



AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE
DEL MARE ADRIATICO SETTENTRIONALE
PORTI DI VENEZIA E CHIOGGIA

**NUOVO TERMINAL CROCIERE SULL'AREA SITA IN SPONDA NORD
DEL CANALE INDUSTRIALE NORD DI VENEZIA**



**DOCUMENTO PRELIMINARE ALL'AVVIO DELLA PROGETTAZIONE DI FATTIBILITA'
TECNICO ECONOMICA**

(ex art. 15 comma 5° D.P.R. 207/2010)

Venezia li 20.01.2021

IL DIRETTORE TECNICO

Ing. Andrea MENIN

*Documento informatico predisposto, conservato
e firmato digitalmente ai sensi
del D. Lgs. 82/2005 e s.m.i*

Indice

PREMESSA E DATI GENERALI.....	6
Premessa	6
Dati generali	8
CAPO 1°	9
OGGETTO DELLA PROGETTAZIONE.....	9
Art. 1.1. Inquadramento	9
Art. 1.1.2 Situazione giuridica della proprietà.....	12
Art. 1.1.3 Stato di fatto dei luoghi	12
Art. 1.1.4 Descrizione del contesto	14
Art. 1.1.5 Accessibilità terrestre	16
Art. 1.2. Obiettivi generali dell'opera, analisi preliminare delle compatibilità.....	16
Art. 1.2.1 Obiettivi generali dell'opera	16
Art. 1.2.2 Fasi Progettuali ed Alternative progettuali	17
Art. 1.2.3 Analisi preliminare della compatibilità ambientale	19
Art. 1.2.4 Il Piano Regolatore Portuale vigente.....	19
Art. 1.2.5 Accesso al Canale Industriale Nord	21
Art. 1.2.6 Accessibilità da terra	22
Art. 1.2.7 Compatibilità con le preesistenze archeologiche.....	22
Art. 1.2.8 Compatibilità geologica, geomorfologica e idrogeologica dell'opera	22
Art. 1.3. Analisi delle esigenze e dei bisogni da soddisfare.....	22
Art. 1.4. Qualità architettonica e tecnico funzionale e di relazione nel contesto dell'opera	23
Art. 1.5. Regole tecniche e normative da rispettare	23
Art. 1.5.1 Norme PIANC	23
Art. 1.5.2 Normativa strutturale.....	24
Art. 1.5.3 Norme in materia igienico-sanitaria e di sicurezza	24
Art. 1.5.4 Normativa di prevenzione incendi.....	24
Art. 1.5.5 Impiantistica	24
Art. 1.5.6 Disposizioni inerenti la certificazione dei materiali da costruzione	24
Art. 1.5.7 Disposizioni inerenti alla Security e Safety	24
Art. 1.6. Limitato consumo del suolo	24
Art. 1.7. Quadro Programmatico e regime vincolistico	25
Art. 1.7.1 Zonizzazione urbanistica dell'area.....	25

Art. 1.7.2 Regime vincolistico principale	25
Art. 1.7.3 Vincoli nello svolgimento del cantiere ed in fase di esercizio in rapporto alle attività circostanti	25
Art. 1.8. Funzioni che dovrà svolgere l'intervento	26
Art. 1.9. Impatto dell'opera sulle componenti ambientali e architettoniche.....	26
Art. 1.9.1 Tutela ambientale	26
Art. 1.9.2 Componenti architettoniche.....	26
Art. 1.10. Risparmio/Contenimento energetico	26
Art. 1.11. Accessibilità alle persone disabili	27
CAPO 2°	28
PROGETTAZIONE DELL'INTERVENTO	28
Art. 2.1. Livelli di progettazione e fasi di progettazione, sequenza e tempi di svolgimento	28
Art. 2.1.1 Fasi di progettazione.....	28
Art. 2.1.2 Razionalizzazione delle attività di progettazione	28
Art. 2.1.3 Livelli di progettazione.....	29
Art. 2.1.4 Sintesi degli elaborati progettuali richiesti	30
Art. 2.1.5 Contenuti minimi degli elaborati progettuali richiesti.....	31
Art. 2.1.6 Importo della progettazione e determinazione corrispettivi delle prestazioni	31
Art. 2.1.7 Fasi della progettazione e loro sequenza logica.....	33
Art. 2.1.8 Penali per ritardata esecuzione della progettazione.....	33
Art. 2.1.9 Verifica della progettazione.....	34
Art. 2.2. Limiti finanziari da rispettare, stima dei costi e delle fonti di finanziamento.....	34
Art. 2.2.1 Limiti finanziari	34
Art. 2.2.2 Stima degli incarichi professionali	35
Art. 2.2.3 Finanziamento.....	36
CAPO 3°	37
ESECUZIONE DEI LAVORI	37
Art. 3.1. Tipologia di contratto e procedura individuata per la realizzazione dell'opera	37
Art. 3.2. Criteri che si seguirà per l'affidamento dei lavori	37
Art. 3.3. Modalità di determinazione del corrispettivo d'appalto.....	37
Art. 3.4. Criterio di aggiudicazione dei lavori.....	38
CAPO 4°	40
ATTIVITA' E ATTI PREGRESSI AL PRESENTE PROGETTO	40
Art. 4.1. Cronologia delle attività e atti prodromici al Progetto di F.T.E.....	40

Nota generale:

Principali abbreviazioni del testo:

1. SA: Stazione Appaltante – Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale – Porti di Venezia e Chioggia;
2. AdSPMAS: Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale;
3. RUP: Responsabile del Procedimento, ai sensi dell'art. 10 del D.P.R. 207/10;
4. DPP: Documento Preliminare alla Progettazione ai sensi dell'art. 15 del D.P.R. 207/10;
5. POT: Piano Operativo Triennale;
6. DPSS: Direzione Pianificazione Strategica e Sviluppo;
7. DTEC: Direzione tecnica;
8. PTL: Piano Triennale LL.PP.;
9. MIT: Ministero Infrastrutture e Trasporti;
10. MATTM: Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare;
11. DL: Direzione Lavori ai sensi dell'art. 148 del D.P.R. 207/10;
12. DO: Direzione Operativa, ai sensi dell'art. 149 del D.P.R. 207/10;
13. IC: Ispettore di Cantiere, ai sensi dell'art. 150 del D.P.R. 207/10;
14. CSP: Coordinatore Sicurezza in fase di Progettazione, ai sensi dell'art. 91 del D.Lgs.81/08;
15. CSE: Coordinatore Sicurezza in fase di Esecuzione, ai sensi dell'art. 92 del D.Lgs.81/08;
16. PFTE: Progetto di Fattibilità Tecnico Economica.
17. PIANC: Permanent International Association of Navigation Congresses

PREMESSA E DATI GENERALI

Premessa

Su richiesta del MIT (prot.12757.05-10-2017), AdSPMAS ha inviato (Prot n. 13708 - 20/10/2017) le schede relative ad opere di rilevanza strategica per accedere al Fondo Progettazione (ex art. 202 D.Lgs. 50/2016) e successivamente in risposta alle proposte di ammissione al finanziamento statale di cui al Decreto MIT 171/2019, AdSPMAS le schede di dettaglio relative alle opere proposte.

Con Decreto del 09 dicembre 2019 (prot. AdSP 18069 del 19/12/2019) il MIT ha approvato il finanziamento di n.4 interventi tra i quali la progettazione di fattibilità per la “Realizzazione di un nuovo terminal crociere. Il progetto prevede la progettazione di un terminal passeggeri, con relativa banchina ex novo prospiciente il Canale Industriale Nord. Lo sviluppo del terminal in quest’area consentirà di recuperare, a fini portuali, un’area attualmente degradata e sottoutilizzata ed al tempo stesso rafforzare il rapporto città-porto, recuperando un brownfield per una nuova localizzazione di servizi anche a carattere urbano”.

Conseguentemente AdSPMAS ha dato avvio, con decretazione n.2020/419 del 31/07/2020, alle attività prodromiche alla redazione del progetto di fattibilità tecnico economica per la realizzazione di un terminal crociere temporaneo di medio termine presso un’area sita in Canale Industriale Nord – sponda Nord.

In data 21/12/2020 ha avuto luogo in Video conferenza il COMITATO DI INDIRIZZO COORDINAMENTO E CONTROLLO (ART. 4 - LEGGE 29.11.1984, N. 798), con all’ordine del giorno anche l’argomento “transito delle grandi navi in laguna di Venezia - ipotesi di ricollocazione temporanea e cronoprogramma per l’individuazione di una soluzione definitiva”. Durante l’adunanza il Ministro delle Infrastrutture e Trasporti ha confermato tra le ipotesi di collocazione temporanea anche l’ormeggio in sponda Nord del canale Nord.

Per tale motivo in data 14/01/2021 il Responsabile Unico del Procedimento ha approvato il Documento Preliminare alla Progettazione Generale relativo alle seguenti Fasi progettuali:

FASE 1 “Ormeggio temporaneo presso la sponda Nord del canale industriale Nord”;

FASE 2 “Nuovo Terminal Crociere sull’area sita in sponda Nord del Canale Industriale Nord di Venezia”.

L’attivazione della Fase 1 è subordinata al reperimento delle risorse economiche necessarie e pertanto seguirà un procedimento separato da quello della Fase 2.

Come previsto dall’articolo 23 del D.Lgs. 50/2016 e dall’articolo 15, commi 5 e 6 del D.P.R. 207/10 si procede pertanto alla redazione del documento preliminare alla progettazione necessario alla definizione delle attività da porre in atto per l’avvio del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica relativo al nuovo Terminal Crociere da realizzarsi su un’area prospiciente la sponda nord del Canale Industriale Nord (FASE 2).

Si ritiene importante e fondamentale per una corretta Progettazione di Fattibilità Tecnico Economica dell’intervento di che trattasi, porre in evidenza tutti gli atti, pareri e passaggi amministrativi precedentemente effettuati afferenti il Nuovo Terminal Crociere di Venezia come riportate al successivo Capo 4 del presente documento.

Scopo e forma del presente documento

Il presente Documento Preliminare alla Progettazione (di seguito denominato DPP) si propone di definire le linee guida della progettazione relativa all’oggetto sopra descritto e di disciplinare criteri, modalità e tempi dell’incarico. Le informazioni contenute nel presente DPP sono così suddivise:

Capo 1 – OGGETTO DELLA PROGETTAZIONE

All’interno del Capo 1 verranno analizzati, in conformità a quanto stabilito alle lettere da a) a g) del comma 6 dell’art. 15 del D.P.R. 207/10 nonché dell’art. 23 del D.Lgs. 50/2016 e s.m.i.:

- lo stato di fatto dei luoghi ove dovrà essere realizzato l'intervento e il contesto circostante;
- gli obiettivi generali da perseguire e analisi delle compatibilità;
- l'analisi delle esigenze e bisogni da soddisfare;
- la qualità architettonica e tecnico funzionale e di relazione nel contesto dell'opera;
- le regole tecniche e le normative da rispettare;
- limitato consumo del suolo;
- i vincoli relativi al contesto in cui l'intervento è previsto;
- le funzioni che dovrà svolgere l'intervento;
- l'impatto dell'opera sulle componenti ambientali, architettoniche;
- il risparmio, l'efficientamento ed il recupero energetico nella realizzazione e nella successiva vita dell'opera nonché la valutazione del ciclo di vita e della manutenibilità delle opere;
- l'accessibilità e adattabilità secondo quanto previsto dalle disposizioni vigenti in materia di barriere architettoniche.

Capo 2 –PROGETTAZIONE DELL'INTERVENTO

All'interno del Capo 2 verranno prescritte, in conformità a quanto stabilito dal comma 5 dell'art. 15 del D.P.R. 207/10 nonché dell'art. 23 del D.Lgs. 50/2016 e s.m.i.:

- i livelli di progettazione e degli elaborati grafici e descrittivi da redigere;
- l'iter autorizzativo;
- le fasi di progettazione da sviluppare e la loro sequenza logica nonché i relativi tempi di svolgimento;
- la razionalizzazione delle attività di progettazione e delle connesse verifiche attraverso il progressivo uso di metodi e strumenti elettronici specifici quali quelli di modellazione per l'edilizia e le infrastrutture;
- i limiti finanziari da rispettare, la stima dei costi e le fonti di finanziamento;
- i possibili sistemi di realizzazione da impiegare (Cap.3);
- le penali nel caso di ritardato adempimento degli obblighi contrattuali (art. 257 D.P.R. 207/10);

Capo 3 – ESECUZIONE DEI LAVORI

All'interno del Capo 3 verranno descritte, in conformità a quanto stabilito dal comma 5 dell'art. 15 del D.P.R. 207/10:

- la tipologia di contratto individuata per la realizzazione dell'opera;
- la procedura che si seguirà per l'affidamento dei lavori;
- la modalità di determinazione del corrispettivo del l'appalto;
- il criterio di aggiudicazione dei lavori.

Ai sensi di quanto previsto dall'art. 9 del D.P.R. 207/10, il presente documento, contenente le linee di indirizzo della progettazione, costituirà utile strumento di verifica della progettazione in ogni sua fase.

Il presente documento sarà aggiornato a cura del RUP in funzione dello stato di avanzamento dell'intervento.

Dati generali

Denominazione dell'intervento

Affidamento servizi di architettura e ingegneria relativi alla redazione del progetto di fattibilità tecnico economica afferente il Nuovo Terminal Crociere sull'area sita in sponda Nord del Canale Industriale Nord di Venezia. FASE 2

Ubicazione dell'intervento

Area compresa tra il Canale Industriale Nord e il Canale Industriale Brentella e zone adiacenti – Laguna di Venezia con accesso da via delle Industrie.

Stazione Appaltante

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale – Porti di Venezia e Chioggia P.IVA/CF: 00184980274

Fabbricato 13 – S. Marta, 30135 VENEZIA - Tel. +39 0415334111 - Fax: +39 0415334254

Posta Elettronica Certificata: autoritaportuale.veneziale@legalmail.it

Sito web ed email: <http://www.port.venice.it> - adspmas@port.venice.it

Struttura tecnica referente per la Stazione Appaltante

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale – Porti di Venezia e Chioggia
DIREZIONE TECNICA - Fabbricato 13 – S. Marta, 30135 VENEZIA - Tel. +39 0415334111

Struttura amministrativa referente per la Stazione Appaltante

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale – Porti di Venezia e Chioggia
DIREZIONE AMMINISTRATIVA - Fabbricato 13 – S. Marta, 30135 VENEZIA - Tel. +39 0415334111

Responsabile del Procedimento

Ing. Andrea MENIN

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale – Porti di Venezia e Chioggia
DIREZIONE TECNICA - Fabbricato 13 – S. Marta, 30135 VENEZIA - Tel. +39 0415334111

E.mail: andrea.menin@port.venice.it

Referente tecnico interno

Ing. Giovanni TERRANOVA

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale – Porti di Venezia e Chioggia
DIREZIONE TECNICA - Fabbricato 13 – S. Marta, 30135 VENEZIA - Tel. +39 0415334111

E.mail: giovanni.terranova@port.venice.it

CAPO 1°

OGGETTO DELLA PROGETTAZIONE

Art. 1.1. Inquadramento

Il progetto prevede la realizzazione di un Nuovo Terminal Passeggeri a Marghera Nord presso il Canale Industriale Nord, raggiungibile dalla Bocca di Malamocco percorrendo il canale Malamocco-Marghera.

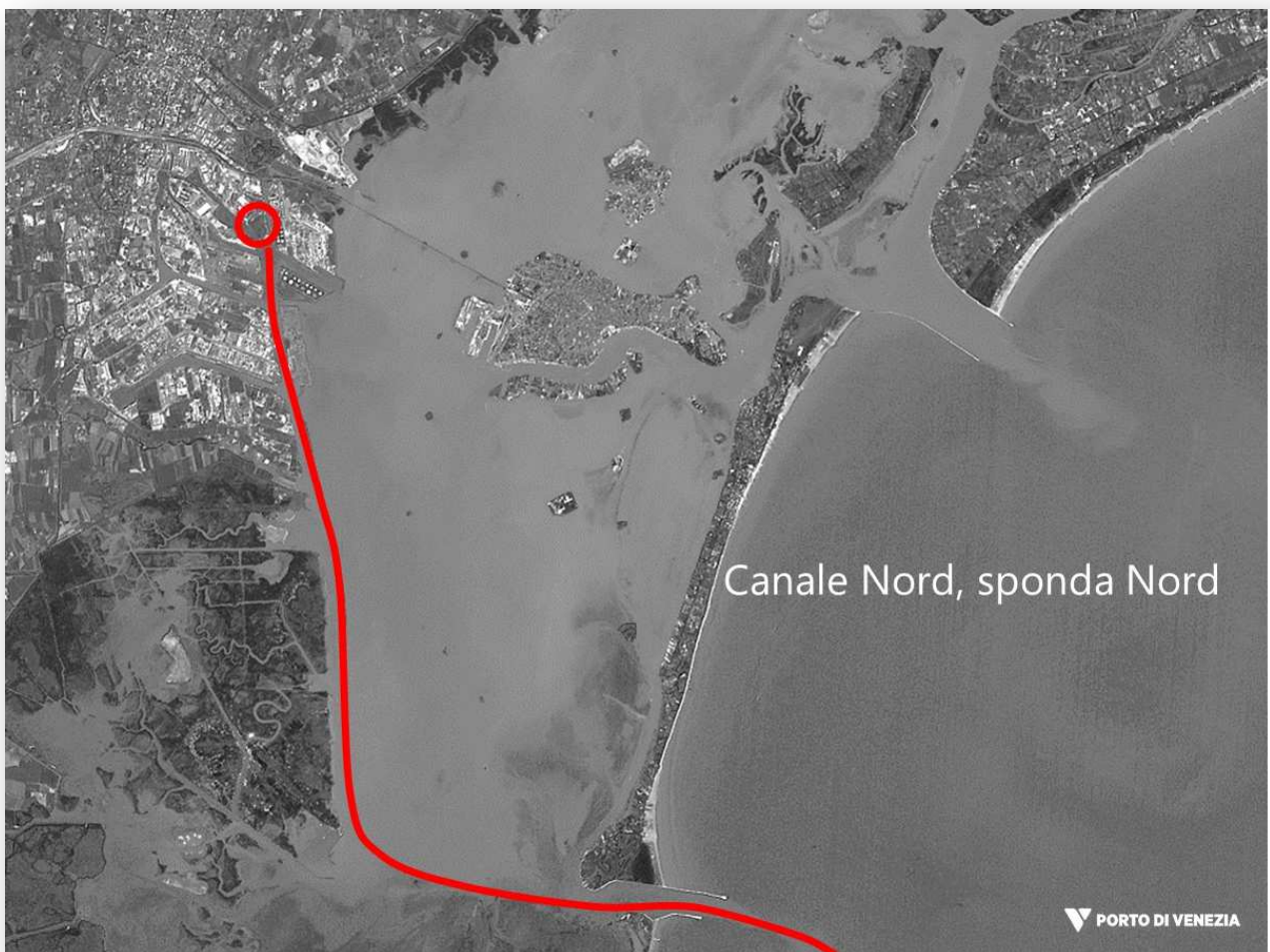


Figura 1 Percorso Bocca di Malamocco – Terminal Canale Nord

L'area interessata è situata nella Prima Zona Industriale di Porto Marghera alla confluenza del Canale Industriale Nord, del Canale Industriale Brentella (1) e del Bacino di Evoluzione 1.

La progettazione dovrà tener conto delle modifiche infrastrutturali in corso di realizzazione che interessano alcune aree prospicienti Canale Industriale Nord e Bacino 1: in particolare sono oggetto di altra progettazione gli interventi relativi alle sponde del Molo Sali (2) e dell'isola dei Serbatoi (3) e (4).

Inoltre, si dovrà tener in giusta considerazione che la Direzione Tecnica dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale ha in corso di predisposizione un progetto esecutivo denominato di "Fase 1" afferente l'Ormeggio temporaneo presso la sponda Nord del canale industriale Nord, che interesserà i medesimi siti di intervento, con realizzazione di opere infrastrutturali che dovranno essere prese in considerazione nella presente progettazione.



Figura 2 - Area di intervento e modifiche infrastrutturali in corso

Art. 1.1.1 Identificativi Catastali

Le aree di intervento risultano censite al Catasto Terreni al Foglio 5 del Comune di Venezia – Sezione Venezia (A) come di seguito evidenziate:

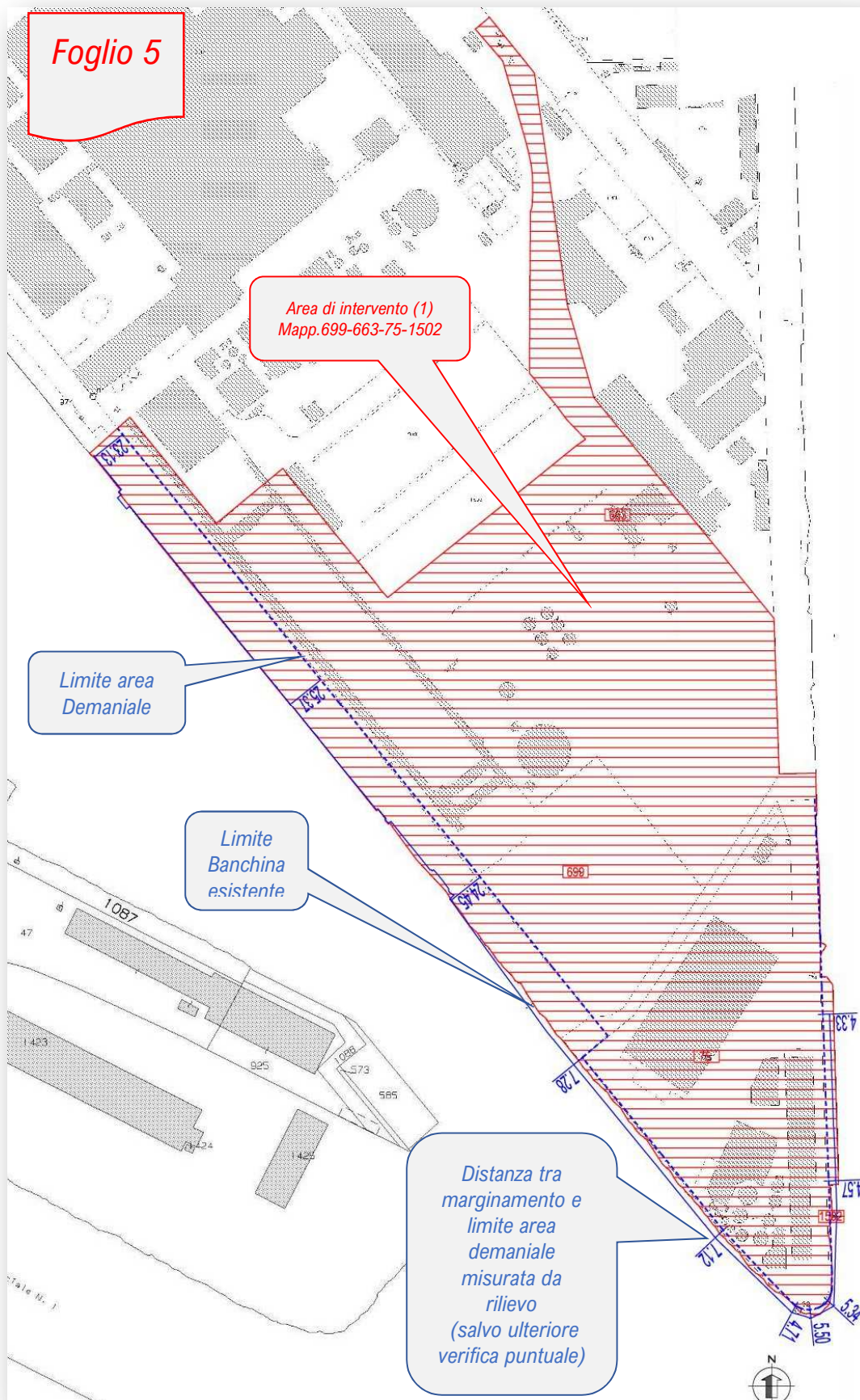


Figura 3 - Estratto mappa foglio 5 Comune di Venezia

Art. 1.1.2 Situazione giuridica della proprietà

Le aree interessate dal progetto e la situazione giuridica delle proprietà interessate sono le seguenti:

Riferimento Catasto dei Terreni

Sezione	Foglio	Mappale	Qualità	Classe	Superficie	R.D.	R.A.	Intestati
VE/A	5	75	Ente Urbano		25.840			
		1502	Ente Urbano		1.620			
		699	Ente Urbano		29.683			
		663	Ente Urbano		71.311			
Sommano					128.454			

Riferimento Catasto dei Fabbricati

Foglio	Mappale	Sub.	Cat.	Cl.	Consist.	Rendita	Intestati
5	75		D/7			€ 61.800,00	VENETA CEMENTI S.R.L. con sede in Recoaro Terme VI C.F. 00112480199 - Proprietà 1/1
	1502		Area Urbana		1620 m ²		
	699		D/7			€ 13.686,11	INTERMODALE MARGHERA S.R.L. con sede in Venezia C.F. 03234960270 - Propr. 1/1
	663		D/7			€ 33.621,34	

Art. 1.1.3 Stato di fatto dei luoghi

Il progetto interessa un'area sita in Prima Zona Industriale di Porto Marghera, di proprietà principalmente della Società Intermodale Marghera srl, e secondariamente della Veneta Cementi s.r.l.

L'area, di superficie complessiva di 126.126 mq, confina con un tratto di sponda demaniale, lungo circa 800 m, prospiciente il Canale Industriale Nord, ove si prevede di collocare i nuovi accosti intervenendo sulla banchina esistente e realizzando un terminal passeggeri.

Nel tratto interessato, e quindi all'interno dell'area come sopra descritta, insiste un'area Demaniale avente una superficie di circa 11.680 mq.

Sull'area di intervento insistono corpi di fabbrica a servizio delle attività presenti, parte fatiscanti, parte adibiti a magazzini di stoccaggio e deposito e parte adibiti a servizi logistici delle attività.

L'area scoperta, risulta diversamente pavimentata, e attualmente per la maggior parte non utilizzata.

Sempre sul sito interessato, trova collocazione una struttura intelaiata in calcestruzzo a suo tempo utilizzata come via di corsa di per gru.

La banchina esistente ricadente in ambito demaniale è in discrete condizioni strutturali e operative con molto spazio a ridosso organizzabile per viabilità di merci, servizi e passeggeri.



Figura 4 - Area di intervento - Banchina esistente

L'accessibilità al Canale Industriale Nord, è come detto interessata da progetti di adeguamento della sponda (molo Sali – ex Monopoli) e di adeguamento e rettifica della prospiciente area nell'isola "dei Serbatoi", mediante separati Progetti di fattibilità tecnico Economica (cfr. figura 2).



Figura 5 - Foto aerea

Art. 1.1.4 Descrizione del contesto

L'intervento ricade totalmente in ambito portuale ponendosi a nord di alcuni terminal commerciali (Vecon, TRV, TIV e Multiservice), ad est dei terminal industriali "Pilkington", "Saipem Alutekna", e Fincantieri, ad ovest della Raffineria ENI.

A nord dell'area oggetto di sviluppo del futuro terminal si colloca un'area di terziario (Vega, centro Acquae).

Il progetto quindi si pone come intervento di rivitalizzazione di un brownfield che pur sviluppando una funzione prevalentemente portuale potrà sviluppare una relazione diretta con i servizi e le funzioni limitrofe che hanno carattere maggiormente urbano infatti il terminal si troverà in connessione diretta con alcune funzioni direzionali/urbane sviluppate nell'ultimo ventennio (VEGA, padiglione espositivo realizzato in occasione dell'EXPO 2015, aree di sosta).



Figura 6 Ambito Portuale e Terminal del Porto di Venezia

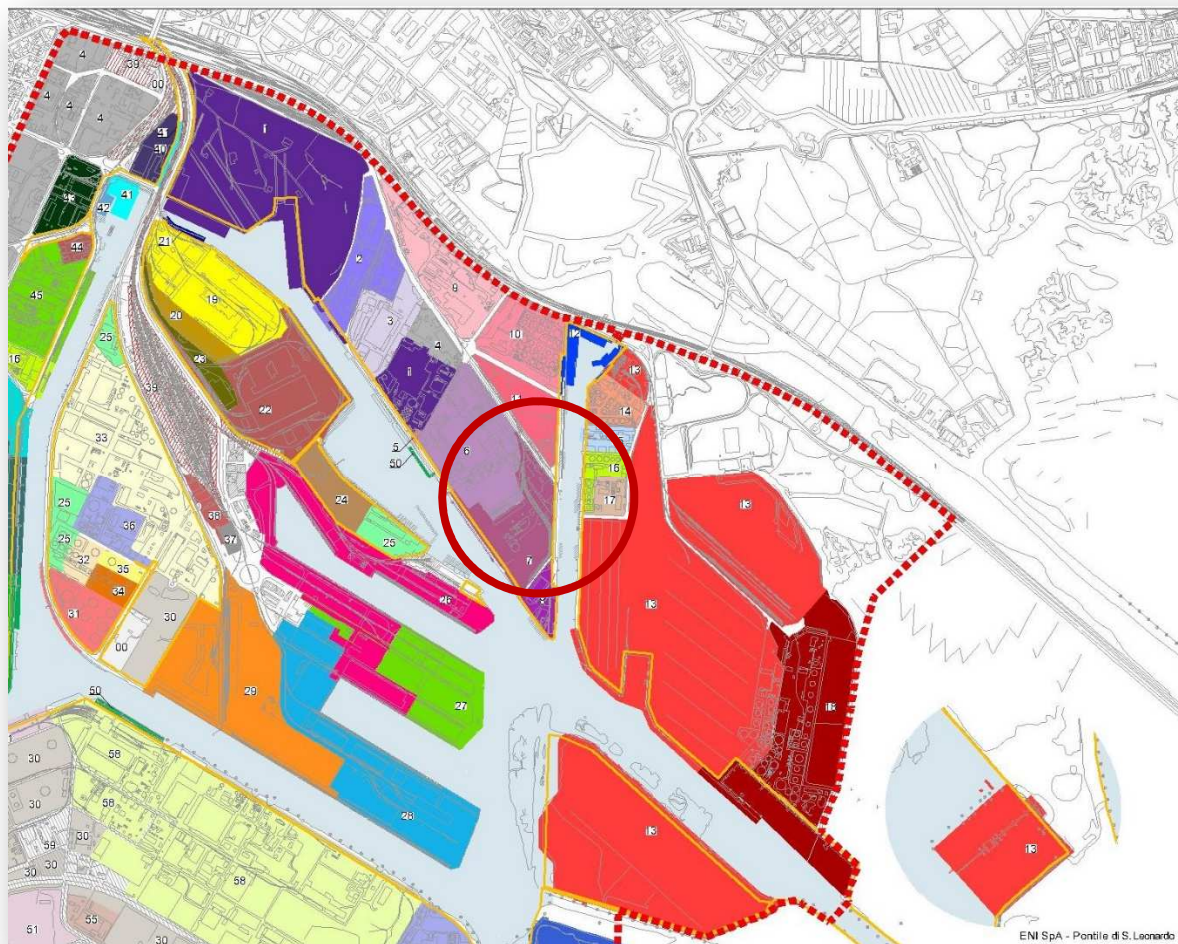




Figura 7 Ditte insediate in ambito portuale nell'intorno dell'area di intervento

	CIRCOSCRIZIONE DEMANIALE uso e occupazione disciplinati da concessione demaniale		AMBITO PORTUALE
	DITTE INSEDIATE/PROPRIETÀ (aggiornamento su dati nov/2010)		TITOLARI DI CONCESSIONE DEMANIALE MARITTIMA (ultimo aggiornamento dati 2016)
	1 FINCANTIERI SpA		16 CEREAL DOCKS SpA
	2 SIMAR - Società Metalli Marghera SpA		17 AIM BONIFICHE Srl
	3 ALUTEKNA INDUSTRIE SpA (in locazione Consorzio F.S.B.-Fincantieri)		18 PETROVEN Srl
	4 Varie		19 AFV - Acciaierie Beltrame SpA (In vendita)
	5 IVE - La Immobiliare Veneziana Srl		20 CONTREPAIR SpA
	6 PILKINGTON ITALIA SpA		22 PETROMAR Srl
	7 INTERMODALE MARGHERA S.R.L.		22 ILVA SpA - scadenza concessione pluriennale: 2026 -
	8 VENETA CEMENTI S.R.L.		23 ATB RIVA CALZONI SpA
	9 VEGA - Parco Scientifico Tecnologico di Venezia "VEGA 1"		24 GABRIELLI SpA
	10 CONDOTTE IMMOBILIARE SpA "VEGA 2"		25 APV Investimenti SpA
	11 IMMOBILIARE COMPLESSI Srl "VEGA 3"		26 MULTI SERVICE Srl - scadenza concessione pluriennale: 2024 -
	12 RIMORCHIATORI RIUNITI PANFIDO & C. Srl		27 TIV - TERMINAL INTERMODALE VENEZIA SpA - scadenza concessione pluriennale: 2023 -
	13 ENI SpA Raffineria - scadenza concessione pluriennale: 2034 -		28 TRV - TERMINAL RINFUSE VENEZIA SpA - scadenza concessione pluriennale: 2023 -
	14 API - Anonima Petroli Italiana SpA		29 VECON SpA - scadenza concessione pluriennale: 2022 -
	15 SACAIM SpA		30 SYNDIAL SpA

Art. 1.1.5 Accessibilità terrestre

L'accesso via terra all'area interessata avviene principalmente da via delle Industrie che presenta una carreggiata avente larghezza media 7.00 m. Via delle Industrie, si configura come viabilità a livello comunale, che si diparte dalla Strada Regionale 11 "Via della Libertà" tramite la strada comunale via Antonio Pacinotti. Tale viabilità risulta ad oggi in fase di importante potenziamento ed adeguamento da parte del Comune di Venezia. Sempre lungo la SR11 risulta presente un percorso ciclabile che collega Venezia con Mestre-Marghera e nelle immediate vicinanze di via Pacinotti vi è la stazione ferroviaria di Porto Marghera in fase di prossima ristrutturazione. La SR11 a sua volta è direttamente connessa al sistema autostradale A57 ed alla rete statale tramite la SS14.

La localizzazione quindi presenta un'ottima connessione viabilistica che permette di raggiungere i principali nodi di trasporto e la città storica in tempi contenuti.



Figura 8 Layout Accessibilità

Art. 1.2. Obiettivi generali dell'opera, analisi preliminare delle compatibilità

Art. 1.2.1 Obiettivi generali dell'opera

L'obiettivo generale di promuovere lo sviluppo sostenibile del porto sotto l'aspetto economico, sociale, ambientale e culturale si declina nel Piano Operativo Triennale POT approvato con la delibera n.6 del 12/10/2017, tra gli altri obiettivi, nel perseguire il mantenimento e lo sviluppo del settore crocieristico a Venezia in maniera compatibile con le esigenze della città e del contesto ambientale. Tale obiettivo trova come intervento strategico la progettazione dell'opera "Nuovo Terminal Crociere", coerentemente con gli indirizzi del Comitato Interministeriale di indirizzo, coordinamento e controllo sulla Laguna di Venezia (cosiddetto 'Comitatone') del 07/11/2017.

In particolare nel POT si specifica quanto segue:

....omissis....*"La soluzione risultata preferibile, rispetto ad un ampio set di indicatori trasportistici, economici e urbanistico ambientali, prevede la realizzazione di un nuovo terminal posizionato in Prima Zona Industriale di Porto Marghera.*

L'area dovrà essere dotata di un'ottima connessione viabilistica che permetta di raggiungere i principali nodi di trasporto e la città storica in tempi contenuti. Il progetto prevede che sia realizzato un terminal passeggeri, con relativa banchina ex novo (circa 800 m) prospiciente il Canale Industriale Nord.

Lo sviluppo del terminal in quest'area consentirà di recuperare, a fini portuali, un'area attualmente degradata e sottoutilizzata ed al tempo stesso di rafforzare il rapporto città-porto, recuperando un brownfield per una nuova localizzazione di servizi anche a carattere urbano.

La valorizzazione di aree prossime al tessuto urbano è infatti l'occasione per costruire un interfaccia di qualità.

Prendendo esempio da quanto avvenuto in numerosi porti europei, i terminal crocieristici sono stati collocati in posizioni vicine alla città attuale, riutilizzando infrastrutture, che avevano perso la loro funzione proprio perché troppo prossime ad aree divenute antropizzate.

La soluzione Canale Nord, con il supporto della Marittima limitata alle navi di stazza minore, appare, quindi, una efficiente risposta alle esigenze di protezione di un'area ad elevata sensibilità ambientale e valenza storico-artistico-culturale e di sviluppo economico del porto, continuando a salva-guardare le funzioni di home port di Venezia e gli investimenti già realizzati sulla Marittima." (cfr. pag.102)omissis....

L'opera è stata inserita nella programmazione dei lavori pubblici 2019-2021 di AdSPMAS, adottata con decreto del Presidente n.137 del 01/08/2018 e successivamente approvata insieme al Bilancio 2019-2021.

Relativamente alla soluzione del nuovo Terminal Crociere in oggetto, con Decreto del 09 dicembre 2019 (prot. AdSPMAS 18069 del 19/12/2019) il MIT ha approvato il finanziamento per la progettazione di fattibilità di n.4 interventi, tra cui vi è la progettazione di fattibilità per la realizzazione del suddetto nuovo terminal con relativo finanziamento pari a 726.000,00 €, successivamente integrato a € 1.000.000 a seguito del successivo decreto MIT n.594 del 23/12/2019.

In esito a ciò, con decretazione n. 419 del 31/07/2020, è stato approvato l'avvio alle attività volte all'individuazione di operatore economico per la redazione di un progetto di fattibilità tecnico economica per la realizzazione di un nuovo terminal crociere presso l'area sita in canale industriale Nord – sponda Nord, comprensivo di studio preliminare ambientale. Infine, con decreto del Commissario n.477 del 13/08/2020 di adozione del PTL 2021-2023, si è provveduto ad inserire nuovamente l'opera in argomento nella programmazione dei lavori pubblici. Suddetto PTL è stato definitivamente approvato insieme al Bilancio in data 16/11/2020.

In particolare il PTL prevede per quanto riguarda l'opera in oggetto il seguente intervento:

Realizzazione di un nuovo Terminal Crociere su sponda Nord - canale Nord da realizzare in due fasi (Costi per la progettazione di fatt. Tec. Econ. Finanziati da fondo progettaz. Decr. MIT n.15960 del 09/12/2019 e n.594 del 23/12/2019, con uno stanziamento di 1 milione di euro nel 2021 derivante dal suddetto contributo del MIT, la previsione di un ulteriore milione di euro per lo sviluppo di ulteriori attività necessarie al progetto di fattibilità tecnico economica nel 2022 e 58 milioni di euro a carico di capitale privato nell'ipotesi quindi di procedere con forme di appalto di concessione o partenariato pubblico privato.

Art. 1.2.2 Fasi Progettuali ed Alternative progettuali

Le attività progettuali si svilupperanno come segue:

- Fase 2 (progetto di fattibilità tecnico economica), che prevede nella sua fase finale la realizzazione di due accosti per navi di lunghezza fino a 340m LOA (sviluppata in due soluzioni progettuali alternative da sottoporre all'approvazione di AdSPMAS prima di iniziare lo sviluppo del PFTE). Le alternative dovranno essere valutate anche in considerazione degli traffici attuali ed in previsione che interessano il Canale Industriale Nord.

Il presente progetto di fattibilità consta nella realizzazione di un terminal crociere con strutture e servizi, adeguando la banchina esistente per accogliere 2 navi di lunghezza massima di 340m LOA, e la progettazione degli spazi per le connessioni intermodali ai principali nodi di trasporto (via acqua e via terra).



Figura 9 Tratto di banchina interessato dagli interventi di 2^a fase

Tra le alternative da porre in valutazione in sede progettuale di fattibilità tecnico economica, dopo confronto e autorizzazione di AdSPMAS, potrà essere presa in considerazione la realizzazione di un terminal crociere con strutture e servizi, arretrando la banchina esistente, a favore di una miglior accessibilità nautica al Canale industriale Nord ed a tutte le attività su esso insediate, per accogliere 2 navi di lunghezza massima di 340m LOA, e la progettazione degli spazi per le connessioni intermodali ai principali nodi di trasporto (via acqua e via terra).



Figura 10 Tratto di banchina interessato dagli interventi di seconda fase (alternativa 2)

A titolo informativo si evidenzia che la di Fase 1 in progettazione esecutiva da parte della Direzione Tecnica di AdSPMAS, prevede interventi minimi atti a mettere in operatività la banchina in tempi rapidi per poter accogliere 1 nave fino a 340m di lunghezza fuori tutto (LOA).

Gli interventi infrastrutturali previsti in tale 1^a fase, secondo la progettazione di massima sviluppata dai tecnici di AdSPMAS, prevedono interventi di dragaggio manutentivo ed adeguamento delle opere esistenti consistenti in: opere di contenimento delle sponde prima e dopo la banchina esistente, integrazione delle bitte esistenti, arredi di banchina, viabilità e impianti ed una struttura prefabbricata per accogliere i passeggeri e gli addetti alle attività.



Figura 11 Tratto di banchina interessato dagli interventi di 1^a fase

Art. 1.2.3 Analisi preliminare della compatibilità ambientale

Il progetto, dovrà contenere lo studio preliminare ambientale (unitamente a relazione di screening VINCA e relazione paesaggistica se dovuta) che potrà, in esito ad opportune valutazioni di merito, essere trasmesso all'autorità competente ai fini dell'eventuale procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA (art.19 Dlgs.152/2006 ed s.m.i.). Per tale motivo lo studio dovrà essere integrato con i contenuti dello studio Preliminare Ambientale Contenuti dello Studio Preliminare Ambientale di cui all'allegato IV bis alla parte seconda e dell'art. 19 del d.lgs.152/06.

Art. 1.2.4 Il Piano Regolatore Portuale vigente

Di seguito si riportano lo stralcio del Piano Regolatore Portuale del 1965 che individua per l'area oggetto di intervento la funzione Industriale Commerciale e la sezione all'imbocco del Canale Industriale Nord.

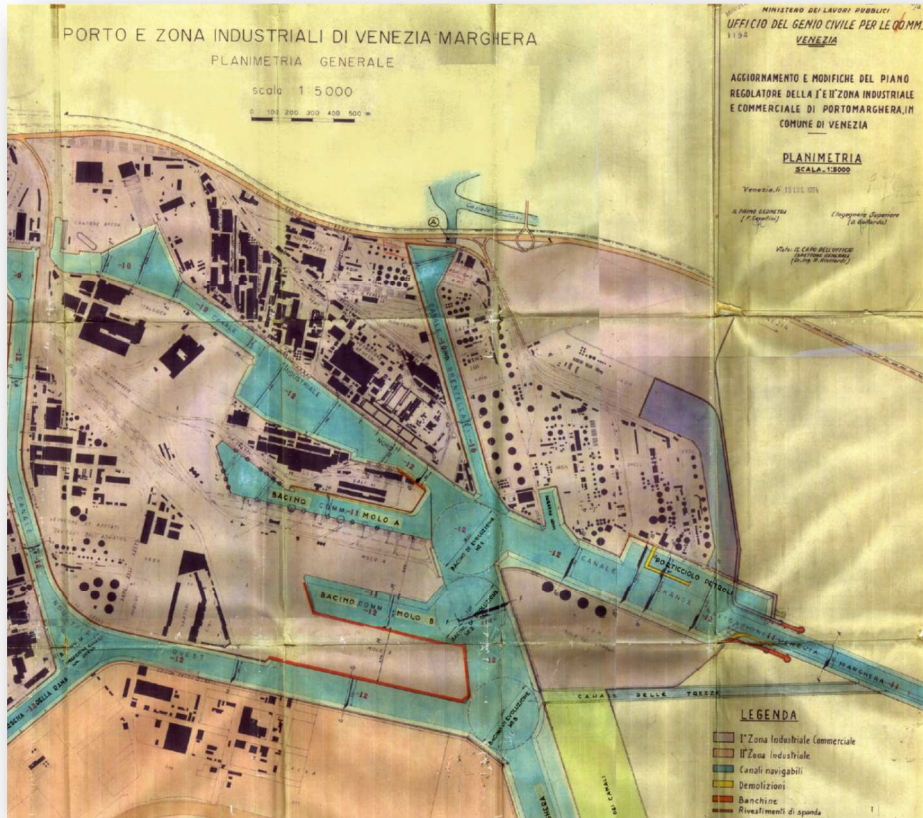


Figura 12 Estratto del Piano Regolatore Portuale vigente

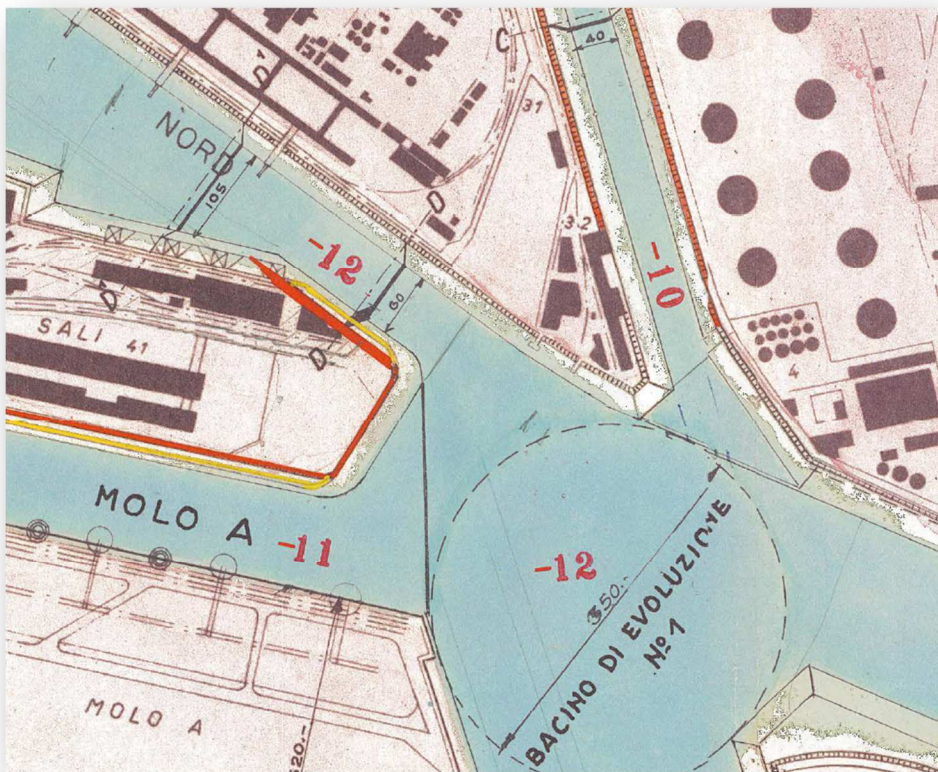


Figura 13 Estratto del Piano Regolatore Portuale vigente

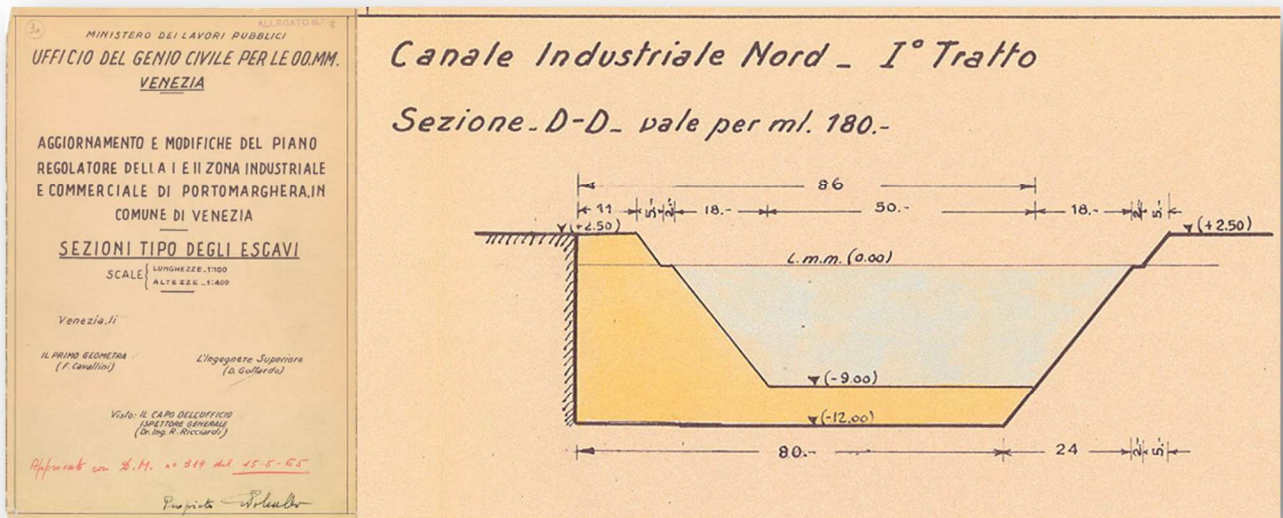


Figura 14 Estratto del Piano Regolatore Portuale vigente

Art. 1.2.5 Accesso al Canale Industriale Nord

Parallelamente all'intervento di che trattasi, come già detto è in corso una progettazione per la rettifica della banchina lato compendio ex Monopoli e propedeuticamente con la parziale demolizione dell'edificio Greggi-Botti ed altri interventi atti a migliorare l'accessibilità nautica interessanti l'isola dei Petroli.

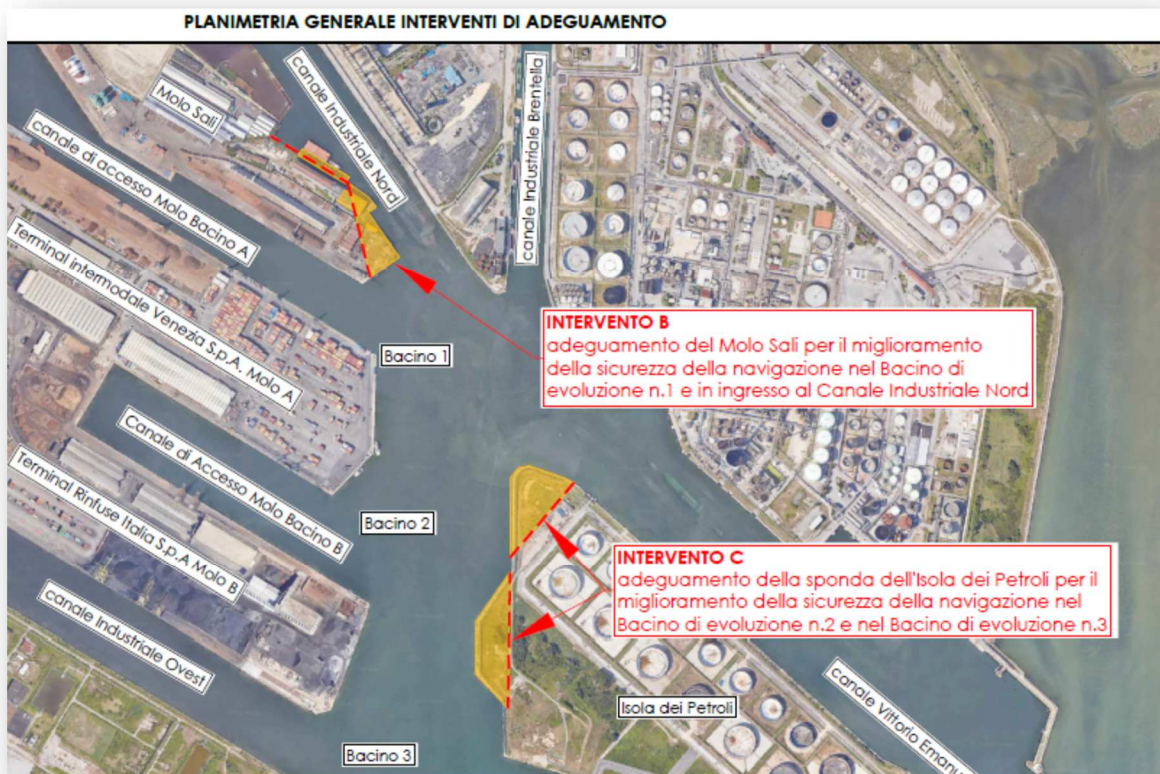


Figura 15 Interventi di adeguamento previsti

Art. 1.2.6 Accessibilità da terra

Il progetto dovrà comprendere anche una relazione trasportistica che consideri la ripartizione modale e le principali destinazioni terrestri (analisi e calcolo dei volumi dei flussi di traffico generati dalle navi con rilievo e valutazione di eventuali criticità e relative azioni migliorative).

Art. 1.2.7 Compatibilità con le preesistenze archeologiche

Ai fini dell'applicazione dell'articolo 28, comma 4, del codice dei beni culturali e del paesaggio di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, dovrà essere predisposta tutta la documentazione da trasmettere al soprintendente territorialmente competente copia del progetto di fattibilità dell'intervento individuato, ivi compresi gli esiti delle indagini geologiche e archeologiche preliminari, con particolare attenzione ai dati di archivio e bibliografici reperibili, all'esito delle ricognizioni volte all'osservazione dei terreni, alla lettura della geomorfologia del territorio, nonché alle fotointerpretazioni.

La documentazione dovrà essere raccolta ed elaborata mediante i dipartimenti archeologici dell'università, ovvero mediante i soggetti in possesso di diploma di laurea e specializzazione in archeologia o di dottorato di ricerca in archeologia.

Il progetto dovrà contenere gli esiti di tale attività.

Art. 1.2.8 Compatibilità geologica, geomorfologica e idrogeologica dell'opera

Il progetto, dovrà contenere un approfondito studio in merito alla compatibilità geologica, geomorfologica e idrogeologica dell'opera.

Art. 1.3. Analisi delle esigenze e dei bisogni da soddisfare

Le esigenze cui rispondono gli interventi oggetto di affidamento (Fase 2) sono relative allo sviluppo di un terminal crocieristico che consenta di:

- spostare una parte del traffico crocieristico, che attualmente giunge a Venezia Marittima passando per il Bacino San Marco, a Porto Marghera facendo raggiungere i nuovi approdi alle navi passeggeri via Canale Malamocco-Marghera riducendo quindi gli impatti sul centro storico, ma mantenendo e sviluppando un settore che ha un notevole indotto per il territorio locale e regionale (cfr studio CGIA). Consentendo quindi uno sviluppo in grado di continuare a generare "ricchezza" preservando, al tempo stesso, il patrimonio storico, archeologico, urbano ed artistico integrato in un contesto ambientale, naturale e paesaggistico similmente unici e straordinari;
- mantenere la funzione home port possibile grazie alla posizione strategica del nuovo terminal crociere che si colloca in posizione ottimale rispetto ai principali nodi di trasporto, consentendo di alleggerire il centro storico da una quota di traffico passeggeri e dei flussi di traffico relativi l'approvvigionamento delle navi che potranno da Marghera raggiungere il sistema infrastrutturale regionale nazionale ed internazionale. Per mantenere in toto la funzione home port il progetto dovrà dimensionare correttamente il sistema dei trasporti a servizio dell'area e prevedere aree o fabbricati dedicati al deposito forniture ed alle attività logistiche;
- recuperare un'area portuale dismessa (brownfield), in linea con quanto avvenuto nei principali porti europei, insediando la funzione crocieristica in zone portuali non più idonee ad attività industriali/commerciali, anche perché ormai troppo prossime alla città migliorando complessivamente le condizioni ambientali sia evitando ulteriore consumo di suolo (LR

- 14/2017) che prevedendo elementi di contenimento degli impatti in fase di costruzione ed esercizio ;
- realizzare un progetto che, pur mantenendo una funzione portuale, sviluppi una connessione diretta con le funzioni più urbane prossime all'area stessa favorendo l'interazione porto-città prevedendo la localizzazione di servizi anche a carattere urbano (es. ristorazione, aree parcheggio, spazi aperti per lo svago accessibili al pubblico in determinate fasce orarie o giorni) o integrando i percorsi ciclabili e pedonali esistenti; intervento ridisegna la connessione porto-città, dove la nuova area crociere consente il doveroso recupero urbano postindustriale e la fruizione di ambiti portuali anche per servizi o spazi pubblici di interesse per i cittadini,
 - il progetto dovrà consentire di sviluppare la massima offerta, in termini di passeggeri/giorno, considerando il numero, la tipologia di accosti e di conseguenza la tipologia di navi e la portata massima di queste in termini di passeggeri in base all'analisi della domanda di mercato ed alle caratteristiche dell'accessibilità nautica anche in previsione e comunque in accordo con AdSPMAS;
 - rispondere alle norme tecniche per le costruzioni, alla sicurezza dell'opera , all'accessibilità marittima (ad es. l'esposizione al vento e alle correnti in fase di manovra e di ormeggio), nonché , laddove possibile, a principi di ingegneria portuale in considerazione delle norme PIANC (Permanent International Association of Navigation Congresses);
 - rispondere ai criteri minimi relativi alla sicurezza.

Art. 1.4. Qualità architettonica e tecnico funzionale e di relazione nel contesto dell'opera

Il progetto dovrà inserirsi in maniera coerente con il contesto, sviluppando un'adeguata qualità urbana ed architettonica che contempererà le esigenze funzionali con i caratteri storici artistici ed ambientali non solo delle aree interessate o prossime all'intervento, ma della città e della Laguna di Venezia in senso più ampio: il nuovo terminal infatti sarà una sorta di nuova porta di ingresso alla città. Le tracce dei precedenti insediamenti industriali di maggior valore culturale, simbolico od evocativo dovranno essere integrate e valorizzate nel progetto per costruire una nuova realtà che modifichi ma al tempo stesso conservi le identità ed il vissuto precedente tramandandone una memoria che definirà una sottile continuità con il passato.

Art. 1.5. Regole tecniche e normative da rispettare

Tutte le indicazioni di seguito riportate dovranno essere verificate all'atto della progettazione mediante necessari contatti formali e informali con gli Enti di Controllo preposti e nel corso dell'acquisizione dei necessari pareri e/o autorizzazioni.

La seguente esposizione ha carattere unicamente riepilogativo e non esaustivo. La determinazione completa delle regole e delle norme applicabili è demandata ai progettisti.

Art. 1.5.1 Norme PIANC

La progettazione dovrà tener conto delle norme PIANC¹ per la navigabilità ed in particolare delle "Guide lines for terminal and cruises" per quanto riguarda la progettazione specifica dei terminal crociere.

- ¹ PIANC, Permanent International Association of Navigation Congresses, n° 152-2016 Guidelines for cruise terminals;

- PIANC, Permanent International Association of Navigation Congresses, MarCom n° 160 General principles for the Design of Maritime Structures;

- "Port Engineering, planning, construction, maintenance and security" (Gregory P. Tsinker – USA 2004);

Art. 1.5.2 Normativa strutturale

Aggiornamento delle << Norme tecniche per le costruzioni >> approvate con Decreto Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 17.01.2018 pubblicato nel supplemento ordinario n°8 alla Gazzetta Ufficiale in data 20.02.2018 serie generale n.42

Art. 1.5.3 Norme in materia igienico-sanitaria e di sicurezza

La progettazione degli ambienti dovrà tenere conto delle prescrizioni di cui al D.Lgs. 81/08 e s.m.i. e del Regolamento Edilizio del Comune di Venezia, approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n 70 del 13/12/2019, esecutivo dal 15/02/2020.

Art. 1.5.4 Normativa di prevenzione incendi

Dovranno essere rispettate tutte le regole tecniche verticali e orizzontali applicabili alla fattispecie progettuale vigenti approvate con Decreti Ministeriali per le diverse tipologie progettate, per quanto applicabili.

Art. 1.5.5 Impiantistica

Per i principi ai quali si deve ispirare la progettazione impiantistica, si rimanda agli obiettivi generali dell'opera precedentemente esposti.

La progettazione e l'esecuzione degli impianti 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 applicabili.

La progettazione dovrà essere svolta in ottemperanza alla normativa UNI, UNI EN, CEI, CIG vigente.

L'intera area e gli edifici dovranno essere coperti da trasmissione dati WIFI.

Art. 1.5.6 Disposizioni inerenti la certificazione dei materiali da costruzione

In sede di progettazione dovrà essere curata con particolare attenzione l'applicazione della direttiva 89/106/CEE relativa alla marcatura CE dei prodotti da costruzione.

Per ciascuna lavorazione che implichi l'utilizzo di materiali che debbano essere dotati di marcatura, dovrà essere indicata la relativa norma armonizzata di riferimento e la relativa modalità di attestazione e di controllo in sede di esecuzione dei lavori.

Art. 1.5.7 Disposizioni inerenti alla Security e Safety

La progettazione dovrà tenere conto delle normative anche internazionali inerenti alla sicurezza del personale del terminal, degli equipaggi, dei passeggeri, degli addetti ai servizi, delle infrastrutture e delle navi.

A tal fine si dovrà tener conto anche delle interferenze con le attività esistenti ed in previsione nelle aree circostanti.

Art. 1.6. Limitato consumo del suolo

La soluzione progettuale individuata dovrà tenere in adeguata considerazione un giusto e limitato rapporto tra superficie coperta e impermeabilizzata e superficie fondiaria dell'intervento.

- Port designer's handbook: raccomandations and guidelines (Carl A. Thoresen – USA 2003)

Nel progetto dovrà essere riportato il bilancio ante-post tra superfici coperte e impermeabilizzate.

Art. 1.7. Quadro Programmatico e regime vincolistico

A titolo indicativo non esaustivo si riporta di seguito l'individuazione urbanistica e il principale regime vincolistico cui deve sottostare l'area interessata, il cui approfondimento di dettaglio sarà effettuato in sede progettuale.

Art. 1.7.1 Zonizzazione urbanistica dell'area

L'area interessata dal progetto ricadente all'interno dell'ambito del Piano Regolatore Portuale del 1965, i vincoli da considerare saranno quelli dettati dal piano medesimo.

Art. 1.7.2 Regime vincolistico principale

Sull'area interessata è stato in via preliminare individuato il seguente regime vincolistico:

- Vincolo sismico O.P.C.M. n. 3274/2003;
- Vincolo di conterminazione Lagunare Decreto del Ministero LLPP n.9 /1990, Gazzetta Ufficiale n. 44 del 22/2/1990
- SIN - Sito di Interesse Nazionale (siti inquinati) D.M. n. 471 del 25.10.1999
- Area Interna al Perimetro SIN Porto Marghera D.M. n. 152 del 03/04/2006; D.M. n. 144 del 24/04/2013
- Area soggetta a vincoli di navigazione aerea ENAC di cui al Decreto Dirigenziale n. 006/CIA del 19/10/2012:
 - Area soggetta a limitazione per la realizzazione di impianti eolici;
 - Area soggetta a limitazione per la realizzazione di discariche o fonti attrattive fauna selvatica
 - Area vincolo relativa agli ostacoli per la navigazione aerea - superficie orizzontale esterna

Il progettista nella redazione del Progetto di fattibilità Tecnico Economica, dovrà approfondire il regime vincolistico al fine di verificare la conformità urbanistica e ambientale della soluzione individuata.

Si evidenzia che l'area interessata risulta in prossimità alle aree Natura 2000.

Art. 1.7.3 Vincoli nello svolgimento del cantiere ed in fase di esercizio in rapporto alle attività circostanti

Nella formulazione dell'ipotesi progettuale, dovrà essere mostrata particolare attenzione alle attività esterne, fornendo specifiche disposizioni tecniche e pratiche volte a salvaguardare la sicurezza interna ed esterna all'area di cantiere.

In particolare si dovrà tenere conto della presenza di attività contigue all'area di intervento che rimarranno in funzione.

Si dovrà valutare inoltre l'interferenza presente in prossimità dell'accesso carrabile all'area in promiscuità con le attività limitrofe e i relativi preesistenti fabbricati.

Art. 1.8. Funzioni che dovrà svolgere l'intervento

La funzione prevalente dell'opera sarà una funzione portuale legata alla crocieristica, pertanto dovranno essere dimensionati e progettati tutti gli spazi necessari alle diverse aree e fasi operative del terminal (zone partenza ed arrivi, uffici, aree di check-in, aree di attesa, aree di gestione bagagli, servizi tecnici, aree parcheggi mezzi pubblici e privati, kiss and ride, collegamenti pedonali e ciclabili, ecc.).

A queste potranno sovrapporsi funzioni miste legate alla ristorazione, commerciali o di svago, percorsi per il tempo libero, spazi aperti alla città che però dovranno essere accuratamente progettati e separati dalle aree operative di banchina che per esigenze di security devono essere ad accesso controllato.

Art. 1.9. Impatto dell'opera sulle componenti ambientali e architettoniche

Art. 1.9.1 Tutela ambientale

La progettazione dell'intervento dovrà rispettare le indicazioni contenute all'interno del D.Lgs. 152/06 "Norme in materia ambientale", del prot. 1993 per i sedimenti da scavare, legge quadro sul rumore L.447/1995, D.Lgs 155/2010 (qualità dell'aria) e la DGRV n.1400 del 2017 e relative norme nazionali sulla VINCA ove queste risultino applicabili.

Relativamente alle terre da scavo, si rimanda alle procedure di cui al D.Lgs.152/2006 e al D.M. n. 161 del 10/08/2012 e s.m.i..

Art. 1.9.2 Componenti architettoniche

Come detto, la progettazione dell'intervento dovrà essere rispettosa per quanto possibile della componente architettonica e della struttura urbanistica dei siti oggetto di intervento, privilegiando, ove compatibile e possibile, il recupero e il mantenimento degli elementi esistenti caratterizzanti, tipici dell'architettura industriale del secolo scorso al fine di integrarli nello sviluppo futuro dell'area.

Art. 1.10. Risparmio/Contenimento energetico

Gli edifici di servizio dovranno essere progettati tenendo conto delle prescrizioni dettate dalle seguenti norme:

- D.Lgs. 192/05 "Attuazione della Direttiva 2002/91/CE relativa al rendimento energetico nell'edilizia";
- D.Lgs. 311/06 "Disposizioni correttive ed integrative al D.Lgs. 192/05, recante attuazione della Direttiva 2002/91/CE, relativa al rendimento energetico nell'edilizia";
- D.P.R. 59/09 "Regolamento di attuazione dell'articolo 4, comma 1, lettere a) e b), del D.Lgs. 192/05, concernente attuazione della Direttiva 2002/91/CE sul rendimento energetico in edilizia";
- D.lgs 3 marzo 2011, n. 28 Attuazione della direttiva 2009/28/CE sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili, recante modifica e successiva abrogazione delle direttive 2001/77/CE e 2003/30/CE;
- Tutte le ulteriori norme nazionali e regionali in materia.

Si specifica che, in tale ambito, la normativa regionale è da ritenersi sovraordinata rispetto alla nazionale.

Il progetto dovrà pertanto perseguire almeno i valori minimi di trasmittanza delle strutture imposti dalla normativa citata, valutando la possibilità di raggiungere prestazioni migliorative studiandone i rapporti costi/benefici sia in termini economici che ambientali.

Il progetto dell'infrastruttura portuale dovrà inoltre contemperare la fornitura di energia elettrica alle navi e valutazione del relativo approvvigionamento da parte delle reti di distribuzione di energia elettrica esistenti.

Art. 1.11. Accessibilità alle persone disabili

Le infrastrutture dovranno poter garantire l'accesso da parte di persone disabili.

La progettazione dovrà pertanto svolgersi nel rispetto dei principi di accessibilità e visitabilità previsti dalla Legge 13/89, dal relativo regolamento D.M. 236/89 e dal D.P.R. 503/96.

L'accessibilità dovrà essere valutata tenendo conto delle varie accezioni: motoria, visiva, uditiva.

CAPO 2°

PROGETTAZIONE DELL'INTERVENTO

Art. 2.1. Livelli di progettazione e fasi di progettazione, sequenza e tempi di svolgimento

Art. 2.1.1 Fasi di progettazione

La fase progettuale del presente documento consta nel livello di **Progetto di Fattibilità Tecnico economica della Fase 2** dell'intervento denominato "Nuovo Terminal Crociere sull'area sita in sponda Nord del Canale Industriale Nord di Venezia".

Art. 2.1.2 Razionalizzazione delle attività di progettazione

Con riferimento all'art. 23 comma 1 lett. h) del D.Lgs. 50/2016 per il presente progetto è prevista la razionalizzazione dell'attività di progettazione e delle connesse verifiche attraverso l'uso di metodi e strumenti elettronici specifici quali quelli di modellazione per l'edilizia e le infrastrutture nel rispetto dei disposti del Decreto MIT 560 del 01.12.2017.

A tal fine dovrà venire prodotto un documento che dovrà contenere:

- a) i requisiti informativi strategici generali e specifici, compresi i livelli di definizione dei contenuti informativi, tenuto conto della natura dell'opera, della fase di processo e del tipo di appalto;
- b) tutti gli elementi utili alla individuazione dei requisiti di produzione, di gestione e di trasmissione ed archiviazione dei contenuti informativi, in stretta connessione con gli obiettivi decisionali e con quelli gestionali. In particolare, deve includere il modello informativo relativo allo stato iniziale dei luoghi e delle eventuali opere preesistenti.

La documentazione di gara sarà resa disponibile su supporto informatico, fermo restando che a tutti gli effetti è considerata valida la documentazione cartacea, integrata, ove necessario, dalla documentazione digitale.

In attuazione di quanto sopra dovrà essere il piano di gestione informativa che, in risposta ai requisiti informativi, strutturi temporalmente e sistemicamente i flussi informativi nella catena di fornitura, ne illustri le interazioni con i processi informativi e decisionali all'interno dell'ambiente di condivisione dei dati, descriva la configurazione organizzativa e strumentale degli operatori, precisi le responsabilità degli attori coinvolti.

Dovrà essere utilizzata piattaforma interoperabile a mezzo di formati aperti non proprietari. I dati sono connessi a modelli multidimensionali orientati a oggetti secondo le modalità indicate nei requisiti informativi come sopra riportati (ex art. 7 Decreto MIT 560/2017) e devono essere richiamabili in qualunque fase e da ogni attore durante il processo di progettazione, costruzione e gestione dell'intervento secondo formati digitali aperti e non proprietari, normati, fatto salvo quanto previsto all'articolo 68 del codice dei contratti pubblici, a livello nazionale o internazionale e controllati nella loro evoluzione tecnica da organismi indipendenti. Le informazioni prodotte e condivise tra tutti i partecipanti al progetto, alla costruzione e alla gestione dell'intervento, sono fruibili senza che ciò comporti l'utilizzo esclusivo di applicazioni tecnologiche commerciali individuali specifiche.

I flussi informativi che riguardano la stazione appaltante e il relativo procedimento, si svolgono all'interno di un ambiente di condivisione dei dati, dove deve avvenire la gestione digitale dei processi informativi, esplicitata attraverso un processo di correlazione e di ottimizzazione tra i flussi informativi digitalizzati e i processi decisionali che riguardano il singolo procedimento.

Nel contratto sarà compresa la fornitura e la manutenzione minimo biennale degli strumenti hardware e software di gestione digitale dei processi decisionali e informativi, adeguati alla natura dell'opera, alla fase di processo ed al tipo di procedura in cui sono redatti;

Art. 2.1.3 Livelli di progettazione

Salvo quanto meglio specificato negli articoli successivi, la Progettazione degli interventi vedrà le seguenti figure e ruoli:

- A. RUP: Direzione Tecnica dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale;
- B. Progettista esterno, individuato mediante procedura aperta sopra soglia comunitaria ai sensi dell'art. 60 del D.Lgs. 50/2016, che dovrà provvedere alle seguenti attività:
 - elaborazione del **Progetto di Fattibilità Tecnico Economica** – PFTE (ex art.23 D.Lgs. 50/2016) della **Fase 2** redatto in conformità alle prescrizioni di cui alla Parte II^A, Capo I, Titolo II, Sezione II del D.P.R. 207/10 e comprensivo del documento delle alternative progettuali;
 - definizione delle navi di progetto in base all'analisi della domanda di mercato ed alle caratteristiche dell'accessibilità nautica anche in previsione e comunque in accordo con AdSPMAS anche avvalendosi di simulazioni real time full motion a partire dal bacino di evoluzione n.1 fino all'accosto e viceversa secondo le condizioni che verranno successivamente specificate. Le navi di progetto, la loro programmazione e i conseguenti flussi generati consentiranno il corretto dimensionamento delle infrastrutture e servizi e la scelta da parte dell'Amministrazione dell'alternativa progettuale per la quale redigere il PFTE;
 - verifiche sulla sicurezza nautica in accosto ed ormeggio alle future banchine anche mediante "mooring assessment" con utilizzo di apposito software e modelli di calcolo ed all'ingresso in canale Nord mediante il bacino di evoluzione n.1;
 - stima della ripartizione modale degli arrivi e delle destinazioni terrestri dei passeggeri e quantificazione dei flussi di provviste di bordo;
 - relazione trasportistica;
 - Dimensionamento e definizione delle modalità di rifornimento alle navi di acqua carburante e lubrificante e gestione rifiuti, nonché di ogni altro aspetto riconducibile al mantenimento della funzione di "Home Port".;
 - Dimensionamento e definizione della fornitura di energia elettrica alle navi e valutazione del relativo approvvigionamento da parte delle reti di distribuzione di energia elettrica esistenti;
 - rilievo piano altimetrico delle aree interessate e dei corpi di fabbrica esistenti, comprensivo dei sottoservizi ad integrazione di quello messo a disposizione dalla stazione appaltante;
 - rilievo batimetrico della sponda e dell'area di canale interessata dall'intervento
 - esecuzione delle indagini geologiche e geotecniche dei siti di intervento (la cui definizione è in carico al progettista in relazione alle opere da progettare);
 - caratterizzazione ambientale del suolo e del sottosuolo interessato dal progetto anche sub alveo mediante esecuzioni di appropriate indagini ambientali e previa bonifica da ordigni bellici per la parte in sub alveo, finalizzata alle suddette prove;
 - prove, campionamenti, caratterizzazioni preliminari relativamente alle terre da scavo anche ai fini dello smaltimento;
 - definizione dei volumi di dragaggio con suddivisione in base alle caratterizzazioni preliminari;
 - ricerca storica cartografica e documentale delle aree in oggetto, comprensiva degli as-built di tutte le infrastrutture esistenti;
 - elaborazione del documento delle alternative progettuali riferite alle due alternative presenti nel DPP;
 - integrazione dello studio di prefattibilità ambientale facente parte del PFTE con i contenuti dello studio Preliminare Ambientale Contenuti dello Studio Preliminare Ambientale di cui all'allegato IV bis alla parte seconda e dell'art. 19 del d.lgs.152/06;

- relazione di screening VINCA;
- predisposizione del materiale necessario ai lavori della Conferenza dei Servizi per il Sito di Interesse Nazionale di Porto Marghera sul Progetto di Fattibilità Tecnico Economica ai sensi della L. 241/90 e partecipazione alla stessa;
- richiesta di pareri e autorizzazioni comunque denominati in “via ordinaria” (compresa la predisposizione della necessaria modulistica);
- fornitura e contratto di manutenzione minimo biennale di strumenti hardware e software di gestione digitale del progetto redatto secondo quanto disposto nei Documenti Preliminare alla Progettazione ed in conformità del Decreto MIT n°560/2017.

C. esternamente, mediante procedure separate sempre ai sensi del Dlgs.50/2016:

- supporto al RUP esterno;

Art. 2.1.4 Sintesi degli elaborati progettuali richiesti

La compiuta definizione delle attività di progettazione è demandata agli Schemi di Bando e Disciplinare di gara per affidamento servizi di architettura e ingegneria relativi al Nuovo Terminal Crociere sull'area sita in sponda Nord del Canale Industriale Nord di Venezia.

In particolare il disciplinare di gara per la Fase 2 sarà redatto per l'alternativa progettuale 1, inserendo nei documenti di gara la previsione di possibile modifica al contratto ai sensi dell'art.106 del Dlgs. 50/2016, dovuta alla possibile scelta da parte dell'Amministrazione dell'alternativa 2 in esito alla redazione del documento delle alternative progettuali. Nel qual caso verrà utilizzato il ribasso offerto in sede di aggiudicazione.

L'elenco di seguito riportato è redatto sulla base delle indicazioni contenute all'interno del D.P.R. 207/10 (ove indicate le lettere fanno riferimento all'art. 17 del D.P.R. 207/10):

- a. relazione illustrativa;
- b. relazione tecnica;
- c. studio di prefattibilità ambientale;
- d. studi necessari per un'adeguata conoscenza del contesto in cui è inserita l'opera, corredati da dati bibliografici, accertamenti ed indagini preliminari - quali quelle storiche archeologiche ambientali, topografiche, geologiche, idrologiche, idrauliche, geotecniche e sulle interferenze e relative relazioni ed elaborati grafici – atti a pervenire ad una completa caratterizzazione del territorio ed in particolare delle aree impegnate;
- e. planimetria generale ed elaborati grafici ivi compreso il rilievo topografico di dettaglio delle aree interessate dalla soluzione selezionata (fornito da ADSPMAS);
- f. prime indicazioni e misure finalizzate alla tutela della salute e sicurezza dei luoghi di lavoro per la stesura dei piani di sicurezza con i contenuti minimi di cui al comma 2 art. 17 DPR 207/2010;
- g. calcolo sommario della spesa;
- h. quadro economico di progetto;
- i. piano particellare preliminare delle aree, individuazione delle proprietà interessate e rilievo degli immobili.
- j. Modulistica, relazioni ed elaborati grafici necessari per l'ottenimento delle autorizzazioni comunque denominate
- k. Rappresentazione dei fabbricati esistenti connessi alla progettazione definitiva

Art. 2.1.5 Contenuti minimi degli elaborati progettuali richiesti

Con riferimento agli elenchi di cui sopra, i contenuti minimi degli elaborati progettuali richiesti sono quelli stabiliti alla Parte II, Titolo II, Capo I del DPR 207/2010 oltre a quanto riportato all'art.2.1.3.

Art. 2.1.6 Importo della progettazione e determinazione corrispettivi delle prestazioni

Fase 2

Lo studio di prefattibilità e le analisi preliminari effettuate da AdSPMAS ha stimato preliminarmente e sommariamente per la **Fase 2** in circa **€ 41.000.000,00** l'importo complessivo dei lavori ipotizzati.

Sulla base di tale preliminare sommaria stima, verrà determinato il corrispettivo da porre a base di gara nella procedura 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.

Il corrispettivo, sarà costituito dal compenso e dalle spese ed oneri accessori, 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):

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

Il compenso «CP», con riferimento ai parametri indicati, sarà 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:

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

L'importo delle spese e degli oneri accessori sarà 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.

CATEGORIE D'OPERA	ID. OPERE		Costo Categorie(€) <<V>>
	Codice	Descrizione	
STRUTTURE	S.05	<i>Dighe, Conche, Elevatori, Opere di ritenuta e di difesa, rilevati, colmate. Gallerie, Opere sotterranee e subacquee, Fondazioni speciali.</i>	10.815.857,60
IDRAULICA	D.01	<i>Opere di navigazione interna e portuali</i>	846.616,41
INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITA'	V.03	<i>Strade, linee tramviarie, ferrovie, strade ferrate, con particolari difficoltà di studio, escluse le opere d'arte e le stazioni, da compensarsi a parte. - Impianti teleferici e funicolari - Piste aeroportuali e simili.</i>	6.082.826,49
EDILIZIA	E.04	<i>Alberghi, Villaggi turistici - Mercati e Centri commerciali complessi</i>	23.254.699,48

Qui di seguito vengono riportate le Fasi prestazionali previste per ogni diversa Categoria d'Opera con la distinta analitica delle singole prestazioni e con i relativi Parametri <<Q>> di incidenza, desunti dalla tavola Z-2 allegata alla vigente normativa.

STRUTTURE – S.05**b.I) PROGETTAZIONE PRELIMINARE**

Codice	Descrizione singole prestazioni
Qbl.01	Relazioni, planimetrie, elaborati grafici
Qbl.02	Calcolo sommario spesa, quadro economico di progetto
Qbl.06	Relazione geotecnica
Qbl.07	Relazione idrologica
Qbl.08	Relazione idraulica
Qbl.09	Relazione sismica e sulle strutture
Qbl.10	Relazione archeologica
Qbl.12	Progettazione integrale e coordinata - Integrazione delle prestazioni specialistiche
Qbl.13	Studio di inserimento urbanistico
Qbl.14	Relazione tecnica sullo stato di consistenza degli immobili da ristrutturare
Qbl.15	Prime indicazioni di progettazione antincendio (d.m. 6/02/1982)
Qbl.16	Prime indicazioni e prescrizioni per la stesura dei Piani di Sicurezza
Qbl.17	Studi di prefattibilità ambientale (art.17, comma 1, lettera c), d.P.R. 207/2010)
Qbl.18	Piano di monitoraggio ambientale

IDRAULICA – D.01**b.I) PROGETTAZIONE PRELIMINARE**

Codice	Descrizione singole prestazioni
Qbl.01	Relazioni, planimetrie, elaborati grafici
Qbl.02	Calcolo sommario spesa, quadro economico di progetto
Qbl.06	Relazione geotecnica
Qbl.07	Relazione idrologica
Qbl.08	Relazione idraulica
Qbl.09	Relazione sismica e sulle strutture
Qbl.10	Relazione archeologica
Qbl.12	Progettazione integrale e coordinata - Integrazione delle prestazioni specialistiche
Qbl.13	Studio di inserimento urbanistico
Qbl.16	Prime indicazioni e prescrizioni per la stesura dei Piani di Sicurezza
Qbl.17	Studi di prefattibilità ambientale (art.17, comma 1, lettera c), d.P.R. 207/2010)
Qbl.18	Piano di monitoraggio ambientale

INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITA' – V.03**b.I) PROGETTAZIONE PRELIMINARE**

Codice	Descrizione singole prestazioni
Qbl.01	Relazioni, planimetrie, elaborati grafici
Qbl.02	Calcolo sommario spesa, quadro economico di progetto
Qbl.03	Piano particellare preliminare delle aree o rilievo di massima degli immobili
Qbl.06	Relazione geotecnica
Qbl.07	Relazione idrologica
Qbl.08	Relazione idraulica
Qbl.09	Relazione sismica e sulle strutture
Qbl.10	Relazione archeologica
Qbl.12	Progettazione integrale e coordinata - Integrazione delle prestazioni specialistiche
Qbl.13	Studio di inserimento urbanistico
Qbl.16	Prime indicazioni e prescrizioni per la stesura dei Piani di Sicurezza
Qbl.17	Studi di prefattibilità ambientale (art.17, comma 1, lettera c), d.P.R. 207/2010)
Qbl.18	Piano di monitoraggio ambientale

EDILIZIA – E.04**b.I) PROGETTAZIONE PRELIMINARE**

Codice	Descrizione singole prestazioni
Qbl.01	Relazioni, planimetrie, elaborati grafici

Qbl.02	Calcolo sommario spesa, quadro economico di progetto
Qbl.06	Relazione geotecnica
Qbl.07	Relazione idrologica
Qbl.08	Relazione idraulica
Qbl.09	Relazione sismica e sulle strutture
Qbl.10	Relazione archeologica
Qbl.12	Progettazione integrale e coordinata - Integrazione delle prestazioni specialistiche
Qbl.13	Studio di inserimento urbanistico
Qbl.14	Relazione tecnica sullo stato di consistenza degli immobili da ristrutturare
Qbl.15	Prime indicazioni di progettazione antincendio (d.m. 6/02/1982)
Qbl.16	Prime indicazioni e prescrizioni per la stesura dei Piani di Sicurezza
Qbl.17	Studi di prefattibilità ambientale (art.17, comma 1, lettera c), d.P.R. 207/2010)
Qbl.18	Piano di monitoraggio ambientale

Art. 2.1.7 Fasi della progettazione e loro sequenza logica

Per la redazione del **Progetto di Fattibilità Tecnico Economica, in Fase 2**, vengono prescritti i seguenti **termini**:

- a. esecuzione dei rilievi, sondaggi ispezioni e prove e Progetto di Fattibilità Tecnico Economica: **180 giorni naturali e consecutivi** dalla data di sottoscrizione del disciplinare d'incarico [ovvero minore termine offerto dal concorrente nell'offerta economica];
- b. eventuale adeguamento del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica alla verifica del livello di progettazione ai sensi dell'art. 44 e seguenti del D.P.R. 207/10 e alle indicazioni ricevute in sede di Conferenza dei Servizi o dall'ottenimento dell'ultimo parere o autorizzazione comunque denominati da parte degli Enti di Controllo: 15 giorni naturali e consecutivi [ovvero minore termine offerto dal concorrente nell'offerta economica];

Relativamente ai termini sopra riportati, si specifica quanto segue:

- i termini indicati per le progettazioni non comprendono i tempi necessari all'espletamento della Conferenza dei Servizi o per l'acquisizione di pareri o autorizzazioni comunque denominati;
- i termini indicati per le progettazioni non comprendono i tempi necessari per la verifica/validazione dei progetti;
- i termini indicati per le progettazioni comprendono i termini connessi all'acquisizione di accordi e pareri informali da parte degli Enti di Controllo e per la presentazione informale del progetto agli stessi;
- i termini indicati per tutte le fasi della progettazione comprendono i termini connessi alla verifica in itinere del progetto con gli organi dell'Autorità committente.

Per la disciplina di dettaglio si rimanda comunque allo "Schema di disciplinare d'incarico per l'affidamento esterno degli incarichi professionali attinenti ai servizi di architettura ed ingegneria".

Art. 2.1.8 Penali per ritardata esecuzione della progettazione

Ai sensi dell'art. 56 del D.P.R. 207/10, la penale da applicare ai soggetti incaricati della progettazione e delle attività a questa connesse è stabilita in misura giornaliera pari allo 1 ‰ (uno per mille) del corrispettivo professionale.

Nel caso in cui l'ammontare della penale raggiunga un importo superiore al 10 per cento dell'ammontare del corrispettivo professionale (come di seguito meglio specificato), la Committenza provvederà alla risoluzione del contratto per grave inadempimento.

La penale si applica a ogni giorno naturale e consecutivo di ritardo rispetto a ogni singolo termine di cui all'articolo precedente.

L'applicazione delle penali non esclude la responsabilità del tecnico incaricato per eventuali maggiori danni subiti dalla Committenza o per indennizzi, risarcimenti, esecuzioni d'ufficio, esecuzioni affidate a terzi per rimediare agli errori o alle omissioni, interessi e more o altri oneri che la Committenza stessa debba sostenere per cause imputabili all'Incaricato.

Art. 2.1.9 Verifica della progettazione

Il Progetto di Fattibilità Tecnico Economica sarà verificato secondo le disposizioni legislative e regolamentari vigenti alla data della relativa verifica, fermo restando che il RUP provvederà in ogni fase ad accertare i contenuti degli elaborati rispetto ai contenuti del presente DPP e del Disciplinare di incarico.

Art. 2.2. Limiti finanziari da rispettare, stima dei costi e delle fonti di finanziamento

Art. 2.2.1 Limiti finanziari

Si evidenzia che la determinazione del costo dell'opera è demandata alle successive fasi di progettazione ma, sulla base di valutazioni storiche standardizzate forfettarie, lo stesso è stato quantificato in **Euro 41.000.000,00** al netto dell'IVA se dovuta e delle ulteriori somme a carico della Stazione Appaltante e costituenti il quadro economico ex artt. 16 e 178 del D.P.R. 207/10.

L'importo totale dei lavori riportato rappresenta una prima determinazione sommaria non suffragata da valutazioni progettuali di tipo analitico.

Gli importi citati rappresentano comunque un limite economico per la redazione delle successive fasi di progettazione.

L'eventuale superamento di tali importi dovrà essere oggettivamente motivato e concordato con la Stazione Appaltante.

Le singole categorie omogenee di lavorazioni potranno essere rideterminate in sede di progettazione.

Il quadro complessivo preliminare dell'opera può essere così sommariamente sintetizzato in via provvisoria:

QUADRO ECONOMICO GENERALE FASE 2

A) LAVORI		
A.1. LAVORI IN APPALTO	€ 40.645.497,08	
A.2.ONERI PER LA SICUREZZA EX D.LGS 81/2008 e s.m.i.	€ 354.502,92	
IMPORTO LAVORI		€ 41.000.000,00
B) SOMME A DISPOSIZIONE		
1. LAVORI IN ECONOMIA , PREVISTI IN PROGETTO ED ESCLUSI DALL'APPALTO		
1.a - Dragaggio e conferimento sedimenti	€ 4.124.100,00	
2. RILIEVI, ACCERTAMENTI E INDAGINI GEOLOGICHE	€ 256.000,00	
3. ALLACCIAMENTI AI PUBBLICI SERVIZI	€ -	
4. IMPREVISTI	€ 2.599.117,59	
5. ACQUISIZIONE AREE E IMMOBILI E INDENNIZZI ESPROPRI	€ 9.400.000,00	
6 SPESE TECNICHE RELATIVE A: STUDIO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA (CNPAIA 4% compr.)	€ 602.052,41	
7.A SPESE TECNICHE RELATIVE A: PROGETTAZIONE, DEF. ESECUTIVA, CSE, DIREZIONE OPERATIVA E ISPETTORI DI CANTIERE , CONTABILITA' (CNPAIA 4% compr.)	€ 2.773.385,00	
7.b ONERI EX ART. 113 comma 2° DEL CODICE D.LGS. 50/2016	€ 820.000,00	
8. SPESE PER ATTIVITA' TECNICO AMMINISTRATIVE	€ -	
9. SPESE PER COMMISSIONI, RIMBORSO CONFERENZE DEI SERVIZI	€ 50.000,00	
10. SPESE PER PUBBLICITA' E, PER OPERE ARTISTICHE	€ 20.000,00	
11. SPESE PER ACCERTAMENTI DI LABORATORIO E VERIFICHE TECNICHE PREVISTE DAL CAPITOLATO SPECIALE D'APPALTO, COLLAUDI	€ 355.345,00	
12. I.V.A. ED EVENTUALI ALTRE IMPOSTE (non imponibile ex art. 9 c.1 p.to 6 DPR 633/72)	€ -	
TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE		€ 21.000.000,00
IMPORTO COMPLESSIVO DELL'OPERA		€ 62.000.000,00

Art. 2.2.2 Stima degli incarichi professionali

Sulla base della quantificazione sommaria delle opere sopra riportata, è possibile stimare, sulla base delle disposizioni di cui all'art. 5 del D.L. 83/12 convertito nella L. 134/12, al D.M. 140/12 ed al Decreto ministeriale 17 giugno 2016 l'ammontare dell'incarico esterno come segue:

Fase 2 –Progetto di Fattibilità Tecnico Economica :

- € 602.052,41 (euro Seicentoduemilacinquantadue/41) per attività di progettazione;
- € 357.907,59 (euro Trecentocinquantasettemilanovecentosette/59) per rilievi, accertamenti, indagini geologiche, caratterizzazioni dei suoli, sottosuoli e sub alveo, e per la fornitura e manutenzione di strumenti hardware e software di gestione digitale del progetto aggiungere le altre prestazioni prima elencate;

compresi contributi di legge 4% (per le prestazioni professionali), al netto di Iva (non dovuta ex art. 9 DPR 633/00).

Il corrispettivo di aggiudicazione è da intendersi convenuto “a corpo” in misura fissa ed invariabile, per la realizzazione delle prestazioni indicate nel disciplinare d’incarico. L’importo dell’onorario offerto sarà riferito

all'importo della stima sommaria delle opere da progettare riportato al precedente articolo. Nel caso di variazione dell'importo totale delle opere o delle singole categorie che lo compongono si provvederà alla rideterminazione dell'onorario applicando un metodo proporzionale calcolato sul ribasso offerto anche nell'ipotesi di ricorso all'art.106 del Dlgs.50/2016.

Si ricorda che, a seguito dell'entrata in vigore dell'articolo 9 del D.L. 1/2012, convertito con L. 27/2012, essendo state abrogate le tariffe minime professionali, l'importo stimato per l'incarico professionale è soggetto a ribasso in sede di gara.

Art. 2.2.3 Finanziamento

Il finanziamento per la progettazione di fase 2 e attività connesse in argomento risulta assicurato con Decretazione n. 2020.0000419 autorizzata in data 31.07.2020 tramite finanziamento di cui al Decreto MIT 09.12.2019 (prot. ADSP 18069 del 19.12.2019) e successivo Decreto MIT 18.12.2020 (prot. ADSP 18438 del 22.12.2020). Eventuali maggiori oneri potranno essere coperti da fondi propri di AdSPMAS.

CAPO 3°

ESECUZIONE DEI LAVORI

Art. 3.1. Tipologia di contratto e procedura individuata per la realizzazione dell'opera

Fase 2: Contratto per concessione lavori e gestione (art.183 del Dlgs. 50/2016).

In alternativa, secondo gli indirizzi che verranno dettati dal Ministero Infrastrutture e Trasporti.

Art. 3.2. Criteri che si seguirà per l'affidamento dei lavori

Fatto salvo la possibilità di procedere ai sensi dell'art. 2 comma 4 della legge n.120/2020, i criteri di aggiudicazione garantiranno la possibilità di una concorrenza effettiva e saranno accompagnati da specifiche che consentano l'efficace verifica delle informazioni fornite dagli offerenti al fine di valutare il grado di soddisfacimento dei criteri di aggiudicazione. Verranno verificate, tra l'altro, l'accuratezza delle informazioni e delle prove fornite dai partecipanti.

Nel rispetto dei principi di trasparenza, di non discriminazione e di parità di trattamento, si procederà all'aggiudicazione degli appalti, sulla base del criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa individuata sulla base del miglior rapporto qualità/prezzo o sulla base dell'elemento prezzo o del costo, seguendo un criterio di comparazione costo/efficacia quale il costo del ciclo di vita, conformemente all'articolo 96 del Codice D.Lgs. 50/2016 e s.m.i..

I documenti di gara stabiliranno i criteri di aggiudicazione dell'offerta, pertinenti alla natura, all'oggetto e alle caratteristiche del contratto. In particolare, l'offerta economicamente più vantaggiosa individuata sulla base del miglior rapporto qualità/prezzo, sarà valutata sulla base di criteri oggettivi connessi all'oggetto dell'appalto.

I documenti di gara elencheranno i criteri di valutazione e la ponderazione relativa attribuita a ciascuno di essi, anche prevedendo una forcella in cui lo scarto tra il minimo e il massimo sarà adeguato.

Art. 3.3. Modalità di determinazione del corrispettivo d'appalto

Come detto, la determinazione del costo dell'opera è demandata alle successive fasi di progettazione ma, sulla base di valutazioni storiche standardizzate forfettarie, gli stessi sono così individuati:

- **Fase 2** lo stesso è stato quantificato in **euro 41.000.000,00** al netto dell'IVA e delle ulteriori somme a carico della Stazione Appaltante e costituenti il quadro economico ex artt. 16 e 178 del D.P.R. 207/10, ovvero:

QUADRO ECONOMICO GENERALE FASE 2

A) LAVORI		
A.1. LAVORI IN APPALTO	€ 40.645.497,08	
A.2.ONERI PER LA SICUREZZA EX D.LGS 81/2008 e s.m.i.	€ 354.502,92	
IMPORTO LAVORI		€ 41.000.000,00
B) SOMME A DISPOSIZIONE		
1. LAVORI IN ECONOMIA , PREVISTI IN PROGETTO ED ESCLUSI DALL'APPALTO		
1.a - Dragaggio e conferimento sedimenti	€ 4.124.100,00	
2. RILIEVI, ACCERTAMENTI E INDAGINI GEOLOGICHE	€ 256.000,00	
3. ALLACCIAMENTI AI PUBBLICI SERVIZI	€ -	
4. IMPREVISTI	€ 2.599.117,59	
5. ACQUISIZIONE AREE E IMMOBILI E INDENNIZZI ESPROPRI	€ 9.400.000,00	
6 SPESE TECNICHE RELATIVE A: STUDIO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA (CNPAIA 4% compr.)	€ 602.052,41	
7.A SPESE TECNICHE RELATIVE A: PROGETTAZIONE, DEF. ESECUTIVA, CSE, DIREZIONE OPERATIVA E ISPETTORI DI CANTIERE , CONTABILITA' (CNPAIA 4% compr.)	€ 2.773.385,00	
7.b ONERI EX ART. 113 comma 2° DEL CODICE D.LGS. 50/2016	€ 820.000,00	
8. SPESE PER ATTIVITA' TECNICO AMMINISTRATIVE	€ -	
9. SPESE PER COMMISSIONI, RIMBORSO CONFERENZE DEI SERVIZI	€ 50.000,00	
10. SPESE PER PUBBLICITA' E, PER OPERE ARTISTICHE	€ 20.000,00	
11. SPESE PER ACCERTAMENTI DI LABORATORIO E VERIFICHE TECNICHE PREVISTE DAL CAPITOLATO SPECIALE D'APPALTO, COLLAUDI	€ 355.345,00	
12. I.V.A. ED EVENTUALI ALTRE IMPOSTE (non imponibile ex art. 9 c.1 p.to 6 DPR 633/72)	€ -	
TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE		€ 21.000.000,00
IMPORTO COMPLESSIVO DELL'OPERA		€ 62.000.000,00

Art. 3.4.Criterio di aggiudicazione dei lavori

Ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 95 del Codice D.Lgs.50/2016, il criterio di aggiudicazione garantirà la possibilità di una concorrenza effettiva e sarà accompagnato da specifiche che consentano l'efficace verifica delle informazioni fornite dagli offerenti al fine di valutare il grado di soddisfacimento dei criteri di aggiudicazione delle offerte. La stazione appaltante verificherà l'accuratezza delle informazioni e delle prove fornite dagli offerenti.

Nel rispetto dei principi di trasparenza, di non discriminazione e di parità di trattamento, si procederà all'aggiudicazione dell'appalto, sulla base del criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa individuata sulla base del miglior rapporto qualità/prezzo, seguendo un criterio di comparazione costo/efficacia quale anche il costo del ciclo di vita.

I documenti di gara stabiliranno i criteri di aggiudicazione dell'offerta, pertinenti alla natura, all'oggetto e alle caratteristiche del contratto.

In particolare, l'offerta economicamente più vantaggiosa individuata sulla base del miglior rapporto qualità/prezzo, sarà valutata sulla base di criteri oggettivi, quali gli aspetti qualitativi, ambientali o sociali, connessi all'oggetto dell'appalto.

I documenti di gara elencheranno i criteri di valutazione e la ponderazione relativa attribuita a ciascuno di essi, anche prevedendo una forcella in cui lo scarto tra il minimo e il massimo deve essere adeguato.

Per ciascun criterio di valutazione prescelto potranno essere previsti, ove necessario, sub-criteri e sub-pesi o sub-punteggi.

Nell'offerta economica l'operatore dovrà indicare i propri costi della manodopera e gli oneri aziendali concernenti l'adempimento delle disposizioni in materia di salute e sicurezza sui luoghi di lavoro.

La stazione appaltante, relativamente ai costi della manodopera, prima dell'aggiudicazione procederà a verificare il rispetto di quanto previsto all'articolo 97, comma 5, lettera d) del D.Lgs. 50/2016.

La stazione appaltante, al fine di assicurare l'effettiva individuazione del miglior rapporto qualità/prezzo, valorizzerà gli elementi qualitativi dell'offerta e individuerà criteri tali da garantire un confronto concorrenziale effettivo sui profili tecnici.

A tal fine la stazione appaltante stabilirà un tetto massimo per il punteggio economico entro il limite del 30 per cento.

Compatibilmente con il diritto dell'Unione europea e con i principi di parità di trattamento, non discriminazione, trasparenza e proporzionalità, l'amministrazione aggiudicatrice potrà indicare nel bando di gara, eventuali criteri premiali che intende applicare alla valutazione dell'offerta in relazione al maggiore rating di legalità e di impresa, alla valutazione dell'impatto generato di cui all'articolo 1, comma 382, lettera b), della legge 28 dicembre 2015, n. 208. Potrà inoltre indicare altresì il maggiore punteggio relativo all'offerta concernente i lavori che presentano un minore impatto sulla salute e sull'ambiente.

Per quanto concerne i criteri di aggiudicazione, la stazione appaltante potrà inoltre:

- a) autorizzare o esigere la presentazione di varianti da parte degli offerenti, comunque collegate all'oggetto dell'appalto;
- b) autorizzare o richiedere varianti menzionando nei documenti di gara i requisiti minimi che le varianti devono rispettare, nonché le modalità specifiche per la loro presentazione.

CAPO 4°

ATTIVITA' E ATTI PREGRESSI AL PRESENTE PROGETTO

Art. 4.1. Cronologia delle attività e atti prodromici al Progetto di F.T.E

Si ritiene importante e fondamentale per un corretto Progetto di Fattibilità Tecnico Economica dell'intervento, porre in evidenza tutti gli atti, pareri e passaggi amministrativi precedentemente effettuati afferenti il Nuovo Terminal Crociere di Venezia che pertanto si riassumono nella tabella che segue:

N.	Data	Prot. AdSPMAS	Oggetto	Mittente	Destinatario
1	01/06/2017	7593	Richiesta parere su PRP ad avvocatura dello Stato e risposta	AdSPMAS	Avv. Distr. Stato
2	13/09/2017	11746	Trasmissione analisi multicriteria per localizzazione nuovo terminal crociere	AdSPMAS	MIT
3	12/10/2017	6	Delibera del Comitato di gestione del 12/10/2017. Approvazione POT e successivi aggiornamenti	AdSPMAS	
4	20/10/2017	13708	Trasmissione al MIT delle schede relative ad opere di rilevanza strategica per accedere al Fondo Progettazione (ex art. 202 D.Lgs. 50/2016)	AdSPMAS	MIT
5	07/03/2018	3921	Verbale del comitato riunitosi in data 07/11/2020	MIT	AdSPMAS
6	26/07/2018	9922	Trasmesso al MIT riscontro trimestrale sul raggiungimento obiettivi del Presidente dell'AdSPMAS per l'anno 2018 tra i quali Obiettivo Strategico 1A) Avvio degli interventi per la delocalizzazione dell'approdo delle grandi navi.		
7	01/08/2018	304	Inserimento nella programmazione triennale dei lavori 2019-2021 (PTL 2019-2021) della progettazione e realizzazione del nuovo terminal crociere a Porto Marghera – Canale Nord – sponda nord.		
8	01/08/2018	304	Inserimento nella programmazione triennale dei lavori 2019-2021 (PTL 2019-2021) della progettazione e realizzazione del nuovo terminal crociere a Porto Marghera – Canale Nord – sponda nord.		
9	09/12/2019	18069	Decreto MIT di finanziamento Fondo Progettazione, ricomprensente la progettazione di fattibilità per la "Realizzazione di un nuovo terminal crociere"	MIT	AdSPMAS
10	13/08/2020	477	Inserimento nella programmazione triennale dei lavori 2021-2023 (PTL 2021-2023) della progettazione e realizzazione del nuovo terminal crociere a Porto Marghera – Canale Nord – sponda nord.		

Tali documenti sono in forma digitale archiviati presso gli uffici del RUP.

Visto, si approva.

Il Dirigente Tecnico/ Responsabile Unico del Procedimento

Ing. Andrea Menin

Documento informatico predisposto, conservato e firmato digitalmente ai sensi del D. Lgs. 82/2005 e s.m.i