



COMUNE DI BELLUNO
Piazza Duomo, 1 - 32100 Belluno
C.F. 00132550252 - P. IVA 00132550252



CONCORSO DI PROGETTAZIONE IN DUE GRADI

(Parte II – Titolo VI – Capo IV – art. 154, comma 4 del D.Lgs. n. 50/2016)

**REDAZIONE DEL PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA DEI
LAVORI DI REALIZZAZIONE DEL
NUOVO PONTE SUL PIAVE E RELATIVA VIABILITÀ DI ACCESSO**

**DOCUMENTO DI INDIRIZZO ALLA PROGETTAZIONE –
QUADRO ESIGENZIALE**

AGOSTO 2019

INDICE

1. PREMESSA

1.A. Gli antecedenti e le motivazioni del concorso	pag. 5
1.A.1 La città di Belluno	pag. 5
1.A.2 Infrastrutture viarie	pag. 6
1.A.3 La mobilità nell'area urbana	pag. 6
1.A.4 Gli attraversamenti del fiume Piave	pag. 8
1.B. La localizzazione del nuovo ponte	pag.13
1.C. Il contesto ambientale e paesaggistico ed il ruolo simbolico del nuovo ponte	pag.17
1.D. La funzione dell'infrastruttura per il traffico veicolare, ciclabile e pedonale	pag.19
1.E. La viabilità di accesso al ponte e le opere complementari	pag.20
1.F. Tipologia di concorso e requisiti di partecipazione	pag.21
1.G. Responsabile unico del procedimento e segreteria tecnica	pag.23
1.H. Quadro economico e finanziamento	pag.24

2. OBIETTIVI

2.A. Obiettivi generali	pag.25
2.A.1. Progettazione di un nuovo ponte sul Piave in loc. Lambioi e riorganizzazione funzionale complessiva della relativa viabilità di accesso	pag.25
2.B. Obiettivi specifici	pag.25
2.B.1. Sostituzione dell'attuale ponte Bailey con una struttura definitiva	pag.25
2.B.2. Ridefinizione della viabilità di accesso e dei raccordi con la viabilità principale	pag.27
2.B.3. Adeguamento dell'infrastruttura alle esigenze della mobilità ciclo-pedonale	pag.28
2.B.4. Realizzazione di una soluzione innovativa e di elevata qualità estetica in considerazione del pregio ambientale e paesaggistico del sito	pag.31
2.B.5. Rimozione delle opere provvisorie e nuovo assetto dei luoghi	pag.31

3. DATI ECONOMICI

3.1. Quadro economico di progetto	pag.32
3.2. Compensi professionali di progettazione, direzione lavori e coordinamento della sicurezza	pag.33
3.3. Premi del concorso di progettazione	pag.34

4. NORME DA RISPETTARE

pag.34

5. DOCUMENTAZIONE TECNICA

pag.35

6.LINK UTILI

pag.36

1. PREMESSA

1.A. Gli antecedenti e le motivazioni del concorso

1.A.1 La città di Belluno nel contesto della Provincia.

La città di Belluno, capoluogo dell'omonima provincia, sorge sulle rive del medio corso del fiume Piave.

Il Comune ha una superficie territoriale di 147,19 Km²., è classificato quale comune montano, secondo zona altimetrica, ed è caratterizzato da un ampio fondovalle che si innalza, con dorsali e acclività, dai 300 m.s.l.m. dell'alveo del fiume Piave, fino ai 2500 m. delle pareti dolomitiche del monte Schiara, in destra Piave, e ai 1700 m. s.l.m. dei pascoli sommitali del Col Visentin, sul versante opposto.

La città, "capitale" dell'intera montagna veneta, si pone come centro amministrativo, terziario e commerciale di un sistema urbano intercomunale, una struttura insediativa fortemente integrata, che comprende i comuni di prima corona ed anche quelli di seconda cintura (coinvolgendo nel complesso un'area che va da S.Giustina e Trichiana, fino a Longarone), originatasi a partire dal fenomeno della concentrazione urbana di tutti gli indicatori dello sviluppo sulla città di Belluno, (protrattosi fino a tutti gli anni '60), e organizzatasi (attraverso una successiva fase di diversificazione e diffusione nei comuni minori di attività del settore industriale, dei servizi e del commercio) in un sistema sostanzialmente unitario dal punto di vista funzionale (sebbene articolato per tipologie urbanistiche ed edilizie, aree specializzate e nodi territoriali), che risulta trainante per l'intera Provincia.

All'interno del territorio comunale, il fenomeno dell'espansione urbana ha interessato prevalentemente il fondovalle, in particolare il capoluogo ed alcuni centri minori limitrofi e gli ambiti più prossimi agli assi principali della viabilità della Val Belluna e ad alcune altre importanti direttrici che si incrociano in corrispondenza della città: in direzione est-ovest, in destra idrografica, la strada statale 50 del Grappa e del Passo Rolle, mentre in sinistra Piave, la Strada Provinciale 1 della Sinistra Piave; in direzione nord-sud, la strada regionale 204 Belluno-Mas (ex strada statale 203 bis) e la Strada Provinciale 31 del Nevegal.

La struttura insediativa del Comune è così articolata:

- il centro capoluogo, che comprende la città antica (racchiusa in un ambito delimitato tra il corso del torrente Ardo e quello del fiume Piave, con i due Borghi storici *extra moenia*, a diretto contatto con l'acqua), le prime espansioni verso nord (entro il limite determinato dal tracciato della ferrovia) e le espansioni urbane più recenti (concentrate in particolare, per una naturale evoluzione, negli ambiti più prossimi alla viabilità principale, lungo le direttrici est-ovest e nord-sud, ma anche in aree più lontane dalla città storica, quali Cavarzano e Baldenich, individuate fin dal primo '900 con specifiche scelte pianificatorie di regolazione dello sviluppo urbano);
- 34 centri frazionali minori, di origine rurale, distribuiti nella fascia pedemontana (12 in sinistra idrografica e 22 in destra);
- numerosi nuclei e case sparsi nel territorio rurale (in particolare nelle aree della destra Piave).

La funzione residenziale risulta distribuita in modo equilibrato nelle varie componenti insediative sopra descritte; nel centro capoluogo risultano concentrate le attività

amministrative pubbliche connesse al ruolo di capoluogo di Provincia che la città riveste, nonché buona parte delle attività commerciali e direzionali.

Le attività produttive industriali e artigianali risultano prevalentemente concentrate nell'ampia piana ad oriente della città, delimitata a nord dalla ferrovia e a sud dalla S.s. 50, ove si situa l'area della Veneggia; individuata negli anni '50 e progettata negli anni '60 quale area industriale, essa ha successivamente assunto caratteri e funzioni molto eterogenei, con l'introduzione di sempre più significative e diversificate attività commerciali di diverso tipo e livello (in particolare, in epoca più recente, parchi commerciali e grandi superfici di vendita) e di attività terziarie, quali società di servizi e uffici pubblici e privati, che hanno dato origine ad una crescente complessità e problematicità, sia in termini di organizzazione fisica e funzionalità, sia in termini di mobilità.

Lo sviluppo delle attrezzature turistiche, accompagnato dalla significativa diffusione delle costruzioni ad uso "seconda casa", ha interessato in particolare il colle del Nevegàl, con una accelerazione notevole negli anni '70, cui è seguito un lungo periodo di stallo.

1.A.2 Infrastrutture viarie

Il territorio del comune di Belluno è attraversato da:

- la Strada Statale 50 del Grappa e del Passo Rolle, che attraversa l'intero territorio comunale in direzione est-ovest, attraversando le maggiori strutture insediative della città;
- la Strada Regionale 204 Belluno-Mas, che costituisce l'arteria di accesso alla vallata Agordina, dall'incrocio denominato La Cerva.

e da due strade provinciali:

- Strada Provinciale 1 della Sinistra Piave, che si sviluppa in direzione ovest-est, lungo la sponda sinistra del Piave e costituisce un fondamentale asse viabilistico alternativo alla Ss. n. 50, a servizio del sistema urbano dell'intera Val Belluna; l'arteria è stata recentemente potenziata grazie alla apertura della galleria di Col Cavalier, che consente di bypassare l'incrocio in corrispondenza del Ponte della Vittoria e Via Miari, rendendo il traffico di attraversamento molto più scorrevole.
- Strada Provinciale 31 del Nevegàl, che sale fino al colle del Nevegàl a 1000 metri di altitudine, attraversando i paesi di Castion e Caleipo, per poi proseguire in direzione di Ponte nelle Alpi.

Estensione della rete (Fonte: Comune di Belluno - Relazione previsionale e programmatica per il periodo 2013-2015)

Statali	Km. 6,821
Provinciali	Km. 19,206
Comunali	Km. 148,626
Vicinali	Km. 223,695
Regionali	Km. 3,990
Autostrade	Km. 0,00

1.A.3 La mobilità nell'area urbana

Il comune di Belluno si situa al centro del settore centro-meridionale della Provincia, area in cui risulta concentrata la maggior parte della richiesta di mobilità, in quanto antropizzato in forma più marcata.

Il ruolo di interconnessione principale è svolto dai due assi, pressochè paralleli che percorrono l'intera Val Belluna, rispettivamente in destra e sinistra del fiume Piave: in destra Piave la S.S. 50 (che poi prosegue oltre Feltre con la S.P. 348 ed oltre Ponte nelle Alpi con la S.S. 51) ed in sinistra Piave la S.P. 1 (che prosegue poi nella S.P. 1Bis).

Le infrastrutture sopra descritte assolvono alle esigenze di spostamento di tutte le componenti in transito nella Provincia, dalla mobilità intercomunale di breve percorrenza, sino alla mobilità di lunga percorrenza rappresentata dalla domanda turistica rivolta in particolare alle vallate del Cadore, Zoldano e Agordino ed alla componente di solo attraversamento, che trova, attraverso l'autostrada A27, la S.s. 50 e la S.R. 203, la connessione est-ovest per il collegamento con le vallate del Trentino Alto Adige.

Il percorso lungo la S.S. 50, in destra Piave, risulta caricato da un maggior volume di traffico, nonostante esso presenti numerose discontinuità, dovute alle interferenze con gli insediamenti urbani, rappresentati dai comuni maggiormente attivi della Provincia, sia in termini di popolazione che di attività economiche, tra i quali si sviluppa una fitta rete di relazioni di media e breve distanza (che interessa particolarmente i movimenti da e verso Belluno).

Per quanto riguarda la stessa città di Belluno, va rilevato che lungo l'asse della S.S. 50 risultano localizzate alcune delle maggiori strutture insediative (la zona produttiva della Venegia ad est, l'ospedale e la stazione ferroviaria ad ovest, etc.).

Lungo tale asse, la domanda, in alcune giornate e periodi dell'anno, assume un'entità superiore ai 20.000 veicoli al giorno e su di essa si concentra anche la componente commerciale del traffico.

Inoltre, sulla S.S. 50 e sulla sua prosecuzione S.S. 51 si attestano le arterie di accesso alle diverse vallate, Cadore, Zoldano e Agordino, dove è più marcata la caratterizzazione del traffico correlata alle motivazioni turistiche e di svago, con valori medi annuali per le giornate festive che superano, a volte anche in forma rilevante, i valori delle giornate feriali.

In particolare la S.R. Agordina si dirama dalla S.s. 50 proprio nell'area urbana di Belluno, in corrispondenza dell'incrocio della Cerva, determinando un ulteriore importante flusso di traffico di attraversamento della città in direzione sud-nord.

La S.P. 1 della Sinistra Piave si è andata sempre più configurando negli ultimi anni, anche grazie all'adeguamento di tronchi esistenti e alla realizzazione di nuove opere (tra le quali in particolare la galleria del Col Cavalier), come un valido tracciato alternativo alla S.S. 50, molto più scorrevole, a servizio sia della città di Belluno, che del suo sistema urbano e dell'intera Val Belluna.

Il territorio del Comune di Belluno si trova ad essere interessato inoltre da flussi di mobilità interna tra le varie componenti insediative in cui risulta distribuita la residenza e le attività amministrative, commerciali, produttive, terziarie (in particolare: a sud, l'area turistica del colle del Nevegal ed il Castionese; ad est gli insediamenti residenziali di Cavarzano e Baldenich e l'area produttiva e terziaria della Venegia; ad ovest l'area residenziale di Via Feltre; a nord, lungo la direttrice della S.R. Agordina, il popoloso quartiere di Mussoi), oltre che meta di significativi flussi di traffico connessi al pendolarismo ed al traffico di mero attraversamento pesante e leggero.

Le diverse componenti dei flussi di traffico si sovrappongono ed interferiscono, soprattutto in alcuni punti nevralgici, tra i quali, in particolare spiccano i radi punti di connessione tra i

due assi viari localizzati in destra e sinistra Piave, in corrispondenza degli attraversamenti del fiume.

1.A.4 Gli attraversamenti del fiume Piave

Storicamente la costruzione di attraversamenti del fiume Piave a Belluno ha interessato in modo ricorrente una specifica sezione del fiume, in corrispondenza del Borgo Piave, compresa tra il punto che segnava la distanza più breve tra le due sponde del Piave, in prossimità dell'abside dell'antica chiesa di San Nicolò e l'altro punto più a valle dove si situa attualmente il Ponte della Vittoria; in un punto intermedio tra gli altri due fu costruito nell'800 il Ponte Zilli (di cui permangono due arcate visibili).

Nel corso dei secoli le piene ricorrenti continuavano a svellere ogni tipo di pilone pur profondamente piantato nel letto del fiume e venne quindi realizzata una lunga serie di ponti; i rifacimenti interessavano sempre una localizzazione diversa, non molto lontana dalla precedente.

Il primo manufatto di cui si ha notizia certa, risale al 1388; costruito in pietra e legname, con la testata sulla piazzetta di Borgo Piave, esso veniva periodicamente distrutto dalle piene del fiume e ricostruito con passerelle in legno.

Tra le diverse versioni si ricorda in particolare il ponte progettato da Antonio Da Ponte (autore anche del ponte di Rialto a Venezia) del 1568, realizzato in tempi brevi, ma distrutto dalla piena del 1578.

Addirittura Andrea Palladio fu consultato dal Maggior Consiglio della Città nel 1578 per risolvere in modo definitivo il problema; l'architetto il 28 marzo 1579 illustrò due progetti, uno dei quali prevedeva di costruire un ponte in legno, ed un altro proponeva invece un ben più costoso ponte in pietra, entrambi con pile in alveo; il Maggior Consiglio optò per il ponte in pietra e diede il via alla costruzione, ma nel 1599 giunse inaspettata una nuova piena, così violenta che la parte del ponte già costruita venne asportata.

Per i successivi 250 anni non vi sono documenti che testimonino la costruzione di altri ponti importanti sul Piave a Belluno, elemento che fa supporre che per due secoli e mezzo il collegamento tra le due sponde del fiume sia stato assicurato per lo più da strutture in legno di natura precaria, riconoscibili anche nell'iconografia storica della città, periodicamente distrutte da piene, incendi, degrado e vicende belliche (pare 22 volte), anche con significative perdite di vite umane (come in occasione della disastrosa piena del 1811).

Risale infatti solo al 1837 l'inizio dei lavori del ponte austriaco in pietra, i cui resti sono ancora visibili a Borgo Piave, progettato da Antonio Zilli, ultimato il 13 dicembre del 1841, per essere poi danneggiato in parte da una piena nel 1851, ricostruito provvisoriamente in legno nel 1853, più volte restaurato e incendiato dagli austriaci in ritirata durante la Terza Guerra di Indipendenza nel 1866, ripristinato nel 1871, per poi crollare ed essere abbandonato nel 1882.

Nelle fasi di inagibilità del ponte Zilli, i collegamenti continuarono comunque ad essere assicurati dal ponte di legno di piazzetta San Nicolò.

Nel 1884 si registra invece la posa di una moderna struttura in ferro, leggermente più a monte dell'attuale Ponte della Vittoria, che durerà circa 30 anni e verrà distrutta il 10 novembre del 1917 dalle truppe italiane in ritirata.

Gli austriaci costruiranno immediatamente per il passaggio delle truppe e carriaggi una passerella in legno nella zona di Lambioi, attestata in destra idrografica alla base di Via Alzaia, per poi impostare sull'arco restante del ponte Zilli un resistente ponte di legno, che

provvederanno successivamente a distruggere nel corso della loro ritirata, il primo novembre 1918.

Il Genio Militare riparerà la passerella austriaca a Lambioi e ripristinerà un nuovo ponte in legno e metallo, impostato sulle rovine del ponte Zilli.

Per la ricostruzione di un ponte definitivo si discuterà a lungo sull'alternativa tra "ponte alto" e "ponte basso", elaborando anche proposte ardite, come quella della Società delle Tramvie del 1920, un viadotto grandioso destinato alla linea tramviaria, alto 35 m. sull'alveo e lungo 378 m., che dalla strada per Castion detta "Curta", sorvolando in parte in curva Borgo Piave, sarebbe giunto a raccordarsi direttamente al centro città in corrispondenza del Tornichè in fondo a Via Mezzaterra; una soluzione ancora più alta, che vedeva il ponte attestarsi in destra idrografica addirittura su Via San Lucano; un'altra ipotesi che prevedeva il ponte ricostruito più in basso del ponte di ferro andato distrutto, ed una nuova viabilità lungo il versante fino all'arco di Borgo Garibaldi (corrispondente più o meno all'attuale Panoramica); infine una soluzione con ponte doppio, alto e basso, l'uno sopra l'altro, sostenuta con convinzione dall'ing. Eugenio Miozzi.

Nel 1923 si darà infine inizio alla costruzione del Ponte della Vittoria, che, dopo complesse vicende progettuali, amministrative, finanziarie e realizzative (tra cui il crollo della prima centina dell'arco in costruzione nel 1925), verrà infine inaugurato nel 1926.

Attualmente gli attraversamenti del fiume Piave presenti nel territorio del Comune di Belluno e che, per le motivazioni esposte nei paragrafi dedicati alla mobilità, costituiscono un sistema efficiente che svolge una funzione fondamentale non solo per il traffico tra le due aree del Comune in destra e sinistra idrografica e per il traffico in entrata ed uscita dalla città, ma anche per i flussi veicolari di livello provinciale, sono tre: lo storico Ponte della Vittoria, il ponte Dolomiti ed il ponte Bailey in località Lambioi.

Il ponte della Vittoria.

Il Ponte della Vittoria, che costituisce ad oggi il più antico dei tre attraversamenti del fiume esistenti in corrispondenza di Belluno (ed è rimasto l'unico fino a tempi piuttosto recenti), sorge dove l'ampio alveo ghiaioso del fiume Piave, compreso tra la fitta vegetazione delle due sponde, si restringe e compie un tratto rettilineo tra due anse.

Il ponte congiunge Destra e Sinistra Piave tra l'antico abitato di Borgo Piave (storico porto fluviale degli "zattieri" che trasportavano il legname lungo il fiume verso la pianura veneta, ancora caratterizzato da un complesso di strutture architettoniche minori e di edifici di pregio, di epoca quattrocentesca e cinquecentesca, articolati intorno alla chiesetta di San Nicolò, di origine trecentesca, oltre che da alcuni opifici, eredi delle attività produttive correlate alla forza idraulica sorte nell'area orientale del borgo fin dal XV secolo e da alcuni edifici anni '20 nella parte più ad ovest) e l'albergo di posta, ben conservato edificio sorto in epoca ottocentesca e restaurato in stile Liberty alla fine degli anni '20, che fa da elegante sfondo alla testata sul lato opposto.

Come precedentemente evidenziato, il manufatto rappresenta l'ultimo di una lunga serie di ponti localizzati più o meno nella medesima area, strategica per l'accesso da sud alla città, distrutti a causa di calamità naturali o vicende belliche.

La struttura attuale (ponte stradale ad una sola campata, ad arco, con luce tra gli appoggi di circa 77 m e freccia di circa 8 m., con impalcato sostenuto da 20 file di 5 pilastri poggianti sull'arco ed impalcato composto da un piano viabile di larghezza 5 m e da due marciapiedi a sbalzo con luce di 1 m.) fu progettata nel 1923 dall'ingegner Eugenio Miozzi, celebre al tempo come costruttore di ponti a Venezia, che optò per una campata unica in modo da evitare i problemi che, a causa della portata e delle piene del Piave, avevano interessato i piloni dei precedenti ponti e scelse una moderna e slanciata struttura in cemento armato, con decorazioni ed elementi architettonici in calcestruzzo battuto alla martellina.

Per lo studio delle decorazioni e degli elementi architettonici fu incaricato l'architetto bellunese Riccardo Alfarè (Belluno, 1882 – Belluno, 1969), diplomato presso l'accademia delle Belle Arti di Venezia, che fin dal 1909 svolgeva in città un'intensa attività, curando la progettazione architettonica di vari edifici, pubblici e privati, con una personale impronta stilistica Liberty; al prof. De Lotto si debbono invece le sculture dei Leoni di San Marco.

Ad evidenziare il valore simbolico del ponte sul fiume Piave, sacro alla Patria, al nuovo manufatto fu attribuito il nome di Ponte della Vittoria e sui pannelli decorativi delle spalle della struttura furono riportati alcuni versi salienti della "Canzone del Piave" (conosciuta anche come "Leggenda del Piave) di E.A. Mario, emblema della resistenza italiana sul fiume durante la Prima Guerra Mondiale.

L'elegante struttura, ben visibile arrivando alla città in particolare dalla Strada Provinciale della Sinistra Piave, contribuisce a caratterizzare il bel panorama della città, ponendosi in rapporto visuale diretto con la quinta degli edifici del centro storico, arroccato sul terrazzo naturale, ove spiccano gli altri due elementi simbolici più rappresentativi del contesto urbano, la cripta ed il campanile del Duomo.

Il Ponte della Vittoria è uno dei simboli della città di Belluno, non solo per la rilevanza infrastrutturale, per l'intrinseco pregio architettonico dell'opera e per il suo valore storico e memoriale, ma anche per il ruolo che la struttura assume nel contesto paesaggistico più ampio in cui risulta inserita e per la peculiare vista sulla città ed i suoi dintorni che esso offre a chi lo percorre.

Esso si staglia, con la sua linea sottile e slanciata, come un elemento orizzontale quasi sospeso sul fiume, a collegare le due sponde dell'ampia vallata, che risalgono da un lato ripidamente verso la città, incorniciata dal paesaggio dolomitico e dall'altro verso i paesaggi dolci, con ampi spazi di prati coltivati e boschi, delle prealpi bellunesi.

Storica soglia d'accesso alla città dal lato sud, il Ponte della Vittoria mantiene il proprio ruolo simbolico di "ingresso nobile" al centro storico cittadino, del quale, per chi giunge in città, offre la visuale assolutamente più privilegiata.

Il ponte dà inoltre accesso diretto, da un lato, alla cosiddetta strada "Panoramica" (che costeggia l'intero perimetro sud-ovest del centro storico, risalendo le pendici del terrazzamento sul quale esso risulta impostato, consentendo un'ampio sguardo sull'intera vallata del Piave) e, dall'altro, alla strada che, attraverso Borgo Piave, conduce fino ai piedi della antica Porta Rugo, storico varco meridionale di ingresso a Belluno.

Il ponte risulta percorribile non solo in auto (esclusivamente in ingresso alla città), ma anche in bicicletta e a piedi ed è individuato come rilevante punto panoramico in tutti gli itinerari turistici studiati per cogliere appieno la bellezza della città e dei suoi dintorni.

Il manufatto risulta vincolato ai sensi della Parte seconda - "Beni culturali", oltre che della Parte terza - "Beni paesaggistici" del D.Lgs. 42/2004 "Codice dei beni culturali e del paesaggio".

Il ponte Dolomiti

Il ponte Dolomiti, che attraversa il Piave a monte dell'abitato di Borgo Piave e della confluenza del torrente Ardo nel fiume, partendo dalla sponda sinistra del torrente ed unendo Punta dell'Anta alla Strada Provinciale n. 1 della Sinistra Piave (Via Antonio Miari), è stato realizzato alla fine degli anni '80 dello scorso secolo, per consentire una connessione diretta tra la viabilità tangenziale al centro storico della città (Via Lungardo) e la S.P. 1 di Sinistra Piave, in modo da alleggerire di parte del traffico veicolare in entrata ed uscita dalla città l'antico Ponte della Vittoria, che cominciava a mostrarsi inadeguato ai nuovi flussi.

Attualmente la struttura raccoglie in particolare il notevole flusso di traffico che, sfruttando la S.P. 1 di sinistra Piave nel tratto Belluno-Ponte nelle Alpi, molto più scorrevole e veloce rispetto alla parallela S.S. 50, è diretto o proviene dall'autostrada A27; inoltre, per la immediata prossimità alla galleria del Col Cavalier ed il collegamento rapido alla zona est della città, si pone al servizio del traffico che provenendo dai numerosi e popolosi centri localizzati lungo la Sinistra Piave ad ovest di Belluno (Visome, Limana, Trichiana, Mel e Lentiai) si rivolge alla zona est e nord della città o prosegue verso l'Agordino.

Esso presenta una semplice struttura con due pile in alveo, progettata senza particolari ambizioni estetiche, probabilmente anche in considerazione dell'area in cui è stato localizzato, più periferica e meno storicamente ed architettonicamente caratterizzata rispetto a Borgo Piave.

Il ponte Bailey

Nell'anno 2007, per fare fronte agli inconvenienti che sarebbero sorti alla viabilità durante i lavori di adeguamento sismico del Ponte degli Alpini (che, rallentando il traffico lungo la S.S. 50, avrebbero determinato un aumento sulla strada di Sinistra Piave, sovraccaricando gli attraversamenti del fiume Piave della componente di traffico di attraversamento sulla direttrice est-ovest e nord-sud) e considerata la concomitante franosità del versante a monte della via Miari, con conseguente rischio di chiusura di tale tratta stradale, che dà accesso al Ponte della Vittoria, è emersa l'idea di realizzare un attraversamento provvisorio, con ponte di tipo Bailey, sul fiume Piave nella zona di Lambioi, l'area immediatamente a valle del centro storico della città, che presentava una situazione strategica per una serie di motivazioni.

Il sito consentiva infatti un collegamento del nuovo ponte in sinistra idrografica alla viabilità della Sinistra Piave, in corrispondenza della strada che collega al centro tutte le frazioni del Castionese ed il colle del Nevegal, bypassando l'"imbuto" rappresentato dal Ponte della Vittoria ed in destra idrografica alla nuova viabilità di recente realizzazione nell'area del lungofiume (che, grazie ad una galleria che sottopassa il centro e ad un lungo tratto viario che si sviluppa in costa e galleria, fino al limite della espansione ovest dell'area urbana, consente di raggiungere rapidamente le espansioni e le altre aree ad est, ovest e nord della città), offrendo una soluzione innovativa, in grado di affrontare e risolvere

sia specifiche esigenze di mobilità urbana, sia di traffico di transito a servizio di un'area molto più vasta.

Con la localizzazione di un ponte in loc. Lambioi si rendeva inoltre possibile un accesso immediato al grande parcheggio che occupa buona parte dell'area e che consente, tramite una scala mobile, di giungere direttamente nel cuore della città storica, favorendo nel contempo l'accessibilità diretta agli impianti sportivi (Piscina e Pala Spes) localizzati nella stessa zona, poco più a monte.

Il manufatto (struttura metallica provvisoria di tipo Bailey, costituita da tre campate posate su spalle realizzate in calcestruzzo armato e pile realizzate con strutture tralicciate in acciaio, protette da rivestimento di betoncino armato, poggianti su suola di fondazione impostata su sistema *jet-grouting*) è stato posto in opera dalla società Veneto Strade S.p.A. in via temporanea, per una durata temporale presunta fino al termine dei lavori di sistemazione del Ponte degli Alpini, come previsto dall'Accordo di Programma sottoscritto dalla stessa società Veneto Strade S.p.a. con il Comune di Belluno e con la Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici di Venezia.

Tale accordo di programma prevedeva la provvisorietà del Ponte e delle opere ad esso connesse, compresa la viabilità di accesso al manufatto, e la totale rimozione di tali opere al termine del periodo di utilizzo, con completo ripristino dei luoghi allo stato originario.

La presenza di un attraversamento sul Piave in località Lambioi si è rivelata fin da subito, e confermata poi nel tempo, molto funzionale ed efficace per la viabilità non solo a livello intracomunale, permettendo un miglior collegamento tra le frazioni poste in sinistra e destra Piave, ma anche a livello intercomunale.

Nel 2009 l'Amministrazione Comunale ha commissionato uno studio di pre-fattibilità per la "Razionalizzazione della viabilità afferente il territorio comunale" nell'ambito del quale, sulla base dei dati relativi ai flussi di traffico rilevati sul ponte Bailey di seguito riportati, è stato riconosciuto il ruolo strategico e organicamente integrato dell'infrastruttura nell'ambito della rete viaria locale.

MATTINA

SEZIONE	NOME	CONTEGGIO	DIREZIONE
1	Via Fratelli Rosselli	602	in
		428	out
2	Viale Europa	619	in
		555	out
3	Via Monte Grappa	941	in
		553	out
4	Via Vittorio Veneto	887	out
		552	in
5	Frazione Rione Santa Caterina	732	out
		643	in
6	Frazione Cima I Pra	509	in
		741	out
7	Ponte Bailey	521	in
		352	out

POMERIGGIO

SEZIONE	NOME	CONTEGGIO	DIREZIONE
1	Via Fratelli Rosselli	673	in
		523	out
2	Viale Europa	683	in
		807	out
3	Via Monte Grappa	687	in
		880	out
4	Via Vittorio Veneto	935	out
		836	in
5	Frazione Rione Santa Caterina	573	out
		904	in
6	Frazione Cima I Pra	576	in
		895	out
7	Ponte Bailey	245	in
		728	out

Dati rilevati nel 2009 nell'ambito dello studio di pre-fattibilità sopra richiamato, relativi rispettivamente alla fascia oraria di punta del mattino e alla fascia oraria di punta del pomeriggio.

Per tali motivazioni, negli anni successivi l'Amministrazione Comunale non solo ha confermato la necessità di mantenere in uso il ponte "Bailey", formalizzando agli enti competenti la richiesta di proroga al mantenimento del collegamento viabile provvisorio, ma ha assunto la prospettiva di realizzare un nuovo ponte a carattere definitivo, per il quale già nel 2009 sono stati avviati contatti (con nota del 05/11/2009 prot. n. 41626) presso gli Uffici della Regione Veneto al fine di individuare la possibilità di pervenire ad un finanziamento dell'opera, come dato atto nelle Deliberazioni di Giunta comunale n. 54/2010 e n. 112/2015.

Ulteriori contatti sono stati avviati nei mesi scorsi dall'attuale Amministrazione sia presso la Regione del Veneto che presso il Ministero delle Infrastrutture, al fine di individuare la possibilità di pervenire ad un finanziamento per la realizzazione di tale intervento.

1.B. La localizzazione del nuovo ponte

L'attuale Amministrazione Comunale, in vista dell'approssimarsi del termine di scadenza della concessione relativa al ponte provvisorio, ha avviato una attenta riflessione relativa al potenziale venir meno di questo importante punto di attraversamento del fiume Piave, che ha dimostrato in questi anni di svolgere una funzione strategica per la viabilità locale.

Con la deliberazione di Giunta Comunale n. 243 del 21/12/2018 si è dato atto che:

- Belluno rappresenta uno snodo importante e strategico per la percorribilità dell'intera Provincia e consente il collegamento tra i principali centri abitati disposti lungo l'asse del fiume Piave, sia in destra che in sinistra idrografica;
- la presenza di un attraversamento del Piave in località Lambioi si è confermata nel tempo funzionale ed efficace, rendendo più scorrevole il flusso dei veicoli ed alleggerendo il carico di traffico gravitante nella galleria Belluno, le cui dimensioni non consentono il passaggio contemporaneo di automezzi pesanti nelle due direzioni di marcia;
- è intenzione dell'Amministrazione comunale procedere con la realizzazione di una infrastruttura definitiva che consenta di disporre senza soluzione di continuità di una rete di collegamento tra le due zone della Città più prossime al centro storico ed agevolarne altresì gli accessi da parte degli autoveicoli provenienti dal territorio provinciale;
- si è già provveduto ad effettuare una apposita relazione di fattibilità idraulica che ha confermato l'idoneità del luogo individuato;
- sono stati avviati da tempo contatti sia presso la Regione del Veneto che presso il Ministero delle Infrastrutture al fine di individuare la possibilità di pervenire ad un finanziamento per la realizzazione di tale intervento, la cui portata infrastrutturale ed economica risulta di rilevanza sovracomunale.

Con Deliberazione di Giunta n.124 del 15/07/2019 si sono specificate inoltre le seguenti ulteriori valutazioni alla luce delle quali l'Amministrazione ha ritenuto di programmare entro la scadenza del rinnovo della concessione, la sostituzione del ponte Bailey in località Lambioi con un nuovo ponte definitivo localizzato nella medesima area:

- il ponte in località Lambioi (collegato in modo diretto da un lato alla viabilità della Sinistra Piave e dall'altro al parcheggio di Lambioi, alla Via dei Dendrofori ed alla galleria sottostante il centro storico, che ha consentito di bypassare Via Miari), ha svolto dal 2007 ad oggi un ruolo fondamentale per il traffico proveniente dalla Sinistra Piave, sia nella componente diretta in città, sia in quella di attraversamento, indirizzato verso la zona ad ovest ed a nord di Belluno;
- peraltro, gli stessi enti preposti alla difesa del suolo ed alla tutela paesaggistica ed

ambientale appaiono attualmente favorevolmente orientati verso l'ipotesi della conferma della localizzazione dell'infrastruttura in località Lambioi, sperimentata in questi anni con successo e supportata anche dalle valutazioni dello studio idraulico preliminare recentemente predisposto dall'ing. Bruno Schiocchet per ottenere un parere preventivo da parte del Genio Civile per la localizzazione del ponte definitivo.

La realizzazione del nuovo ponte definitivo dovrà comunque essere resa coerente con la pianificazione urbanistica comunale, attraverso apposita procedura, che non è stata all'epoca necessaria per la posa dell'infrastruttura provvisoria con le relative opere complementari, che risultano infatti non rappresentate nel P.R.G. vigente.

Risultando il tema progettuale in questa fase ancora aperto e suscettibile di diverse interpretazioni, l'ambito di intervento è stato mantenuto volutamente piuttosto ampio, per consentire ai concorrenti di valutare molteplici alternative nell'impostazione della proposta progettuale.

I cinque concorrenti ammessi al 2° grado, ai sensi dell'art. 152, comma 4 del D.Lgs. 50/2016, saranno anche chiamati ad esplicitare, in apposito documento, il percorso di individuazione e valutazione delle alternative prese in considerazione e a motivare conseguentemente la scelta finale operata (sotto il profilo qualitativo, anche in termini ambientali, nonché sotto il profilo tecnico ed economico).

L'ambito di intervento è stato quindi delimitato secondo i seguenti criteri:

- limite ovest: l'ambito di intervento esclude l'area interessata dalla prossima riproposizione del Parco Lambioi; rimane ricompresa solo la porzione del parco più ad est dell'attuale accesso pedonale, nell'ottica di favorire la realizzazione di collegamenti tra i marciapiedi in progetto sul nuovo ponte ed i percorsi pedonali esistenti nel parco, consentendo al ponte di inserirsi in un progetto più ampio di potenziamento della mobilità pedonale nell'area;
- limite est: l'ambito di intervento si estende fino al Ponte della Vittoria, consentendo ai progettisti di non escludere a priori ipotesi di posizionamento del nuovo ponte a monte dell'attuale ponte Bailey, pur con tutte le cautele imposte dalla necessità che il nuovo ponte dialoghi senza prevaricazioni ed instaurando un rapporto visuale armonioso con gli elementi già presenti nel sito (con particolare riferimento a quelli di rilevanza storica e simbolica ed urbanistica/architettonica, quale il Ponte della Vittoria *in primis*, Borgo Piave, la quinta del centro storico della città che si staglia in alto sullo sfondo);
- limite nord: il limite dell'ambito di intervento segue il limite nord della Via dei Dendrofori, ampliandosi in corrispondenza della attuale rotatoria, fino all'imbocco della galleria sotto il centro storico e alla base di Via Alzaia, per consentire sia la riflessione progettuale sull'eventuale riposizionamento e sulla modifica delle dimensioni della rotatoria definitiva (ed anche su altre eventuali soluzioni alternative), sia la valutazione di adeguate soluzioni per il collegamento dei percorsi ciclabili e pedonali del nuovo ponte con Via Alzaia (che a sua volta consente il collegamento alla pista ciclabile e alla passeggiata sulla Panoramica e verso Borgo Piave);
- limite sud: il limite dell'ambito di intervento nell'area di Via Montegrappa è stato definito assumendo come punto di riferimento l'attuale rotatoria provvisoria, escludendo l'area edificata limitrofa e comprendendo le aree libere a valle della stessa (tenendo in considerazione l'andamento del terreno), in correlazione alla prevista possibilità di ipotesi di posizionamento del nuovo ponte anche decisamente più a valle del ponte Bailey (che richiederebbero una viabilità di raccordo più estesa di quella attuale),

nonchè alla esigenza di riflessione progettuale adeguata sull'eventuale riposizionamento, ampliamento e ridefinizione della rotatoria provvisoria.

Ad oggi l'ambito di intervento risulta ricadere in gran parte in zona agricola "E2" di P.R.G. (per la maggiorparte, ricadente nella delimitazione della "Variante relativa al territorio rurale" e quindi normata dall'art. 7.39, p. 3.3. NN.TT.A.; in piccolissima parte, prossima alla rotatoria su Via dei Dendrofori, è presente invece una zona agricola interna alla "Variante della città e centri frazionali", normata dall'art. 6 della stessa) ed è soggetto inoltre alla normativa delle zone "E.PA" "Parchi ambientali" di cui all'art. 6.6. delle Norme Tecniche di Attuazione del P.R.G. vigente (che a sua volta rinvia al p. 2.10 dell'art. 7.39 NN.TT.a.- "Variante al P.R.G. relativa al territorio rurale"); in corrispondenza di Via dei Dendrofori (compresa l'area dove è situata l'attuale rotatoria provvisoria) e Via Montegrappa esso interessa invece aree identificate come "Viabilità".

In particolare si fa inoltre presente che il P.R.G. vigente assoggetta l'intero corso del fiume Piave ed affluenti ad uno specifico vincolo (art. 8.6 per la parte ricadente nella delimitazione della Città e centri frazionali e art. 7.39 p.2.17 delle NN.TT.A. per le aree al di fuori, assoggettate alla "Variante relativa al territorio rurale") denominato "Zone con massima penalità a fini edificatori" per "*l'esistenza di condizioni oggettive di pericolosità legate alle caratteristiche geologiche dei terreni o alla loro esondabilità*", escludendo in dette zone l'edificazione.

La tipologia di opera oggetto del presente concorso non può peraltro che insistere su aree soggette a tale vincolo.

A dimostrazione di ciò, si rileva che ad esempio anche il ponte in località San Pietro in Campo, ad oggi previsto dal P.R.G. vigente, con la relativa viabilità, risulta integralmente ricadente in area vincolata ai sensi del citato riferimento normativo.

Alla luce della già richiamata necessità di inserire l'opera nella pianificazione urbanistica, in tale sede dovrà essere valutato e adeguato anche questo aspetto di attuale non conformità, peraltro esteso all'intero tratto del fiume ricadente nel territorio comunale.

Si segnala inoltre che l'area di Lambioi a valle di Via dei Dendrofori risulta classificata nell'ambito del *Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico dei Bacini Idrografici dei Fiumi Isonzo, Tagliamento, Piave, Brenta-Bacchiglione* in gran parte come zona a pericolosità idraulica elevata (P3) ed in piccola parte, a monte di Via dei Dendrofori, in zona a a pericolosità media (P2).

La relativa normativa non esclude la "*realizzazione o ampliamento di infrastrutture viarie, ferroviarie e di trasporto pubblico nonché ciclopedonali, non diversamente localizzabili o non delocalizzabili, ovvero mancanti di alternative progettuali tecnicamente ed economicamente sostenibili, purchè non comportino l'incremento delle condizioni di pericolosità e non compromettano la possibilità di realizzazione degli interventi di mitigazione della pericolosità o del rischio (...)*".

Alla luce di tale formulazione, si ritiene che:

- la realizzazione del ponte e della relativa viabilità in località Lambioi non risulti vietata,
- che debba essere tuttavia supportata e giustificata dalla apposita relazione tecnica prevista dalla norma stessa "*che tenga conto in modo approfondito della tipologia di pericolo (...)*"
- che tale relazione debba essere redatta in sede di adeguamento della previsione urbanistica, sulla base anche delle indicazioni che dovranno essere fornite in sede di concorso a supporto delle singole proposte progettuali.

Gli altri vincoli e normative delle Norme Tecniche di P.R.G. cui l'ambito di intervento risulta soggetta, in tutto o in parte:

- parchi ambientali (art. 6.6 e 7.39 p. 2.10 Nn.Tt.A. P.R.G. vigente)
- vincolo zone umide (art. 7.39 p. 2.5 Nn.Tt.A. P.R.G. vigente)
- ecosistemi ripariali e torrentizi (art. 7.39 p. 2.6 Nn.Tt.A. P.R.G. vigente)
- tutela dei corsi d'acqua (art. 8.10 Nn.Tt.a. P.R.G. vigente)
- aree boscate (art. 7.39 p. 2.1 Nn.Tt.a. P.R.G. vigente)

richiedono il rispetto nelle proposte progettuali di condizioni e raccomandazioni di carattere generale, correlate al valore naturalistico ed al pregio ambientale delle aree interessate.

Nel caso invece dei vincoli derivanti da normative specifiche;

- vincolo paesaggistico ai sensi dell'art. 136, comma 1, lett. d) (bellezze panoramiche) e dell'art. 142, comma 1 lett.c) del D.Lgs. 42/2004 (per la vicinanza al fiume Piave),
- vincolo idrogeologico-forestale,
- vincolo idraulico

saranno necessari successivi adempimenti (acquisizione autorizzazione D.Lgs. 42/2004, nulla osta vincolo idrogeologico, autorizzazione idraulica).

La zona d'intervento è inoltre prossima al Ponte della Vittoria, bene soggetto a vincolo culturale ai sensi del D.Lgs. 42/2004, elemento che andrà adeguatamente tenuto in considerazione nella progettazione.

Per quanto concerne le valutazioni idrauliche, in base alla Verifica idraulico preliminare redatta dall'ing. Schiocchet (che viene fornita tra la documentazione tecnica di concorso), il tratto d'alveo in prossimità dell'attuale attraversamento provvisorio risulta idoneo al posizionamento del nuovo manufatto definitivo, con la precisazione che nell'ambito della verifica lo studio è stato condotto con riferimento ad una ipotesi di posizionamento specifica dell'opera, che prevedeva la realizzazione di un nuovo attraversamento definitivo, previa rimozione del Bailey, in posizione immediatamente a valle dello stesso (circa 6 m), con sostanziale mantenimento del terrapieno in alveo sul quale è realizzata la viabilità di raccordo.

Anche il *Profilo idraulico del Fiume Piave a Belluno per la portata bicentennial di 2900 m³/s* (fig. 3 a pag. 14 della Verifica idraulica preliminare) rappresenta la situazione con la suddetta ipotesi di posizionamento dell'opera.

Qualunque proposta di differente posizionamento del ponte, soprattutto nell'area a monte del ponte Bailey, richiederà una specifica nuova valutazione di compatibilità idraulica da parte dei concorrenti.

Si ricorda infine che l'intero territorio comunale è classificato quale Zona sismica 2 nell'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3274/2003, aggiornata con la Deliberazione del Consiglio Regionale Veneto n. 67 del 3.12.2003.

Le aree nella zona interessata dall'intervento risultano parte di proprietà dell'Amministrazione comunale, parte del Demanio Pubblico dello Stato e parte di privati; in funzione della proposta progettuale, sarà pertanto necessario valutare l'eventuale necessità di procedura espropriativa nei confronti di terreni privati e di acquisizione delle necessarie concessioni per le aree demaniali.

In considerazione infine dell'importanza strategica che l'esistente collegamento provvisorio riveste per la viabilità non solo locale ma anche intercomunale, le proposte ideative, nel progettare l'iter realizzativo dell'opera, dovranno tener conto del fatto che il processo di realizzazione della infrastruttura definitiva non dovrà pregiudicare l'accessibilità, l'utilizzo e la manutenzione delle opere, degli impianti e strutture esistenti, da mantenere in esercizio fino alla fruibilità del ponte definitivo.

La successiva rimozione delle stesse sarà oggetto di un iter progettuale e realizzativo autonomo, la cui spesa è comunque calcolata nell'ambito del quadro economico del progetto complessivo (cfr. i paragrafi 1.H e 3.1 del presente documento); nell'ambito del concorso è richiesta la sola progettazione del riassetto delle aree anche in corrispondenza delle opere rimosse (quote del terreno e sistemazione).

1.C. Il contesto ambientale e paesaggistico ed il ruolo simbolico del nuovo ponte

L'area di Lambioi, ampia piana posta sotto il centro storico della città ed immediatamente a valle del Borgo Piave (centro in cui si concentravano le storiche attività degli zattieri che nei secoli passati utilizzavano il fiume per il trasporto del legname verso la pianura e Venezia), in corrispondenza di un'ampia ansa dove il Piave scorre lento e tranquillo tra isole di ghiaia e ciottoli, al centro di un ampio fondovalle dai morbidi declivi ricchi di vegetazione, presentandosi come un tratto urbano di fiume ben conservato, ricco di forme fluviali, in stretto rapporto con il territorio che lo circonda e con la città che attraversa, rappresenta un sito di notevole pregio ambientale, paesaggistico ed anche simbolico per Belluno.

L'intero versante che dal centro storico si attesta sull'area di Lambioi risulta vincolato ai sensi dell'art. 136, comma 1, lett. d) del D.Lgs 42/2004 essendo stato assoggettato in base alla legge n.1497/1939 al vincolo relativo alle bellezze panoramiche dalla Commissione Provinciale per le bellezze naturali e panoramiche di Belluno con parere del 02.12.1971 e con dichiarazione di notevole interesse pubblico con D.M. del 08/04/1976 in quanto *"la zona predetta ha notevole interesse pubblico sia per l'aspetto di quadro naturale, sia per la non comune bellezza panoramica come anche punto di vista o di belvedere accessibile al pubblico e nello stesso tempo quale plaga visibile da altre zone accessibili dalle quali si può godere lo spettacolo di quella bellezza"*.

Anche sulla sponda sinistra del fiume è riconoscibile un'ampia area soggetta a vincolo paesaggistico derivante dalla L.1497/1939, imposto dalla Commissione Provinciale per la Protezione delle Bellezze Naturali e Panoramiche con parere del 23 ottobre 1975 *"perchè trattasi di zona a sud del territorio sito in Comune di Belluno prospiciente il fiume Piave e caratterizzata da una tipica vegetazione continentale, degradante dolcemente verso la sponda sinistra, di particolare bellezza e come tale degna di essere protetta e sottratta alla speculazione edilizia"*, e confermato, dopo una complessa vicenda legale durata decenni, dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali con Dichiarazione di notevole interesse pubblico del 23 luglio 2018 (G.U. n. 200 del 29/08/2018).

Inoltre sull'area opera il vincolo ambientale ai sensi dell'art.142, comma 1, lett. c) del D.Lgs. 42/2004 per la vicinanza al fiume Piave.

Ma i numerosi episodi alluvionali che hanno interessato nei secoli il lungofiume in

prossimità della città (distruggendo, tra l'altro, numerosi ponti storici localizzati in corrispondenza del Borgo Piave), nonché i recentissimi eventi disastrosi dell'autunno 2018 conseguenti alla cosiddetta tempesta "Vaia", che hanno coinvolto anche il sito di Lambioi con una esondazione del fiume che ha distrutto completamente il parco di recente realizzazione, confermano come l'apparente tranquillità del Piave possa rapidamente trasformarsi in violenza e come l'area di Lambioi debba essere considerata a tutt'oggi un'area golenale, alluvionabile.

Anche la realizzazione in destra idrografica, a seguito dell'alluvione del 1966, delle opere spondali, si è rivelata non pienamente risolutiva in occasione di particolari eventi di piena quale quello dell'ottobre 2018.

Peraltro, come già evidenziato, il *Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico dei Bacini Idrografici dei Fiumi Isonzo, Tagliamento, Piave, Brenta-Bacchiglione* classifica buona parte delle aree ove è previsto l'intervento come zona a pericolosità idraulica elevata (P3) e in parte a pericolosità media (P2).

Per la sua natura alluvionabile, per la sua posizione, ai piedi del terrazzo naturale su cui il centro storico risulta arroccato e, d'altro canto, per la mancanza di collegamenti con lo stesso (essendo stata viepiù isolata dalla costruzione nel corso degli anni '60 della cosiddetta strada Panoramica, inaugurata nel 1971, che, pur rappresentando un percorso di indubbio pregio panoramico, ha accentuato la cesura sia dal punto di vista fisico che funzionale tra la città storica e il lungofiume), in passato ha rappresentato un'area storicamente disgiunta dalla vita cittadina e destinata a funzioni residuali, mantenendo per lungo tempo un aspetto sostanzialmente naturale.

Negli ultimi decenni essa è stata riscoperta ed interessata da una serie di interventi di infrastrutturazione che ne hanno modificato radicalmente la funzione e l'assetto:

- la costruzione, nel corso degli anni '80, degli impianti sportivi della Piscina e del Palaghiaccio (oggi Spes Arena);
- la realizzazione nel corso degli anni '90 del grande parcheggio collegato con scala mobile direttamente al cuore del centro storico cittadino;
- la nuova viabilità, realizzata negli anni '90, costituita dalla galleria che bypassa il centro storico e dalla Via dei Dendrofori;
- il recupero dell'ampia area verde con realizzazione di due parchi urbani (il Parco Emilio e il Parco Lambioi, oggi in fase di ripristino a seguito dell'evento alluvionale di fine ottobre-inizio novembre 2018 denominato "Vaia").

In questo contesto la posa in opera nel 2007 del ponte Bailey, con le due rotatorie in sinistra idrografica (di collegamento con la strada provinciale della Sinistra Piave e con la S.P. 1bis che conduce al Castionese ed al colle del Nevegal) e in destra idrografica (che raccoglie e smista il traffico diretto ad est ed ovest del centro città) ha contribuito ulteriormente a configurare l'area quale "anticamera" e "biglietto da visita" della città.

Inoltre a partire dagli ultimi decenni del '900 si è delineato un processo di progressivo recupero del rapporto della città con il sistema fluviale (costituito dal fiume Piave e dal suo affluente torrente Ardo), che ha costituito uno degli obiettivi della pianificazione urbanistica comunale ancora vigente ed ha trovato conferma attraverso operazioni significative quali la realizzazione del parcheggio di Lambioi o il recupero delle Concerie Colle a Borgo Piave o il Parco urbano sull'affluente Ardo.

In una fase più recente tale percorso di valorizzazione del lungofiume cittadino si è rafforzato attraverso:

- il progetto Reti Ecologiche, con il quale il Comune e la Provincia di Belluno, sostenuti dalla Fondazione Cariverona, hanno portato a termine vari interventi di miglioramento degli habitat e della funzionalità delle reti ecologiche nel tratto urbano del fiume Piave e del suo affluente torrente Ardo, mirati anche a permettere una frequentazione consapevole delle aree interessate;
- l'ideazione e la realizzazione del Parco Lambioi, che prima degli eventi alluvionali dell'autunno 2018 era divenuto la "spiaggia verde" di Belluno, un punto di riferimento essenziale per le attività ricreative della cittadinanza e, dopo il trauma della distruzione, sarà a breve oggetto di un progetto di ripristino;
- la predisposizione di un articolato progetto di parco fluviale inserito tra gli interventi strategici per lo sviluppo della città del "Progetto Belluno", finanziato attraverso il cosiddetto "Bando Periferie" (D.P.C.M. 25/05/2016).

Alla luce delle considerazioni sopra esposte, per quanto riguarda le caratteristiche dell'opera, l'Amministrazione ha espresso nella Deliberazione di Giunta comunale n.124 del 15/07/2019 i seguenti indirizzi programmatici.

- in considerazione della rilevanza paesaggistica del contesto ambientale e del sito, posizionato in immediato rapporto visivo con la città storica e con il Ponte della Vittoria, la progettazione della struttura dovrà essere ispirata al raggiungimento del massimo livello estetico, oltre che funzionale;
- ciò richiede di poter valutare una gamma quanto più ampia possibile di soluzioni strutturali e tecniche alternative, innovative e di elevata qualità architettonica;
- il concorso di progettazione in due gradi risulta a tale scopo la procedura più efficace.

Le proposte ideative dovranno quindi tenere adeguatamente conto della pluralità degli aspetti sopra evidenziati, giungendo a prefigurare una infrastruttura che, oltre a garantire condizioni di assoluta sicurezza in caso di piene del fiume, presenti un intrinseco pregio architettonico e sia capace di inserire nell'area un nuovo fattore di valorizzazione paesaggistica garantendo, nel contempo, un rispetto profondo delle qualità dell'area, dialogando senza prevaricazioni con gli elementi già presenti nel sito, con particolare riferimento non solo a quelli di natura ambientale, ma anche storica e simbolica (Ponte della Vittoria *in primis*).

1.D. La funzione dell'infrastruttura per il traffico veicolare, ciclabile e pedonale

L'attuale ponte Bailey, alla luce anche della provvisorietà della struttura, è stato pensato per svolgere un ruolo sostanzialmente correlato ai soli flussi di traffico veicolare.

Nel corso di questi anni di esercizio dell'infrastruttura l'assenza di marciapiedi e di corsie che consentano il transito in bicicletta in condizioni di sicurezza si è rivelato un significativo limite per la funzionalità della struttura.

Come esplicitato dall'Amministrazione tra gli indirizzi programmatici nella Deliberazione di Giunta n. 124 del 15/07/2019, in considerazione specificamente del già richiamato processo di concreto progressivo recupero del rapporto della città con il sistema fluviale, nel quale la realizzazione della nuova infrastruttura stabile rientra a pieno titolo, il nuovo ponte è chiamato ad acquisire un ruolo strategico anche per l'organizzazione dei percorsi pedonali

e ciclabili che già interessano, e sempre più coinvolgeranno, l'area del fiume in prossimità del centro urbano.

Le proposte ideative dovranno quindi sviluppare adeguatamente il tema della mobilità ciclo-pedonale sul ponte e dell'adeguato raccordo con i percorsi ciclo-pedonali esistenti ed in progetto nell'area.

1.E. La viabilità di accesso al ponte e le opere complementari

La realizzazione del ponte Bailey ha comportato la progettazione del raccordo della nuova infrastruttura con la viabilità esistente in sinistra e destra idrografica e la conseguente realizzazione di due rotatorie provvisorie, come il ponte stesso.

Negli anni di esercizio tali rotatorie sono state adeguatamente testate e ciò ha consentito di verificare alcuni limiti della loro localizzazione ed articolazione, anche con riferimento alla viabilità di collegamento con il ponte.

In particolare per la rotatoria in sinistra idrografica, di collegamento con la via Montegrappa e la viabilità per il Castionese ed il colle del Nevegal, le criticità principali evidenziate riguardano la complessa conformazione dello svincolo, con geometria "a 8", che ha creato in questi anni problemi di non immediata interpretazione (per quanto riguarda sia le direzioni da prendere, sia le precedenza), aggravati dalle ridotte dimensioni, sia in termini di larghezza della carreggiata che di raggi di curvatura (come attestato dal verificarsi, solo nel corso degli anni 2014-2015, di ben 5 incidenti di cui 2 con feriti).

Tali limiti appaiono correlati alla localizzazione della rotatoria in un'area circondata da edifici ed infrastrutture, e caratterizzata da una particolare complessità dei flussi veicolari convergenti.

Va inoltre rilevato che anche per le utenze pedonali la presenza e conformazione dell'attuale rotatoria costituisce un ostacolo di non facile superamento, in una zona densamente popolata.

Per la rotatoria in destra idrografica, di innesto sulla via dei Dendrofori, le criticità riscontrate risultano minori e correlate alle sole dimensioni della rotatoria, cui si aggiunge il problema del difficoltoso superamento/attraversamento da parte dei pedoni.

L'Amministrazione nella Deliberazione di Giunta n.124 del 15/07/2019 ha espresso quindi il seguente indirizzo programmatico:

- in considerazione della funzione di snodo che l'infrastruttura è destinata a svolgere per il traffico veicolare, dovrà costituire attento oggetto della progettazione anche il raccordo con la viabilità principale, con particolare riferimento alla definizione del posizionamento e dell'assetto definitivo delle due rotatorie a monte ed a valle.

Le proposte ideative dovranno quindi estendere la riflessione progettuale alle modalità per ottimizzare in termini di localizzazione ed assetto le due rotatorie (o prevederne la sostituzione con nuove intersezioni o altre soluzioni alternative), garantendo il miglioramento della funzionalità specifica delle stesse e la più efficiente articolazione della viabilità di collegamento con il ponte.

1.F. Tipologia di concorso e requisiti di partecipazione

Il comma 2 dell'art. 23 del D.Lgs. 50/2016, prevede che *“Per la progettazione di lavori di particolare rilevanza sotto il profilo architettonico, ambientale, paesaggistico, agronomico e forestale, storico-artistico, conservativo, nonché tecnologico, le stazioni appaltanti ricorrono alle professionalità interne, purché in possesso di idonea competenza nelle materie oggetto del progetto o utilizzano la procedura del concorso di progettazione o del concorso di idee di cui agli [articoli 152, 153, 154, 155 e 156](#). Per le altre tipologie di lavori, si applica quanto previsto dall'[articolo 24](#).”*).

Valutata l'indubbia rilevanza e complessità della progettazione dell'intervento di realizzazione del nuovo ponte e relativa viabilità di accesso, l'Amministrazione comunale si è orientata, per la redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica, verso una procedura concorsuale ai sensi dell'art. 154, comma 4 del D.Lgs. 50/2016, ritenendo che essa costituisca lo strumento più efficace per poter valutare un'ampia varietà di soluzioni progettuali di elevata qualità, nel rispetto dei principi di diritto comunitario di libera concorrenza, parità di trattamento, non discriminazione, trasparenza, proporzionalità e pubblicità, garantendo anche ai giovani progettisti pari opportunità e reale occasione di confronto e di valorizzazione professionale.

Inoltre il concorso di progettazione, rispetto al concorso di idee, conduce direttamente all'incarico professionale, configurandosi come una vera e propria modalità alternativa per l'affidamento dell'incarico di progettazione, di fattibilità, definitiva ed esecutiva e di direzione lavori.

Infine, alla luce della nuova formulazione dell'art. 23, comma 5 del D.Lgs. 50/2016, che ha introdotto l'obbligo, per i lavori pubblici di importo pari o superiore alla soglia di cui all'articolo 35 (anche ai fini della programmazione di cui all'articolo 21, comma 3 nonché per l'espletamento delle procedure di dibattito pubblico di cui all'articolo 22 e per i concorsi di progettazione e di idee di cui all'articolo 152) di far precedere il progetto di fattibilità dal "documento di fattibilità delle alternative progettuali" (di cui all'articolo 3, comma 1, lettera ggggg-quater), che si qualifica come *"il documento in cui sono individuate ed analizzate le possibili soluzioni progettuali alternative ed in cui si dà conto della valutazione di ciascuna alternativa, sotto il profilo qualitativo, anche in termini ambientali, nonché sotto il profilo tecnico ed economico"*, il concorso di progettazione rappresenta una modalità per raccogliere proposte alternative approfondite e articolate ed operarne una qualificata valutazione.

In particolare, ai sensi dell'art. 152, comma 4 del D.Lgs. 50/2016, nei casi in cui viene previsto il raggiungimento del livello del progetto di fattibilità tecnica ed economica in fasi successive (come nel concorso in oggetto), il concorrente è chiamato a sviluppare il documento di fattibilità delle alternative progettuali, di cui all'articolo 23, comma 5 del medesimo decreto.

Il concorso sarà organizzato ai sensi dell'art. 154, comma 4 del D.Lgs. 50/2016 e prevederà due gradi.

Il primo grado, anonimo, sarà aperto a tutti i soggetti di cui all'art. 46, comma 1 del D.Lgs. 50/2016, che non siano soggetti a cause di esclusione di cui all'art. 80 dello stesso Codice e risultino in possesso di tutti i requisiti di idoneità professionale specificati nel bando.

Nel 1° grado saranno richieste elaborazioni di tipo sintetico (definite nel bando), che dovranno illustrare la proposta architettonica del nuovo ponte e la riorganizzazione funzionale della viabilità di accesso, compresa la localizzazione e l'articolazione delle rotatorie/intersezioni definitive (o delle soluzioni alternative ad esse).

Al 2° grado potranno accedere le 5 (cinque) migliori proposte selezionate da competente Commissione all'uopo nominata.

L'esatta articolazione degli elaborati richiesti nei due gradi di concorso è dettagliata nel bando.

Con il 1° grado la Commissione all'uopo nominata perverrà ad una prima selezione delle 5 proposte ideative maggiormente rispondenti alle esigenze dell'Ente, esplicitate nel presente Documento di indirizzo alla progettazione.

Il 2° grado riguarderà specificamente la redazione del progetto di fattibilità tecnico-economica di cui all'art. 23, comma 5 del D.Lgs. 50/2016 (nel rispetto dei criteri di cui all'art. 23, comma 1 e comma 6 del medesimo decreto) della nuova infrastruttura, della viabilità di collegamento e delle due rotatorie (o soluzioni alternative) in destra e sinistra idrografica.

Inoltre, ognuna delle 5 proposte progettuali preselezionate nel primo grado dovrà nel 2° grado dare sinteticamente conto, ai sensi dell'art. 152, comma 4 del D.Lgs. 50/2016 (sotto il profilo qualitativo, anche in termini ambientali, nonché sotto il profilo tecnico ed economico), in apposito elaborato, delle alternative considerate ed esaminate per giungere alla proposta definitiva e delle motivazioni di scelta di quest'ultima.

Il 2° grado si concluderà con l'acquisizione di un progetto vincitore, con livello di approfondimento pari a quello di un "Progetto di fattibilità tecnica ed economica".

Previa puntuale verifica del possesso dei requisiti di carattere generale e di idoneità professionale dichiarati in fase di accesso al concorso, in base alla graduatoria, verranno conferiti i premi ai concorrenti utilmente qualificatisi ed al vincitore.

Il soggetto vincitore del concorso (previa dimostrazione, prima della stipula del contratto, anche dei requisiti speciali di capacità economico-finanziari e tecnico professionali, anche tramite avvalimento o inserimento di nuovi soggetti nel raggruppamento), entro 60 giorni dalla proclamazione, dovrà presentare il progetto di fattibilità tecnica ed economica completo di tutti gli elaborati necessari alla successiva approvazione, dettagliati nel bando.

Al vincitore, compatibilmente con le disponibilità finanziarie, saranno inoltre affidate ai sensi dell'art. 152, comma 5 del D.Lgs. 50/2016, con procedura negoziata di cui all'articolo 63, comma 4, dettagliata nel bando, le successive fasi di progettazione (definitiva ed esecutiva) e la direzione lavori, oltre al coordinamento della sicurezza in fase progettuale ed esecutiva.

L'Amministrazione comunale si riserva di non procedere all'affidamento degli incarichi di progettazione definitiva ed esecutiva, direzione lavori e coordinamento della sicurezza, per qualsiasi imprevisto ed imprevedibile motivo o qualora non sia possibile disporre del

finanziamento per la realizzazione dell'intervento, senza che ciò dia diritto al vincitore del concorso di reclamare indennizzi di sorta.

1.G. Responsabile unico del procedimento e segreteria tecnica

Con Deliberazione di Giunta n.124 del 15/07/2019 è stata indetta la procedura concorsuale ed è stato nominato Responsabile Unico di Procedimento il dirigente Coordinatore dell'Ambito Tecnico arch. Carlo Erranti.

Con la medesima deliberazione, al fine di svolgere la procedura concorsuale nel modo più efficiente e professionale, l'Amministrazione comunale, ha stabilito di affidarsi, per una qualificata attività di supporto al RUP e di coordinamento, alla Fondazione Architettura Belluno Dolomiti, costituita ai sensi degli articoli 14 e seguenti del Codice Civile su iniziativa dell'Ordine degli Architetti, Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori della Provincia di Belluno, con sede legale presso la sede dell'Ordine in Piazza Duomo n. 37 a Belluno, la quale opera per Statuto secondo il principio della massima trasparenza, allo scopo di valorizzare, diffondere e promuovere l'architettura, l'urbanistica e la cultura del progetto a grande valenza paesaggistica, nell'interesse generale e nell'utilità sociale, anche in sinergia con gli Enti pubblici aventi analoghi interessi ed utilità, perseguendo tali scopi anche attraverso la promozione, la diffusione e l'attuazione di concorsi di idee e di progettazione nell'ambito di lavori pubblici, come da esperienza acquisita nel corso degli ultimi anni per vari comuni della Provincia di Belluno.

L'attività della Fondazione, come da Deliberazione n. 124 del 15/07/2019, si sostanzierà nelle seguenti prestazioni:

- consulenza nella predisposizione del bando di concorso e preparazione dei materiali di supporto idonei per la progettazione;
- attività di segreteria del concorso e promozione dello stesso (creazione e gestione di un account di posta elettronica dedicato, gestione del sito internet dedicato, divulgazione del bando);
- gestione delle informazioni e risposte ai quesiti dei concorrenti;
- individuazione e nomina, in accordo con l'Amministrazione, della Commissione giudicatrice;
- partecipazione alle commissioni tecniche e alla commissione giudicatrice con proprie figure (segretario e componenti) per esame delle proposte, assistenza operativa e procedure di verbalizzazione;
- comunicazioni ai partecipanti/vincitori;
- coordinamento e svolgimento dell'intera procedura concorsuale tramite la piattaforma informatica *concorsiawn.it*, posta a disposizione a titolo gratuito dal Consiglio Nazionale Architetti P.P.C., che consente la gestione telematica ed in forma anonima dell'intero iter procedurale, con il caricamento diretto dei dati amministrativi e degli elaborati da parte dei partecipanti, in modalità criptata ed, oltre a facilitare e velocizzare le operazioni di presentazione delle proposte, semplifica la conservazione, gestione amministrativa e consultazione della documentazione in formato digitale e le comunicazioni tra Stazione Appaltante e partecipanti ed offre garanzie di trasparenza ed obiettività di giudizio, grazie al disaccoppiamento, fino alla proclamazione del vincitore, della proposta progettuale dal nominativo dell'autore.

Per la redazione del bando di concorso si è fatto riferimento alle linee guida e ai bandi tipo redatti dal Consiglio Nazionale degli Architetti Pianificatori Paesaggisti e Conservatori (CNAPPC).

Si ritiene qualificante la validazione del bando da parte del CNAPPC, il conseguente riconoscimento formale (certificazione di qualità) e lo svolgimento della procedura concorsuale mediante l'utilizzo della piattaforma informatica del CNAPPC.

Tale modalità assicura la sicurezza e l'anonimato dei partecipanti, garantendo notevoli riduzioni temporali sia per i concorrenti, che per la Commissione di Gara, oltre ad una più ampia partecipazione a livello nazionale ed internazionale.

1.H. Quadro economico e finanziamento

L'importo stimato riferito ai soli lavori, compresi i costi della sicurezza, dovrà essere contenuto in **€ 4.000.000,00** (IVA esclusa), di cui 3.000.000 per il ponte e 1.000.000 per la viabilità, mentre il quadro economico di progetto dovrà essere contenuto nell'importo complessivo di € 5.650.000,00 come di seguito dettagliato:

QUADRO ECONOMICO:

A1 – Lavori PONTE (compresi oneri sicurezza)	€ 3.000.000,00
A2 – Lavori VIABILITA' (compresi oneri sicurezza)	€ 1.000.000,00
A - TOTALE LAVORI (compresi oneri sicurezza)	€ 4.000.000,00
B – Somme a disposizione dell'Amm.ne	<u>€ 1.650.000,00</u>
Totale generale A + B	€ 5.650.000,00

Si precisa che nell'ambito delle Somme a disposizione un importo di € 200.000 va considerato riservato agli interventi di ripristino dello stato dei luoghi a seguito della rimozione delle opere provvisorie attualmente esistenti (ponte Bailey, pile in alveo, spalle del ponte e viabilità correlata, rilevati compresi, per quanto non ricompreso nella proposta progettuale).

Per la stesura del progetto dovranno essere utilizzati i prezzi di riferimento approvati dalla Giunta Regionale in vigore al momento della progettazione.

L'opera risulta al momento in attesa di definizione delle modalità di finanziamento propedeutica all'inserimento nella programmazione triennale OO.PP. dell'Ente.

2. OBIETTIVI

2.A. Obiettivi generali

2.A.1. Progettazione di un nuovo ponte sul Piave in loc. Lambioi e riorganizzazione funzionale complessiva della relativa viabilità di accesso

Il concorso di progettazione riguarda la realizzazione di un nuovo collegamento viabile tra destra e sinistra Piave in località Lambioi, in sostituzione del collegamento provvisorio (ponte Bailey e relativa viabilità di accesso) attualmente esistente, realizzato nel 2007 per fronteggiare una temporanea situazione di emergenza viabilistica locale, che si è rivelato nel lungo periodo di esercizio una soluzione funzionale ed efficace sia per la mobilità intercomunale che di area vasta.

La realizzazione della infrastruttura stabile dovrà essere accompagnata dalla riorganizzazione funzionale complessiva della relativa viabilità di accesso, comprese le due rotatorie che connettono il ponte alla viabilità principale in sinistra e destra idrografica.

Costituisce inoltre specifico oggetto del concorso la definizione dell'assetto finale dell'area attualmente occupata dalle opere provvisorie (pile in alveo, spalle del ponte, viabilità di collegamento e relativi rilevati) a seguito della loro rimozione.

Qualora venga previsto nella proposta progettuale il mantenimento di parte della viabilità esistente, essa dovrà comunque essere oggetto di ri-progettazione nell'ambito del concorso, con relativa valutazione economica entro l'importo lavori previsto alla voce A2 nel quadro economico.

2.B. Obiettivi specifici

2.B.1. Sostituzione dell'attuale ponte Bailey con una struttura definitiva

Per le motivazioni esplicitate in premessa la scelta localizzativa della nuova infrastruttura è ricaduta sulla conferma dell'area di Lambioi come sito preferenziale per il posizionamento del nuovo ponte.

In considerazione però dell'importanza strategica che l'esistente collegamento provvisorio riveste:

- è previsto il mantenimento in esercizio del ponte Bailey fino alla fruibilità del ponte definitivo
- quindi la posizione del nuovo ponte e della relativa viabilità di collegamento dovrà essere prevista entro l'ambito di intervento evidenziato negli elaborati (estratto catastale ed ortofoto) contenuti nella Cartella "Individuazione Ambito di intervento" tenendo conto della esigenza di non pregiudicare in fase realizzativa l'accessibilità, l'utilizzo e la manutenzione delle opere, degli impianti e strutture esistenti e la mobilità nell'area.

Lo stato dei luoghi e delle aree da assumere quale riferimento ai fini del concorso (e della successiva conseguente acquisizione dei pareri preventivi da parte degli Enti competenti sulla proposta vincitrice) è quello di cui :

- agli elaborati di rilievo redatti per il progetto dell'Azione 1 "*Il Parco della Piave*" nell'ambito del cosiddetto Progetto Belluno, finanziato ai sensi del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 25 maggio 2016 (elaborati contenuti nella Cartella "Rilievo planoaltimetrico");
- al rilievo post-opera relativo alla realizzazione del ponte provvisorio e della relativa viabilità di accesso e rotatorie da parte di VENETO STRADE s.p.a..(elaborati Planimetria sx_dx post operam - Profilo longitudinale *as built* – Sezioni sx finali post operam - Particolari costruttivi *as built* contenuti nella Cartella "Elaborati VENETO_STRADE")

Si fa presente che tali elaborati rappresentano la situazione attuale dell'area, fatti salvi gli assestamenti determinati dall'evento alluvionale dell'autunno 2018 denominato "Vaia" e i conseguenti lavori in alveo del Genio Civile.

Si fa presente inoltre che l'autorizzazione rilasciata dalla competente Soprintendenza per il posizionamento del ponte provvisorio prevede la totale rimozione (comprese tutte le opere ad esso connesse) al termine del periodo autorizzativo, con l'integrale ripristino dei luoghi allo stato originario precedente alla posa del ponte Bailey.

In considerazione però del lungo lasso di tempo trascorso, degli eventi che hanno modificato la situazione nell'area e della prevista realizzazione di un ponte definitivo, si renderà necessaria una rivalutazione complessiva dell'assetto dei luoghi da parte degli Enti preposti alla difesa del suolo ed alla tutela paesaggistica ed ambientale, da attuarsi con riferimento al progetto di fattibilità tecnica ed economica che risulterà vincitore del concorso.

Nelle proposte progettuali di concorso l'inserimento del nuovo ponte e delle opere accessorie nel contesto dell'area andrà quindi attuato con riferimento alla situazione finale (caratterizzata dall'avvenuta rimozione del ponte Bailey, delle pile in alveo, delle spalle del ponte, della attuale viabilità di collegamento con i relativi rilevati e delle rotatorie provvisorie a monte e a valle) e dal riassetto morfologico dei siti in cui risultano attualmente localizzate le opere provvisorie.

Costituisce quindi oggetto specifico di progettazione nell'ambito del concorso anche la definizione del nuovo assetto (quote del terreno e sistemazione finale) dei punti interessati dalla rimozione delle opere provvisorie.

La rimozione delle opere sarà invece oggetto di un iter progettuale e realizzativo autonomo, la cui spesa è comunque stimata nell'ambito del quadro economico del progetto complessivo, tra le somme a disposizione (cfr. i paragrafi 1.H e 3.1 del presente documento).

Per quanto riguarda le previsioni della pianificazione urbanistica ed i vincoli cui l'ambito di intervento risulta soggetto, si rinvia a quanto illustrato nel paragrafo 1.B. "*La localizzazione del nuovo ponte*", ricordando che le proposte progettuali fin dal 1° grado di concorso :

- dovranno essere corredate degli elementi utili a consentire, in sede di adeguamento delle previsioni urbanistiche, la stesura della relazione richiesta dalla normativa del *Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico dei Bacini Idrografici dei Fiumi Isonzo, Tagliamento, Piave, Brenta-Bacchiglione* per la realizzazione di infrastrutture viarie in zona a

pericolosità idraulica elevata (P3) (art. 10, p. 2 delle Norme Tecniche del PAI, fornite tra la documentazione tecnica di concorso);

- in relazione agli altri vincoli di P.R.G. esistenti nell'ambito di intervento, dovranno risultare rispettose delle specifiche condizioni e raccomandazioni;

- in relazione agli ulteriori vincoli di varia natura cui l'ambito di intervento risulta soggetto in tutto o in parte (vincolo paesaggistico ai sensi del D.Lgs. 42/2004, vincolo idrogeologico-forestale, vincolo idraulico), dovranno risultare complete di tutti gli elementi che consentano di programmare ed impostare i successivi adempimenti (acquisizione autorizzazione D.Lgs. 42/2004, nulla osta vincolo idrogeologico, autorizzazione idraulica, etc..

Le proposte sviluppate nel 2° grado del concorso, ai sensi dell'art. 152, comma 4 D.Lgs. 50/2016, dovranno anche dare sinteticamente conto, in apposito elaborato, delle alternative considerate ed esaminate per giungere alla proposta definitiva e delle motivazioni di scelta di quest'ultima e rappresentare l'inserimento del progetto nell'attuale cartografia di Piano regolatore vigente, per consentire le valutazioni necessarie per la variante urbanistica (e/o inserimento nel futuro Piano di Assetto del Territorio).

Le possibili interferenze con sottoservizi presenti nell'ambito di intervento (fognature, acque meteoriche, rete idrica, linee elettriche, linee telefoniche, gasdotti, etc.) dovranno essere accertate, analizzate e verificate (anche mediante il coinvolgimento diretto degli enti gestori dei sottoservizi), al fine dell'individuazione delle modalità di risoluzione, da parte del soggetto vincitore del concorso, preliminarmente al perfezionamento del progetto di fattibilità conseguente alla proclamazione.

Si forniscono tuttavia tra la documentazione tecnica alcuni elementi utili, nella Cartella "Sottoservizi" (planimetria (anche con ortofoto) rete gas, planimetria rete idrica e planimetria rete fognaria).

2.B.2 Ridefinizione della viabilità di accesso e dei raccordi con la viabilità principale

La rete viabile da considerare come esistente e a cui fare riferimento quale stato di fatto per la progettazione della viabilità di accesso al nuovo ponte è quella rappresentata nella Carta tecnica Regionale e, per le opere provvisorie, negli elaborati contenuti nella Cartella "Elaborati VENETO_STRADE" (Planimetria sx_dx post operam - Profilo longitudinale *as built* – Sezioni sx finali *post operam* - Particolari costruttivi *as built*) che rappresentano il rilievo post-opera dell'intervento per la realizzazione del ponte provvisorio e della viabilità correlata, comprese le rotatorie, attuato da Veneto Strade s.p.a..

Ai fini della necessaria variante urbanistica, risulterà inoltre necessaria, per i concorrenti ammessi al 2° grado, l'elaborazione di una tavola di raffronto con la situazione individuata nel vigente strumento urbanistico comunale, dove l'esistente collegamento viabile provvisorio (ponte Bailey e relativa viabilità di accesso) tra destra e sinistra Piave non risulta inserito, in virtù della sua natura provvisoria.

Data la necessità di:

- mantenere in uso il ponte Bailey fino alla fruibilità del ponte definitivo,
- procedere alla trasformazione delle rotatorie provvisorie in definitive, oppure studiare soluzioni alternative delle intersezioni tra la viabilità di accesso al ponte e la viabilità principale,

la riflessione progettuale dovrà estendersi alle modalità per:

- ottimizzare, in termini sia di posizionamento che di assetto, le due rotatorie poste in destra e sinistra idrografica, oppure sostituirle con soluzioni alternative, che risultino comunque funzionali, realizzabili e compatibili con la disponibilità finanziaria per la realizzazione dell'intervento,
- garantendo il miglioramento della funzionalità specifica delle rotatorie/intersezioni e la più efficiente articolazione della viabilità di collegamento con la nuova infrastruttura.

Per quanto riguarda la progettazione delle rotatorie/intersezioni o soluzioni alternative dovranno essere valutati i seguenti elementi:

- in destra idrografica (Via dei Dendrofori):

- non andrà ridotto il raggio di curvatura del tratto di strada in entrata/uscita dalla galleria Belluno;
- dovrà essere garantita la funzionalità degli accessi al parcheggio Lambioi ed alla limitrofa area servizi camper (anche durante l'esecuzione dei lavori);

- in sinistra idrografica (Via Montegrappa):

- opportunità di superare l'attuale conformazione della rotatoria, che si è rivelata critica;
- attuale chiusura del distributore di benzina attestato in prossimità della rotatoria su area di proprietà comunale;
- necessità di valutare la funzionalità della soluzione per l'articolazione fra la viabilità principale e quella di accesso al ponte anche con riferimento all'impianto semaforico che regola l'intersezione fra il Ponte della Vittoria, Via Montegrappa e Via Miari.

Le nuove infrastrutture viarie dovranno rispettare le seguenti specifiche tecniche previste con riferimento alle strade di categoria "E" ai sensi del D.M.I.T. del 5 novembre 2001 "*Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade*" e ss.mm. e ii.:

- 2 corsie con larghezza minima di 3,5 m (tenendo in considerazione la possibilità che le infrastrutture possano essere percorse da autobus)
- 2 banchine con larghezza minima di 0,5 m
- limite di velocità pari a 50 Km/h
- velocità di progetto da 40 a 60 Km/h
- marciapiedi di larghezza minima 1,5 m (per le specifiche si veda il paragrafo 2.B.3).

Le intersezioni andranno progettate in conformità alle norme di cui al D.M. Infrastrutture Trasporti 19 aprile 2006 "*Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali*", con riferimento alle intersezioni tra strade di categoria "E".

Dovrà inoltre essere prevista l'illuminazione pubblica su tutte le infrastrutture.

Il ponte e la viabilità correlata dovranno inoltre essere adeguati alla mobilità ciclo-pedonale.

2.B.3. Adeguamento dell'infrastruttura alle esigenze della mobilità ciclo-pedonale

Per le motivazioni esposte in premessa, il nuovo ponte è chiamato ad acquisire un ruolo strategico anche per l'organizzazione dei percorsi pedonali e ciclabili che già interessano, e sempre più coinvolgeranno, l'area del fiume in prossimità del centro urbano.

Nella progettazione dovrà quindi essere sviluppato anche il tema della mobilità ciclo-pedonale sul ponte e viabilità correlata, nonché quello dell'adeguato raccordo con i percorsi ciclo-pedonali esistenti ed in progetto nell'area.

Sia il ponte che la correlata viabilità, dovranno presentare una articolazione che consenta:

- distinzione dei percorsi ciclabili da quelli pedonali;
- percorso ciclabile esterno alla carreggiata e comunque adeguatamente protetto rispetto al traffico veicolare;
- nei percorsi ciclabili, corsie differenziate per i due sensi di marcia;
- marciapiede doppio o, se unico, di ampiezza adeguata a garantire il comodo scambio nelle due direzioni.

Per quanto concerne il raccordo con percorsi ciclabili e pedonali esistenti ed in progetto si forniscono alcune riflessioni sulla situazione attuale e sulle prospettive evolutive in particolare nell'area di Lambioi.

Attualmente si registra l'esistenza di una unica pista ciclabile formalizzata, che congiunge Piazzale Marconi con il Ponte della Vittoria lungo la strada Panoramica, consentendo poi di proseguire verso Borgo Piave e Borgo Prà, oppure di attraversare il fiume (con la precisazione che il Ponte della Vittoria risulta a senso unico in entrata e non offre una percorrenza particolarmente agevole per i ciclisti), per dirigersi verso Via Montegrappa, il Nevegal, oppure Ponte nelle Alpi (attraverso Via Miari).

Il collegamento di tale pista ciclabile con l'area di Lambioi, avviene tramite Via Alzaia (ove, nonostante la strada risulti per le auto a senso unico in salita e con divieto di svolta a sinistra verso la Panoramica, per le biciclette sono consentiti sia l'imbocco in discesa provenendo dalla Panoramica, sia la svolta a sinistra in salita).

Si ritiene quindi che la realizzazione sul nuovo ponte definitivo a Lambioi di un percorso ciclabile alternativo per l'attraversamento del fiume, sicuro ed adeguato per le biciclette, dovrebbe prevedere la progettazione del collegamento dello stesso alla ciclabile della Panoramica alla base di Via Alzaia.

Lungo Via dei Dendrofori fin dal 2006 è prevista nella programmazione comunale la realizzazione di un percorso ciclabile tra la piscina ed il ponte della Vittoria (ed oltre, sul lungofiume, fino all'esistente tratto di pista ciclabile sull'argine dell'Ardo in prossimità della confluenza nel Piave), ma non si è finora registrato un intervento specifico di adeguamento in tal senso della viabilità esistente ed i ciclisti percorrono di fatto tale itinerario (che costituisce parte di un percorso che consente di superare il centro città lambendone l'intero lato sud ed est e potendo eventualmente attraversare il fiume in corrispondenza del Ponte della Vittoria, per proseguire in direzione della S.P.1 o del Nevegal) utilizzando la carreggiata, in condizioni di sicurezza non ottimali (in particolare per la presenza delle due gallerie).

Tale percorso collega peraltro tutte le infrastrutture presenti nell'area di Lambioi: gli impianti sportivi della piscina e del Palaspes, il parco Emilio, il parco Lambioi, il parcheggio con scala mobile che conduce al centro cittadino.

Per potenziare il percorso è stata anche prefigurata la possibilità di realizzazione di un tratto di ciclabile che, articolandosi lungo il versante alle spalle della Piscina e del Palaspes, possa collegare in sicurezza, bypassando la galleria di Via dei Dendrofori, il lungofiume all'area del soprastante Parco Maraga e di Via Feltre.

Si fa presente inoltre che nel progetto preliminare dell'Azione 1 "*Il Parco della Piave*" - Azione 1C "*Dal centro alla Piave*" nell'ambito del Progetto Belluno, finanziato ai sensi del [Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 25 maggio 2016](#), erano previsti degli interventi di potenziamento dei percorsi ciclabili (oltre che di quelli pedonali) di collegamento tra l'area del Lido di Lambioi ed il centro città ed altri luoghi urbani significativi.

Essi risultano illustrati e descritti nella tavola di inquadramento e nella correlata Tav. 3 del progetto, oltre che nella relazione generale del progetto preliminare, disponibili all'indirizzo <http://edilizia.comune.belluno.it/progetti-strategici/progetto-per-la-riqualificazione-urbana-di-belluno-capoluogo-denominato-progetto-belluno/la-riqualificazione-urbana-di-belluno-capoluogo-i-progetti/azione-1c-progetto-preliminare/>.

Al momento, anche a seguito delle conseguenze nell'area dell'evento alluvionale denominato Vaia dell'ottobre 2018, tali interventi non hanno trovato sviluppo nella successiva progettazione e l'intero progetto del Parco della Piave è oggetto di una complessiva revisione.

Nella concreta prospettiva tuttavia di un potenziale futuro adeguamento e/o potenziamento del suddetto percorso ciclabile, è opportuno che le proposte progettuali per il nuovo ponte definitivo e viabilità correlata prefigurino soluzioni adeguate per consentire:

- l'imbocco ottimale da Via dei Dendrofori dei nuovi tratti ciclabili sul ponte e viabilità correlata e la percorrenza in sicurezza in direzione di Via Alzaia;
- il superamento in sicurezza per le biciclette della rotatoria/intersezione tra la viabilità di accesso al nuovo ponte definitivo e Via dei Dendrofori.

Per quanto concerne i percorsi pedonali, in destra Piave ad oggi risulta possibile il transito pedonale in sicurezza in discesa su Via dei Dendrofori sul marciapiede fino in prossimità della piscina, proseguendo attraverso il Parco Emilio, fino in corrispondenza dell'entrata al parcheggio di Lambioi, con successivo attraversamento pedonale verso il Parco Lambioi.

Invece su Via dei Dendrofori, dal parcheggio di Lambioi verso la rotatoria provvisoria e Via Alzaia il percorso pedonale attuale si fa spazio fra gli interstizi esistenti tra le intersezioni stradali, non registrandosi la presenza di marciapiedi che consentano ai pedoni una percorrenza in condizioni di sicurezza verso la Panoramica, il Ponte della Vittoria e Borgo Piave, nè, tantomeno sul ponte Bailey.

Come già evidenziato, nell'ambito del progetto preliminare dell'Azione 1 "*Il Parco della Piave*" - Azione 1C "*Dal centro alla Piave*" contenuto nel Progetto Belluno, il Lido di Lambioi è stato identificato come il punto di confluenza anche di una serie di percorsi pedonali che collegano il lungofiume con il centro città ed altri punti urbani significativi. Peraltro i sentieri ancor oggi leggibili nell'area del Parco Lambioi consentono già di passeggiare sull'argine lungo il fiume e nell'area verde compresa tra Via dei Dendrofori e l'argine ed anche di risalire dal parco verso Via dei Dendrofori, oppure verso il parcheggio e la scala mobile.

Ancor più nella prospettiva del pieno recupero del parco dopo la distruzione dell'ottobre

2018 e della completa realizzazione di quanto previsto dal Progetto Belluno, si ritiene quindi che la progettazione del nuovo ponte definitivo debba prevedere il confluire dei marciapiedi in progetto nell'area del parco di Lambioi.

Inoltre, nella riprogettazione delle rotatorie/intersezioni tra la viabilità di accesso al ponte e la viabilità principale, dovrà costituire oggetto di attenta progettazione l'attraversamento pedonale delle stesse in condizioni di sicurezza.

Infine si segnala l'opportunità di prevedere un collegamento ciclabile e pedonale con le spiaggette di sassi in sinistra idrografica nell'area di fronte al Parco Lambioi, attualmente raggiungibili in modo poco agevole.

2.B.4. Realizzazione di una soluzione innovativa e di elevata qualità estetica in considerazione del pregio ambientale e paesaggistico del sito

Alla luce delle motivazioni esposte in premessa, le proposte progettuali dovranno prefigurare una infrastruttura che:

- sia dotata di un intrinseco pregio architettonico che contribuisca alla valorizzazione dell'area come "anticamera" e "biglietto da visita" della città;
- garantisca per forma, materiali e tecnologie un rispetto sostanziale delle qualità ambientali e paesaggistiche dell'area,
- sappia dialogare senza prevaricazioni ed instaurando un rapporto visuale armonioso con gli elementi già presenti nel sito, con particolare riferimento a quelli di rilevanza storica e simbolica ed urbanistica/architettonica (Ponte della Vittoria *in primis*, Borgo Piave, la quinta del centro storico della città che si staglia in alto sullo sfondo);
- per innovatività e qualità architettonica possa divenire una nuova immagine simbolica della città.

A tale scopo il concorso è aperto alla massima espressione di creatività progettuale, nel rispetto dei soli vincoli esplicitati nei precedenti paragrafi.

La progettazione dell'intervento deve inoltre essere improntata a soluzioni atte a minimizzare l'impatto sull'ambiente sia per quanto riguarda l'esecuzione delle lavorazioni (gestione cantiere, corretta gestione dei rifiuti, minima interferenza con la viabilità esistente...), sia per quanto riguarda le scelte progettuali (scelta di una tipologia architettonica che meglio si inserisca nel contesto paesaggistico, di tracciati viari che minimizzino l'impatto sull'ambiente, accorgimenti per impedire forme di inquinamento, illuminazione improntata a criteri ambientali, ...) sia per quanto riguarda la scelta dei componenti edilizi (utilizzo di materiali ecocompatibili ed ecosostenibili, non utilizzo di materiali pericolosi, valutazione di fine vita, ...).

In particolare dovranno essere rispettati, nei casi imposti dalla norma, i criteri minimi ambientali adottati con D.M. 24/12/2015 e ss.mm. ed ii.

Sono auspicabili infine soluzioni che consentano un particolare contenimento dei tempi realizzativi delle opere.

5. Rimozione delle opere provvisorie e nuovo assetto dei luoghi

Come precedentemente segnalato, in considerazione del fatto che l'inserimento del nuovo ponte e delle opere accessorie nel contesto dell'area andrà valutato (sia nell'ambito del

concorso che per la successiva espressione dei pareri preventivi degli Enti preposti alla difesa del suolo ed alla tutela paesaggistica ed ambientale) con riferimento alla situazione finale, caratterizzata dall'avvenuta rimozione del ponte Bailey, delle pile in alveo, delle spalle del ponte e della attuale viabilità di collegamento con le rotatorie in sinistra e destra idrografica, costituisce oggetto specifico di progettazione nell'ambito del concorso anche la definizione del nuovo assetto (quote del terreno, sistemazione finale) che dovrà caratterizzare i siti in cui risultano localizzate le opere provvisorie.

Si precisa che:

- la rimozione del ponte Bailey risulta, da contratto, a carico della ditta fornitrice della struttura;
- la spesa per la rimozione delle rotatorie provvisorie rientra a tutti gli effetti nella riprogettazione delle stesse e quindi nella voce A2 del quadro economico;
- qualora nella proposta progettuale fosse previsto un totale/parziale mantenimento in opera di parti della viabilità di collegamento, esse dovranno comunque essere oggetto di ri-progettazione nell'ambito della proposta progettuale di concorso, con relativa valutazione economica entro l'importo lavori previsto alla voce A2 nel quadro economico.

Quindi, l'importo precedentemente indicato nel paragrafo "1.H.Quadro economico e finanziamento", stimato in 200.000 euro e vincolato nell'ambito delle "Somme a disposizione" del progetto, ricomprende le seguenti opere che, pur essendo necessariamente integrate all'intervento oggetto del concorso ed al quadro economico complessivo (ed anche ai fini della valutazione preliminare da parte degli enti preposti alla difesa del suolo ed alla tutela paesaggistica ed ambientale), seguiranno un autonomo iter progettuale e realizzativo :

- la rimozione delle pile in alveo e delle spalle del ponte;
- la rimozione integrale (o dell'eventuale parte di cui il progetto vincitore non preveda il riutilizzo) della attuale viabilità di collegamento alle rotatorie in sinistra e destra idrografica e relativi rilevati;
- il riassetto del terreno in corrispondenza dei manufatti rimossi (come da indicazioni progettuali che dovranno essere contenute nel progetto vincitore del concorso).

3. DATI ECONOMICI

3.1. Quadro economico di progetto

Si richiama il quadro economico di progetto già illustrato nel paragrafo "1.H. Quadro economico e finanziamento":

QUADRO ECONOMICO:

A1 – Lavori PONTE (compresi oneri sicurezza)	€ 3.000.000,00
A2 – Lavori VIABILITA' (compresi oneri sicurezza)	€ 1.000.000,00
A - TOTALE LAVORI (compresi oneri sicurezza)	€ 4.000.000,00
B – Somme a disposizione dell'Amm.ne	€ 1.650.000,00
Totale generale A + B	€ 5.650.000,00

precisando che:

- la voce A1 è riferita alla spesa di realizzazione del nuovo ponte, comprese le sistemazioni finali dell'assetto del terreno in corrispondenza del manufatto;
- nella voce A2 è compresa la spesa per la complessiva riorganizzazione del collegamento del nuovo ponte alla viabilità principale, compresa la realizzazione delle rotatorie/intersezioni definitive e la realizzazione della viabilità (compreso l'eventuale adeguamento di parti di quella già esistente di cui si preveda il riutilizzo) ed incluse le sistemazioni finali dell'assetto del terreno in corrispondenza delle citate opere;
- nell'ambito delle Somme a disposizione un importo di € 200.000 è riservato agli interventi di rimozione delle opere provvisorie esistenti ed al riassetto del terreno in corrispondenza delle stesse, come dettagliato nel precedente paragrafo (in particolare le pile in alveo, le spalle del ponte e la viabilità con relativi rilevati che non risulti riutilizzata, e conseguentemente riprogettata, nella proposta progettuale vincitrice), opere che, come precedentemente evidenziato, seguiranno un autonomo iter progettuale e realizzativo.

3.2. Compensi professionali di progettazione, direzione lavori e coordinamento della sicurezza

Il corrispettivo da porre a base di gara nelle procedure di affidamento di contratti pubblici dei servizi relativi all'architettura ed all'ingegneria di cui all'art.46 del decreto legislativo 18 aprile 2016 n. 50 è stato determinato in funzione delle prestazioni professionali relative ai predetti servizi ed applicando i seguenti parametri generali per la determinazione del compenso (come previsto dal DM 17/06/2016):

- a.parametro «V», dato dal costo delle singole categorie componenti l'opera;
- b.parametro «G», relativo alla complessità della prestazione;
- c.parametro «Q», relativo alla specificità della prestazione;
- d.parametro base «P», che si applica al costo economico delle singole categorie componenti l'opera.

Il compenso «CP», con riferimento ai parametri indicati, è determinato dalla sommatoria dei prodotti tra il costo delle singole categorie componenti l'opera «V», il parametro «G» corrispondente al grado di complessità delle prestazioni, il parametro «Q» corrispondente alla specificità della prestazione distinto in base alle singole categorie componenti l'opera e il parametro base «P», secondo l'espressione che segue:

$$CP= \Sigma(V \times G \times Q \times P)$$

L'importo delle spese e degli oneri accessori è calcolato in maniera forfettaria; per opere di importo fino a € 1.000.000,00 è determinato in misura non superiore al 25% del compenso; per opere di importo pari o superiore a € 25.000.000,00 è determinato in misura non superiore al 10% del compenso; per opere di importo intermedio in misura massima percentuale determinata per interpolazione lineare.

Il calcolo dei corrispettivi è stato eseguito su un costo complessivo dell'opera di € 4.000.000,00 e sulla base delle seguenti categorie d'opere e relativo costo:

CATEGORIE D'OPERA	ID. OPERE		Grado complessità <G>	Costo categorie (€) <V>	Parametri base <P>
	codice	descrizione			
STRUTTURE	S.03	Strutture o parti di strutture in cemento armato - Verifiche strutturali relative - Ponteggi, centinature e strutture provvisoriale di durata superiore a due anni	0,95	3.000.000,00	5.565379%
INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITA'	V.02	Strade, linee tramviarie, ferrovie, strade ferrate, di tipo ordinario, escluse le opere d'arte da compensarsi a parte – Piste ciclabili	0,45	1.000.000,00	6.981072%

Progettazione , direzione lavori e coordinamento sicurezza

		Corrispettivi CP + S
Progettazione di fattibilità tecnica ed economica	€	90.071,81
Progettazione definitiva	€	158.642,87
Progettazione esecutiva	€	100.304,65
Esecuzione dei lavori	€	190.851,47
AMMONTARE COMPLESSIVO DEL CORRISPETTIVO		€ 539.870,80

Il calcolo dettagliato dei compensi professionali per le diverse fasi della progettazione e per la direzione lavori e coordinamento della sicurezza è contenuto nell'allegato elaborato "Determinazione dei corrispettivi".

3.3. Premi del concorso di progettazione

Considerato che il concorso di progettazione conduce alla redazione di un progetto di fattibilità tecnica ed economica e che con l'applicazione del DM 17/06/2016 per tale prestazione professionale, si riscontra un importo di € 90.071,81, per i premi sono stati definiti i seguenti importi:

1° classificato	€ 63.050,27
2° classificato	€ 11.021,54
3° classificato	€ 8.000
4° e 5° classificato	€ 4.000

L'importo spettante al 1° classificato verrà corrisposto per il 50% alla proclamazione e per il restante 50% dopo la consegna del progetto di fattibilità tecnica ed economica, alla sua verifica ed approvazione.

In particolare, per il 1° classificato, il pagamento del premio comprende il pagamento della prestazione professionale per il livello di fattibilità tecnica ed economica del progetto.

Gli importi indicati sono al netto di oneri previdenziali ed I.V.A. e saranno liquidati entro 60 gg. a decorrere dalla data di esecutività del provvedimento amministrativo di approvazione della graduatoria.

Ai sensi dell'art. 152, commi 1 e 2 e 5 del D.Lgs. 50/2016, il valore dell'appalto, con riferimento all'art. 35 del medesimo decreto, ammonta al valore dei premi (€ 90.071,81) più quello del servizio che è previsto che venga successivamente aggiudicato (€ 449.798,99) e pertanto all'importo complessivo pari ad € 539.870,80.

4. NORME DA RISPETTARE

La progettazione dell'intervento dovrà essere conforme alla normativa nazionale e regionale vigente e in particolare alle disposizioni derivanti dai sottoelencati strumenti prescrittivi, individuati a titolo indicativo e non esaustivo:

- Norme Tecniche di Attuazione del PRG comunale vigente (con le specificazioni contenute nel paragrafo 1.B. La localizzazione del nuovo ponte);
- Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico dei Bacini Idrografici dei Fiumi Isonzo, Tagliamento, Piave, Brenta-Bacchiglione (PAI) (con le specificazioni contenute nel paragrafo 1.B. La localizzazione del nuovo ponte);
- D.Lgs 42/2004 Codice dei beni culturali e del paesaggio
- Regio Decreto n. 3267/1923 - Vincolo idrogeologico
- Regio Decreto. n. 523/1904 – Vincolo idraulico
- Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n° 285 e s.m.i. – Codice della strada
- Decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n° 495 e s.m.i. – “Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada”
- D.M.I.T. del 5 novembre 2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" e ss.mm. ed ii.
- D.M. 19 aprile 2006 “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali”
- “Norme tecniche per le costruzioni” di cui al Decreto Ministeriale 17 gennaio 2018 ;
- D.Lgs. 152/2006 e ss. mm. ed ii. “Norme in materia ambientale”
- L. R. 7 agosto 2009, n. 17 “Nuove norme per il contenimento dell'inquinamento luminoso, il risparmio energetico nell'illuminazione per esterni e per la tutela dell'ambiente e dell'attività svolta dagli osservatori astronomici”
- L. 221/2015 “Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali “.

Per quanto concerne la non conformità alle previsioni di Piano Regolatore e per tutti gli ulteriori aspetti per i quali la previsione di realizzazione dell'opera da progettare non dovesse essere conforme a quanto sopra riportato, i progettisti dovranno individuare le necessarie attività da intraprendere propedeutiche al raggiungimento della conformità dell'opera stessa.

5. DOCUMENTAZIONE TECNICA

A supporto della progettazione viene fornita la seguente documentazione tecnica, con la precisazione che, risultando il tema progettuale in questa fase ancora piuttosto ampio e suscettibile di interpretazioni diversificate, alla luce anche delle limitate disponibilità finanziarie, non si è proceduto alla redazione di studi specifici, ma si è ritenuto di poter utilizzare analisi e rilievi prodotti per altre finalità, sufficienti per l'impostazione delle proposte ideative richieste dal 1° grado del concorso:

- Cartella "Individuazione Ambito di intervento" contenente estratto da cartografia catastale e estratto da ortofoto con identificazione dell'area di intervento;
- Cartella "Regione Veneto CTR" contenente Carta Tecnica Regionale - Elemento 063071 Belluno - scala 1: 5000 in formato DXF, SHP E PDF, e Elemento 063070 scala 1: 10:000 in formato TIF ("Regione Veneto - L.R. n. 28/76 – Formazione della Carta Tecnica Regionale" tratta dal GeoPortale Regione Veneto <https://idt2.regione.veneto.it/>);
- Estratto da Planimetria catastale – scala 1.2.000 - in formato PDF (tratto dal sito "ilnostrocomune.consorziobimpiave.bl.it/gis/siti");
- Cartella "PRG" contenente norme attuative, estratto dalla cartografia di Piano Regolatore Generale vigente – in formato DXF e SHP e IMG e PDF (in scala 1:2000 e 1:5.000) ed ulteriore estratto in formato PDF scala 1:5000 completo di legenda (per i vincoli specifici derivanti da P.R.G. e da altre normative si veda il paragrafo "Link utili") - Relazione e cartografie geologiche (scala 1:10.000 e 1:5.000) redatte per la predisposizione del P.R.G. vigente – Estratto delle Nn.TT.A. richiamate nel Documento di indirizzo;
- Cartella "PAI" contenente Piano Stralcio per l' Assetto Idrogeologico dei Bacini Idrografici dei Fiumi Isonzo, Tagliamento, Piave, Brenta-Bacchiglione – Carta della pericolosità idraulica – Tav. 36 (scala 1:10.000) e Norme di Attuazione;
- Cartella "Rilievo planoaltimetrico" (con materiali sviluppati nell'ambito del progetto "*Il Parco di Belluno in destra Piave ed i suoi accessi urbani*" del Progetto Belluno, finanziato ai sensi del D.P.C.M. 25 maggio 2016): rilievo planoaltimetrico dell'area di Lambioi, sponda destra e sinistra, in formato DWG e TIF (files 304_C02_00_DTM_cad.dwg e 304DTMim.tif e LegendaDTM.jpg) e modello tridimensionale in formato TIF (file dsm_hill.tif);
- Cartella "Ortofoto" contenente n. 2 ortofoto georeferenziate realizzate nell'ambito del progetto "*Il Parco di Belluno in destra Piave ed i suoi accessi urbani*" del Progetto Belluno, finanziato ai sensi del D.P.C.M. 25 maggio 2016;
- Cartella "Elaborati VENETO_STRADE" con estratti da progetto Veneto Strade s.p.a. "*Collegamento viabile provvisorio tra destra e sinistra Piave in prossimità del parcheggio di Lambioi*": Relazione geologica – Planimetria inquadramento ante operam - Planimetria sx_dx post operam - Profilo longitudinale *as built* – Sezioni sx finali post operam - Particolari_costruttivi *as built* (in formato DWG);
- Cartella "Verifica idraulica preliminare" contenente lo studio "*Progetto sostituzione del ponte Bailey sul fiume Piave – Studio idraulico preliminare*" " del Maggio 2018 e la planimetria in scala 1:5.000 con l'identificazione delle sezioni idrauliche;
- Cartella "Sottoservizi" contenente planimetria (anche con ortofoto) rete gas, planimetria rete idrica e planimetria rete fognaria in formato PDF;
- Documentazione iconografica storica (vedute storiche da sud della città di Belluno, area di Lambioi, ponti storici e Ponte della Vittoria);
- Documentazione fotografica e video (anche da drone) dell'ambito di intervento;
- Determinazione dei corrispettivi.

Eventuali ulteriori approfondimenti ritenuti necessari da parte dei concorrenti per lo sviluppo del progetto nel 1° o 2° grado, sono a carico dei partecipanti e quelli necessari per il perfezionamento del progetto di fattibilità tecnica ed economica per la successiva approvazione sono compresi nel corrispettivo previsto per il vincitore.

6.LINK UTILI

- Ortofoto dell'ambito di intervento: <https://satellites.pro/#46.135902,12.211947,17>
- Vincoli da Piano Regolatore Generale: <http://edilizia.comune.belluno.it/vincoli/>
- Pagina del Centro Operativo Comunale di Protezione Civile:
[http://www.comune.belluno.it/web/belluno/servizi/servizi-interna?
p_p_id=ALFRESCO_MYPORTAL_CONTENT_PROXY_WAR_myportalportlet_INSTANCE_16Hb&p_p_lifecycle=1&p_p_state=normal&p_p_mode=view&template=/regioneveneto/myportal/html-generico-detail&uuid=f6c51c40-c074-4454-acbd-e8d7b3adf4f0&contentArea=_Belluno_servizi-interna_Body1_&selVert=menu-contestuale_51f00c0a-1473-4544-842d-ce765ae1899c](http://www.comune.belluno.it/web/belluno/servizi/servizi-interna?p_p_id=ALFRESCO_MYPORTAL_CONTENT_PROXY_WAR_myportalportlet_INSTANCE_16Hb&p_p_lifecycle=1&p_p_state=normal&p_p_mode=view&template=/regioneveneto/myportal/html-generico-detail&uuid=f6c51c40-c074-4454-acbd-e8d7b3adf4f0&contentArea=_Belluno_servizi-interna_Body1_&selVert=menu-contestuale_51f00c0a-1473-4544-842d-ce765ae1899c)
- Progetto preliminare "Azione 1 "Il Parco della Piave"" - Azione 1C "Dal centro alla Piave" nell'ambito del Progetto Belluno, finanziato ai sensi del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 25 maggio 2016:
<http://edilizia.comune.belluno.it/progetti-strategici/progetto-per-la-riqualificazione-urbana-di-belluno-capoluogo-denominato-progetto-belluno/la-riqualificazione-urbana-di-belluno-capoluogo-i-progetti/azione-1c-progetto-preliminare/>
- Mappa interattiva delle piste ciclabili e percorsi "Scoprire Belluno":
[http://www.comune.belluno.it/web/belluno/vivere/vivere-interna?
p_p_id=ALFRESCO_MYPORTAL_CONTENT_PROXY_WAR_myportalportlet_INSTANCE_nc6A&p_p_lifecycle=1&p_p_state=normal&p_p_mode=view&uuid=8e34e570-ed0d-43a7-8e73-3a6d7ccf5569&ente=Belluno&template=/regioneveneto/myportal/html-generico-detail&source=ALFRESCO&area=Vivere](http://www.comune.belluno.it/web/belluno/vivere/vivere-interna?p_p_id=ALFRESCO_MYPORTAL_CONTENT_PROXY_WAR_myportalportlet_INSTANCE_nc6A&p_p_lifecycle=1&p_p_state=normal&p_p_mode=view&uuid=8e34e570-ed0d-43a7-8e73-3a6d7ccf5569&ente=Belluno&template=/regioneveneto/myportal/html-generico-detail&source=ALFRESCO&area=Vivere)
- Piano comunale di revisione delle piste ciclabili:
[http://www.comune.belluno.it/web/belluno/area-istituzionale/area-istituzionale-interna?
p_p_id=ALFRESCO_MYPORTAL_CONTENT_PROXY_WAR_myportalportlet_INSTANCE_YI0I&p_p_lifecycle=1&p_p_state=normal&p_p_mode=view&uuid=7418cfc5-8654-4cd6-9cfb-f03bb87b61e0&ente=Belluno&template=/regioneveneto/myportal/html-generico-detail&source=ALFRESCO&area=Amministrazione](http://www.comune.belluno.it/web/belluno/area-istituzionale/area-istituzionale-interna?p_p_id=ALFRESCO_MYPORTAL_CONTENT_PROXY_WAR_myportalportlet_INSTANCE_YI0I&p_p_lifecycle=1&p_p_state=normal&p_p_mode=view&uuid=7418cfc5-8654-4cd6-9cfb-f03bb87b61e0&ente=Belluno&template=/regioneveneto/myportal/html-generico-detail&source=ALFRESCO&area=Amministrazione)
- Itinerari ciclo-escursionistici:
<https://www.piste-ciclabili.com/provincia-belluno>