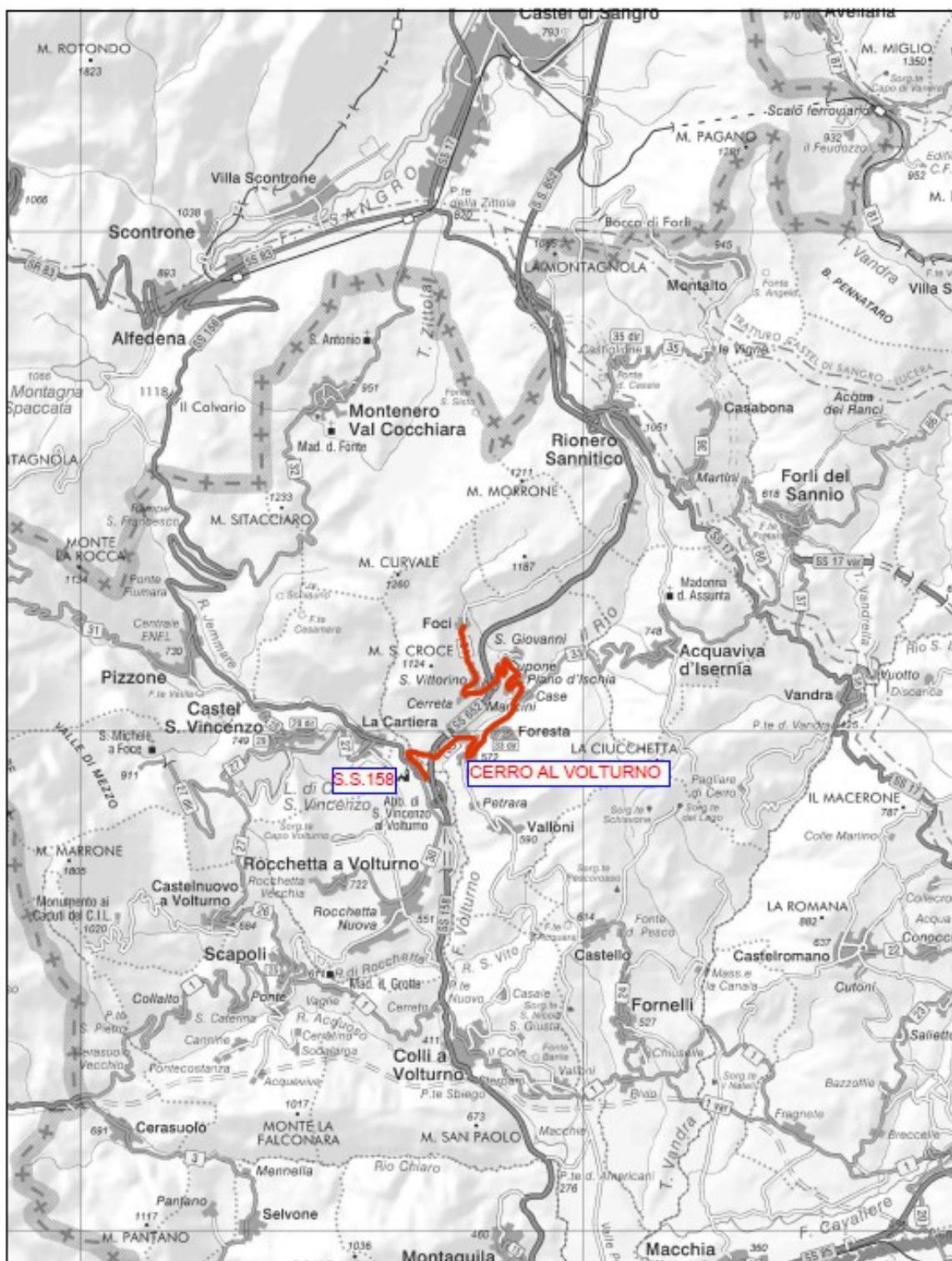
Riferimenti catastali di massima

Comune di Cerro al Volturno – Fogli di mappa catasto terreni n°11-20-25-26-24-28-36-37-40-41-38

Comune di Rocchetta al Volturno – Fogli di mappa catasto terreni n°1-2

## COLLEGAMENTO CERRO AL VOLTURNO-S.S. 158 e 652

Inquadramento Territoriale - Cartografia scala 1:100.000



**COLLEGAMENTO FORNELLI – S.S. DELLA VANDRA EX S.P. n°1**

Riferimenti catastali di massima

Comune di Fornelli – Fogli di mappa catasto terreni n°16-18-17

**COLLEGAMENTO FORNELLI-S.S. della VANDRA ex S.P. n.1**  
Inquadramento Territoriale - Cartografia scala 1:100.000

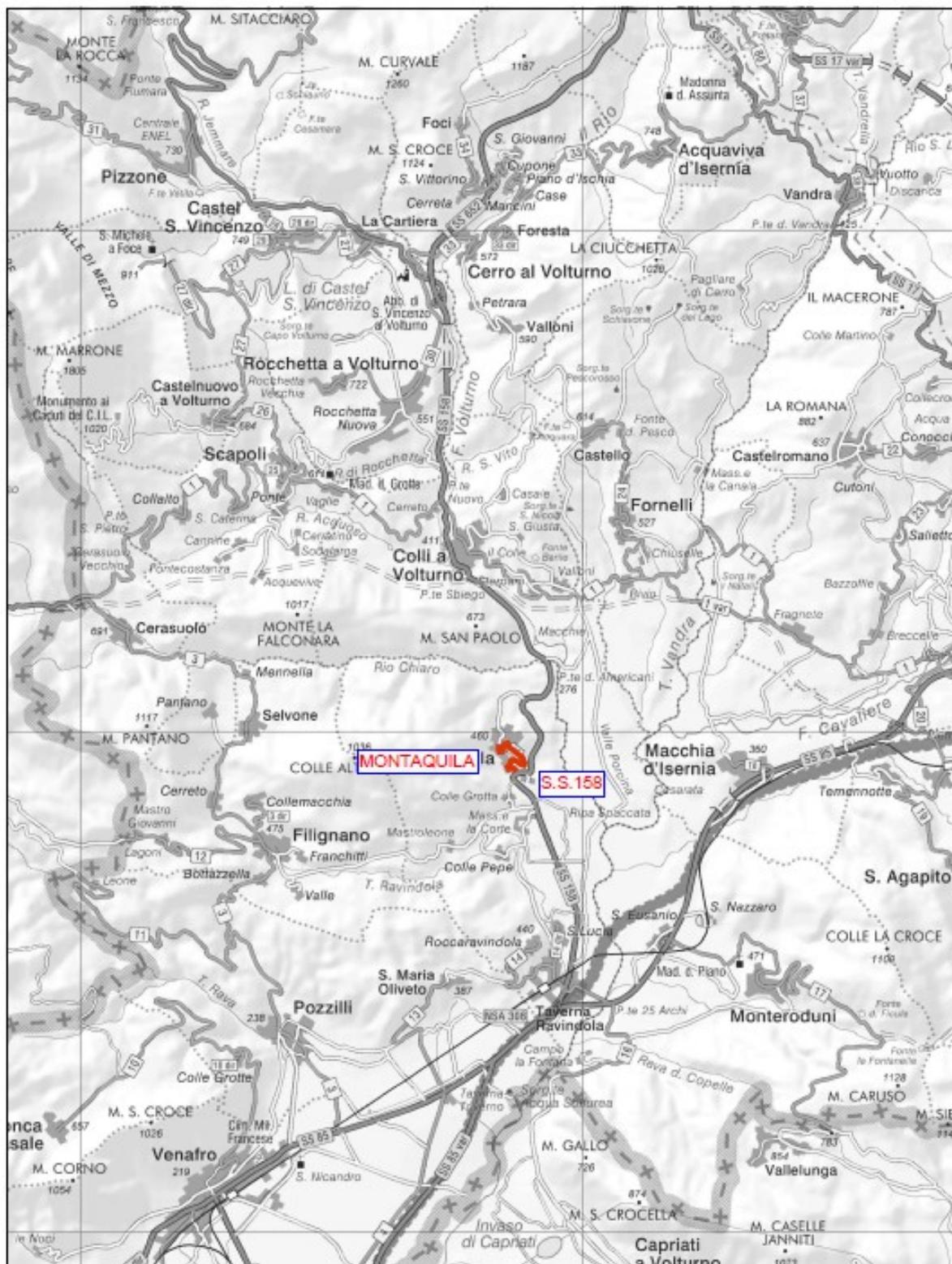


## COLLEGAMENTO MONTAQUILA - S.S. 158

Riferimenti catastali di massima

Comune di Montaquila – Fogli di mappa catasto terreni n°9-10-11

## COLLEGAMENTO MONTAQUILA-S.S. 158 Inquadramento Territoriale - Cartografia scala 1:100.000



## COLLEGAMENTO MACCHIA D'ISERNIA – S.S. 85

Riferimenti catastali di massima

Comune di Macchia di Isernia – Fogli di mappa catasto terreni n°15-16-17

### COLLEGAMENTO MACCHIA D'ISERNIA-S.S. 85 Inquadratura Territoriale - Cartografia scala 1:100.000





## COLLEGAMENTO CONCA CASALE – VENAFRO – S.S. 85

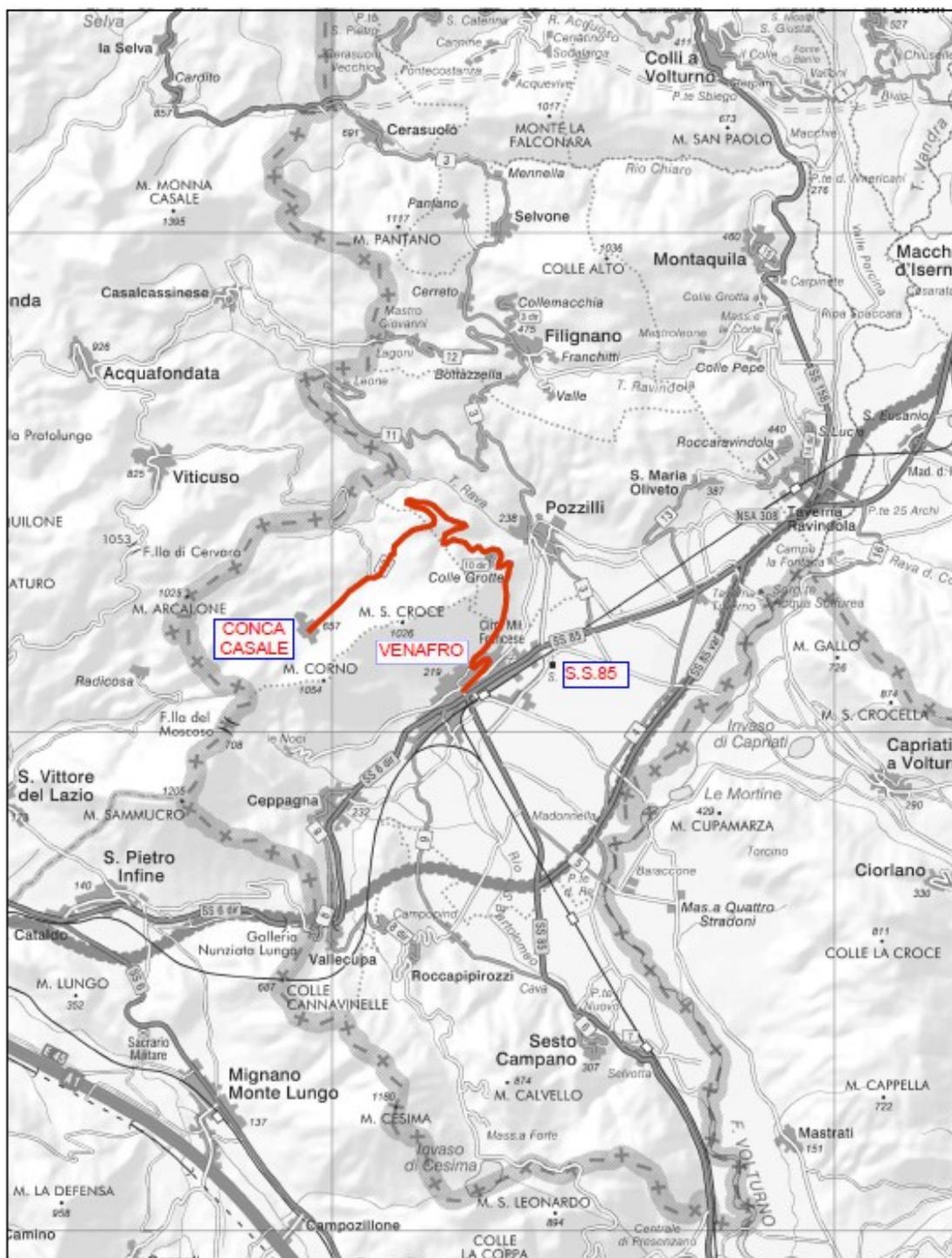
Riferimenti catastali di massima

Comune di Venafro – Fogli di mappa catasto terreni n°3-3A

Comune di Conca Casale – Fogli di mappa catasto terreni n°11-12-4-13-5-7-6-1

Comune di Pozzilli – Fogli di mappa catasto terreni n°23-24-30-31

## COLLEGAMENTO CONCA CASALE-VENAFRO-S.S. 85 Inquadramento Territoriale - Cartografia scala 1:100.000



## COLLEGAMENTO CASTELPIZZUTO – LONGANO – ISERNIA – S.S. 85

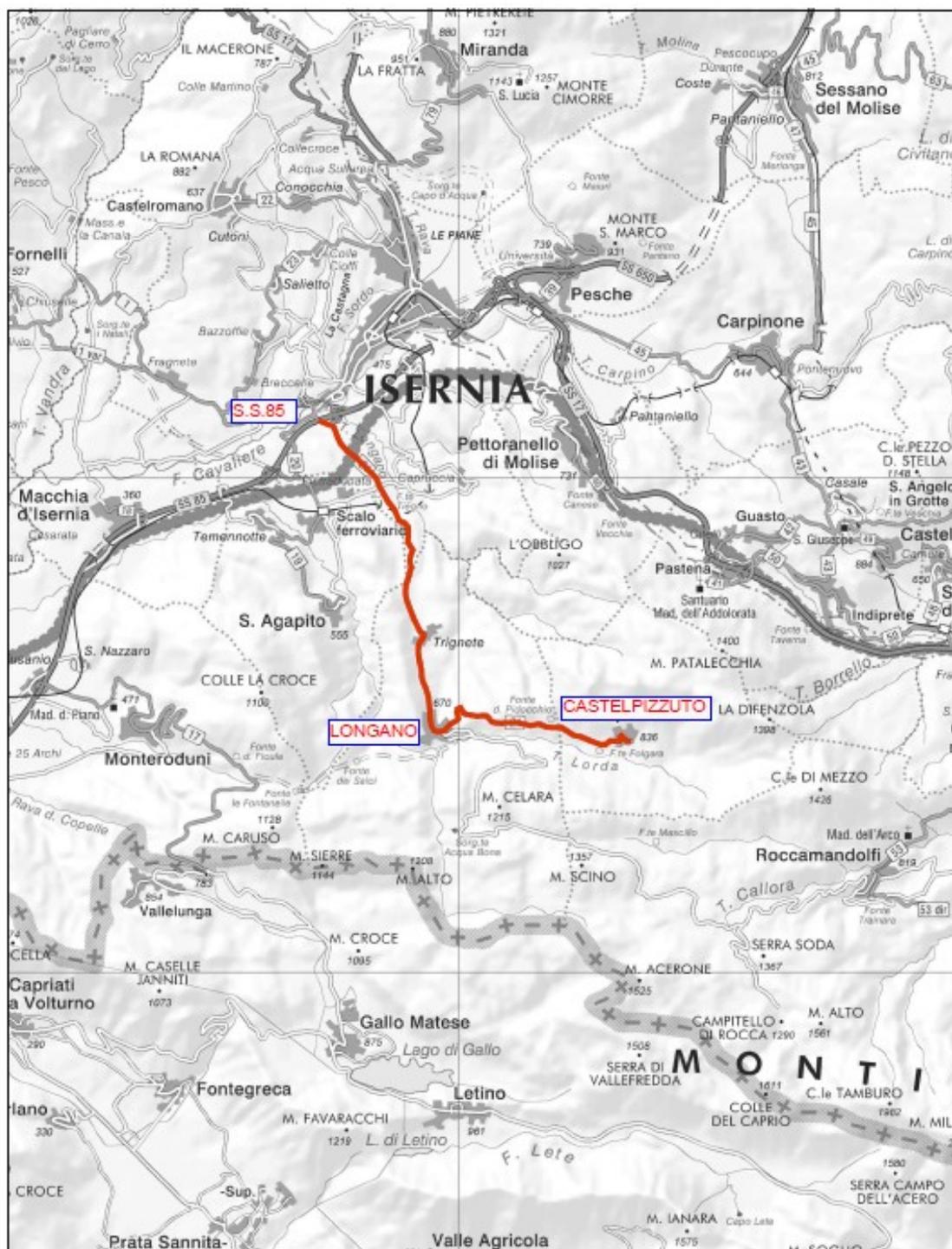
Riferimenti catastali di massima

Comune di Isernia – Fogli di mappa catasto terreni n°64-68-69-72

Comune di Longano – Fogli di mappa catasto terreni n°2-4-5-8-9-13-14-15-11-20

Comune di Castelpizzuto – Fogli di mappa catasto terreni n°9-10

## COLLEGAMENTO CASTELPIZZUTO-LONGANO-ISERNIA-S.S. 85 Inquadramento Territoriale - Cartografia scala 1:100.000

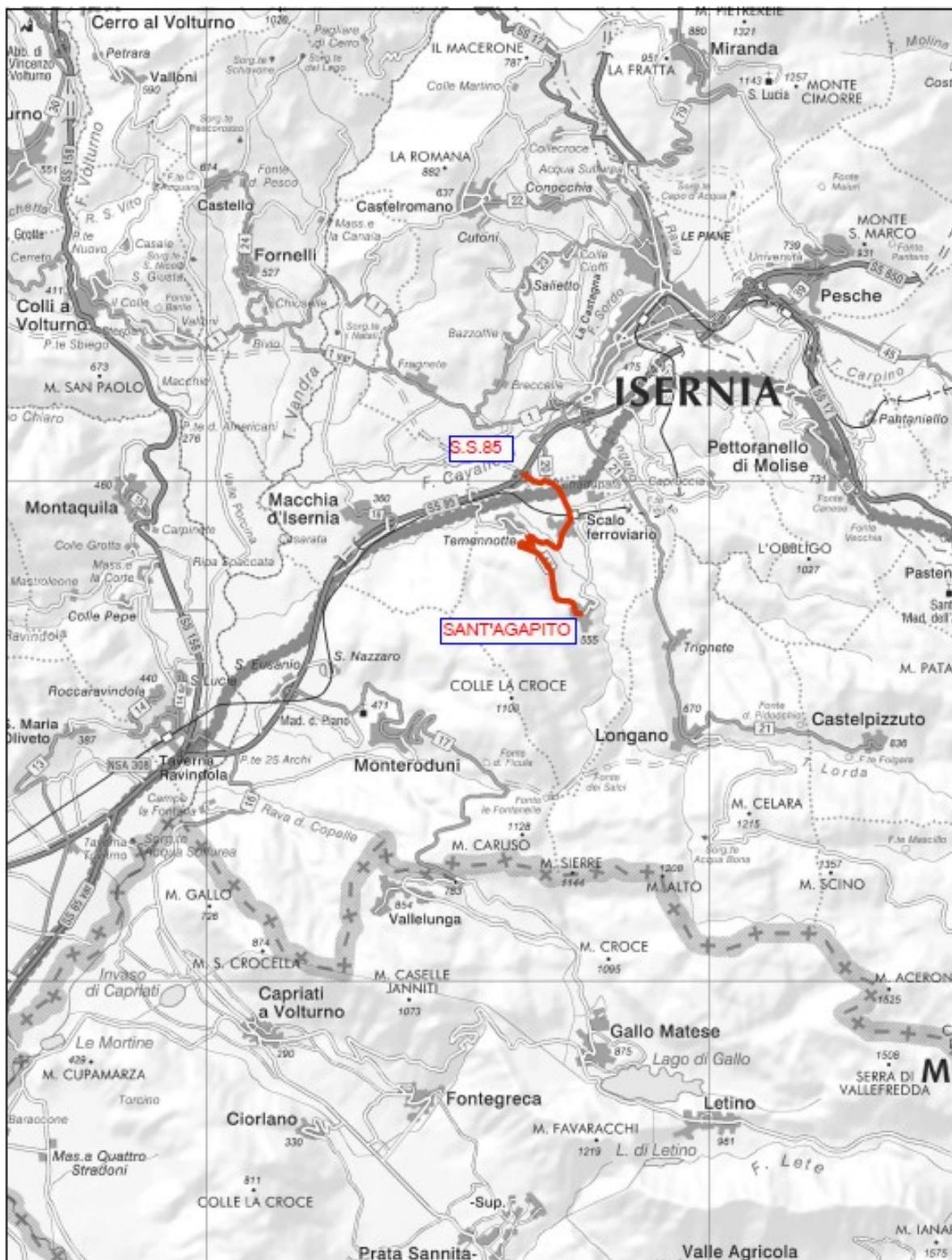


### COLLEGAMENTO SANT'AGAPITO – S.S. 85

Riferimenti catastali di massima

Comune di Sant'Agapito – Fogli di mappa catasto terreni n°1-6-9-5-8-16-20A

## COLLEGAMENTO SANT'AGAPITO-S.S. 85 Inquadramento Territoriale - Cartografia scala 1:100.000

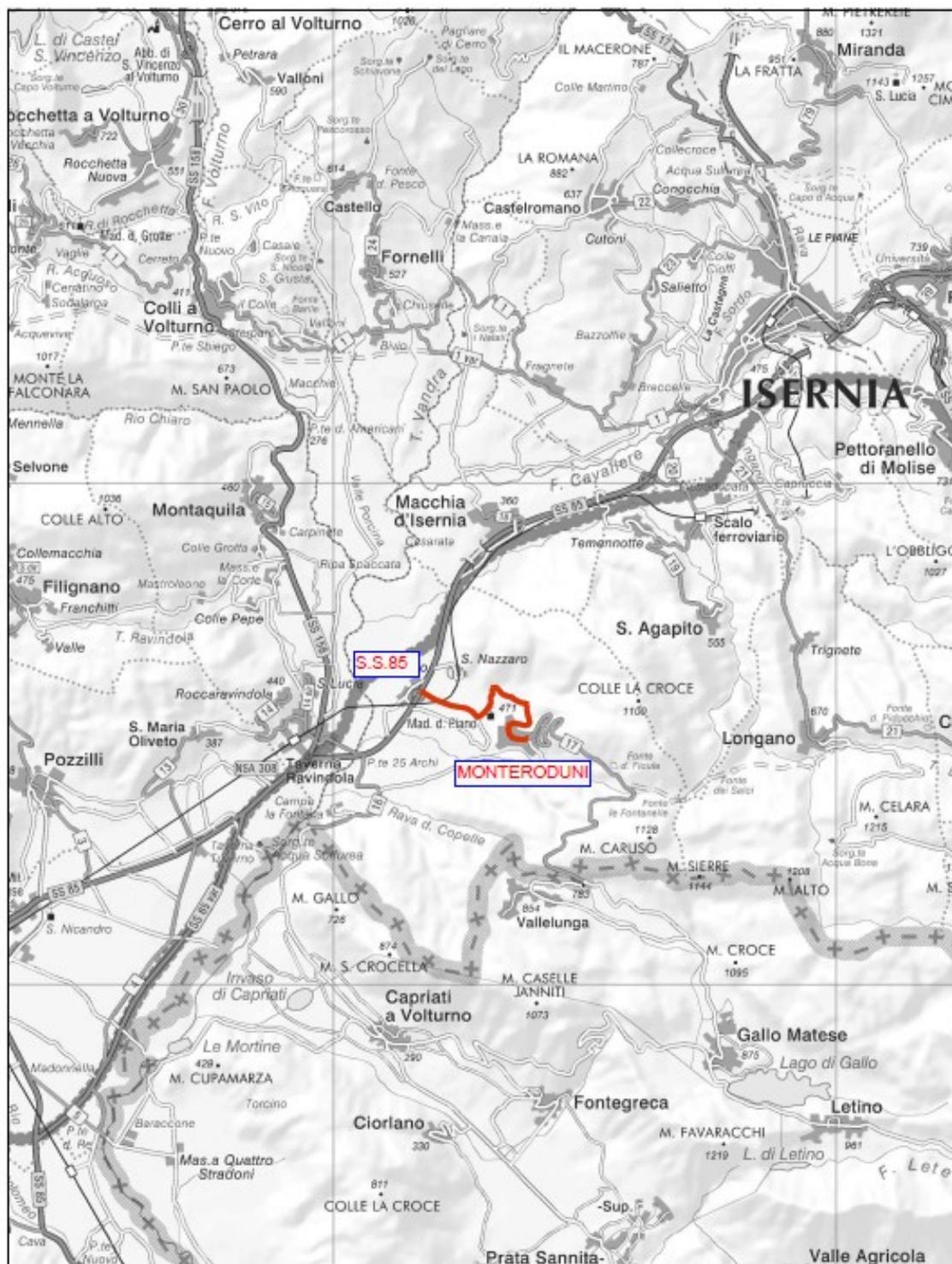


## COLLEGAMENTO MONTERODUNI – S.S. 85

Riferimenti catastali di massima

Comune di Monteroduni – Fogli di mappa catasto terreni n°9-12-13-10-14-13A

### COLLEGAMENTO MONTERODUNI-S.S. 85 Inquadramento Territoriale - Cartografia scala 1:100.000



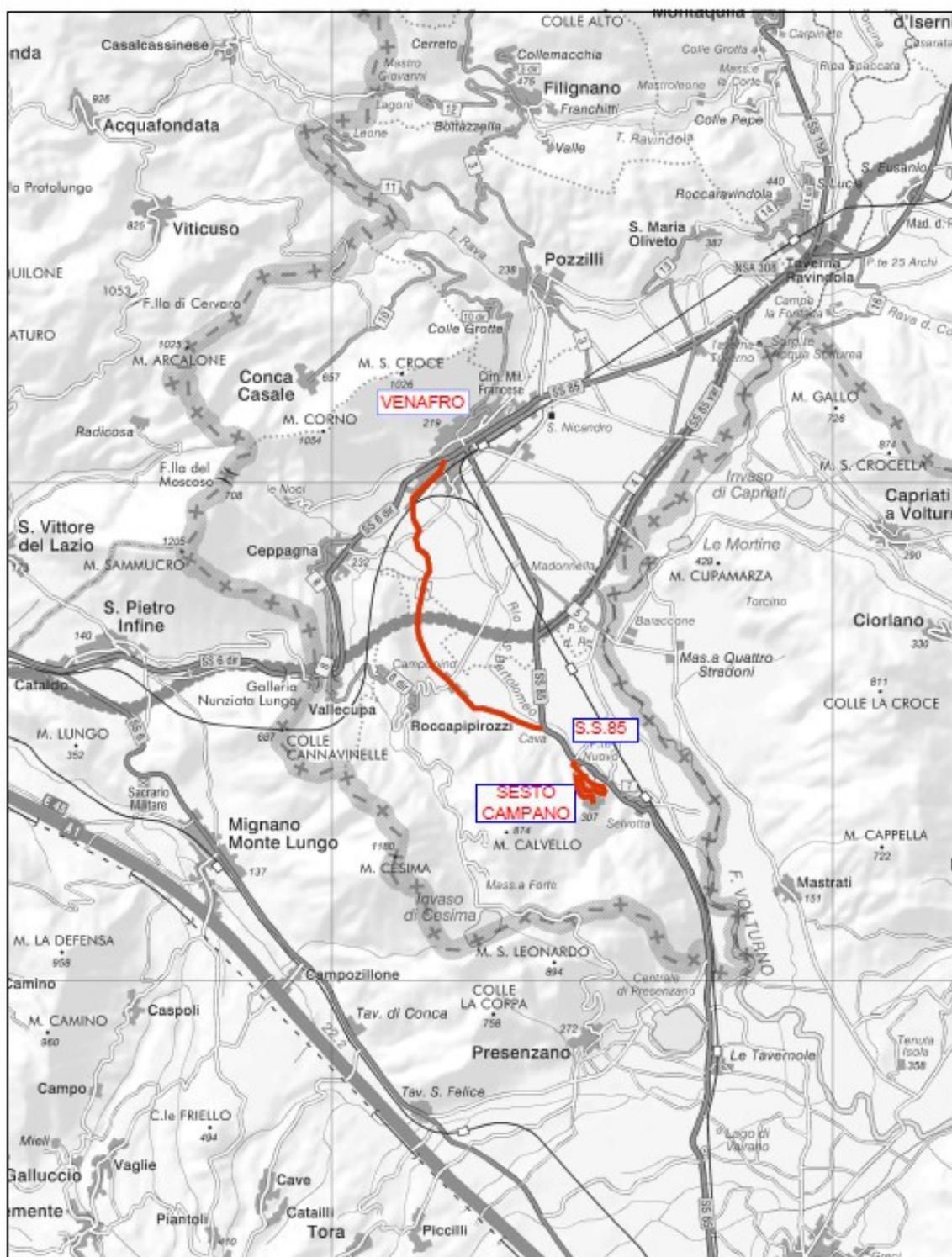
## COLLEGAMENTO SESTO CAMPANO – VENAFRO – S.S. 85

Riferimenti catastali di massima

Comune di Venafro – Fogli di mappa catasto terreni n°35-36

Comune di Sesto Campano – Fogli di mappa catasto terreni n°22-12-11-19-10-5-4-2

## COLLEGAMENTO SESTO CAMPANO-VENAFRO-S.S. 85 Inquadramento Territoriale - Cartografia scala 1:100.000



## COLLEGAMENTO SCAPOLI – S.S. 158

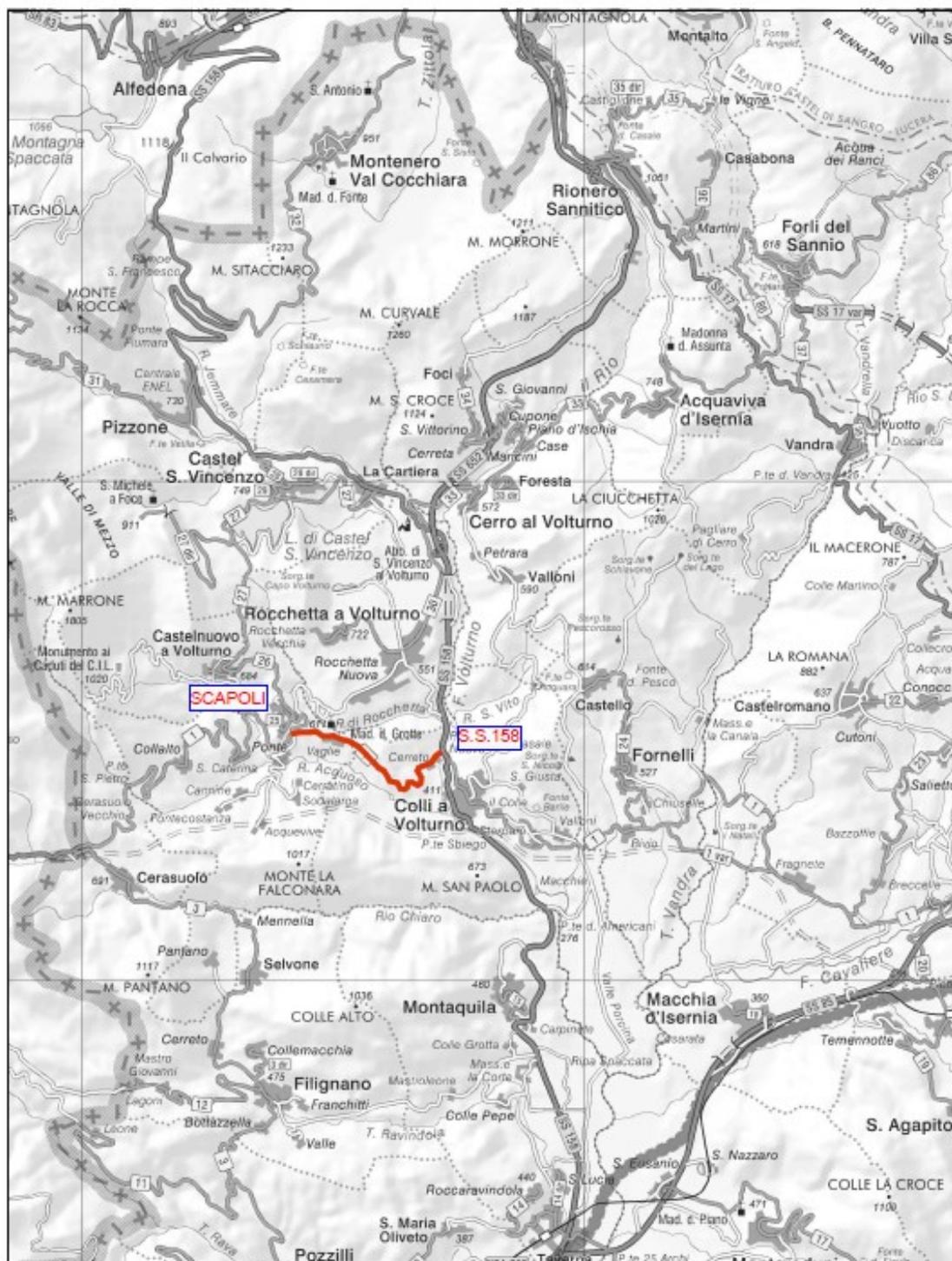
Riferimenti catastali di massima

Comune di Scapoli – Fogli di mappa catasto terreni n°15

Comune di Colli al Voltorno – Fogli di mappa catasto terreni n°4-5

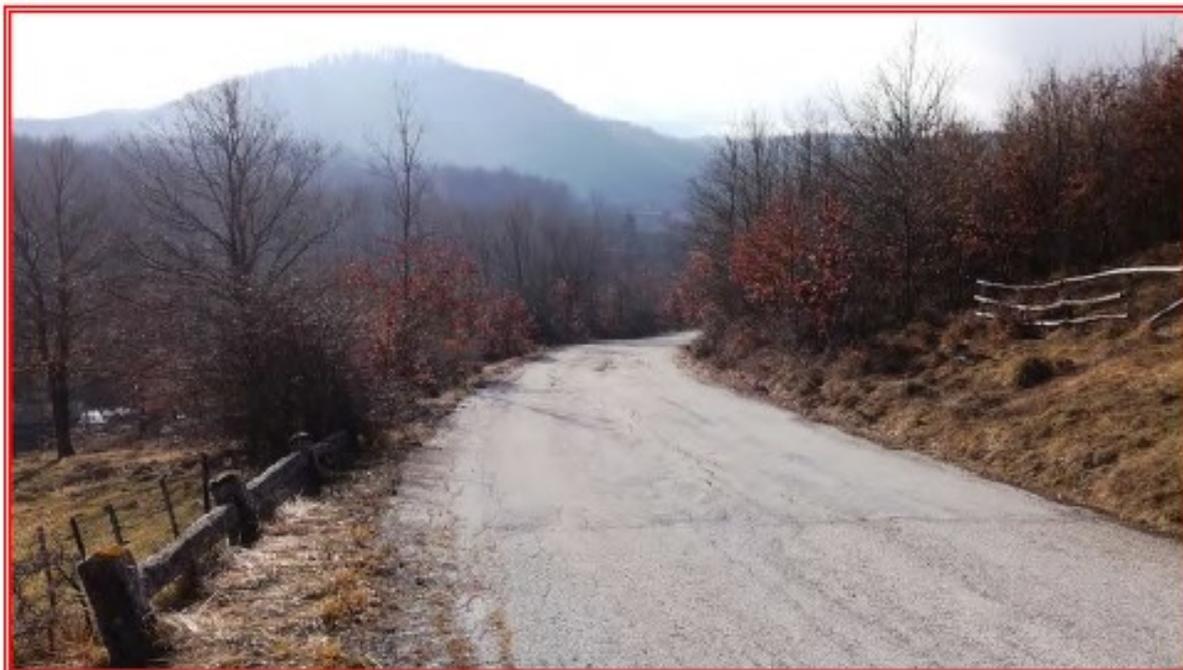
## COLLEGAMENTO SCAPOLI-S.S. 158

Inquadratura Territoriale - Cartografia scala 1:100.000



Viene di seguito presentata la documentazione fotografica illustrante alcune delle problematiche riscontrate sulle infrastrutture viarie del NUCLEO VOLTURNO.

**FOTO N. 1**



**FOTO N. 2**



FOTO N. 3

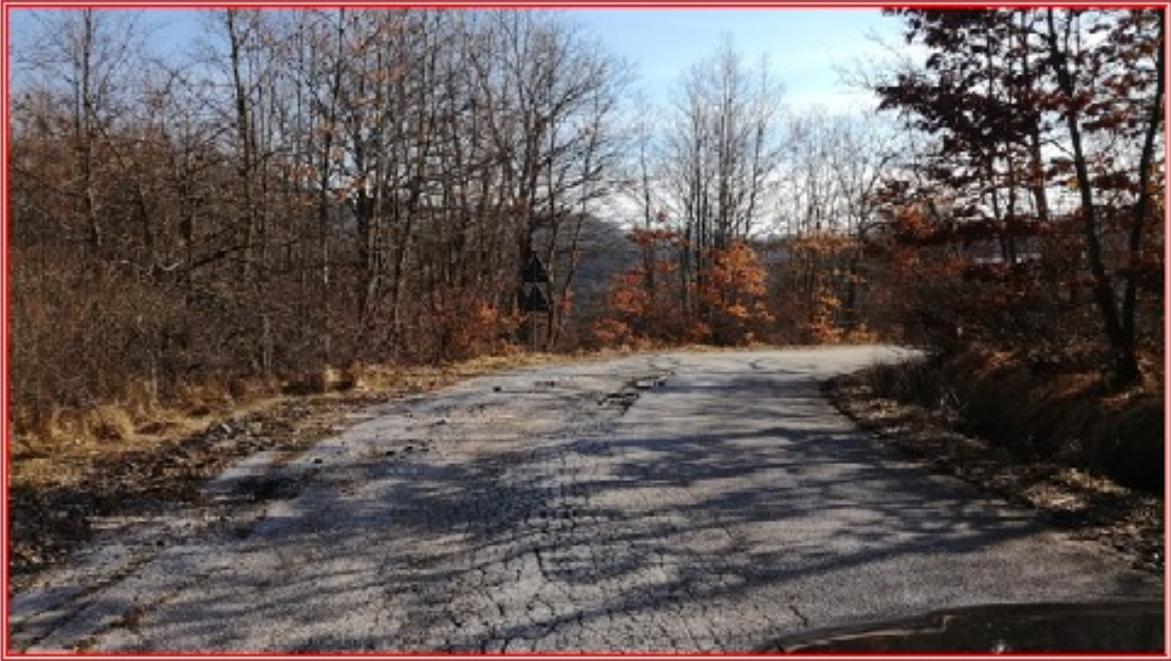


FOTO N. 4

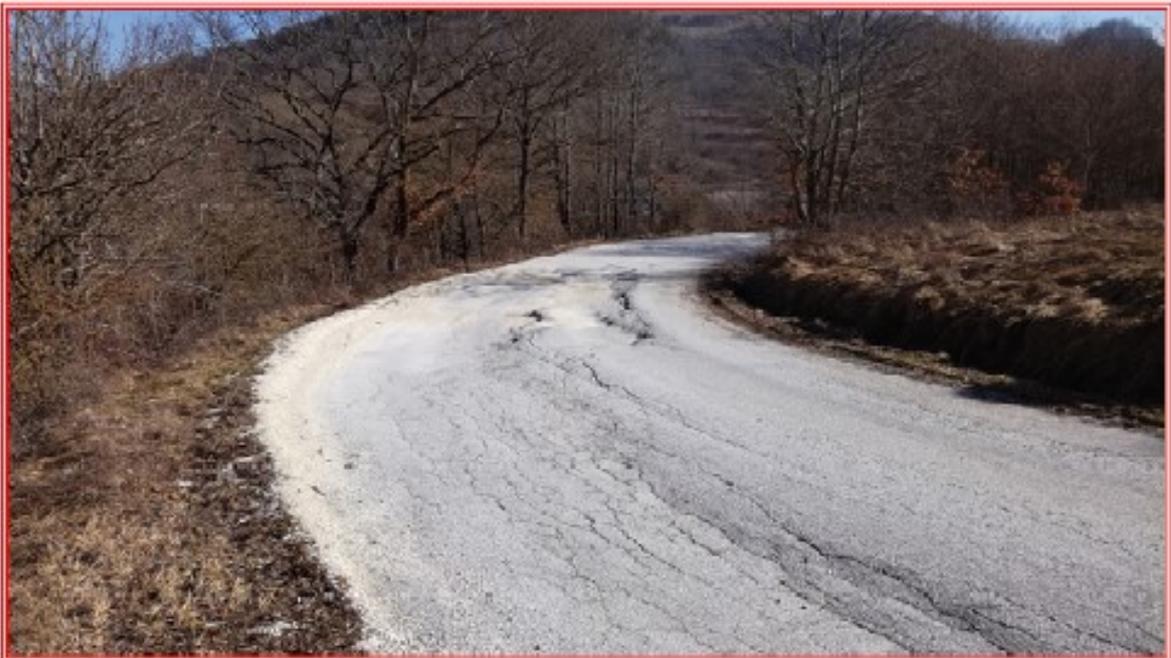
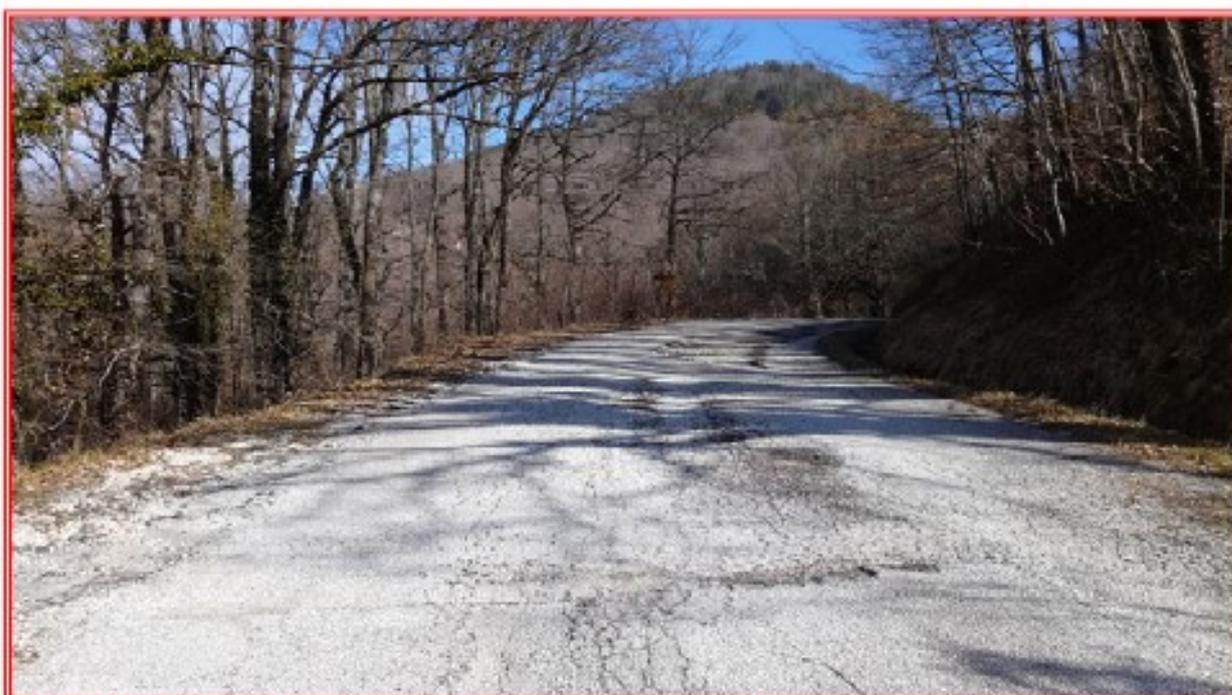


FOTO N. 5



FOTO N. 6



## Art. 5 - OBIETTIVI DA PERSEGUIRE ATTRAVERSO LA REALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO, LE FUNZIONI CHE DOVRANNO ESSERE SVOLTE, I FABBISOGNI E LE ESIGENZE DA SODDISFARE, OVE PERTINENTI I LIVELLI DI SERVIZIO DA CONSEGUIRE

I piccoli centri di cui è costellato il territorio della Provincia di Isernia (32 borghi, ovvero oltre il 60% dei paesi della Provincia, al di sotto dei 1.000 abitanti), sono spesso caratterizzati da un isolamento fisico ed infrastrutturale di prossimità, che ne determina, di fatto, un lento ma graduale spopolamento ed impoverimento socio-economico.

Uno dei fattori determinanti è il mancato sviluppo armonico infrastrutturale del territorio: infatti, spesso, gli ultimi km di viabilità provinciale di accesso ai centri abitati sono difficili da percorrere per la loro conformazione plano-altimetrica (tortuosità e livellette a forte pendenza) e per il loro stato di conservazione generale, con interventi manutentivi molto esigui e spesso insufficienti, che si limitano nella migliore delle ipotesi a poco più dell'ordinario (specie a seguito dell'impoverimento delle province ad esito dell'attuazione della riforma c.d. Del Rio). Da ciò, deriva un conseguente isolamento socio-economico-turistico dei territori più periferici, con difficoltà al loro raggiungimento sia da parte dei residenti, che spesso scelgono di spostarsi a vivere o di intraprendere le loro attività economiche in centri più grandi, che da parte dei turisti, disincentivati a scoprire questi territori pur ricchi di valenze.

## Art. 6 - REQUISITI TECNICI DI PROGETTO CHE L'INTERVENTO DEVE SODDISFARE IN RELAZIONE ALLA LEGISLAZIONE TECNICA VIGENTE E AGLI OBIETTIVI

Gli ultimi km di viabilità provinciale di accesso ai piccoli borghi della provincia di Isernia sono difficili da percorrere per la loro conformazione plano-altimetrica (pendenze elevate e strade tortuose) e per il loro stato di conservazione generale (manto stradale sconnesso, barriere di sicurezza inadeguate, regimentazione idraulica carente etc.), con interventi manutentivi spesso insufficienti. Da ciò, deriva un conseguente isolamento socio-economico-turistico dei territori più periferici, con difficoltà al loro raggiungimento sia da parte dei residenti, che spesso scelgono di spostarsi a vivere o di intraprendere le loro attività economiche in centri più grandi, che da parte dei turisti, disincentivati a scoprire questi territori pur ricchi di valenze. Borghi bellissimi, dall'alto valore artistico, storico e culturale, che si ritrovano improvvisamente vuoti, abbandonati a loro stessi.

L'Obiettivo da perseguire è pertanto da ricercare nella **messa a punto di soluzioni progettuali che mirano ad invertire tale tendenza allo spopolamento ed alla totale mancanza di appetibilità dei nuclei abitati dei borghi al turismo**. Tale obiettivo, ad esempio, può essere perseguito proponendo l'attuazione degli interventi di seguito elencati che però rivestono carattere puramente indicativo e non esaustivo:

-  Adeguamento delle barriere di protezione stradali nei pressi dei borghi;
-  Rifacimento del manto stradale visibilmente sconnesso ed obsoleto;
-  Interventi sulle opere di sostegno lesionate ed ammalorate;
-  Interventi tesi a ridurre gli effetti dei dissesti di natura geotecnica interessanti la sede stradale;
-  Regimentazione idraulica;
-  Miglioramento della illuminazione stradale in corrispondenza principalmente degli incroci che conducono ai centri abitati;

-  Pulizia dei fossi e dei tombini da detriti di natura antropica;
-  Creazione di punti di interesse ed informativi per i turisti e la collettività;
-  Creazione di punti di aggregamento.

**Il concorrente potrà sviluppare liberamente la propria idea progettuale in totale autonomia cercando di perseguire il più possibile l'obiettivo del concorso.**

Saranno prediletti, anche per ragioni di economia, interventi che tendono a ridurre gli oneri per l'occupazione o esproprio di suoli privati.

Il concorso, tuttavia, non si limita solo a questa tipologia di interventi. Quello che si chiede al concorrente è di **sviluppare una idea progettuale che miri a valorizzare l'immagine del borgo cittadino** attraverso interventi mirati sia a migliorare il raggiungimento del borgo sia da parte dei residenti che da parte dei turisti disincentivati a scoprire questi territori pur ricchi di valenze.

Tale obiettivo non può prescindere ovviamente anche dall'attuazione di interventi tipo come quelli elencati in precedenza ma ai concorrenti si chiede uno sforzo maggiore e cioè di mettere appunto idee progettuali che mirino a valorizzare le bellezze nascoste dei singoli borghi.

Il concorrente potrà sviluppare le sue idee progettuali in tutta autonomia e senza vincoli preordinati ma l'idea progettuale dovrà essere rispettosa del quadro normativo richiamato perseguendo gli obbiettivi del Bando.

## Art. 7 - CRITERIO DI AGGIUDICAZIONE ED ELABORATI GRAFICI E TESTUALI DA REDIGERE

Il concorso di progettazione è articolato in **due gradi**, entrambi in **forma anonima**.

Il Concorso di progettazione si svolge in due gradi in cui, nel secondo grado, verrà acquisito un Progetto di Fattibilità Tecnico- Economico (PFTE). I partecipanti, autori delle migliori prime tre proposte progettuali del primo grado individuate con il punteggio più alto, sono ammessi ex aequo, senza formazione di graduatoria, al 2° grado del concorso di progettazione. Per maggiori dettagli si rimanda al Disciplinare allegato al concorso.

### 7.1 Elaborati progettuali richiesti per il 1° GRADO (Proposte ideative) e criteri di valutazione

Elaborati da redigere nel **1° GRADO**:

-  **Relazione illustrativa**
-  **Relazione di coerenza**
-  **Stima di Massima del costo complessivo dei lavori**
-  **N°1 Tavola grafica formato A1**

#### 7.1.1 Elaborati testuali

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

**1 - Relazione illustrativa** – massimo 8 facciate in formato A4 – orientamento verticale – carattere Times New Roman di dimensione 12, per un massimo di 32.000 battute spazi compresi. La relazione metterà in evidenza i concetti espressi graficamente, con particolare riferimento ai criteri di valutazione indicati nel bando e nel presente disciplinare. Sono ammessi schemi grafici e immagini.

**2 - Relazione di coerenza** – massimo 2 facciate in format A4 – orientamento verticale – carattere Times New Roman di dimensione 12, per un massimo di 8.000 battute spazi compresi. La relazione descrive la coerenza della proposta ideativa con quanto previsto all'interno della Scheda Tecnico-economica (come successivamente dettagliata nel documento di indirizzo della progettazione), con particolare riferimento agli obiettivi delineati dall'articolo 6-quater al decreto legge 20 giugno 2017, n. 91.

**3 - Stima di Massima del costo complessivo dei lavori** dedotta dal Prezzario Regionale vigente e/o mediante stima sintetico-comparativa parametrica da casi simili, al netto di I.V.A., degli interventi previsti dal progetto architettonico, al fine di verificare il rispetto del costo complessivo delle opere previsto nel D.I.P.

#### 7.1.2 Elaborati grafici

Un unico file in formato PDF, di dimensione non superiore a 40 MB, composto da:

**1 - Tavola grafica** – formato A1 con scala libera di rappresentazione – 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 schemi planimetrici, schemi funzionali e rappresentazioni tridimensionali nel numero massimo di tre (realizzate mediante grafica e/o immagini di plastico di studio).

**Tutti i suddetti file non devono contenere, a pena di esclusione, riferimenti, palesi e/o occulti, all'autore. Si ricorda ai partecipanti di prestare particolare attenzione alle proprietà ed ai metadati. Tutti i suddetti file non devono essere crittati. Elaborati difforni dalle sopraccitate**

specifiche o che contengano elementi riconoscitivi (quali titoli, loghi, motti, etc.) che potrebbero ricondurre alla paternità della proposta ideativa, comporteranno l'immediata esclusione dal concorso.

### 7.1.3 Criteri di valutazione per il 1° GRADO

Nella prima seduta, la Commissione definirà la metodologia dei propri lavori, nel rispetto delle modalità previste dall'articolo 155, comma 4, del Codice, riferendosi unicamente ai seguenti criteri, senza stabilire sub-criteri, tenendo conto anche delle Linee Guida MIMS ex Art. Art. 48, comma 7, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito nella legge 29 luglio 2021, n. 108 – "Linee guida 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".

| N°            | CRITERI DI VALUTAZIONE  | PUNT. MAX  |
|---------------|---|------------|
| 1             | Qualità dell'inserimento della proposta ideativa nel contesto urbano e ambientale   | 20         |
| 2             | Soluzioni tecniche e/o impiantistiche con particolare riferimento a:<br>1. Sicurezza stradale<br>2. Sostenibilità ambientale<br>3. Sistemi di gestione e controllo<br>4. Efficientamento energetico | 20         |
| 3             | Miglior inserimento della proposta con la viabilità attuale anche in termini di maggior utilizzo dei tracciati stradali esistenti   | 15         |
| 4             | Durabilità delle soluzioni proposte, facilità ed economicità di manutenzione  | 15         |
| 5             | Coerenza con la Scheda Tecnico-economica ed al documento di dettaglio agli indirizzi della progettazione (DIP)  | 15         |
| 6             | Sostenibilità economica<br>Coerenza tra i costi ipotizzati e le soluzioni progettuali proposte  | 15         |
| <b>TOTALE</b> |   | <b>100</b> |

La valutazione degli elaborati di concorso avviene per ciascuno dei criteri sopraelencati. Il risultato

sarà motivato con l'assegnazione di punteggi. La Commissione, ai fini della valutazione attribuisce il punteggio, per ciascun criterio, sulla base della media dei valori attribuiti discrezionalmente dai singoli commissari. In dettaglio, per singola proposta ideativa e per ciascun elemento/criterio individuato, ciascun membro della commissione attribuirà un valore compreso tra 0 e 1, utilizzando la seguente scala di valutazione:

| Ottimo | Buono | Sufficiente | Mediocre | Insufficiente | Non adeguato |
|--------|-------|-------------|----------|---------------|--------------|
| 1,00   | 0,80  | 0,60        | 0,40     | 0,20          | 0            |

Una volta terminata la procedura di attribuzione dei coefficienti si procederà, per ciascun

criterio, a trasformare i coefficienti attribuiti in punteggi definitivi riportando ad 1 il valore più alto attribuito e proporzionando a quello il valore, via via, attribuito alle altre offerte e infine moltiplicando il risultato così ottenuto per il punteggio corrispondente. I partecipanti, autori delle prime tre proposte progettuali individuate con il punteggio più alto, sono ammessi ex aequo, senza formazione di graduatoria, al 2° grado del concorso di progettazione. All'esito delle operazioni di cui sopra, nel rispetto dell'anonimato, sono resi visibili ai concorrenti i punteggi attribuiti ai singoli progetti e l'elenco dei progetti ammessi al 2° grado. L'Ente banditore comunica ai concorrenti l'ammissione o l'esclusione, direttamente mediante la piattaforma informatica nel rispetto dell'anonimato di cui al punto 3.9 del presente disciplinare. L'elenco dei codici alfanumerici relativi agli elaborati scelti per il passaggio al 2° grado sarà pubblicato entro il termine indicato nel calendario, sulla piattaforma dedicata al concorso.

### **Qualità dell'inserimento della proposta ideativa nel contesto urbano e ambientale**

**La soluzione progettuale dovrà essere tesa ad eliminare l'isolamento fisico ed infrastrutturale in prossimità dei centri abitati più disagiati migliorandone l'ingresso agli stessi nel rispetto però del contesto urbano ed ambientale senza modificare l'assetto orografico esistente.**

**Soluzioni tecniche e/o impiantistiche** con particolare riferimento a:

1. Sicurezza stradale
2. Sostenibilità ambientale
3. Sistemi di gestione e controllo
4. Efficientamento energetico

#### **Sicurezza stradale**

Ciò che è stato riscontrato durante i vari sopralluoghi nei vari tratti stradali in avvicinamento ai centri abitati è un quadro infrastrutturale in alcuni tratti compromesso a causa principalmente di:

-  Assenza, carenza o inadeguatezza delle barriere di protezione stradali;
-  Sede stradale con manto stradale inadeguato visibilmente sconnesso ed obsoleto;
-  Opere di sostegno (muri etc) in alcuni punti lesionate ed ammalorate con evidenti segni di carbonatazione profonda ed espulsione del copriferro;
-  Dissesti di natura geotecnica interessanti la sede stradale;
-  Mancata regimentazione idraulica;
-  Scarsa illuminazione stradale in corrispondenza degli incroci che conducono ai centri abitati;
-  Mancata pulizia dei fossi e dei tombini da detriti di natura antropica.

Il concorrente dovrà proporre soluzioni efficaci ed innovative in grado di aumentare il grado di sicurezza stradale.

#### **Sostenibilità ambientale**

Saranno valutate positivamente le soluzioni ambientalmente sostenibili le cui indicazioni sono riportate nel successivo art. 12.

#### **Sistemi di gestione e controllo**

Il primo degli strumenti di governo di questo processo è proprio la manutenzione stradale o la mancata manutenzione. Inoltre, il sistema di gestione e controllo per la sicurezza stradale che il concorrente dovrà definire avrà il compito di aiutare la SA a prevenire e ridurre il rischio di

morte e lesioni gravi legate ai movimenti dei veicoli e delle persone sulle strade.

### **Efficientamento energetico**

Le soluzioni che il concorrente dovrà mettere appunto, ad esempio per quanto concerne l'illuminazione stradale dovranno prevedere opere di ammodernamento degli impianti di illuminazione esistenti e da realizzare con corpi illuminanti a tecnologia LED, ad alta efficienza luminosa, ai fini di ottenere un elevato risparmio energetico.

### **Miglior inserimento della proposta con la viabilità attuale anche in termini di maggior utilizzo dei tracciati stradali esistenti**

Saranno preferite le soluzioni progettuali che prevedono l'ammodernamento, messa in sicurezza della infrastruttura stradale di accesso al borgo prevedendo di intervenire su tracciati stradali esistenti e non prevedendo nuove bretelle viarie.

### **Durabilità delle soluzioni proposte, facilità ed economicità di manutenzione**

Tutte le soluzioni dovranno essere votate alla riduzione dei costi di manutenzione oltre che alla velocità di esecuzione degli stessi. Pertanto, le premialità saranno rivolte ai concorrenti che dimostreranno di aver sensibilità verso questo importante argomento.

### **Coerenza con la Scheda Tecnico-economica ed al documento di dettaglio agli indirizzi della progettazione (DIP)**

Ovviamente le soluzioni dovranno seguire le indicazioni contenute nel presente documento, nella Scheda Tecnico-economica ed in tutti gli altri documenti posti a base di gara.

### **Sostenibilità economica e coerenza tra i costi ipotizzati e le soluzioni progettuali proposte**

Relativamente alla sostenibilità economica della proposta progettuale si rimanda a quanto contenuto nell'art. 10 del presente documento e pertanto va rispettata la coerenza tra i costi ipotizzati, comunque rispettosi dei costi standard delle categorie di lavoro di cui si compone l'opera del budget previsto.

## 7.2 Elaborati progettuali richiesti per il 2° GRADO (progetti di Fattibilità Tecnica ed Economica) e criteri di valutazione

Ai partecipanti ammessi al **2° GRADO** del concorso è richiesto lo sviluppo dell'idea progettuale presentata nel 1° grado del concorso. In questa fase, è richiesta, pena l'esclusione, la presentazione

dei seguenti elaborati.

**Elaborati da redigere nel 2° GRADO:**

-  **Relazione illustrativa**
-  **Relazione di dettaglio**
-  **Descrizione di rispondenza della proposta progettuale**
-  **Stima sommaria dell'opera**
-  **Quadro economico**
-  **Cronoprogramma di intervento**
-  **N. 4 Tavole grafiche**
-  **Planimetria generale di inquadramento territoriale**
-  **Piante di tutti i livelli**
-  **Prospetti e almeno una sezione**
-  **Rappresentazioni tridimensionali**

### 7.2.1 Elaborati testuali

Un unico file PDF della dimensione massima di 20 MB, contenente:

**1 - Relazione illustrativa** – massimo 10 facciate in formato A4 – orientamento verticale – carattere Times New Roman di dimensione 12, per un massimo di 40.000 battute spazi compresi. La relazione metterà in evidenza i concetti espressi graficamente, con particolare riferimento ai criteri di valutazione indicati nel bando. Sono ammessi schemi grafici e immagini.

**2 - Relazione di dettaglio** – massimo 8 facciate in formato A4 – orientamento verticale – carattere Times New Roman di dimensione 12 per un massimo di 32.000 battute spazi compresi contenente:

**3 - Descrizione di rispondenza della proposta progettuale** al rispetto del principio di non arrecare danno significativo all'ambiente (DNSH), secondo quanto previsto dalla circolare 30 dicembre 2021 n. 32 del Ministero dell'economia e delle finanze – scheda check list 1 allegata alla circolare;

**4 - Stima sommaria dell'opera** dedotta dal Prezzario Regionale vigente e/o mediante stima sintetico comparativa parametrica da casi simili, al netto di I.V.A., degli interventi previsti dal progetto architettonico, al fine di verificare il rispetto del costo complessivo delle opere previsto nel D.I.P.;

**5 - Quadro economico dell'opera**, redatto conformemente al Codice degli Appalti;

**6 - Cronoprogramma di intervento.**

### 7.2.2 Elaborati grafici

Un unico file PDF della dimensione massima di 100 MB, contenente:

**1 - N. 4 Tavole grafiche** numerate da 1 a 4 in basso a destra – formato A1 – orientamento verticale – tecnica rappresentativa libera in bianco e nero o a colori; stampa su una sola facciata, contenenti i seguenti elementi:

**2 - Planimetria generale di inquadramento territoriale** – scala libera. L'elaborato dovrà

indicare: le sistemazioni esterne, gli accessi all'area oggetto di intervento e ai fabbricati, le distanze di rispetto dai confini e/o dagli edifici;

**3 - Piante di tutti i livelli** – scala 1:200 o 1:100; le piante devono contenere: la numerazione di tutti gli spazi con relativa destinazione, le superfici nette, le principali quote altimetriche, nonché, per il livello terreno, anche la sistemazione esterna delle aree in immediata vicinanza;

**4 - Prospetti e almeno una sezione significativa** – scala 1:200 o 1:100;

**5 - Rappresentazioni tridimensionali.**

I suddetti file, non devono contenere, a pena di esclusione, riferimenti, palesi e/o occulti, all'autore. Si ricorda ai partecipanti di prestare particolare attenzione alle proprietà e ai metadati dei singoli file PDF. Elaborati difformi dalle sopraccitate specifiche o che contengano elementi riconoscitivi (quali titoli, loghi, motti, etc.) che potrebbero ricondurre alla paternità della proposta ideativa, comporteranno l'esclusione dal concorso.

### 7.2.3 Criteri di valutazione per il 2° GRADO

Nella sua prima seduta, la Commissione deciderà in merito all'ammissione dei partecipanti e definirà la metodologia dei propri lavori, nel rispetto delle modalità previste dall'art. 155, comma 4, del Codice, riferendosi unicamente ai seguenti criteri, senza stabilire sub-criteri, tenendo conto anche delle linee guida MIMS.

**Tabella dei criteri di valutazione degli elaborati progettuali di fattibilità tecnica ed economica**

| N° | CRITERI DI VALUTAZIONE  | PUNT. MAX  |
|----|---|------------|
| 1  | Qualità dell'inserimento della proposta ideativa nel contesto urbano e ambientale   | 20         |
| 2  | Soluzioni tecniche e/o impiantistiche con particolare riferimento a:<br>1. Sicurezza stradale<br>2. Sostenibilità ambientale<br>3. Sistemi di gestione e controllo<br>4. Efficientamento energetico | 15         |
| 3  | Miglior inserimento della proposta con la viabilità attuale anche in termini di maggior utilizzo dei tracciati stradali esistenti   | 15         |
| 4  | Durabilità delle soluzioni proposte, facilità ed economicità di manutenzione  | 20         |
| 5  | Coerenza con il DIP Recepimento degli indirizzi riportati nella Scheda Tecnico-economica, come successivamente dettagliata nel documento di indirizzo della progettazione (DIP)                     | 10         |
| 6  | Sostenibilità economica<br>Coerenza tra i costi ipotizzati e le soluzioni progettuali proposte  | 10         |
| 7  | Soluzioni tecniche in merito alla gestione del cantiere e alle interferenze con la viabilità esistente  | 5          |
| 8  | Coerenza del cronoprogramma con le tempistiche e milestone del PNRR   | 5          |
|    | <b>TOTALE</b>   | <b>100</b> |

La valutazione degli elaborati di Concorso avviene per ciascuno dei criteri sopraelencati. La Commissione, ai fini della valutazione attribuisce il punteggio, per ciascun criterio, sulla base della media dei valori attribuiti discrezionalmente dai singoli commissari. In dettaglio, per

singolo progetto di fattibilità tecnico ed economica e per ciascun elemento/criterio individuato, ciascun membro della commissione attribuirà un valore compreso tra 0 e 1, utilizzando la seguente scala di valutazione:

| Ottimo | Buono | Sufficiente | Mediocre | Insufficiente | Non adeguato |
|--------|-------|-------------|----------|---------------|--------------|
| 1,00   | 0,80  | 0,60        | 0,40     | 0,20          | 0            |

Una volta terminata la procedura di attribuzione dei coefficienti si procederà, per ciascun criterio, a trasformare i coefficienti attribuiti in punteggi definitivi riportando ad 1 il valore più alto attribuito e proporzionando a quello il valore, via via, attribuito alle altre offerte e infine moltiplicando il risultato così ottenuto per il punteggio corrispondente. Il risultato sarà motivato con l'assegnazione di punteggi e definizione di graduatoria finale. È prevista una soglia minima di 50/100 per avere accesso alla graduatoria finale.

Relativamente ai punti dal 1 al 6 della Tabella dei criteri di valutazione degli elaborati progettuali di fattibilità tecnica ed economica relativi alla fase 2 del concorso vale quanto già espresso in merito alla fase 1 considerato che i criteri di valutazione non mutano.

### **Soluzioni tecniche in merito alla gestione del cantiere e alle interferenze con la viabilità esistente**

Il **punto 7**, invece, è attinente alle soluzioni tecniche relative alla gestione del cantiere e alle interferenze con la viabilità esistente. Il concorrente dovrà prevedere soluzioni tecniche relative alla gestione del cantiere temporaneo su strade di accesso a nuclei abitati che avranno come obiettivo la minimizzazione delle interferenze con la viabilità esistente che il più delle volte costituisce l'unico accesso ai borghi. Per tale motivo sarà premiata la sensibilità del progettista che prevedrà scelte progettuali e procedurali in termini di logistiche di cantiere che consentano di minimizzare o eliminare tale problematica.

### **Coerenza del cronoprogramma con le tempistiche e milestone del PNRR**

I piani nazionali per la ripresa e resilienza (PNRR) sono contratti di performance. I PNRR sono pertanto incentrati su milestone e target (M&T) che descrivono in maniera graduale l'avanzamento e i risultati delle riforme e degli investimenti che si propongono di attuare.

Le **milestone** definiscono generalmente fasi rilevanti di natura amministrativa e procedurale:

- sono traguardi qualitativi da raggiungere tramite una determinata misura del PNRR;
- individuano spesso fasi chiave dell'attuazione delle misure.

I **target** rappresentano risultati attesi dagli interventi, quantificati con indicatori misurabili:

- sono traguardi quantitativi da raggiungere tramite una determinata misura del PNRR (riforma e/o investimento);
- sono misurati tramite indicatori ben specificati (e.g. km di ferrovie costruite, metri quadri di superficie oggetto di interventi di efficientamento energetico, numero di studenti che hanno completato la formazione, etc.).

Le misure (investimenti e/o riforme) del PNRR sono declinate in circa 1000 tra M&T, posizionati

nel tempo di attuazione del programma (fino a giugno 2026), di cui 527 sono di rilevanza europea, il cui raggiungimento costituisce il presupposto essenziale per il versamento dei pagamenti dall'UE, come riportato nella Decisione del Consiglio europeo del 13 luglio 2021.

La maggior parte delle M&T si riferisce all'avanzamento e ai risultati di una sola misura del PNRR. Vi sono, tuttavia, casi in cui più misure contribuiscono al raggiungimento degli stessi M&T; in genere si tratta di traguardi associati a investimenti e riforme tra loro correlati, oppure al concorso di più investimenti collegati a una medesima misura (submisure).

Relativamente alla mobilità sostenibile si hanno i seguenti dati:

#### Infrastrutture per una mobilità sostenibile

📌 57 Milestone

🎯 81 Target

Il concorrente dovrà redigere un Cronoprogramma coerente con i contenuti delle Norme del quadro normativo riportato nell'Art. 2 e con le tempistiche indicate nel Disciplinare posto a base di gara.

## Art. 8 - LIVELLI DELLA PROGETTAZIONE DA SVILUPPARE

Il concorso di progettazione in **due gradi** è finalizzato all'individuazione delle migliori proposte progettuali per l'acquisizione, dopo l'esperimento del secondo grado, di una **Progettazione di fattibilità tecnico ed economica** afferente all'Opera Pubblica individuata e descritta nella Scheda tecnico-economica e nel presente DIP.

All'esito del 2° grado del concorso di progettazione, al vincitore sarà corrisposto un premio come indicato al successivo Art. 10 e saranno affidate, ai sensi dell'art. 152 comma 5 del Codice degli appalti, fasi successive della progettazione ed, in particolare, la **progettazione definitiva** ex comma 7 Art. 23 Decreto Legislativo 18 aprile 2016 n. 50 e ss.mm.ii. "Nuovo Codice dei contratti pubblici".

La progettazione definitiva acquisita potrà poi essere direttamente candidabile alla selezione delle operazioni previste dai programmi operativi regionali e nazionali di gestione dei Fondi strutturali e dai Piani di sviluppo e coesione finanziati dal FSC, nell'ambito del ciclo di programmazione 2021/2027, per la realizzazione di opere pubbliche.

Il concorso di progettazione è articolato in due gradi, entrambi in forma anonima.

In particolare:

- **1° grado (elaborazione di proposte ideative).**

Il primo grado del concorso di progettazione è finalizzato alla presentazione di proposte ideative per la realizzazione ed il completamento dell'Opera descritta nella Scheda tecnico-economica.

In questa fase i partecipanti dovranno elaborare una proposta ideativa connessa alla realizzazione dell'Opera descritta nella Scheda tecnico-economica e nel presente D.I.P. nel rispetto dei costi, dei requisiti e delle prestazioni richieste.

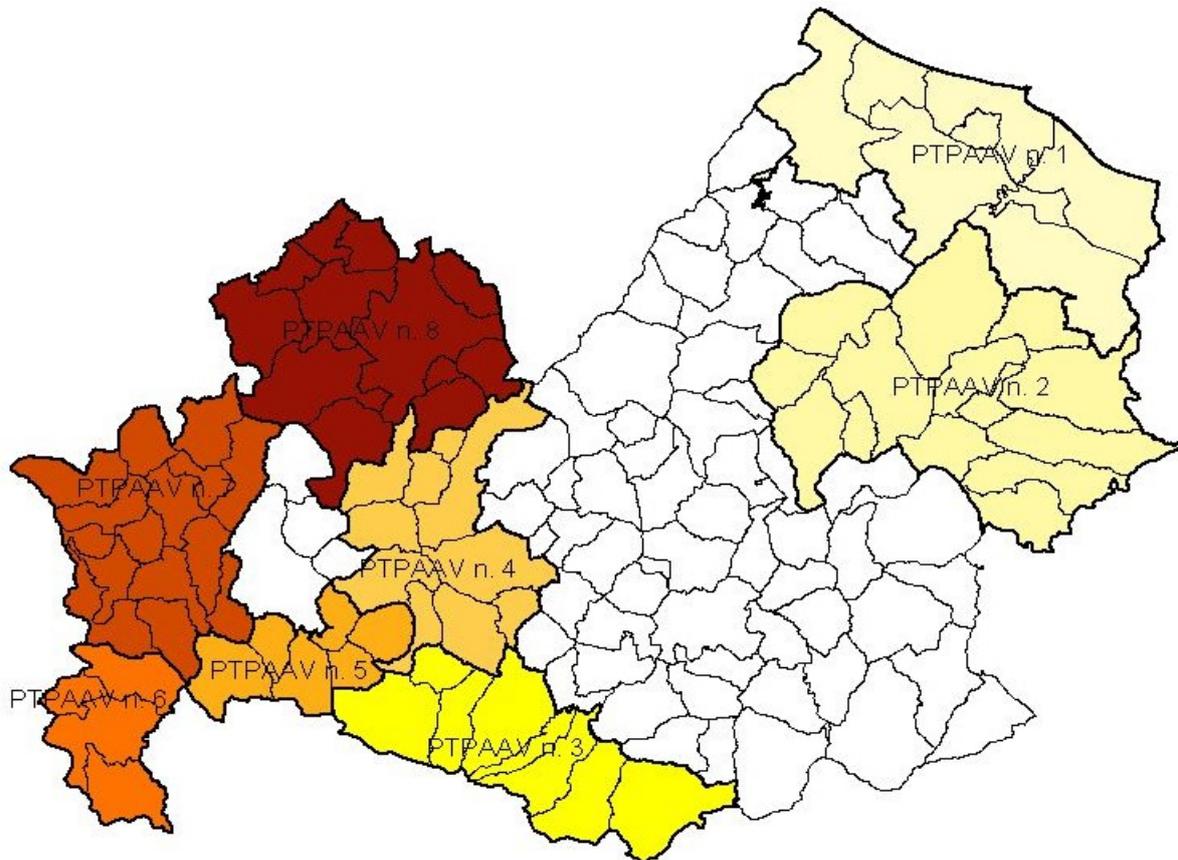
- **2° grado (elaborazione di progetti di Fattibilità Tecnica ed Economica).**

Il secondo grado del concorso di progettazione, cui accedono le migliori 3 proposte ideative all'esito del primo grado, è finalizzato alla predisposizione di Progetti di Fattibilità Tecnica ed Economica.

La partecipazione al 2° grado è riservata alle migliori 3 proposte ideative progettuali, se presenti, che dovranno essere sviluppate nel rispetto dei costi e delle prestazioni richieste all'interno della Scheda Tecnico-economica e nel presente documento di indirizzo alla progettazione D.I.P.

## Art. 9 - RACCOMANDAZIONI PER LA PROGETTAZIONE, ANCHE IN RELAZIONE ALLA PIANIFICAZIONE URBANISTICA, TERRITORIALE E PAESAGGISTICA VIGENTE

La maggior parte delle strade di accesso ai borghi rientrano nel P.T.P.A.A.V. (Aree n°3-4-5-6-7-8) vigente nella regione Molise di cui alla mappa posta in seguito.



Mappa del P.T.P.A.A.V. della Regione Molise

Inoltre, anche in aree non coperte dal Piano paesistico (Aree bianche in figura) possono essere presenti norme di attuazione degli strumenti urbanistici comunali vigenti che prescrivono comunque il rispetto del vincolo ambientale per cui il concorrente dovrà porre particolare cautela nel proporre soluzioni progettuali congruenti con tali norme.

Si rammenta le soluzioni progettuali dovranno privilegiare la vocazione dei territori, adottare soluzioni compatibili con gli strumenti urbanistici ed i vincoli ambientali, agevolmente e celermente realizzabili ed a basso impatto ambientale.

## Art. 10 - LIMITI FINANZIARI

Come indicato nella scheda tecnico ed economica ed in considerazione degli obiettivi prefissati dalla SA la stima di massima su base parametrica per gli interventi è di circa € 5.339.805,83 per la **sola quota lavori** (netto IVA e somme a disposizione).

Il dato è stato considerato su base parametrica per costi di riqualificazione viabilità ordinaria. I dati economici rappresentano il limite economico superiore e pertanto rappresentano la massima dimensione economica del progetto ma non sono vincolativi per le scelte e le proposte progettuali che potranno essere anche significativamente inferiori.

### Stima di massima e importo degli incarichi

La stima degli incarichi di progettazione valutata su detto importo è pari a:

|                                      |                     |
|--------------------------------------|---------------------|
| - P.F.T.E                            | € 47.637,73         |
| - Progettazione definitiva           | € <u>100.258,79</u> |
| <b>- Sommano (Escl. Iva e Oneri)</b> | <b>€ 147.896,52</b> |

I premi del concorso di progettazione saranno ripartiti secondo la graduatoria che verrà stilata nel secondo grado, come segue:

|                                     |  |
|-------------------------------------|--|
| 1° classificato                     | € 28.582,63 (a valere anche come corrispettivo per il PFTE); |
| 2° classificato                     | € 11.909,43  |
| 3° classificato                     | € <u>7.145,65</u>  |
| <b>Sommano (Escl. Iva e Oneri):</b> | <b>€ 47.637,71</b>   |

Il quadro economico del concorso è il seguente:

| QUADRO ECONOMICO FINANZIAMENTO                            |             |                     |                    |                    |                   |
|---|-------------|---------------------|--------------------|--------------------|-------------------|
| A.1) Progettazione Progetto Fattibilità Tecnico-Economica |             | € 47.637,73         |                    |                    |                   |
| A.1a) CNPAIA 4% su B.2                                    |             | € 1.905,51          |                    |                    |                   |
| A.1b) IVA 22% su B.2                                      |             | € 10.899,51         |                    |                    |                   |
| A.2) Progettazione Definitiva                             |             | € 100.258,79        |                    |                    |                   |
| A.2a) CNPAIA 4% su B.3                                    |             | € 4.010,35          |                    |                    |                   |
| A.2b) IVA 22% su B.3                                      |             | € 22.939,21         |                    |                    |                   |
| B.1) Spese commissione di gara (omnicomprensive)          |             | € 6.000,00          |                    |                    |                   |
| B.2) Spese di pubblicazione (IVA 22% compresa)            |             | € 1.500,00          |                    |                    |                   |
| B.3) Spese di supporto al Rup (Inclusi Iva e Oneri)       |             | € 4.500,00          |                    |                    |                   |
| B.4) Contributo ANAC                                      |             | € 30,00             |                    |                    |                   |
| <b>TOTALE GENERALE</b>                                    |             | <b>€ 199.681,10</b> |                    |                    |                   |
|   |             |                     | 60%                | 25%                | 15%               |
|   |             |                     | <b>€ 36.265,65</b> | <b>€ 15.110,69</b> | <b>€ 9.066,41</b> |
| A.1) Progettazione Progetto Fattibilità Tecnico-Economica | € 39.698,11 | € 47.637,73         | € 28.582,63        | € 11.909,43        | € 7.145,65        |
| B.2a) CNPAIA 4% su B.2                                    |             | € 1.905,51          | € 1.143,31         | € 476,38           | € 285,83          |
| B.2b) IVA 22% su B.2                                      |             | € 10.899,51         | € 6.539,71         | € 2.724,88         | € 1.634,93        |
|   |             | € 60.442,75         | <b>€ 36.265,65</b> | <b>€ 15.110,69</b> | <b>€ 9.066,41</b> |
| A.2) Progettazione Definitiva                             | € 83.548,99 | € 100.258,79        |                    |                    |                   |
| B.3a) CNPAIA 4% su B.3                                    |             | € 4.010,35          |                    |                    |                   |
| B.3b) IVA 22% su B.3                                      |             | € 22.939,21         |                    |                    |                   |
|   |             | € 127.208,35        |                    |                    |                   |

### Art. 11 - TIPOLOGIA DI CONTRATTO

La stipula del contratto al vincitore del concorso per la redazione delle successive fasi della progettazione, oltre che all'esito positivo delle verifiche sul possesso dei requisiti di ordine generale e dei requisiti speciali richiesti dal Disciplinare di gara, è subordinata all'esito favorevole degli accertamenti in materia di lotta alla mafia (decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159 – Codice antimafia). La stazione appaltante recederà dal contratto laddove si verificano le circostanze di cui agli articoli 88, commi 4-bis e 4-ter, e 92, commi 3 e 4, del citato decreto legislativo n. 159/2011, fermo restando che le proposte progettuali rimarranno di

proprietà della stazione appaltante.

La stipulazione del contratto per le successive fasi della progettazione è subordinata, oltre che all'esito positivo delle succitate verifiche sul possesso dei requisiti di ordine generale e dei requisiti speciali richiesti nel disciplinare di gara, al reperimento della copertura finanziaria per la redazione del progetto.

**FASE PROGETTUALE GIÀ OGGETTO DEL CONCORSO:**

- Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica: Euro 28.582,63 oltre C.N.P.A.I.A. al 4% ed I.V.A. al 22% (importo già oggetto del concorso);

**FASI SUCCESSIVE:**

- Progettazione Definitiva compresa Relazione Geologica: Euro 100.258,79 oltre C.N.P.A.I.A. al 4% ed I.V.A. al 22%

A seguito dell'affidamento dell'incarico le successive fasi progettuali dovranno essere rispettate le seguenti scadenze:

- Progetto Definitivo: entro 120 giorni dall'affidamento dell'incarico o, in caso di richiesta formale di modifiche al progetto premiato dalla Stazione appaltante, entro 120 giorni dall'approvazione del progetto di fattibilità tecnico-economica da parte dello stesso Ente.

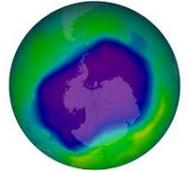
Per la tempistica si considerano i giorni naturali consecutivi di calendario. All'atto dell'affidamento dell'incarico, ed eventualmente durante il successivo iter progettuale, la Stazione appaltante si riserva di richiedere modifiche o perfezionamenti al progetto premiato e il vincitore sarà obbligato ad adeguare gli elaborati come richiesto dal Committente entro il termine che verrà di seguito assegnato.

## Art. 12 - SPECIFICHE TECNICHE CONTENUTE NEI CRITERI AMBIENTALI MINIMI (CAM)

Vengono di seguito riportate alcune indicazioni di massima che il concorrente può liberamente sviluppare improntate su principi di sostenibilità ambientale nel rispetto dei CAM allo scopo di minimizzazione l'impegno di risorse materiali non rinnovabili e di massimizzare il riutilizzo delle risorse naturali.

### Criteria DI MASSIMA da utilizzare in fase concorsuale per il rispetto dei CAM

🚧 Divieto di utilizzo di materiali contenenti sostanze ritenute dannose per lo strato di ozono (cloro- fluoro-carburi CFC, perfluorocarburi PFC, idro-bromo-fluoro-carburi HBFC, idro-cloro-fluoro-carburi HCFC, idro-fluoro-carburi HFC, esafloruro di zolfo SF6, Halon).



🚧 Divieto di utilizzo di materiali contenenti sostanze elencate nella "Candidate List" o per le quali è prevista una "autorizzazione per usi specifici" ai sensi del regolamento REACH.



🚧 Utilizzo, per quanto possibile, di componenti edilizi e degli elementi prefabbricati che garantisca la possibilità alla fine del ciclo di vita di essere sottoposti a demolizione selettiva con successivo riciclo o riutilizzo.



🚧 Utilizzo per la realizzazione delle opere di almeno in il 15% in peso valutato sul totale di tutti i materiali, di prodotti provenienti da riciclo o recupero.



🚧 Utilizzo di materiali che non contengano prodotti dannosi per l'ozono e prodotti contenuti nell'Elenco Candidate List. Si favorirà l'uso di materiali che consentono di disassemblare a fine vita e l'utilizzo di materiali con contenuto in % di riciclato.

### Materia recuperata o riciclata

Alcuni materiali che saranno utilizzati per la realizzazione degli interventi che il concorrente proporrà dovranno parzialmente essere prodotti con % di materiale riciclato.

L'obiettivo è quello di ridurre l'impatto ambientale sulle risorse naturali.

In particolare per:

- 🚧 Calcestruzzo
- 🚧 Ghisa, ferro, acciaio
- 🚧 Componenti in materie plastiche
- 🚧 Pavimentazioni stradali e transizione ecologica

### Specifiche tecniche del cantiere

Le lavorazioni che il concorrente proporrà non dovranno lasciare in secondo piano l'aspetto che le stesse potrebbero avere sul microclima e sull'inquinamento atmosferico. I principali rischi (potenziali) di inquinamento sono connessi alle attività di cantiere. L'uso dei mezzi

d'opera e di trasporto è inevitabile, ancorché necessario. I cantieri peraltro non sono molto distanti da abitazioni e l'innalzamento di polveri e gas di scarico dei mezzi influirebbe negativamente sulle normali attività della popolazione.

### **Art. 13 - INDIRIZZI GENERALI PER LA PROGETTAZIONE DEL MONITORAGGIO AMBIENTALE, GEOTECNICO E STRUTTURALE DELLE OPERE**

#### **Monitoraggio ambientale**

Saranno positivamente valutate le proposte progettuali che prevedono il monitoraggio della componente ambientale che merita di essere attuato sia durante l'esecuzione dei lavori che durante il ciclo di vita delle opere e ha l'obiettivo di valutare i livelli di concentrazione degli inquinanti previsti nella normativa nazionale, al fine di individuare l'esistenza di eventuali stati di attenzione ed indirizzare gli interventi di mitigazione necessari a riportare i valori entro opportune soglie definite dallo strumento legislativo. Gli impatti a carico della componente atmosfera determinati dalle lavorazioni previste sono individuabili in termini di ricadute sulla qualità dell'aria nei confronti dei ricettori umani, della vegetazione e degli ecosistemi.

Gli impatti indotti dalla cantierizzazione (corso d'opera-CO), in particolare, possono essere determinati da eventi quali:

- la diffusione e il sollevamento di polveri legate alla movimentazione di inerti, alle demolizioni, alla gestione degli impianti o al transito di mezzi d'opera su piste di cantiere;
- l'emissione di inquinanti gassosi da parte dei mezzi d'opera o eventuali modificazioni in senso peggiorativo del regime di traffico veicolare locale indotte dalla cantierizzazione.

Tali condizioni hanno luogo durante le fasi di preparazione dei terreni per l'allestimento delle aree di cantiere, all'interno delle stesse durante lo svolgimento delle attività e nelle zone operative in corrispondenza del fronte di avanzamento dei lavori.

Le attività di monitoraggio riguardano tre distinte fasi:

- ante operam, allo scopo di definire e caratterizzare lo stato attuale della componente atmosfera prima dell'inizio dei lavori;
- di costruzione o in corso d'opera, allo scopo di controllare gli impatti previsti durante le lavorazioni di cantiere;
- post operam, allo scopo di controllare lo stato della componente durante l'esercizio del tracciato stradale.

Le attività di monitoraggio prevedono il rilievo e la determinazione di indicatori rappresentativi dello stato di qualità dell'aria, tanto in relazione alle sorgenti oggetto di controllo che alla normativa vigente. I parametri oggetto di monitoraggio, pertanto, sono stati individuati quali idonei descrittori delle pressioni indotte dalle attività di costruzione e dal traffico veicolare

(mezzi d'opera e strada) al fine di rispondere ai requisiti di efficacia e significatività delle attività di monitoraggio ambientale.

In particolare, sono stati identificati come prioritari, per l'evidente connessione con le attività di costruzione dell'infrastruttura, i seguenti parametri:

- materiale particolato PM10 e PM2.5.

I punti esposti al traffico di cantiere e più in generale alle emissioni tanto in fase di CO che PO, oltre al monitoraggio delle polveri (PM10 e PM2.5), prevedono la determinazione dei seguenti parametri:

- ossidi di azoto (NOX e NO2);

- monossido di carbonio (CO);

- benzene (C6H6);

- biossido di zolfo (SO2);

- ozono (O3);

- benzo(a)pirene, quale marker degli IPA (Idrocarburi Policiclici Aromatici);

- Piombo (Pb);

- Nichel (Ni);

- Cadmio (Cd);

- Arsenico (As).

La definizione dei parametri di controllo deriva, inoltre, da una valutazione circa la pericolosità degli stessi nei confronti della salute umana e dall'analisi dello stato di criticità.

### **Monitoraggio geotecnico e strutturale**

Saranno positivamente valutate le proposte progettuali che prevedono attività di monitoraggio geotecnico e strutturale. Esse sono volte alla tempestiva individuazione del comportamento e delle eventuali anomalie delle opere geotecniche/strutturali, sia durante la loro realizzazione e sia nella vita utile dell'opera, ricoprono sempre di più un ruolo fondamentale nell'ingegneria. Strumenti e le tecniche di monitoraggio che si impiegheranno dovranno essere in grado di misurare il più possibile in continuo ed in tempo reale, o comunque con una elevata frequenza temporale, le grandezze fisiche di interesse (deformazioni, spostamenti e velocità di spostamento, inclinazioni, tensioni, temperature, ecc...) che di volta in volta vengono individuati come rappresentativi per l'opera geotecnica in esame.

### **Art. 14 - SPECIFICHE TECNICHE PER L'UTILIZZO DI MATERIALI, ELEMENTI E COMPONENTI AI FINI DEL PERSEGUIMENTO DEI REQUISITI DI DURABILITÀ, DUTTILITÀ, ROBUSTEZZA E RESILIENZA DELLE OPERE E DELLA EFFICIENZA ENERGETICA E DELLA SICUREZZA E FUNZIONALITÀ DEGLI IMPIANTI**

Ai sensi delle "Linee guida 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" pubblicate dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS) nel luglio 2021, vengono di seguito riportate le principali indicazioni che i materiali da utilizzare dovranno rispettare.

**a) Perseguimento dei requisiti di durabilità duttilità robustezza e resilienza delle opere;**

**b) Efficienza energetica oltre che la sicurezza e la funzionalità degli impianti.**

Dovrà essere posta particolare attenzione:

1. alla **compatibilità ecologica** della proposta progettuale privilegiando l'utilizzo di tecniche e materiali, elementi e componenti a **basso impatto ambientale**;
2. alla adozione di provvedimenti che, in armonia con la proposta progettuale, favoriscano la tutela e la **valorizzazione del patrimonio culturale**, concorrendo a preservare la memoria della comunità nazionale e del suo territorio e promuovendo il patrimonio culturale come motore di sviluppo economico dei borghi;
3. all'adozione di principi di progettazione bioclimatica ed autosostenibile e di "sistemi passivi" che consentano di ridurre il **ricorso a sistemi ed impianti meccanici "energivori"**;
4. all'utile **reimpiego dei materiali di scavo** (nella qualità di sottoprodotti e/o per interventi di ingegneria naturalistica), minimizzando i conferimenti a discarica;
5. alla **valutazione dei costi complessivi del ciclo di vita**, inclusivi di quelli di "fine vita";
6. alla **ispezionabilità e bassa manutenibilità dell'opera**, avvalendosi eventualmente anche di modelli informativi digitali cosiddetti Asset Information Model (AIM), definiti dalla normativa ISO 19659, che costituiscono l'evoluzione del modello As Built e interoperabili con AINOP;
7. alla **adattabilità e flessibilità dell'opera** rispetto ai potenziali sviluppi tecnologici futuri, con particolare attenzione ai temi della resilienza e della sostenibilità ambientale e sociale;
8. all'adozione dei migliori indirizzi per i processi e le modalità di trasporto e stoccaggio delle merci, beni strumentali e personale, funzionali alle fasi di avvio, costruzione e manutenzione dell'opera. Ciò **privilegiando modelli, processi ed organizzazioni le cui performance e impatto sui costi di esternalità siano certificati**.

Per quanto sopra esposto, nella predisposizione del Progetto di fattibilità tecnica ed economica dovranno essere valutate anche le caratteristiche tecniche, naturali e di antropizzazione del terreno e del territorio nel quale andranno inserite le opere, compatibilmente con le preesistenze (anche di natura ambientale, paesaggistica ed archeologica).

Il concorrente dovrà effettuare la progettazione nel rispetto dei Criteri Ambientali minimi ai sensi dell'art. 34 del decreto legislativo n. 50 del 2016, adottati con decreto del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, ora Ministero per la transizione ecologica, per quanto materialmente applicabili e del Principio di "non arrecare danno significativo agli obiettivi ambientali" (DNSH) imposte dal Bando del PNRR.

Quest'ultimo vincolo, in particolare, si traduce in una valutazione di conformità degli interventi al cosiddetto principio del "Do No Significant Harm" con riferimento al sistema di tassonomia

delle attività ecosostenibili, di cui all'articolo 17 del Regolamento (UE) 2020/852 ex-ante, in itinere ed ex-post, ai sensi della circolare 32 del Ministero dell'Economia e delle Finanze del 30/12/2021. In ogni caso tutti gli elaborati progettuali dovranno contenere indicazioni tecniche specifiche e chiare finalizzate alla ricerca della:

-  **DURABILITÀ**
-  **DUTTILITÀ**
-  **ROBUSTEZZA E RESILIENZA DELLE OPERE**
-  **EFFICIENZA ENERGETICA**
-  **SICUREZZA E FUNZIONALITÀ DEGLI IMPIANTI**

#### **Art. 15 - INDIVIDUAZIONE LOTTI FUNZIONALI E/O LOTTI PRESTAZIONALI**

L'eventuale suddivisione dell'appalto in lotti sarà valutata in fase di redazione del progetto definitivo.