



CITTÀ DI LECCE

Settore 06 - Lavori Pubblici, Edilizia Popolare, Edilizia Scolastica, Impiantistica Sportiva, Centro Storico, Politiche Energetiche

Settore 06 - Lavori Pubblici, Edilizia Popolare, Edilizia Scolastica, Impiantistica Sportiva, Centro Storico, Politiche Energetiche

PROPOSTA DI CONSIGLIO N. 182 DEL 20/07/2026

**CIS LECCE-BRINDISI-COSTA ADRIATICA. FONDO DI SVILUPPO E COESIONE 2014-2020. DELIBERA CIPESS N. 31/2022 – A1_14 HUB
OGGETTO: DELL'INTERMODALITA' CUP:C81B22002140005 CIG B2BC563BEA - APPROVAZIONE PFTE FASE 2 AI SENSI E PER GLI EFFETTI DELL'ART. 16, COMMA 2, DELLA LEGGE REGIONALE 11/05/2011 N.13**

Su relazione del Sindaco, sulla base dell'istruttoria svolta dal Dirigente del Settore Lavori Pubblici/Rup dell'intervento;

PREMESSO CHE:

il Contratto Istituzionale di Sviluppo è uno strumento a disposizione delle amministrazioni per accelerare la realizzazione di progetti strategici di valorizzazione dei territori, aventi natura di grandi progetti o di investimenti articolati in singoli interventi tra loro funzionalmente connessi in relazione a obiettivi e risultati, finanziati con risorse nazionali, dell'Unione Europea e del Fondo per lo Sviluppo e la coesione;

con deliberazione di Giunta Comunale n. 112 del 10/09/2019, l'Amministrazione comunale approvava il documento di carattere strategico "Strategia integrata di sviluppo urbano sostenibile della Città di Lecce", propedeutico alla stipula del Contratto Istituzionale di Sviluppo, che conteneva gli obiettivi strategici costituenti la strategia complessiva del Programma e prevedeva una serie di interventi illustrati in sintetiche schede progettuali, redatte per avviare la discussione al Tavolo Istituzionale con il Ministero del Sud ed Invitalia;

con nota protocollo n. 0014949 del 04/02/2020 a firma dei Sindaci di Brindisi e Lecce e indirizzata alla Presidenza del Consiglio dei Ministri e al Ministero per gli Affari regionali e al Ministero per il Sud, veniva evidenziata la necessità, per il territorio delle città di Lecce e Brindisi, di attivare un programma di interventi territoriali integrati per la valorizzazione e lo sviluppo sostenibile e veniva richiesta l'attivazione di un apposito Contratto Istituzionale di Sviluppo e l'individuazione di un percorso di concertazione finalizzato ad individuare le priorità di intervento e definire una strategia unitaria di rilancio dell'intera area di Lecce e Brindisi;

con Deliberazione della Giunta Comunale n. 75 del 10/03/2022 è stata approvata, ai fini della trasmissione alla Direzione Generale dell'Agenzia per la Coesione Territoriale, la proposta progettuale del Comune di Lecce da candidare al CIS, contenente il dettaglio degli interventi;

con nota Prot. n. 0043529/2022 del 10/03/2022 il Comune di Lecce ha trasmesso alla Direzione Generale dell'Agenzia per la Coesione Territoriale e ad INVITALIA la documentazione progettuale del CIS, entro i termini previsti;

la Giunta Comunale ha considerato di interesse dell'Amministrazione Comunale sottoscrivere il Contratto Istituzionale di Sviluppo CIS Brindisi – Lecce – Costa Adriatica;

con deliberazione di Giunta Comunale n. 206 del 27/06/2022 è stata approvata la bozza del "Contratto Istituzionale di Sviluppo (CIS) Brindisi-Lecce-Costa Adriatica comprensiva degli allegati A1 e A2 che riportavano per il Comune di Lecce gli interventi con priorità alta immediatamente eleggibili, tra cui A1_14 HUB DELL'INTERMODALITA' CUP:C81B22002140005 per un importo complessivo di € 29.000.000,00;

in data 28 giugno 2022 è stato quindi sottoscritto il "Contratto Istituzionale di Sviluppo (CIS) Brindisi-Lecce-Costa Adriatica" poi perfezionato con la pubblicazione della Delibera CIPESS n. 31 del 2 agosto 2022, con l'assegnazione finanziaria complessiva di 183.810.020,56 euro a valere su FSC 2014-2020, e il conseguente avvio della fase di effettiva attuazione a seguito dell'attribuzione in capo ai soggetti beneficiari della competenza sulle risorse finanziarie assegnate, con la conseguente possibilità di avviare le procedure e assumere i relativi impegni;

Con **Deliberazione di Giunta Comunale n. 80 del 01/03/2024** è stato approvato il Documento di Indirizzo alla Progettazione (DIP) dell'intervento A1_14 HUB DELL'INTERMODALITA' CUP:C81B22002140005, redatto dal RUP Ing. Giovanni Puce in data 27/02/2024 ai sensi del D.Lgs. 36/2023 e dell'Allegato I.7, quale atto di indirizzo per l'affidamento, mediante procedura aperta telematica, dei servizi di progettazione di fattibilità tecnico-economica (PFTE), comprensivi del coordinamento della sicurezza in fase di progettazione, in vista del successivo affidamento dell'intervento tramite appalto integrato, con opzione per la direzione lavori;

Con Contratto sottoscritto in data 05/11/2025 (Rep. n. 8072/2025), registrato a Lecce il 18/11/2025 al n. 26859, Serie 1T, il servizio di progettazione a valle della procedura aperta espletata tramite la piattaforma telematica TuttoGare Lecce, è stato affidato al Raggruppamento Temporaneo di Professionisti (RTP), rappresentato dall'Ing. Giuseppe Zecca (capogruppo mandataria Mate Soc. Coop.), con mandanti Studio Silva S.r.l., F&M Ingegneria S.p.A., Studio Tecnico Ingegneri Roli Associati, Arch. Enrico Ampolo e Arch./Archeologo Fabrizio Ghio;

Il **contratto stabilisce**, quale **vincolo contrattuale**, che l'importo dei lavori, assunto pari a **Euro 22.600.000,00**, costituisce tetto massimo non superabile ai fini dello sviluppo delle successive fasi di progettazione; conseguentemente l'affidatario è tenuto a individuare e sviluppare soluzioni progettuali e tecniche compatibili con tale limite economico, assicurando il rispetto del quadro economico e la sostenibilità dell'intervento. Per tale ragione, **la lex specialis di gara – recepita nel contratto – ha previsto ab origine** la scansione del PFTE in **due fasi distinte**: una **1ª fase**, finalizzata alla **valutazione preliminare** da parte della Stazione Appaltante, e una **2ª fase**, riferita al **PFTE completo**, verificato e validato, da porre a base delle successive attività, ivi incluso il **successivo appalto integrato**.

In data 10/11/2025 è stato avviato il percorso di progettazione con un'analisi trasportistica della viabilità e dei flussi di traffico in condizioni di punta, finalizzata a verificare accessibilità e sicurezza e a ottimizzare l'assetto degli accessi al nuovo Hub. Alla luce delle verifiche svolte con il Raggruppamento temporaneo di professionisti incaricato, con SGM S.p.A. (società partecipata del Comune che gestirà il parcheggio ed i servizi correlati), tenendo conto degli studi previsionali di traffico e degli indirizzi del PUMS, è stata individuata quale migliore soluzione per l'accesso/uscita principale del trasporto pubblico e dei bus turistici il tratto di V.le Porta d'Europa compreso tra le due rotatorie esistenti, così da garantire un ingresso e un deflusso rapido e in condizioni di sicurezza dall'autostazione;

In conseguenza di tale assetto, l'idea progettuale prevede di riservare **ai bus** la corsia di **V.le Porta d'Europa** in direzione uscita città, consentendo l'accesso e l'uscita dall'autostazione sia ai mezzi provenienti da fuori città sia a quelli provenienti dal centro; **il traffico veicolare privato in uscita è deviato su Via Adriatica e su Via della Lira Italiana**, con successiva immissione sulla SS 613 tramite la rotatoria esterna. **Gli accessi al parcheggio per le autovetture sono previsti in numero di due** (Via Adriatica per i veicoli provenienti dal centro urbano e Via della Lira Italiana per i veicoli provenienti dalla SS 613), mentre **l'uscita è unica** su Via della Lira Italiana;

Definito l'assetto viabilistico, il R.T.P. Incaricato ha quindi avviato lo studio progettuale dell'impianto architettonico-funzionale partendo dalla **soluzione prevista dal DIP (hub del trasporto pubblico a quota di campagna e parcheggio interrato su tre livelli)**, e procedendo con i necessari approfondimenti e con la progressiva definizione degli elementi architettonici, funzionali e tecnico-costruttivi dell'intervento **e alle correlate quantificazioni economiche** finalizzate a verificarne la sostenibilità;

Tale ipotesi di **parcheggio interrato su tre livelli**, con **hub del trasporto pubblico a quota campagna**, consente l'insediamento di **19 stalli per autobus urbani** e **27 stalli per autobus in sosta lunga**, un **edificio/terminal servizi** a supporto delle funzioni dell'Hub (ivi inclusa la velostazione circa 100 posti) e un **parcheggio articolato su tre livelli interrati per complessivi 893 posti auto** (di cui 18 riservati a persone con mobilità ridotta).

Tuttavia nello sviluppo della progettazione è emerso che, le condizioni geologiche del sito – caratterizzate dalla presenza di calcarenite marnosa a ridotta profondità (tra 0,50 m e 1,00 m dal piano campagna) – rendono particolarmente critica la soluzione con parcheggio interrato, in quanto richiede scavi profondi prevalentemente in roccia, con conseguente produzione di ingenti volumi di materiale da gestire (riutilizzo e/o conferimento). In tale configurazione, la profondità media di scavo risulta pari a circa 12,10 m, di cui circa 1,20 m destinati al sottofondo stradale e i restanti 10,90 m costituiti da scavo in roccia. Ne deriva un volume complessivo stimato di circa 80.500 m³ di roccia, con un costo di conferimento/deposito in cava dell'ordine di € 1.800.000, con impatto significativo sul quadro economico. A tali aspetti si aggiungono le rilevanti criticità logistiche e ambientali connesse al trasporto di un quantitativo così elevato di materiale di scavo: l'intenso flusso di automezzi in ingresso/uscita dal cantiere incide sulla viabilità e sulla sicurezza, oltre a determinare inevitabili effetti emissivi (in particolare polveri), che, pur adottando tutte le precauzioni e le misure di mitigazione previste dalla normativa (copertura dei carichi con teli, bagnatura, pulizia mezzi e aree di transito, ecc.), possono comunque comportare trasferimenti residui nell'ambiente e nel contesto urbano circostante. A ciò si sommano ulteriori criticità operative legate alla gestione dei sottoservizi e alla complessità esecutiva delle opere in sotterraneo. **La stima economica ha evidenziato un importo lavori pari a € 31.119.200, con una maggiorazione del valore complessivo delle opere di € 8.519.200 rispetto al corrispondente importo lavori previsto nel quadro economico richiamato nel D.I.P..**

Il R.T.P. , date le criticità emerse rispetto all' ipotesi con tre livelli interrati e su indicazione del R.U.P. , ha quindi valutata una seconda ipotesi con parcheggio su due livelli interrati, lasciando invariati il disegno dell'hub del trasporto pubblico, la viabilità a quota di campagna e la velostazione. Per tale ipotesi, pur comportando una riduzione dei costi rispetto alla soluzione a tre livelli, le criticità principali risultano tendenzialmente invariate: per assicurare un numero minimo di posti auto adeguato, si rende infatti necessario aumentare l'estensione planimetrica delle opere interrate, con conseguente permanenza delle problematiche legate allo scavo in roccia, alla gestione dei sottoservizi, alla complessità esecutiva e agli impatti logistici e ambientali connessi al trasporto dei materiali (intenso flusso di automezzi, polveri, ecc.), anche in presenza di tutte le misure di mitigazione previste dalla normativa. Inoltre, la capienza ottenibile non raggiunge comunque un valore pienamente compatibile con le esigenze previste. In termini quantitativi, la soluzione consente una capienza massima di circa 700 posti auto e comporta un volume stimato di scavo in roccia pari a circa 60.500 m³, con costi di conferimento/deposito in cava dell'ordine di € 1.350.000. **L'importo lavori complessivo dell'intervento, pur a fronte della minore profondità di scavo e del livello interrato in meno, si attesta a € 27.616.245, con una maggiorazione di € 5.016.245 rispetto al corrispondente importo lavori previsto nel quadro economicorichiamato nel D.I.P.**

Alla luce delle considerazioni sopra esposte **si è ritenuto, quindi, opportuno approfondire una terza ipotesi con parcheggio fuori terra, mantenendo a quota di campagna l'hub del trasporto pubblico con le aree di servizio al pubblico e la velostazione, collocando al di sopra il corpo del parcheggio multipiano.**

Il raggruppamento dei professionisti ha quindi redatto il PFTE di 1^a fase che prevede una riformulazione tipologica e morfologica: l'organismo edilizio si sviluppa entro i limiti edificabili e, calibrando ingombri e proporzioni, configura un **edificio a corte**, con corpi di fabbrica perimetrali (profondità circa 16 m) che ospitano corselli di distribuzione e stalli, per una dotazione complessiva di **771 posti auto** (circa). La corte interna si apre sull'area dell'hub autobus e sulle sistemazioni a raso dedicate alla fruizione pedonale e al verde, favorendo permeabilità visiva e integrazione con lo spazio pubblico.

Con questa configurazione, l'hub del trasporto pubblico prevede **21 stalli complessivi per autobus; terminal servizi, con sala d'attesa e biglietteria (270 m²), velostazione (135 m², circa 100 posti bici), servizi igienici (64 m²), uffici e servizi per il personale (88 m²), caffetteria e servizi per il personale (93 m²) e charging lounge/area relax con ricarica (77 m²).**

Per quanto sopra, è stato redatto l'Addendum al Documento di Indirizzo alla Progettazione (DIP), ai sensi dell'art. 3, comma 6, dell'Allegato I.7 al D.Lgs. 36/2023, come modificato dal D.Lgs. 209/2024, quale aggiornamento conseguente agli esiti degli approfondimenti progettuali, finalizzato a orientare lo sviluppo del PFTE verso la soluzione più idonea al perseguimento degli obiettivi dell'intervento e alla sostenibilità economica.

Con **Deliberazione n. 115 del 03/04/2026 la Giunta Comunale** ha individuato nella configurazione del **"parcheggio fuori terra/in elevato"** l'assetto progettuale di riferimento per lo sviluppo del PFTE relativo alla realizzazione dell'**HUB DELL'INTERMODALITÀ – CUP C81B22002140005**, quale esito della valutazione preliminare prevista contrattualmente nell'ambito della 1^a fase del PFTE, dando atto che l'individuazione della configurazione, così come approvata, costituisce aggiornamento delle scelte tecnico-costruttive e tipologiche dell'intervento, fermi restando l'obiettivo strategico e le finalità operative già posti a base della candidatura CIS;

Con lo stesso atto ha approvato, ai sensi dell'art. 3, comma 6, dell'Allegato I.7 al D.Lgs. 36/2023, come modificato dal D.Lgs. 209/2024, **l'Addendum al Documento di Indirizzo alla Progettazione (DIP)**, recante **l'aggiornamento** delle scelte tecnico-costruttive-tipologiche e gli indirizzi per il completamento del PFTE, nonché **gli elaborati tecnici** trasmessi dal R.T.P. incaricato (PEC del 13/03/2026) in riscontro alla nota prot. n. 0045168/2026 del 09/03/2026, sviluppati nell'ambito della **1^a fase del PFTE**, dando contestuale mandato per la redazione del PFTE in forma completa e definitiva, comprensivo di tutti gli elaborati previsti per la 2^a fase (Qb.II), secondo quanto stabilito dal contratto e dai relativi allegati.

Le semplificazioni di natura tecnologica, impiantistica e strutturale consentono di ricondurre l'intervento entro il tetto massimo di spesa previsto dal Documento di Indirizzo alla Progettazione (D.I.P.). A ciò si aggiungono significativi benefici sotto il profilo ambientale e logistico, derivanti dalla consistente riduzione dei volumi di scavo, stimati in circa 8.300 m³ (pari a circa il 90% in meno rispetto alla soluzione interrata).

Le considerazioni sopra esposte evidenziano i principali effetti migliorativi della soluzione progettuale sotto il profilo economico. Tuttavia, la scelta di realizzare il parcheggio fuori terra presenta ulteriori elementi di vantaggio che trascendono la mera riduzione dei costi. Dall'analisi comparativa svolta con il Raggruppamento Temporaneo di Professionisti incaricato emergono, infatti, ulteriori benefici di carattere tecnico, funzionale, ambientale e realizzativo, ritenuti determinanti ai fini della valutazione complessiva della soluzione progettuale e di seguito illustrati:

a) Cantierabilità, minor complessità esecutiva, velocità esecutiva.

Questi aspetti sono riconducibili alla minore invasività rispetto alle condizioni geologiche del sito e al conseguente miglioramento delle tempistiche di realizzazione: a parità di dimensioni funzionali, un edificio fuori terra presenta infatti un cronoprogramma più lineare e prevedibile, perché meno esposto a imprevisti legati al sottosuolo. La soluzione consente di ridurre o evitare scavi profondi, con minori rischi di interferenza con eventuali sottoservizi e con le tipiche criticità dei contesti a carsismo diffuso, rispetto ai quali anche indagini accurate non possono restituire sempre una conoscenza completa e continua dell'intera area di intervento. In sintesi, i principali vantaggi sotto questo profilo sono:

- minore complessità esecutiva e maggiore affidabilità della cantierizzazione;
- assenza o forte riduzione delle opere di scavo profondo;
- eliminazione (o drastica riduzione) della necessità di opere provvisorie e di sostegno quali paratie, berlinesi, diaframmi e interventi di consolidamento;
- minori interferenze con falda e sottoservizi, con conseguente riduzione delle criticità idrogeologiche e dei rischi correlati.

Si evidenziano inoltre maggiori opportunità di ricorso a tecniche di prefabbricazione: le strutture fuori terra si prestano più agevolmente a sistemi modulari e a secco, favorendo l'impiego di tecnologie off-site e, conseguentemente, una riduzione dei tempi di esecuzione e una migliore programmabilità delle lavorazioni.

Un ulteriore beneficio, strettamente connesso alla minore complessità del cantiere, riguarda il contenimento degli impatti sul contesto circostante: riducendosi drasticamente le lavorazioni di scavo in roccia, si limitano vibrazioni, disturbi e potenziali criticità per gli edifici prossimi all'area di intervento, con minori disagi anche per le attività e le funzioni presenti nelle immediate adiacenze.

b) Ciclo di vita, manutenzione e sostenibilità

La soluzione fuori terra, riducendo al minimo gli scavi in roccia, incide positivamente anche sulle esigenze manutentive e sul ciclo di vita dell'opera. In un parcheggio fuori terra, infatti, gli elementi costruttivi e impiantistici risultano in genere più accessibili e ispezionabili (facciate, coperture, canalizzazioni, quadri e dorsali impiantistiche), con interventi manutentivi meno invasivi, più rapidi e più facilmente programmabili. Sul piano impiantistico, inoltre, la soluzione fuori terra consente spesso una dotazione meno estesa e meno complessa rispetto a quella tipica di un manufatto ipogeo, con minore incidenza di sistemi dedicati alla ventilazione forzata, al controllo microclimatico e alle opere accessorie correlate. L'assenza di ambienti interrati riduce anche l'esposizione a patologie legate a umidità, ristagni e infiltrazioni, tipiche dei volumi ipogei: diminuisce la criticità di membrane impermeabilizzanti soggette a degrado, si attenuano i rischi di risalita capillare e di pressioni idrostatiche, e risultano generalmente più favorevoli le condizioni microclimatiche, con minori probabilità di condense e fenomeni di degrado (anche biologico). Ne deriva una maggiore durabilità delle finiture e, nel complesso, un costo manutentivo tendenzialmente più basso e più prevedibile lungo l'intero ciclo di vita.

Questi aspetti si riflettono anche sulla sostenibilità dell'intervento: oltre al minore impatto legato alla ridotta invasività del suolo, una soluzione fuori terra può presentare una minore CO₂ incorporata, poiché una struttura interrata richiede normalmente maggiori quantitativi di calcestruzzo e opere specialistiche (contenimento, impermeabilizzazione, drenaggi), con conseguenti maggiori carichi ambientali.

A ciò si aggiunge:

- Resilienza idraulica: minori criticità in caso di eventi meteorici intensi/allagamenti, con riduzione di sistemi di drenaggio/pompaggio tipici dell'ipogeo.
- Sicurezza ed esercizio: la soluzione fuori terra consente, in genere, una gestione più agevole delle condizioni di sicurezza e di esercizio: vie di esodo più immediate, migliore areazione (anche naturale) e maggiori possibilità di illuminazione naturale, oltre a una più semplice sorveglianza e controllo degli spazi. Ne consegue normalmente una minore dipendenza da impianti specialistici particolarmente gravosi (ad es. ventilazione forzata continua e sistemi complessi di estrazione fumi tipici dei volumi interrati), fermo restando che requisiti e dotazioni saranno definiti puntualmente dal progetto antincendio.
- Flessibilità e adattabilità (anche rispetto all'evoluzione tecnologica): la configurazione fuori terra consente, nel tempo, l'integrazione e l'aggiornamento di nuove tecnologie (impianti, sensoristica, sistemi di controllo e gestione "smart", predisposizioni per ricarica elettrica e altri servizi), nonché eventuali riconfigurazioni funzionali, con interventi generalmente più semplici e meno invasivi rispetto a un manufatto ipogeo, grazie alla maggiore accessibilità degli spazi e delle infrastrutture impiantistiche.
- Riduzione dei rischi e dei costi indiretti: minore alea esecutiva, minori probabilità di imprevisti, contenziosi e varianti "tecniche" in corso d'opera, quindi migliore controllabilità di tempi e costi.
- Riconversione: la soluzione fuori terra assicura maggiore flessibilità d'uso e riconvertibilità nel medio-lungo periodo, grazie alla più agevole modificabilità degli spazi interni e dei fronti (aperture/schermature), con migliori possibilità di illuminazione e ventilazione naturale e quindi più semplice adattamento a futuri cambi di destinazione o integrazioni funzionali. Inoltre, garantisce una maggiore reversibilità dell'intervento, con demolizione selettiva e recupero dei materiali generalmente più semplici e controllabili rispetto a un'opera ipogea, nonché la possibilità di ripristino del sito (previe bonifiche e sistemazioni). In conclusione, in un'ottica complessiva di Life Cycle Cost (LCC), la soluzione fuori terra – rispetto al parcheggio interrato – comporta minori oneri di gestione e manutenzione, oltre a una maggiore controllabilità degli interventi nel tempo, con vantaggi che diventano particolarmente evidenti sul lungo periodo.

A tali considerazioni si affiancano ulteriori valutazioni: lo sfruttamento dell'energia solare (in particolare per l'impiantistica di servizio) e l'adozione di strategie bioclimatiche quali dispositivi di ombreggiamento, incremento dell'albedo delle superfici e sistemazioni a verde, contribuendo alla mitigazione dei fenomeni di surriscaldamento e dell'isola di calore. Inoltre, la maggiore disponibilità di aerazione e illuminazione naturali, unitamente alla trasparenza visiva, riduce la dipendenza da soluzioni impiantistiche energivore e migliora la qualità percettiva degli spazi, limitando il senso di confinamento e il ricorso continuativo all'illuminazione artificiale e alla climatizzazione. Tali aspetti percettivi, riferiti sia ai fruitori sia alla cittadinanza, consentono al progetto di proporsi come un landmark urbano all'ingresso della città: un segno riconoscibile e accogliente, capace di qualificare la soglia urbana, orientare il visitatore e rendere immediatamente leggibile l'accesso al nuovo hub e al sistema dei percorsi.

In sintesi, la soluzione fuori terra presenta, in termini generali, i seguenti vantaggi:

- Minori costi complessivi e riduzione dell'alea economica
- Minori impatti sul contesto circostante (cantiere meno invasivo, minori vibrazioni/interferenze)
- Tempi di realizzazione più rapidi e cronoprogramma più prevedibile
- Gestione e manutenzione più semplici, con minore incidenza di patologie (umidità/infiltrazioni) e maggiore programmabilità
- Maggiore flessibilità e adattabilità nel lungo periodo, anche rispetto all'evoluzione delle tecnologie e dei servizi
- Migliore integrazione di strategie bioclimatiche attive e passive (ombreggiamento, albedo, solare, verde)
- Maggiore integrazione con il tessuto urbano e sociale (leggibilità, fruibilità, connessioni e percezione degli spazi)

–Maggiore reversibilità dell'intervento, con possibilità di demolizione selettiva e di ripristino del sito (previe opportune bonifiche)

Nell'ambito dello sviluppo del Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica di 2^a fase, al fine di acquisire gli atti di assenso e i pareri necessari al prosieguo dell'iter approvativo, sono stati contestualmente attivati i procedimenti di competenza delle Amministrazioni interessate.

In particolare:

- con nota prot. n. 0066716 del 10/04/2026 è stata presentata l' **istanza di accertamento di compatibilità paesaggistica**, ai sensi dell'art. 143, comma 1, lett. e), del D.Lgs. n. 42/2004 e dell'art. 91 delle Norme Tecniche di Attuazione del PPTR;
- con protocolli nn. 68910, 68932, 68933, 68935 e 68936 del 14/04/2026, distinti in ragione dell'elevata dimensione dei file costituenti la documentazione trasmessa, è stata presentata al Settore Ambiente – Ufficio Tutela Ambientale V.I.A., V.Inc.A. e V.A.S. l' **istanza di avvio del procedimento di verifica di assoggettabilità a Valutazione di Impatto Ambientale (screening)**, ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. n. 152/2006 e degli artt. 4, 6 e 16 della L.R. Puglia n. 26/2022;
- con prot. nn. 68972, 68983, 68987, 68990 e 68997 del 14/04/2026, distinti in ragione dell'elevata dimensione dei file costituenti la documentazione trasmessa, è stata presentata alla Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le Province di Brindisi, Lecce e Taranto la documentazione progettuale della prima fase del PFTE ai fini della verifica di assoggettabilità alla procedura di **Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico (VPIA)**, ai sensi dell'art. 41, comma 4, del D.Lgs. n. 36/2023 e dell'Allegato I.8 al medesimo decreto;
- con nota del 28/04/2026 PI 38083 prot.8336 il Raggruppamento Temporaneo di Professionisti incaricato ha provveduto alla trasmissione dell'istanza di **valutazione del progetto ai fini della prevenzione incendi**, ai sensi del D.P.R. n. 151/2011.

All'esito dei procedimenti sopra richiamati:

- il Settore Urbanistica – Ufficio Autorizzazioni Paesaggistiche del Comune di Lecce, con prot. n. 0082752/2026 del 06/05/2026, successivamente rettificato con prot. n. 0100338/2026 del 03/06/2026 per meri profili formali, ha rilasciato l' **Autorizzazione Paesaggistica n. 2026/0056**;
- con nota **prot. n. 95947 del 26/05/2026** la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le Province di Brindisi, Lecce e Taranto ha disposto l'assoggettamento dell'intervento alla seconda fase della **Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico (VPIA)**, prescrivendo l'esecuzione delle indagini archeologiche preventive prima dell'avvio dei lavori;
- la **Commissione Comunale VIA, VAS ed Attività Estrattive, con verbale n. 9 del 25/06/2026, ha disposto l'esclusione del progetto dalla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale**, nel rispetto delle misure prescritte per le fasi di cantiere e di esercizio, parere recepito con **determinazione dirigenziale n. 2096 del 30/06/2026**.
- il procedimento di valutazione del progetto ai fini della prevenzione incendi è attualmente in corso e, sulla base delle interlocuzioni intercorse con il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco, il relativo parere risulta in fase di emissione.

VISTO che , nel contempo, è stata indetta ed espletata la procedura di gara per l'affidamento dei servizi di architettura e ingegneria relativi alla verifica del Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica (PFTE) e del Progetto Esecutivo, ai sensi dell'art. 42 del D.Lgs. 31 marzo 2023, n. 36, mediante la piattaforma telematica "TuttoGare", con creazione della procedura n. 1859, secondo le modalità previste dalla normativa vigente in materia di digitalizzazione dei contratti pubblici. La proposta di aggiudicazione è stata approvata con determinazione dirigenziale n. 1289 del 24/04/2026, consentendo l'avvio delle attività di verifica, sviluppatesi in coordinamento con l'iter progettuale e con i procedimenti autorizzativi, tenendo conto degli esiti e delle prescrizioni progressivamente intervenuti.

DATO ATTO che il Raggruppamento Temporaneo di Professionisti (RTP), con nota prot. n. **0128647/2026 del 13/07/2026**, avente ad oggetto **"Consegna digitale in PDF firmati digitalmente del Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica – Fase 2 a seguito dell'emissione del Rapporto di Verifica"**, ha trasmesso la versione definitiva del Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica, aggiornata in conformità agli esiti del procedimento di verifica di cui all'art. 42 del D.Lgs. n. 36/2023 e costituente il progetto sottoposto, per quanto di competenza, all'approvazione del Consiglio comunale ;

PRESO ATTO che Il Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica – Fase 2, consultabile e scaricabile al seguente link: <https://lecce.pluridoc.it/#!/canale/documenti?cartella=13373>, sinteticamente prevede:

-un parcheggio multipiano fuori terra con una capacità complessiva di **766 posti auto**, di cui **16 riservati a persone con mobilità ridotta**, **15 posti moto**;

-una **velostazione con circa 100 posti bici** e la predisposizione di **194 punti di ricarica per veicoli elettrici**;

-un terminal dell'hub organizzato con **5 stalli per autobus urbani ed extraurbani** e **11 stalli per autobus turistici**;

-**hall di ingresso con sala d'attesa e biglietteria**, locali destinati agli operatori del trasporto pubblico, **servizi igienici, caffetteria, charging lounge** e agli ulteriori servizi funzionali all'utenza;

-sistemazione delle aree esterne, dei percorsi pedonali e ciclabili, delle aree a verde e delle opere infrastrutturali e impiantistiche necessarie al funzionamento del nodo intermodale;

L'importo complessivo dei lavori è pari ad € **21.572.877,74**, con il seguente quadro economico complessivo di € **29.000.000,00**:

HUB DELL'INTERMODALITA' - AREA EX FORO BOARIO -LECCE				
QUADRO ECONOMICO				
		importi parziali	importi totali	percentuali
A	Importo lavori a base d'asta		22.163.931,07 €	
	Hub intermodalità	19.484.813,29 €		
	Sistemazioni esterne	2.679.117,78 €		
B	Costi della sicurezza non soggetti a ribasso		275.769,34 €	1,23%
C	Importo totale lavori a base d'asta		22.439.700,41 €	
D	Somme a disposizione dell'Amministrazione			
D.1	Rilievi indagini e accertamenti (scavi archeologici prescritti dalla Verifica Preventiva di Interesse Archeologico, indagini strumentali prescritte dalla VRB, eventuali bonifica di ordigni bellici inesplosi)	37.300,00 €		
D.2	Bypass rete fognaria (su progetto Acquedotto Pugliese)	70.000,00 €		
D.3	Allacci ai pubblici servizi	5.000,00 €		
D.4	Spese tecniche generali (importo prestazioni con ricalcolo parcella PFTE + DL+ PE+CSE)	2.251.484,08 €		
D.5	Spese attività di supporto al RUP	62.632,00 €		
D.6	Commissioni giudicatrici	5.000,00 €		
D.7	Verifica PFTE e PE	334.606,76 €		
D.8	Spese per pubblicità e notifiche	15.000,00 €		
D.9	Spese per analisi e collaudi	50.000,00 €		
D.10	IVA 10% su C (LAVORI)e su D.2	2.250.970,04 €		
D.11	IVA 22% su - D.1- D.4 - D.6 - D.7 - D.9	612.487,58 €		
D.12	Incentivo art.45 del D.Lgs. n. 36/2023 (0,80 del 2%)	300.000,00 €		2,00%
D.13	Cassa previdenziale 4 % su D.4 – D.6 -D.7- D.9	105.643,63 €		
D.14	Imprevisti e arrotondamenti	374.175,49 €		1,67%
D.15	Contributo ANAC	1.000,00 €		
D.16	CSE-ispettori di cantiere	80.000,00 €		
D.17	Consulenze (compresi oneri previdenziali e IVA)	5.000,00 €		
	Importo totale somme a disposizione dell'Amministrazione		6.560.299,59 €	
	TOTALE PROGETTO		29.000.000,00 €	

VISTO che l'intera area, interessata dall'intervento e catastalmente individuata dalle particelle nn. 1022, 151, 1023, 907,910,922 del foglio 212, ptc 923 del foglio 166 e ptc 166 foglio 212 interessati da lavorazioni di risistemazioni stradale sono anch'essi proprietà del Comune di Lecce.

CONSIDERATO :

che l'area è classificata dal vigente Piano Regolatore Generale in parte come **Zona F.33** – art. 110 delle NTA “parco attrezzato urbano”, ed in parte come **Zona F.35** – art. 112 delle NTA: “attrezzature sportive a carattere urbano”, e che **il progetto in esame prevede invece la specifica destinazione funzionale a Zona F16/a – “Parcheggi pubblici”**, disciplinata dall'art. 94 delle N.T.A. del P.R.G.

che il Settore Lavori Pubblici, con nota prot. n. 125985 del 09/07/2026, ha richiesto al Settore Pianificazione e Sviluppo del Territorio di esprimere il parere in ordine alla conformità urbanistica dell'intervento, ai sensi dell'art. 16, comma 2, della L.R. Puglia 11 maggio 2001, n. 13;

PRESO ATTO del **parere reso dal Settore Pianificazione e Sviluppo del Territorio, acquisito agli atti con prot. n. 128349 del 13/07/2026**, allegato al presente atto quale parte integrante e sostanziale, dal quale si evince che l'intervento, in quanto opera pubblica da realizzarsi in aree già destinate a servizi pubblici, rientra nella fattispecie prevista dall'art. 16, comma 2, della L.R. Puglia n. 13/2001 e che la relativa approvazione non comporta variante allo strumento urbanistico generale, pur determinando una diversa specifica destinazione urbanistica nell'ambito delle aree destinate a servizi pubblici.

RITENUTO, alla luce degli approfondimenti progettuali svolti, degli esiti delle valutazioni tecnico-economiche, ambientali e funzionali, nonché della necessità di garantire la realizzazione dell'intervento entro il limite di spesa finanziato dal CIS, che la soluzione progettuale con parcheggio multipiano fuori terra rappresenti l'opzione maggiormente rispondente all'interesse pubblico, in quanto assicura il perseguimento degli obiettivi dell'intervento, la sostenibilità economica, la riduzione dei tempi di realizzazione e dei rischi esecutivi, nonché una migliore gestione dell'opera nel suo ciclo di vita;

RITENUTO, pertanto, di procedere all'approvazione del Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica – Fase 2, ai sensi dell'art. 16, comma 2, della L.R. Puglia n. 13/2001;

Tanto premesso e considerato che,

il Consiglio Comunale, ai sensi dell'art. 42 del D.Lgs. 18 agosto 2000, n. 267, è chiamato ad approvare, per quanto di competenza, il Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica relativo al CIS LECCE-BRINDISI-COSTA ADRIATICA – Fondo di Sviluppo e Coesione 2014-2020 – Delibera CIPESS n. 31/2022 – A1_14 HUB DELL'INTERMODALITÀ – CUP C81B22002140005, trattandosi di intervento che, pur confermando la destinazione urbanistica a servizi prevista dallo strumento urbanistico vigente, introduce **specificata destinazione funzionale a Zona F16/a – “Parcheggi pubblici”**;

DATO ATTO che l'approvazione del presente provvedimento comporta riflessi sulla situazione economico-finanziaria e patrimoniale dell'Ente, connessi alla realizzazione dell'intervento e alla conseguente acquisizione e gestione delle opere previste dal Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica.

IL CONSIGLIO COMUNALE

Vista l'istruttoria che precede e che costituisce parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;

Visto il PFTE fase 2, trasmesso con nota prot. n. **0128647/2026 del 13/07/2026** dall'RTP Raggruppamento Temporaneo di Professionisti (RTP), rappresentato dall'Ing. Giuseppe Zecca (capogruppo mandataria Mate Soc. Coop.), con mandanti Studio Silva S.r.l., F&M Ingegneria S.p.A., Studio Tecnico Ingegneri Roli Associati, Arch. Enrico Ampolo e Arch./Archeologo Fabrizio Ghio, avente ad oggetto **"Consegna digitale in PDF firmati digitalmente del Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica – Fase 2 a seguito dell'emissione del Rapporto di Verifica"**

Visti i pareri e le autorizzazioni richiamate in premessa;

Visto il parere reso dal Settore Pianificazione e Sviluppo del Territorio, acquisito agli atti con prot. n. 128349 del 13/07/2026;

Vista la Legge Regionale n. 13 del 11.05.2001;

Visto il P. R. G. vigente;

Vista la L.R. n.56/1980;

Vista la L. 1150/1942;

Visto il Decreto Legislativo 267/2000;

Visto lo Statuto Comunale;

Visti i pareri espressi ai sensi dell'art.49 della Legge n.267/00 relativi alla regolarità tecnica e contabile;

ATTESO che l'approvazione del progetto dell'art. 16, comma 2, della Legge Regione Puglia 11 maggio 2001, n. 13, non comporta necessità di varianti allo strumento urbanistico vigente.

D E L I B E R A

Per le motivazioni espresse in narrativa e che qui si intendono integralmente riportate.

1. **Di approvare** per quanto di competenza, e fatte salve le competenze e determinazioni della Giunta comunale ai sensi e per gli effetti dell'art. 16, comma 2, della Legge Regionale Puglia 11 maggio 2001, n. 13, il **PFTE del CIS LECCE-BRINDISI-COSTA ADRIATICA – Fondo di Sviluppo e Coesione 2014-2020 – Delibera CIPESS n. 31/2022 – A1_14 HUB DELL'INTERMODALITA' – CUP: C81B22002140005**, redatto dal Raggruppamento Temporaneo di Professionisti (RTP), rappresentato dall'Ing. Giuseppe Zecca (capogruppo mandataria Mate Soc. Coop.), con mandanti Studio Silva S.r.l., F&M Ingegneria S.p.A., Studio Tecnico Ingegneri Roli Associati, Arch. Enrico Ampolo e Arch./Archeologo Fabrizio Ghio, costituito dagli elaborati qui di seguito elencati e consultabili al link: <https://lecce.pluridoc.it/#/canale/documenti?cartella=13373>;
2. **Di dare atto** che l'approvazione di cui al punto 1, ai sensi e per gli effetti dell'art. 16, comma 2, della Legge Regionale Puglia 11 maggio 2001, n. 13, non comporta necessità di variante al P.R.G. vigente, trattandosi di aree già destinate dal vigente strumento urbanistico alla realizzazione di servizi pubblici;
3. **Di prendere atto** che, per effetto di quanto disposto ai punti precedenti, le aree inerenti il progetto CIS LECCE-BRINDISI-COSTA ADRIATICA – Fondo di Sviluppo e Coesione 2014-2020 – Delibera CIPESS n. 31/2022 – A1_14 HUB DELL'INTERMODALITA' – CUP: C81B22002140005 **assumeranno la specifica destinazione funzionale di F16/a – “Parcheggi pubblici”, disciplinata dall'art. 94 delle N.T.A. del P.R.G. con le caratteristiche tipologiche, indici, parametri e destinazioni d'uso rivenienti dal progetto in esame.**
4. **di dare atto** che l'Intervento " CIS LECCE-BRINDISI-COSTA ADRIATICA. FONDO DI SVILUPPO E COESIONE 2014-2020. DELIBERA CIPESS N. 31/2022 – A1_14 HUB DELL'INTERMODALITA' CUP:C81B22002140005, dell'importo di € 29.000.000,00 è stanziato nel Bilancio di previsione finanziario 2026/2028, annualità 2026 ai Cap. Spesa:
 - 10052.02.4720000 cod. prenotazione 4492/2023 e 4570/2024, denominato "CIS_HUB_DELL'INTERMODALITA' - POTENZIAMENTO FUNZIONALITA' DELL'AREA EX FORO BOARIO_CUP_C81B22002140005
 - 10052.02.4720100 cod. prenotazione 4488/2023, denominato "CIS_HUB_DELL'INTERMODALITA' - POTENZIAMENTO FUNZIONALITA' DELL'AREA EX FORO BOARIO_CUP_C81B22002140005 – incarichi professionalie finanziato a valere dal Cap. Entrata 40200.01.1487000 accertamento n. 1207/2023 e 4002/2024, denominato CIS_HUB_DELL'INTERMODALITA' - POTENZIAMENTO FUNZIONALITA' DELL'AREA EX FORO BOARIO_CUP_C81B22002140005, fondi soggetti a rendicontazione
5. **di dare mandato** al Dirigente del Settore Lavori Pubblici di dare attuazione al presente provvedimento e al Dirigente del Settore Pianificazione di procedere all'allineamento degli elaborati di piano.
6. **di dare atto** che l'approvazione della presente comporta riflessi sulla situazione economico-finanziaria e patrimoniale dell'Ente;

