



La tua **Campania**  
cresce in **Europa**



## COMUNE DI SALERNO DOCUMENTO DI ORIENTAMENTO STRATEGICO PROGRAMMA PIU EUROPA

Allegato F.4

### Scheda di Sintesi Intervento

#### SEZIONE I: IDENTIFICAZIONE DELL'INTERVENTO

#### **TITOLO PROGETTO: Sistemazione e parcheggi Piazza Cavour**

Programma di riferimento:

PIU Europa	<b>X</b>
Altri Programmi o Fondi	

Tipologia dell'intervento :

Infrastruttura materiale	<b>X</b>
Infrastruttura immateriale	

Proponente dell'intervento: **Comune di Salerno**

Beneficiario finale dell'intervento: \_\_\_\_\_  
(specificare solo se diverso dal Proponente)

Altri soggetti coinvolti: ATI VITTORIO FORTE COSTRUZIONI GENERALI srl - FENICE IMBILIARE srl ( concessionario pubblico per la costruzione e gestione)

## SEZIONE II: DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

Intervento completo	X
Lotto funzionale (nel caso specificare)	

Ampliamento intervento già esistente	
Completamento intervento già esistente	
Lotto intermedio - funzionale	

Dati dimensionali di massima dell'intervento:

Superficie lotto	
Superficie coperta	9.800 mq
Volumetria (esistente)	
Volumetria di progetto	

Stato della progettazione

Studio di fattibilità	
Progetto preliminare	X
Progetto definitivo	
Progetto esecutivo	
In fase di realizzazione	

Costo dell'intervento

*Il costo dell'intervento si intende onnicomprensivo, includendo spese tecniche, somme a disposizione, IVA etc.*

Cofinanziamento pubblico FONDI UE	
Cofinanziamento pubblico altre fonti	
Cofinanziamento privato	9.420.789
<b>COSTO TOTALE DELL'INTERVENTO</b>	<b>9.420.789</b>

Stima di massima dei tempi di realizzazione

*Indicare i tempi attesi di realizzazione in mesi*

30 mesi dalla firma della concessione
---------------------------------------

## Ambito di impatto strategico sulle priorità dell'obiettivo operativo 6.1.

<input type="checkbox"/>	- riqualificazione ambientale,
<input type="checkbox"/>	- rigenerazione economica e sociale;
<input type="checkbox"/>	- riqualificazione e valorizzazione dei "waterfront";
<input checked="" type="checkbox"/>	- riorganizzazione e valorizzazione degli spazi urbani
<input checked="" type="checkbox"/>	- potenziamento di sistemi di mobilità locale
<input type="checkbox"/>	- diffusione della legalità e la sicurezza
<input type="checkbox"/>	- diminuzione della disoccupazione
<input type="checkbox"/>	- sviluppo economico
<input type="checkbox"/>	- rafforzamento del sistema produttivo

## Ambito di impatto strategico sulle priorità dell'obiettivo operativo \_\_\_\_\_ (specif.)

<input type="checkbox"/>	-
<input type="checkbox"/>	-
<input type="checkbox"/>	-

### Descrizione dell'intervento

La proposta elaborata dal concessionario prevede la realizzazione delle seguenti opere:

- sistemazione dell'intera area di piazza Cavour, secondo la perimetrazione indicata nei grafici con l'eliminazione di ogni parcheggio in superficie;
- n° 90 box
- n° 236

L'area interessata dall'intervento è rappresentata da una porzione di via Roma, da piazza Cavour, dalla via lungomare e dalla area pedonale del lungomare fino ad una distanza di circa m.7 dall'attuale fronte a mare.

Il parcheggio in progetto è organizzato su due livelli con, nel rispetto della normativa vigente, rampa di entrata e rampa di uscita su via lungomare Trieste. La rampa di entrata sarà dotata di una ampia corsia di accumulo.

Il primo livello interrato ha n° 45 box e n° 113 stalli .

Il secondo livello ha n° 45 box e n° 123 stalli.

I due livelli sono serviti da due scale di esodo del tipo a "prova di fumo", due blocchi ascensore ed un'ampia scala a servizio dell'area pedonale del lungomare. Il vuoto in cui è inserita questa scala determinerà, con riferimento alla normativa antincendio, uno "spazio scoperto" per l'aerazione e ventilazione dei due piani di autorimessa. Su piazza Cavour saranno realizzati due piccoli corpi di fabbrica a pianta rettangolare, con struttura in acciaio e copertura e chiusura in vetro, che ospiteranno gli ascensori, le due scale di esodo scoperte saranno poste in adiacenza dei blocchi ascensore.

La superficie di ventilazione, le vie d'esodo e le caratteristiche degli impianti rispettano le norme previste dal D.M. 1 febbraio 1986.

L'area pedonale di via lungomare sarà pavimentata con lastre di pietra vulcanica, le superfici di ventilazioni saranno inserite in un disegno discreto e leggero della sistemazione che interessa la posizione e dei pali di pubblica illuminazione e l'inserimento di alberi a foglia caduca ; la scelta dell'essenza è rinviata alle successive fasi di progettazione definitiva e esecutiva.

### Coerenza dell'intervento con le azioni e l'impatto strategico del DOS

Il PUC al punto "5.5.7 Politiche di contenimento del traffico privato" prevede che "Tutto il sistema della circolazione deve essere completato da una politica radicale di riduzione dell'uso dell'automobile privata nel cuore della città.

A tale scopo sono previste una serie di azioni ed interventi finalizzati a migliorare il trasporto pubblico e razionalizzare il sistema viario, principalmente rispetto ai collegamenti con le principali arterie urbane dal momento che uno dei principali problemi che incide sulla mobilità della Città e dell'Area prescelta è il suo aspetto geomorfologico, che la vede racchiusa e quasi schiacciata tra la linea di costa ed i rilievi collinari. Tale disegno è da sostenersi anche mediante la realizzazione dei necessari parcheggi, sotterranei e superficiali, in aree tangenti al centro storico. Nei progetti redatti propedeuticamente al PUC sono state già individuate alcune collocazioni, tra cui il parcheggio di piazza Cavour.

Il progetto rientra tra quelli ipotizzati nel DOS - Asse 1 - Obiettivo Ob. 1. a - miglioramento dell'accessibilità e mobilità sostenibile" che, tra le sue linee d'intervento, prevede la realizzazione di parcheggi a rotazione e di scambio intermodale.

L'impatto strategico dell'intervento è misurabile attraverso i seguenti indicatori d'impatto strategico riportati nel DOS:

- urbanizzazioni primarie
- Parcheggi d'intercambio/ a rotazione oraria

#### Coerenza dell'intervento con le azioni e l'ambito strategico del Programma PIU

L'intervento rientra nell'ambito del perimetro dell'area dell'obiettivo del Programma PIU ed è riconducibile alle linee di intervento dell'Asse 1 del PIU: rigenerazione, recupero e riconnessione del tessuto urbano - Ob. 1. a - miglioramento dell'accessibilità e mobilità sostenibile

#### Interazione dell'intervento con altri programmi e strumenti

L'intervento è coerente con il PUC, comportando un'accresciuta integrazione delle zone meno accessibili della città coi principali flussi di traffico, ed arricchisce la dotazione infrastrutturale a completamento della realizzazione della metropolitana. L'intervento è in continuità col PRUSST "Ospitalità da favola" promosso dalla Provincia di Salerno e dal Comune di Salerno, basato sull'incremento e la valorizzazione dell'offerta turistica, con particolare riferimento al potenziamento della dotazione infrastrutturale della città di Salerno (**MISURA 4.:** Ambiti di interesse del Comune di Salerno). Ha **una forte interazione con PI "Salerno città dell'Eccellenza", POR 2000-2006 , in particolare con il settore di intervento : - rafforzamento e razionalizzazione delle strutture, delle infrastrutture e dei servizi**

### SEZIONE III: PIANO DI GESTIONE

#### Analisi della domanda attuale e potenziale

La domanda di parcheggio è essenzialmente legata al tasso di motorizzazione di un centro urbano e alla sua capacità di attrattiva.

Nel 2009 il tasso di motorizzazione della città di Salerno è pari a 57,7 auto ogni 100 abitanti perfettamente nella media della Regione Campania e leggermente al di sotto del tasso di motorizzazione dell'Italia nel suo complesso che con una media di oltre 60 auto ogni 100 abitanti ha il primato fra i maggiori Paesi europei. Il centro storico di Salerno è sostanzialmente privo di aree destinate a parcheggio (sia private che riferite a parcheggi pubblici a rotazione) e attualmente ospita circa 8.000 abitanti; applicando il tasso di motorizzazione medio cittadino possiamo ipotizzare quindi un numero di mezzi privati di proprietà dei residenti pari a circa 4.600 auto.

A tale dato si deve aggiungere il forte richiamo che il capoluogo, e principalmente la zona centrale della città, esercita sul territorio provinciale sia per le esigenze legate alle sedi delle Amministrazioni pubbliche sia per le attività legate al commercio e al tempo libero (in particolare la cosiddetta "movida" serale). La conseguente richiesta di parcheggio è solo in parte compatibile con la mobilità delle auto dei residenti; in particolare la richiesta di parcheggio legata al tempo libero si sovrappone pesantemente con l'esigenza di sosta dei residenti.

Il bacino di utenza della struttura prevista dal presente progetto preliminare deve essere valutato separatamente per quanto riguarda le due tipologie di sosta cui l'attrezzatura proposta intende dare un positivo riscontro. Tradizionalmente i parcheggi residenziali ("pertinenziali" o basati su abbonamento) hanno un raggio di utenza di circa 400-500 ml, il raggio di utenza di un parcheggio per la sosta breve evidentemente deve essere inferiore e può essere posto pari a circa 150-200 ml. Considerando anche la particolare orografia del Centro Storico di Salerno il limite del bacino di utenza residenziale può essere posto sulla via Tasso-via Romualdo II Guarna,

assegnando ai parcheggi da realizzare nella parte alta del Centro storico (i parcheggi di via San Mas-simo e via De Renzi previsti dal PUC) la funzione di soddisfare tra l'altro l'esigenza pre-gressa di parcheggi di lunga durata nella parte alta del Centro Storico.

Limitando l'analisi all'area più prossima all'intervento programmato, la domanda complessiva di parcheggio per i residenti nella parte inferiore del Centro Storico è pari a circa 3.450 posti auto cui devono aggiungersi almeno 1.000 posti auto da imputare alla sosta breve finalizzata alle attività commerciali e alle funzioni amministrative, pur considerando solo le auto non compatibili con i posti lasciati liberi dai residenti. La domanda totale pertanto di parcheggi riferita alla parte del Centro storico posta a valle di via Tasso-via Romualdo II Guarna è quindi pari a 4.450 posti auto.

#### Analisi dell'offerta attuale e potenziale

si rileva che l'area in questione è essenzialmente servita nelle aree più prossime solo dai parcheggi ricavati a valle lungo via Roma e via lungomare Trieste e a monte da una porzione del Trincerone che serve peraltro anche altre aree centrali.

L'offerta di parcheggi in sede propria nel Comune di Salerno è costituita complessivamente dalle seguenti aree soggette a parcheggio a pagamento.

Piazza Casalbore	70	
Piazza Vittorio Veneto (Ferrovia)	25	
Corso Garibaldi (altezza B.N.L.)	16	
Piazza Cavalieri di Vittorio Veneto	43	
Via Piave	60	
Piazza Amendola	47	
Via Ligea	160	
Via Orofino	18	
Via Posidonia	26	
Via Robertelli	641	
Area ex -cementificio via Lungomare Tafuri	200	

Via Carella 175  
Piazza della Concordia 260  
Piazza Mazzini 162  
via Alvarez attualmente circa 200  
Totale 2.303

Ma il grosso dell'offerta di aree di sosta è rappresentata principalmente dal parcheggio lungo le sedi stradali relativamente più ampie. In particolare un ruolo fondamentale è svolto dalla sosta lungo via Roma e lungo via lungomare Trieste tra corso Garibaldi e piazza Giovanni Amendola. Su tali strade è possibile parcheggiare attualmente circa 180 auto.

In più anche nel Centro Storico una quota parte dell'offerta è rappresentata da auto-rimesse private poste ai margini dell'area in questione e da cortili, box privati etc. per circa 700 posti auto.

La creazione del parcheggio interrato oggetto del presente progetto preliminare permetterà di liberare parzialmente la sede stradale dalle auto in sosta per realizzare, eseguite le opportune verifiche nelle diverse sezioni stradali, marciapiedi più ampi e/o corsie riservate ai mezzi pubblici. Si deve però ritenere (considerato il deficit pregresso) i parcheggi di progetto in gran parte aggiuntivi rispetto a quelli disponibili e non sostitutivi dei posti auto esistenti.

L'offerta di parcheggi sarà significativamente modificata con la creazione del parcheggio interrato per circa 750 posti auto nel sottosuolo di Piazza della Libertà non solo perché tale ampia autorimessa aumenterà in maniera significativa la dotazione e la disponibilità di aree di sosta ma anche perché essa si qualificherà principalmente come parcheggio destinato all'interscambio

con i mezzi pubblici e alla sosta lunga, ri-servando le altre aree di sosta prossime all'area storica della città, ed anche quella che il presente progetto preliminare prevede in Piazza Cavour, principalmente alla sosta breve ed alla sosta dei residenti della parte bassa del Centro Storico.

### Descrizione del modello di gestione prescelto

L'amministrazione intende realizzare l'intervento in partenariato pubblico privato, affidando, attraverso procedura di evidenza pubblica la concessione di lavori pubblici avente ad oggetto la progettazione definitiva ed esecutiva, costruzione e successiva gestione dell'intervento.

### Descrizione delle modalità di attuazione del modello di gestione prescelto

L'amministrazione ha affidato in data 06/09/2012 all'ATI VITTORIO FORTE COSTRUZIONI GENERALI srl e LA FENICE IMMOBILIARE SRL, con gara aperta pubblicata sulla GUCE del 26/04/2012, la concessione di lavori pubblici avente ad oggetto la progettazione definitiva ed esecutiva, costruzione e successiva gestione dell'intervento di sistemazione e realizzazione parcheggi di P.zza. Il progetto preliminare posto a base della procedura, è stato elaborato, quale proposta ex art. 153, c. 19, del d.lgs. 163/06 e smi, dalle imprese VITTORIO FORTE COSTRUZIONI GENERALI srl e LA FENICE IMMOBILIARE SRL. e presentato al Comune di Salerno in data 16/06/2011. La predetta proposta, ritenuta di pubblico interesse, è stata inserita nella programmazione triennale delle opere pubbliche 2012/2015, annualità 2012 ed il soggetto privato è stato nominato promotore ai sensi di legge.

### Descrizione metodologia analisi finanziaria

Presupposto del piano presentato dall'ATI aggiudicataria è la piena copertura del capitale di rischio e l'equa remunerazione dello stesso, a tassi di mercato, nell'arco della concessione. Al termine del periodo, il Comune acquisirà l'opera, gestendo "in house" il servizio o riaffilandolo a terzi con nuova procedura di evidenza pubblica.

Le ipotesi di piano sono:

1) la costruzione di

- 220 stalli a rotazione, gestiti in concessione per 20 anni
- 16 stalli pertinenziali e 90 box, ceduti in diritto 99ennale a 85.000 euro + iva cadauno, nel corso degli anni 2015-2016, con pagamenti dilazionati fino a 180 giorni.

2) istituzione di due fasce orarie e tariffarie: una per le ore di punta (8 ore nelle giornate feriali e 5 ore nelle giornate festive e nei sabati). Nella fascia alta è prevista la tariffa di euro 2,00/ora in ossequio a quanto richiesto con la nota del sindaco. L'utilizzazione della fascia bassa è differenziata nell'uso saltuario, con tariffa pari a 1,50 euro/ora, e nell'uso legato all'abbonamento notturno e festivo. L'abbonamento notturno e festivo avrà un costo mensile pari a 120 euro che comporta un costo orario teorico pari a  $+(120*12)/(16*249+19*116) = 0,23$  (costo abbonamento annuale/numero dei ore di utilizzazione massima teorica nell'anno). L'IVA è stata calcolata al 23%, in quanto tale dovrebbe essere l'aliquota a decorrere dal mese di settembre 2012. Qualora non vi fosse l'incremento dall'attuale livello (21%) la differenza migliorerà i conti economici dell'impresa. Il ricavo annuo stimato da parcheggi a rotazione ammonta a € 1.076.000,00, e viene convenientemente ridotto per il primo anno di esercizio

3) assunzione fin dalla costituzione della società di progetto di un impiegato; in seguito, per la gestione, si è immaginato l'utilizzo di altri 4 addetti.

4) l'accensione di un mutuo di € 5.000.000; durata del mutuo 15 anni; tasso 7%; rata annuale di € 548.000 costante. Si prevede inoltre un finanziamento bancario per anticipo su contratti di vendita di € 2.000.000; lo stesso sarà restituito ultimata la vendita dei box.

5) L'ammortamento delle opere è stato realizzato in una ideale ripartizione decennale; nella pratica, alla vendita dei box, si rileverà un plusvalore

contabile. Il metodo di ammortamento è dunque un metodo di "media", funzionale alla dimostrazione della esistenza di flussi di cassa.

6) Si è ipotizzato un tasso medio bancario attivo del 2%

7) Il "capitale sociale" è stato fissato in € 3.000.000

8) È stato tenuto in assoluta considerazione l'impatto fiscale delle operazioni di esercizio, appostando gli oneri a conto economico e sottraendoli dai flussi finanziari.

9) Sono stati stimati i costi generali di esercizio e quelli, significativi, per le polizze assicurative.

L'analisi del piano consente di verificare che:

a) Il prestito bancario viene regolarmente rimborsato in 15 anni;

b) Il capitale sociale viene integralmente recuperato

Gli indicatori economici riassuntivi risultano i seguenti:

- Incasso medio da vendita diritto 99ennale box: € 85.000 + iva cadauno
- Incasso medio da "parcheggio stalli" cadauno/die: 12,49 euro (tariffa oraria base € 2,00 i.i.)
- Valore teorico del diritto di superficie ceduto a terzi (box) per 99 anni: € 1.000.000 (pari a circa il 10% dell'investimento)
- Unità lavorative annue a regime: 5
- VAN di progetto (entrate annue al netto di quelle per mutui, finanziamenti, interessi e immissioni di capitale sociale meno uscite al netto di quelle per interessi passivi e rimborso mutui) calcolato al tasso del 7% (tasso del mutuo): pari a circa il 15% del costo dell'opera.
- VAN di progetto (entrate annue al netto di quelle per mutui, finanziamenti, interessi e immissioni di capitale sociale meno uscite al netto di quelle per interessi passivi e rimborso mutui) calcolato al tasso del 9% (BTP + rendimento del rischio di impresa): pari a circa il 9,5% del costo dell'opera.
- TIR di progetto: di poco superiore all' 11%
- Debt Service Cover Ratio: in ciascun anno risulta compreso fra 1,2 e 1,3
- Loan Life Cover Ratio: in ciascun anno risulta sempre superiore a 1,1

Costi di investimento (€)

<b>Tipologia di Costo</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>30</b>	<b>Totale</b>
Importo lavori	2.000.000	4.000.000	2.014.589				<b>8.014.589</b>
Spese tecniche	400.000	140.000	50.000				<b>590.000</b>
Espropri							-
IVA							-
Altri costi	25.000	100.000	691.200				<b>816.200</b>
<b>TOTALE</b>	<b>2.425.000</b>	<b>4.240.000</b>	<b>2.755.789</b>	-	-	-	<b>9.420.789</b>

## PIANO DI CASSA

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Saldo iniziale	1.000.000	246.147	1.906.960	3.184.848	3.668.808	3.989.830	4.187.255
+ Entrate	1.004.923	8.216.939	6.806.455	5.124.235	1.502.177	1.407.225	1.411.206
- Uscite	(1.758.776)	(6.556.126)	(5.528.567)	(4.640.275)	(1.181.155)	(1.209.800)	(1.212.147)
Saldo di fine anno	246.147	1.906.960	3.184.848	3.668.808	3.989.830	4.187.255	4.386.314
<b>Flusso di cassa operativo**</b>			1.787.749,00	2.958.584,00	821.225,00	661.680,00	659.333,00

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Saldo iniziale	4.386.314	4.582.919	4.784.130	4.997.765	5.214.386	5.427.891	5.647.366
+ Entrate	1.415.138	1.382.400	1.423.435	1.427.768	1.432.038	1.399.664	1.441.052
- Uscite	(1.218.533)	(1.181.189)	(1.209.800)	(1.211.147)	(1.218.533)	(1.180.189)	(1.209.800)
Saldo di fine anno ****	4.582.919	4.784.130	4.997.765	5.214.386	5.427.891	5.647.366	5.878.618
<b>Flusso di cassa operativo**</b>	652.479,00	654.006,00	662.167,00	659.836,00	652.947,00	655.045,00	662.208,00

	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Saldo iniziale	5.878.618	6.113.215	6.210.294	6.855.373	7.500.452	8.145.531	8.790.610
+ Entrate	1.445.744	1.447.686	1.447.686	1.447.686	1.447.686	1.447.686	1.447.686
- Uscite	(1.211.147)	(1.350.607)	(802.607)	(802.607)	(802.607)	(802.607)	(802.607)
Saldo di fine anno ****	6.113.215	6.210.294	6.855.373	7.500.452	8.145.531	8.790.610	9.435.689
<b>Flusso di cassa operativo**</b>	660.333,00	520.873,00	520.873,00	520.873,00	520.873,00	520.873,00	520.873,00

\*\* = pari a entrate al netto di interessi attivi, incassi di mutui e finanziamenti, capitale sociale meno uscite al netto di rimborsi finanziamenti, mutuo (capitale e interessi) e interessi passivi