



Autorità di Sistema Portuale
del Mar Adriatico Centrale

Porti di Pesaro, Falconara, Ancona, S. Benedetto, Pescara, Ortona, Vasto

PORTO DI ANCONA – REALIZZAZIONE DI UN FABBRICATO PER ACCOGLIENZA E SERVIZI DI CONTROLLO DEI VIAGGIATORI PRESSO IL MOLO XXIX SETTEMBRE



DOCUMENTO DI INDIRIZZO DELLA PROGETTAZIONE

(Art. 3 – Allegato I.7 del D. Lgs. n. 36/2023)

IL RESPONSABILE UNICO DEL PROGETTO
(Geom. Marco Brugiapaglia)

Visto:
IL DIRIGENTE TECNICO
(Ing. Gianluca Pellegrini)

Ancona, lì 15/04/2024

1

PREMESSA

Con Decreto presidenziale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale n. 290 in data 16/11/2023, nel disporre la prosecuzione del procedimento istruttorio per la concessione ai sensi dell'art. 36 Cod. Nav. inerente lo svolgimento dei servizi crocieristici nel porto di Ancona, si dava mandato alla Direzione tecnica dello stesso Ente per l'attivazione delle procedure finalizzate alla progettazione ed alla realizzazione di un terminal passeggeri presso la banchina d'ormeggio n. 15 del porto di Ancona.

In coerenza con tale provvedimento, con successivo Decreto presidenziale sempre dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale n. 90 in data 22/03/2024, veniva dunque indetto il procedimento amministrativo finalizzato ad un intervento di realizzazione di un fabbricato per l'accoglienza ed i servizi di controllo dei viaggiatori marittimi presso il molo XXIX settembre del porto di Ancona.

Tale intervento, contemplato già per l'annualità 2024 nel vigente Programma triennale 2024-2026 dei lavori pubblici del summenzionato Ente (approvato con Delibera del Comitato di Gestione dello stesso Ente n. 68 in data 31/10/2023), scaturisce dall'esigenza di implementare le infrastrutture funzionali ai servizi di accoglienza e di controllo dei viaggiatori delle navi da crociera e delle navi traghetto facenti approdo nella zona del porto storico di Ancona a fronte dei crescenti volumi e delle tipologie di traffico marittimo ivi registrati negli ultimi anni e presumibili negli anni a venire.

Il presente documento verde pertanto allo svolgimento dell'attività progettuale inerente il suddetto intervento, ciò in conformità alle previsioni dell'Allegato I.7 del D. Lgs. n. 36/2023.

LO STATO ATTUALE DEI LUOGHI

IL CONTESTO DEL PORTO DORICO

Il porto di Ancona, esteso complessivamente su una superficie di 1,4 milioni di metri quadrati circa, è uno dei primi porti in Adriatico per traffico internazionale di passeggeri, rendendosi competitivo nel mercato dei trasporti anche grazie alla sua posizione baricentrica; è classificato come scalo marittimo di rilievo internazionale dall'Unione Europea (di categoria I, classe I ai sensi della Legge n. 84/1994 così come da ultimo modificata ed integrata, per effetto del R.D. n. 5629/1888), inserito nel corridoio Scandinavo-Mediterraneo e Baltico-Adriatico delle reti di trasporto TEN-T, rivelando la propria vocazione di "Porta d'oriente" e terminale delle Autostrade del Mare della Macroregione Adriatico-Ionica a servizio del mercato italiano ed europeo.

Dal porto di Ancona, che si configura tra gli scali più vitali ed attivi del Mediterraneo, transitano infatti circa 1 milione di viaggiatori all'anno su navi traghetto dirette verso le sponde dell'Adriatico orientale (Croazia, Albania, Grecia), a cui si aggiungono circa 100.000 crocieristi all'anno (nel 2023, sono stati registrati n. 87.827 crocieristi di cui n. 69.747 in transito).

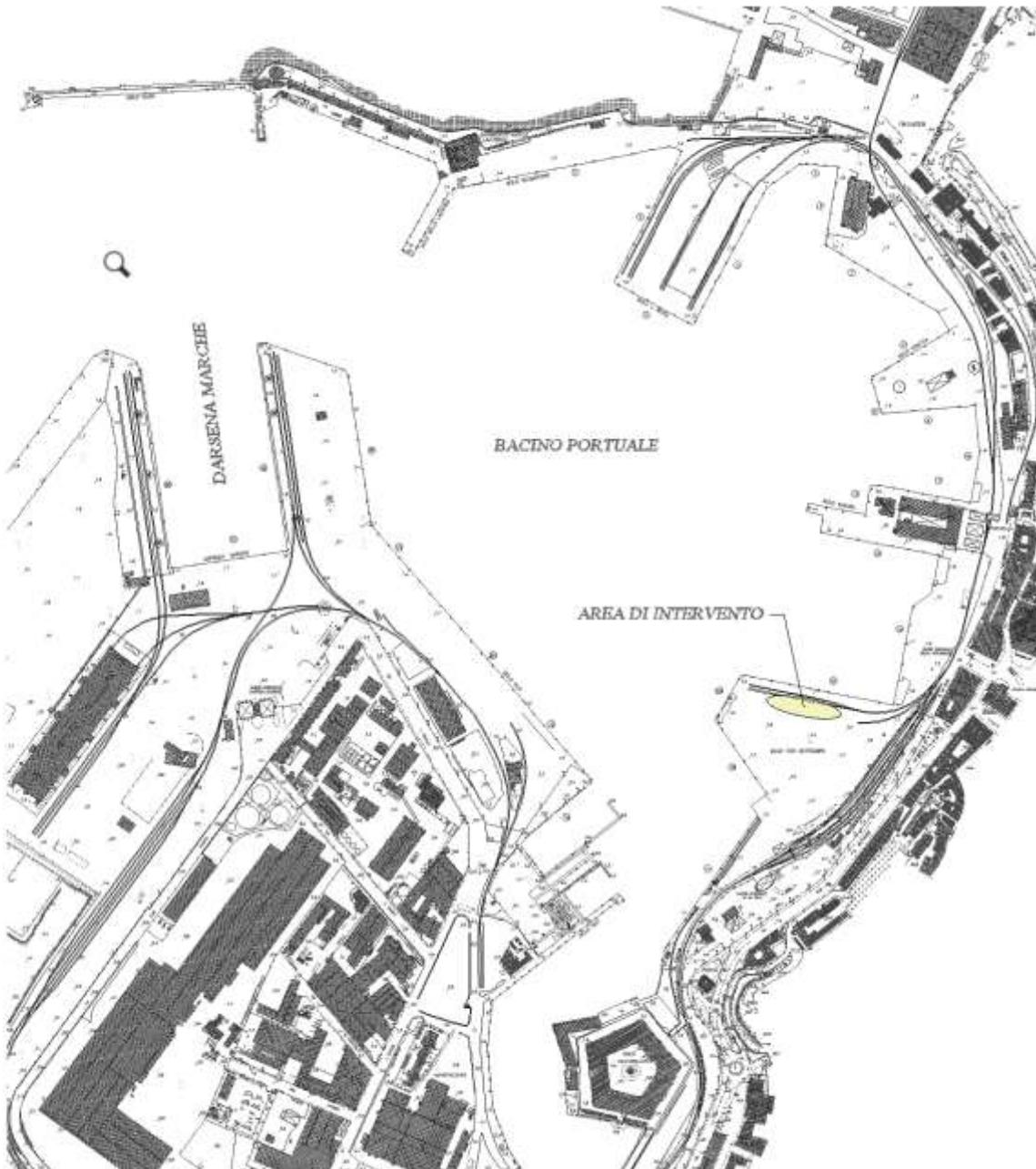
Anche il traffico container, in crescita negli ultimi anni, ha raggiunto nel porto di Ancona i 180.000 TEUs all'anno attraendo tutti i principali vettori mondiali, ciò oltre alle merci alla rinfusa – dove si rileva l'importante contributo del traffico petrolifero generato dalla vicina raffineria API di Falconara Marittima – che registrano un quantitativo complessivo pari a circa 9,5 milioni tonn. all'anno.

L'AREA DI INTERVENTO

L'intervento da realizzare ricade nel piazzale del molo XXIX settembre sito nella zona del porto storico di Ancona, precisamente a ridosso della banchina d'ormeggio n. 15, all'interno dell'area di security denominata "Facility 2 A", insistendo così sul suolo demaniale marittimo ove



l'Ente attuatore dell'intervento medesimo – in quanto Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale – assume le funzioni di gestione e governo ai sensi della Legge n. 84/1994 così come da ultimo modificata ed integrata.



Porto di Ancona – localizzazione planimetrica dell'area di intervento

Tale piazzale, posto ad una quota rispetto al livello medio del mare pari a m +1,50 c.ca, è finito superficialmente con una sovrastruttura di pavimentazione in parte di tipo flessibile, cioè composta da strati di conglomerato bituminoso posati su strati di fondazione in materiale lapideo, in altra parte di tipo rigido ossia composta da strati superficiali di conglomerato bituminoso posati su di una soletta di conglomerato cementizio armato; il tutto al di sopra di terreni eterogenei riportati a riempimento di un'area a mare negli anni '70.

Lo spazio ove è prevista la realizzazione dell'intervento in questione è già servito da un sistema di convogliamento alla pubblica fognatura delle acque reflue di natura domestica, nonché da un cavidotto interrato di collegamento alla cabina di trasformazione elettrica MT/BT sita nella vicina via Da Chio.

In prossimità dello stesso spazio, ad una distanza di m 60,00 c.ca, è altresì presente una linea a fibre ottiche funzionale alla gestione dei sistemi di sicurezza dell'ordine pubblico da parte dei competenti organi istituzionali di controllo (Autorità di Sistema Portuale, Capitaneria di Porto) nonché al servizio di Wi-Fi all'utenza portuale.

Agli atti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, sono reperibili più dettagliate informazioni tecniche in ordine ai suddetti impianti tecnologici esistenti.

Catastralmente, lo spazio di intervento è censito nel Comune di Ancona al Foglio 167 – mappale 5, intestato al Demanio Pubblico dello Stato – Ramo Marina Mercantile.

INQUADRAMENTO URBANISTICO E DI PIANIFICAZIONE PORTUALE

Sono due gli strumenti di pianificazione territoriale al momento vigenti nell'area portuale di Ancona:

- il Piano Regolatore Generale del Comune di Ancona (P.R.G.), in particolare la relativa variante per la zona ZTO 26 *Porto* già approvata con Delibera del Consiglio Comunale n. 128 in data 14/11/2005;
- il Piano Regolatore Portuale ex Legge n. 84/1994 (P.R.P.), approvato – nella sua ultima variante – con D. M. L. P. n. 1604 in data 14/07/1988.

Sotto il profilo urbanistico ed edilizio, il **P.R.G. del Comune di Ancona**, all'elaborato grafico a.3.1. e all'art.2 *Porto Storico* delle relative Norme Tecniche di Attuazione, con riferimento all'area del molo XXIX settembre ove ricade l'intervento in argomento, disciplina quanto segue: destinazione in parte o in toto ad attività crocieristiche con prescrizioni progettuali relativamente alla sola zona di cui alla Sub-Area 8 “*Nuovi servizi passeggeri e terrazza sul mare*”. Rispetto a tale previsione, si rende comunque necessaria l'adozione di una **variante urbanistica** che contempi la volumetria conseguibile con l'intervento in argomento.

Rispetto alle previsioni del vigente **P.R.P. di Ancona**, la realizzazione di un'opera permanente a servizio dei crocieristi a cui verte l'intervento in argomento non altera sostanzialmente la struttura dello stesso Piano Regolatore così come ad oggi configurato in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale dell'area nella fattispecie interessata.

A tal proposito, preme evidenziare che detto Piano Regolatore Portuale non riporta una tavola di zonizzazione prescrittiva degli usi e delle funzioni consentiti nell'area portuale di riferimento, né norme tecniche di attuazione che per la stessa area portuale rechino una disciplina specifica. Tale Piano, solo nella relativa Relazione generale e nella relativa Tavola planimetrica generale, identifica per la zona del porto storico di Ancona – ove l'intervento in parola ricade – una famiglia di funzioni, tra cui, oltre a quella inherente i traffici mercantili e ad altre, le attività legate ai traffici dei passeggeri ove è inquadrabile anche il traffico crocieristico.

Nella sostanza, dunque, l'intervento di cui trattasi non presenta elementi di contrasto rispetto alle previsioni del suddetto P.R.P..

OBIETTIVI E REQUISITI TECNICI DELL'INTERVENTO

L'intervento ad oggetto del presente documento si pone l'obiettivo del conseguimento di una nuova volumetria edilizia, la quale, ubicata interamente fuori terra alla distanza di m 25,00 dal ciglio della banchina d'ormeggio n. 15 del porto di Ancona, assolva alle funzioni di accoglienza e servizio verso i viaggiatori che, presso lo stesso scalo marittimo, effettuino operazioni di sbarco ed imbarco sulle navi da crociera od anche, in alternativa, sulle navi traghetti di linea.

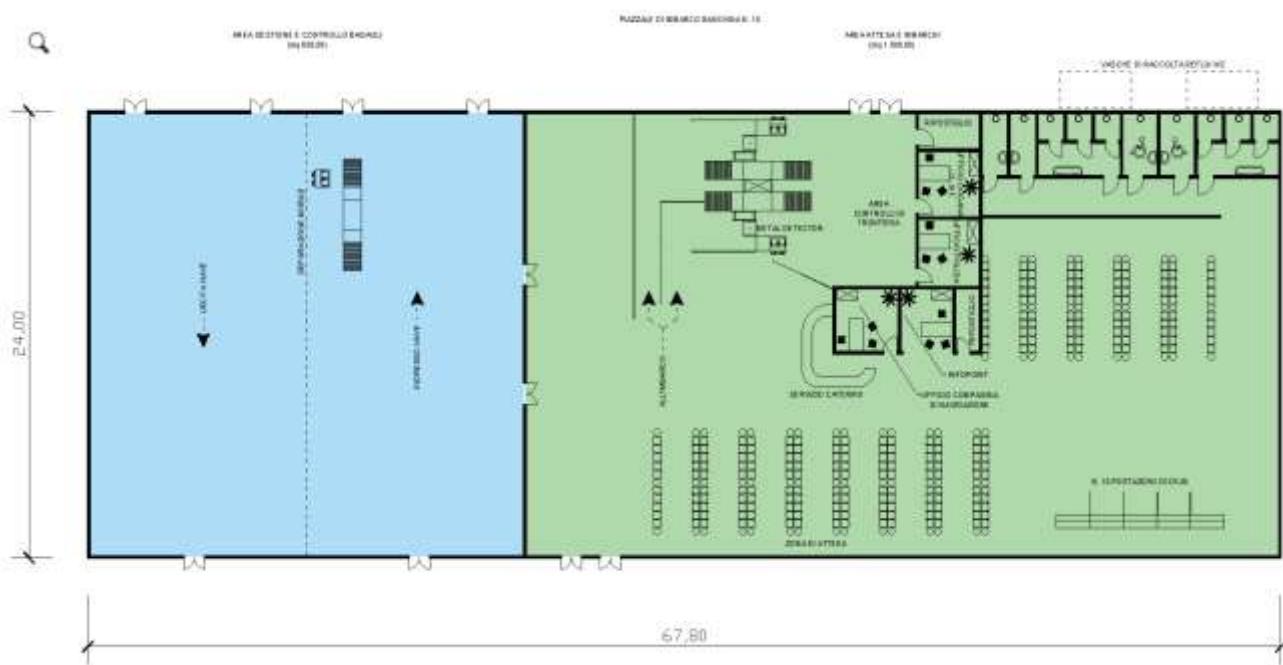


In particolare, tale nuova volumetria verrà adibita alle seguenti attività:

- controlli di sicurezza e di frontiera, sia documentali che dei bagagli al seguito, ciò anche mediante l'impiego di apposite apparecchiature radiogene e metal detector rientranti nelle normali dotazioni dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale;
- check-in propedeutico all'imbarco;
- assistenza ed informazioni turistiche;
- attesa delle operazioni di imbarco;

il tutto all'interno di spazi appositamente attrezzati, dotati di servizi igienici e climatizzati per la presenza di persone in ogni periodo stagionale, di adeguato confort e pregevole decoro estetico.

Per quanto sopra, in considerazione dei volumi di traffico attuali e di quelli ad oggi prevedibili per i prossimi anni, è ipotizzabile una superficie coperta pari a mq 1.600,00 c.ca, di cui mq 600,00 c.ca per la gestione dei bagagli al seguito e mq 1.000,00 c.ca per l'attesa delle persone, i controlli di sicurezza, le informazioni turistiche ed il check-in, il tutto articolato secondo lo schema planimetrico che, come sotto rappresentato, risulta già nella sostanza sperimentato positivamente – pur in manufatti di carattere temporaneo – proprio nello scalo marittimo di Ancona per funzioni analoghe.



Schema del layout progettuale tipo

La nuova volumetria di cui sopra, composta da elementi prefabbricati di tipo leggero, comunque di connotazione architettonica adeguata sia al contesto paesaggistico di contorno – quest'ultimo caratterizzato dalla vicina presenza del centro storico urbano e dalle relative emergenze storico-monumentali – che alla funzione pubblica a cui è deputata, sarà dunque dotata di tutti gli impianti tecnologici necessari alla sua corretta e regolare funzionalità, tra cui:

- impianti di illuminazione interna;
- impianti speciali di sicurezza, atti ad assicurare l'evacuazione immediata delle persone in circostanze emergenziali;
- sistema di climatizzazione;
- impianti idrosanitari per i servizi igienici;
- sistema di trasmissione dati;
- sistema di videosorveglianza.

Le soluzioni impiantistiche adottate dovranno attestarsi su standard tecnologici elevati al fine di garantire performance energetiche di alto livello sia per il rispetto all'efficienza energetica che in termini di comfort ambientale interno percepito dagli occupanti.

La suddetta nuova volumetria, prevista per una vita utile pari almeno a n. 50 anni, dovrà riportare i requisiti dell'accessibilità da parte di persone a ridotte capacità motorie o sensoriali, nonché delle costruzioni in zona sismica quale si classifica l'area ove essa andrà edificata, ciò in conformità alle vigenti disposizioni legislative di qualunque ordine e grado nella fattispecie ricorrenti.

Tale volumetria sarà altresì concepita secondo i canoni della sostenibilità ambientale e dell'efficienza energetica, restando inteso a tal proposito che:

- la scelta delle forniture dei materiali dovrà rispettare i Criteri Ambientali Minimi (CAM) Edilizia adottati con Decreto del Ministero della Transizione ecologica del 23/06/2022 (pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale – serie generale n. 183 del 06/08/2022), i quali consentono appunto alla stazione appaltante di ridurre gli impatti ambientali degli interventi di nuova costruzione, ristrutturazione e manutenzione degli edifici considerati in un'ottica di ciclo di vita, ciò pur in considerazione delle effettive disponibilità del mercato e fatta salva ogni più restrittiva norma nella fattispecie ricorrente o qualunque prescrizione emanata nelle sedi autorizzative da soggetti istituzionali competenti;
- l'intervento da progettare dovrà rispettare quanto previsto dal Decreto Interministeriale in materia di efficienza energetica negli edifici del 26/06/2015 e, pertanto, dovrà prevedere l'utilizzo di appropriate tecnologie e interventi *energy-saving* (interventi di incremento dell'efficienza energetica dell'edificio).

LIVELLI DELLA PROGETTAZIONE DA SVILUPPARE E RELATIVI TEMPI DI SVOLGIMENTO

Ai sensi dell'art. 41 del D. Lgs. n. 36/2023, la progettazione dell'intervento si articolerà come segue:

- redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica;
- redazione del progetto esecutivo;

ciò conformemente alle disposizioni dello stesso D. Lgs. n. 36/2023 recante il Codice dei contratti pubblici.

In particolare, il progetto di fattibilità tecnica ed economica verrà posto dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale a base di un appalto per la progettazione esecutiva e la realizzazione dell'intervento di cui trattasi, per cui – in linea generale – dovrà essere sviluppato con un livello di approfondimento tale da individuare prestazionalmente le caratteristiche principali, anche geometriche, formali, tecnico-costruttive e materiche, dell'intervento medesimo e, segnatamente, le caratteristiche che si rivelano di maggior rilevanza ai fini del conseguimento degli obiettivi e dei risultati desiderati.

Nello specifico, i su indicati livelli di progettazione includono rispettivamente la redazione dei seguenti elaborati:

Progetto di fattibilità tecnica ed economica

- relazione generale;
- relazione tecnica, corredata di rilievi, accertamenti, indagini e studi specialistici, contenente i criteri minimi ambientali di riferimento (CAM) di cui al D. Lgs. n. 36/2023 ove applicabili;
- rapporto preliminare ambientale, di cui all'art. 12 del D. Lgs. n. 152/2006 così come da ultimo modificato ed integrato;
- relazione di sostenibilità dell'opera e sulla gestione delle materie;
- relazione paesaggistica;

- relazione geologica;
- relazione geotecnica e di calcolo strutturale;
- calcoli degli impianti tecnologici;
- elaborati e relazioni per requisiti acustici;
- relazione e calcoli in materia di contenimento dei consumi energetici;
- elaborati grafici delle opere, nelle scale di riproduzione adeguate;
- computo estimativo dell'opera;
- quadro economico di progetto;
- cronoprogramma;
- piano di sicurezza e di coordinamento, finalizzato alla tutela della salute e sicurezza dei lavoratori nei cantieri, ai sensi del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81 così come da ultimo modificato ed integrato, nonché in applicazione dei vigenti accordi sindacali in materia, completo della tavola della cantierizzazione;
- stima dei costi speciali della sicurezza;
- piano di manutenzione dell'opera e delle sue parti;
- capitolato speciale d'appalto;
- schema del contratto di appalto;

Progetto esecutivo

- relazione generale;
- relazioni specialistiche;
- elaborati grafici, comprensivi anche di quelli relativi alle strutture e agli impianti;
- calcoli del progetto esecutivo delle strutture e degli impianti;
- piano di manutenzione dell'opera e delle sue parti;
- aggiornamento del piano di sicurezza e di coordinamento ex D. Lgs. n. 81/2008 così come da ultimo modificato ed integrato;
- quadro di incidenza della manodopera;
- cronoprogramma;
- elenco dei prezzi unitari ed eventuali analisi;
- computo metrico estimativo e quadro economico;
- fascicolo adattato alle caratteristiche dell'opera, recante i contenuti di cui all'allegato XVI al D. Lgs. n. 81/2008 così come da ultimo modificato ed integrato.

LIMITI ECONOMICI E COPERTURE FINANZIARE DELL'INTERVENTO

L'intervento in questione risulta al momento programmato nel vigente Programma triennale 2024-2026 dei lavori pubblici dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, con uno stanziamento di spesa del valore di €1.000.000,00 in capo al bilancio per l'esercizio finanziario dello stesso Ente.

Detta previsione, tuttavia, alla prima occasione utile per il suddetto Ente, dovrà essere aggiornata secondo la stima che ad oggi, sulla base degli attuali prezzi di mercato, può essere pur in larga massima come nel seguito formulata:

LAVORI

- strutture di fondazione:	€250.000,00
- strutture in elevazione:	€1.000.000,00
- opere edili:	€250.000,00
- impianti tecnologici:	€500.000,00
totale lavori:	€2.000.000,00

SOMME A DISPOSIZIONE DELLA STAZIONE APPALTANTE

oneri tecnici e prestazioni connesse (progettaz., d.l., sondaggi)	€300.000,00
imprevisti:	€100.000,00
acquisti di forniture di beni mobili di arredo dell'opera:	<u>€400.000,00</u>
totale somme a disposizione	€800.000,00

VALORE COMPLESSIVAMENTE STIMATO PER L'INTERVENTO: €2.800.000,00

Tale sarà pertanto il limite di spesa entro cui dovrà essere contenuta la realizzazione dell'intervento, fatta salva ogni diversa stima che, a causa di incrementi di prezzo ad oggi imprevedibili, dovrà essere supportata con ulteriori somme da reperire sempre nell'ambito del bilancio finanziario del predetto Ente.

Per i lavori dell'intervento in questione, l'I.V.A. non è imponibile, giuste le previsioni dell'art. 9 – 1° comma D.P.R. n. 633/1972 così come da ultimo modificato ed integrato.

SISTEMI DI REALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO

L'intervento in questione è concepito in un unico lotto, in quanto si ritiene che la suddivisione dello stesso in più lotti, per la sua natura e la relativa modesta entità, comprometterebbe gli aspetti della funzionalità, della fruibilità e della fattibilità dell'opera da realizzare, risultando peraltro contrastante con le normali logiche della buona prassi progettuale.

L'intervento verrà attuato con il sistema dell'appalto integrato di cui all'art. 44 del D. Lgs. n. 36/2023.

Pertanto, la progettazione verrà sviluppata direttamente dalla stazione appaltante sino al livello della fattibilità tecnica ed economica, demandando all'appaltatore la progettazione esecutiva oltre alla realizzazione vera e propria della nuova opera.

Attività di progettazione e direzione dei lavori

Per la redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica nonché per le attività della direzione dei lavori, stanti l'esperienza e il grado di specializzazione nella fattispecie dovute in relazione alla qualità dell'opera da realizzare, la stazione appaltante procederà mediante affidamento di un apposito servizio ad un operatore economico idoneamente qualificato, comprendente la redazione di tutti i necessari elaborati tranne la relazione geologica, quelli nella materia della prevenzione incendi e quelli inerenti il coordinamento per la sicurezza fisica e la salute dei lavoratori, al cui riguardo si precisa quanto segue:

- la relazione geologica, in un'ottica di razionale gestione delle risorse pubbliche, potrà essere acquisita per il tramite di un professionista già incaricato dall'Ente attuatore ai fini di un intervento di ristrutturazione della banchina di ormeggio navale adiacente all'area direttamente interessata dalla realizzazione dell'opera in argomento, il quale, proprio in virtù della stretta vicinanza tra i siti di ambedue gli interventi, possiede già buona parte delle conoscenze e dei dati tecnici utili alla compilazione della relazione medesima;
- l'opera da realizzare, in relazione alla sua dimensione ed alla relativa destinazione d'uso, non è tra quelle soggette al controllo dei Vigili del Fuoco ai sensi del D.P.R. n. 151/2011, restando comunque ovviamente inteso che, trattandosi di edificio deputato a luogo di lavoro oltre che a funzioni pubbliche, dovranno essere rispettate nella progettazione le regole tecniche di prevenzione incendi applicabili ai sensi dell'art. 3 del del D.M. 03/09/2021;

- il coordinamento per la sicurezza fisica e la salute dei lavoratori, ai sensi del D. Lgs. n. 81/2008 così come da ultimo modificato ed integrato, potrà essere svolto direttamente per il tramite del personale tecnico alle dipendenze della stazione appaltante dotato dei necessari titoli.

Il servizio di cui sopra, il cui valore calcolato ai sensi del comma 4 dell'art. 14 del D. Lgs. n. 36/2023 risulta complessivamente inferiore ad € 140.000,00, potrà essere conseguito mediante affidamento diretto delle relative prestazioni – quindi anche senza preventiva consultazione di più operatori economici – ad un soggetto esterno all'Ente attuatore, ciò secondo quanto previsto dall'art. 50 del medesimo D. Lgs. n. 36/2023.

Resta al riguardo inteso che dovranno essere rispettati i principi di cui all'art. 49 del D. Lgs. n. 36/2023 e l'esigenza che siano scelti soggetti in possesso di pregresse e documentate esperienze attinenti a quelle ad oggetto di affidamento.

Stante la natura dell'affidamento diretto, non trova applicazione in tal caso la norma di cui all'art. 108 del D. Lgs. n. 36/2023 relativa al criterio di aggiudicazione, né trovano applicazione per il suddetto servizio le norme relative ai criteri di valutazione delle offerte nonché di nomina della commissione di gara, non essendo ravvisabile una gara in senso proprio. Pertanto, la valutazione dell'offerta da acquisire ai fini dell'affidamento della progettazione e della direzione dei lavori sarà svolta esclusivamente sulla base dello sconto in ribasso proposto dall'operatore economico direttamente coinvolto.

Le prestazioni di progettazione e direzione dei lavori di cui sopra, essendo di natura intellettuale, ai sensi dell'art. 26 comma 3-bis del D. Lgs. n. 81/2008 così come da ultimo modificato ed integrato, non sono sottoposte all'obbligo di cui al comma 3 del medesimo articolo.

Accertata dunque l'idoneità dell'aggiudicatario all'esecuzione delle prestazioni in questione mediante il soddisfacimento dei requisiti di idoneità tecnico professionale nella fattispecie dovuti, ai sensi del comma 1 lettera b) del citato art. 26 del D. Lgs. n. 81/2008 così come da ultimo modificato ed integrato, si elencano nel seguito i rischi specifici connessi all'esecuzione di alcune delle prestazioni medesime, in particolare per quanto attiene alle attività da svolgere nell'area portuale ove si prevede la realizzazione dell'intervento in argomento (sopralluoghi, rilievi e constatazioni in sito):

- interferenze con la locale circolazione viaria;
- rischi specifici del cantiere temporaneo relativo ai lavori dell'intervento in argomento.

Affidamento dei lavori e delle forniture

I lavori e le forniture attinenti all'intervento ad oggetto del presente Documento di Indirizzo alla progettazione saranno realizzati in conformità con quanto previsto dall'art. 50 del D. Lgs. n. 36/2023, mediante procedura scelta sulla base del valore dell'opera/fornitura da affidare.

L'appalto dei lavori verrà affidato preferibilmente nella forma a corpo, demandando alla compensazione a misura solo quelle prestazioni che, per loro natura, risultino difficilmente quantificabili a priori nel giusto dettaglio (es. scavi in profondità, etc.).

PROCEDURE AUTORIZZATIVE

In relazione alle previsioni del vigente P.R.G. del Comune di Ancona, l'intervento in questione è subordinato al perfezionamento dell'intesa Stato-Regione ai sensi del D.P.R. n. 383/1994 con localizzazione dell'opera pubblica da realizzare, da intraprendere presso il locale Provveditorato Oo. Pp. da parte dell'Ente promotore dell'intervento medesimo (Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale).

Tale intesa, in particolare, potrà essere conseguita sulla base dei pareri che il suddetto Provveditorato acquisirà presso la Regione Marche e – per il tramite di quest'ultima – da parte del

Comune di Ancona in ordine alla conformità urbanistica dell'intervento in questione rispetto ai piani ed alle norme vigenti.

La suddetta intesa Stato-Regione, nel caso di non conformità dell'intervento in questione ai piani ed alle norme vigenti, ai sensi del summenzionato D.P.R. n. 383/1994, verrà maturata attraverso l'istituto della Conferenza di servizi convocata appositamente dal locale Provveditorato Oo. Pp. secondo le modalità di cui alla Legge n. 241/1990 così come da ultimo modificata ed integrata, la quale, accertata la localizzazione dell'opera pubblica da realizzare, si concluderà con provvedimento assumente valore autorizzativo dell'intervento medesimo e che sostituirà quindi, ad ogni effetto di legge, i pareri, i titoli anche edilizi, le autorizzazioni, le approvazioni, i nulla osta ed altri assensi di sorta previsti per il caso di specie da leggi statali e regionali.

Si precisa altresì che, laddove la suddetta procedura dell'intesa Stato-Regione riscontri la non conformità urbanistica dell'intervento in argomento, dovrà essere espletata presso l'autorità competente la verifica dell'assoggettabilità alla valutazione ambientale strategica (V.A.S.) ai sensi dell'art. 12 del D. Lgs. n. 152/2006 così come da ultimo modificato ed integrato.

Si precisa inoltre che per l'intervento ad oggetto della progettazione, per la sua collocazione, è dovuta l'autorizzazione paesaggistica ex D. Lgs 42/2004.

TEMPI DI ATTUAZIONE DELL'INTERVENTO

In considerazione della natura e dell'entità dell'intervento in questione, si prevedono per lo stesso i tempi di attuazione delle relative fasi tecnico-procedimentali come nel seguito dettagliato:

- redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica: n. 90 giorni;
- iter autorizzativo (intesa Stato-regione ex D.P.R. n. 383/1994, verifica di assoggettabilità alla V.A.S.) ed approvazione del progetto: n. 90 giorni;
- procedura selettiva per affidamento in appalto della progettazione esecutiva e dei lavori: n. 90 giorni;
- redazione ed approvazione del progetto esecutivo: n. 90 giorni;
- esecuzione dei lavori: n. 210 giorni.

SPECIFICHE TECNICHE E RIFERIMENTI NORMATIVI DA PORRE A BASE DELLA PROGETTAZIONE

Per la progettazione, si farà principalmente riferimento, rispettandone ogni relativa prescrizione, alle seguenti fonti normative:

Legge 5/11/1971 n. 1086 - Norme per la disciplina delle opere di conglomerato cementizio armato, normale e precompresso ed a struttura metallica;

Circ. Min. LL.PP. 14/2/1974, n. 11951 - Applicazione della L. 5 novembre 1971, n. 1086;

Legge n. 64 del 2/2/1974 - Provvedimenti per le costruzioni con particolari prescrizioni per le zone sismiche

D.M. 17/01/2018 (G.U. 20 febbraio 2018 n. 42 – S.O. n. 8) - Norme tecniche per le costruzioni;

Circolare 21/01/2019 n.7 C.S.LL.PP. (G.U del 11 febbraio 201 N.35 – S.O. n. 25) - Istruzioni per l'applicazione dell'Aggiornamento delle "Norme tecniche per le costruzioni" di cui al D.M. 17 gennaio 2019;

normativa UNI, UNI EN, CEI, CIG vigente.

In generale, si terrà poi conto di quanto previsto dal D. Lgs. n. 152/2006 ss. mm. ii. "Norme in materia ambientale".

Nella progettazione ci si atterrà, trattandosi di un intervento di natura pubblica, alle norme in materia di contratti pubblici, di cui in particolare:

il D. Lgs. n. 36/2023, recante il Codice in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture;

il "Regolamento di attuazione ed esecuzione in materia di contratti pubblici" emanato con D.P.R. 5 ottobre 2010 n. 207, laddove ancora vigente.

La progettazione si atterrà anche, sia in termini di scelte tecniche che di predisposizione di ogni relativo elaborato, al *"Testo unico in materia di salute e sicurezza fisica negli ambienti di lavoro"*, emanato con D. Lgs. n. 81/2008, oltre che ad ogni altra vigente disposizione normativa, di qualunque ordine e grado.

Nella redazione del piano di sicurezza e coordinamento, si terrà conto dei rischi di potenziale interferenza tra i lavori relativi all'intervento in questione e l'operatività delle locali attività portuali dedite ai traffici dei passeggeri (linee Ro-Pax).

La progettazione e l'esecuzione degli impianti tecnologici dovrà avvenire in conformità a quanto disposto dal D.M. 37/08, dal D.P.R. 462/01 e dalle ulteriori norme nazionali, regionali e di buona tecnica.

Oltre alle fonti normative sopra richiamate, la progettazione e l'esecuzione dell'opera in argomento si atterrà altresì al puntuale rispetto di ogni altra disposizione legislativa per essa ricorrente, di qualunque ordine e grado.