



COMUNE DI DORGALI

PROVINCIA DI NUORO

AREA TECNICA – LAVORI PUBBLICI E URBANISTICA
UFFICIO LAVORI PUBBLICI

OPERA: Lavori di riordino del porto in località Cala Gonone.

Importo: € 3.000.000,00

DOCUMENTO PRELIMINARE ALLA PROGETTAZIONE

(art. 15 commi 5 e 6 del Regolamento approvato con D.P.R. n. 207/2010)

Premessa:

Il presente documento viene redatto ai sensi dell'art. 15, commi 5 e 6 del DPR n. 207/2010 e rappresenta il documento preliminare alla progettazione dell'intervento di riordino del porto in località Cala Gonone.

La Regione Autonoma Sardegna con Deliberazioni n. 22/1 del 07.05.2015 e n. 31/3 del 17.06.2015 della Giunta regionale ha approvato il "Piano regionale delle infrastrutture", comprendendo nell'allegato "A" l'opera indicata in oggetto per l'importo complessivo di € 3.000.000,00.

Trattasi di opera d'interesse regionale ai sensi dell'art. 12 della L.R. n. 5/2007, da realizzarsi a cura di questo Ente mediante la stipula di apposita Convenzione.

Il porto sorge nella costa Orientale della Sardegna, a nord delle Cale che contraddistinguono questo tratto di costa, ed alle sue spalle è presente l'abitato di Cala Gonone, che nel periodo estivo offre diverse strutture ricettive atte a soddisfare la forte vocazione turistica del litorale.



Il porto di Cala Gonone, costruito a più riprese tra gli anni '50 ed '80, è stato oggetto di limitati interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria che hanno portato l'infrastruttura all'attuale configurazione, connotata da una situazione di ridotta funzionalità rispetto ai moderni porti turistici.

Situazione iniziale:

Il porto, ad oggi, è costituito da un molo di sopraflutto a gomito lungo circa 310 m e da un molo di sottoflutto, anch'esso a gomito, lungo circa 190 m, entrambi banchinati all'interno. Dalla banchina di riva interna ai due moli foranei si protende un molo di 35 m.

Il molo di sopraflutto è radicato nella zona nord-est del porto e si estende in direzione sud-sud-est per circa 180 m, dove è presente un cambio di direzione da cui prosegue per altri 130 m in direzione sud-sud-ovest.

Il molo di sottoflutto è radicato nella zona nord-ovest del porto e si estende in direzione sud-sud-est per circa 120 m, dove è presente un cambio di direzione da cui prosegue per altri 70 m in direzione Est.

La lunghezza complessiva del banchinato nell'intero porto è pari a circa 460 metri per una capacità pari a circa 160 imbarcazioni di piccole dimensioni.

Da più sopralluoghi sono state rilevate situazioni di pericolo strutturale per quanto concerne cedimento e distacco della banchina del molo di sopraflutto e l'esigenza dell'abbattimento di diffusa



barriere architettoniche e di messa in sicurezza dell'area portuale, anche con la realizzazione e/o implementazione degli impianti anticendio e di illuminazione.

Inoltre si è riscontrata la presenza di servizi alle banchine ormai vetusti e non adatti ad un porto turistico di buon livello.

Finalità dell'opera/obiettivi da raggiungere:

L'intervento ha lo scopo di riordinare la struttura portuale che, conservando la sua configurazione attuale, consegua un'opportuna riqualificazione funzionale tendente a migliorarne l'operatività offrendo uno standard superiore dei servizi in banchina e una maggiore sicurezza complessiva della struttura stessa.

Nel rispetto della disciplina comunitaria in materia di appalti pubblici, al fine di favorire l'accesso delle microimprese, piccole e medie imprese, l'appalto dell'intervento è suddiviso in lotti funzionali.

L'intervento prioritario (primo lotto funzionale) è costituito dalla messa in sicurezza della banchina interna del molo di sopraflutto, al fine di interrompere l'azione di distacco dal molo e di rotazione in atto.

L'intervento generale (secondo lotto funzionale) comprende il ripristino della funzionalità degli impianti anticendio e di illuminazione portuale (da prevedersi con soluzioni a basso consumo energetico), le pavimentazioni, i sotto-servizi e gli allacci ai pubblici servizi, gli arredi e gli impianti di banchina nonché l'abbattimento delle barriere architettoniche per i diversamente abili.

In subordine ed in relazione alle problematiche che emergeranno nel corso della progettazione e compatibilmente con la disponibilità finanziaria, si potrà prevedere, inoltre un diversa e più razionale sistemazione complessiva del porto (con un eventuale terzo lotto funzionale) che dia luogo ad un incremento (numerico e/o di categoria) dei posti barca con l'introduzione di nuovi banchinamenti.

Intervento prioritario (primo lotto funzionale):

Relativamente alla situazione di fatto della banchina interna del molo di sopraflutto si riscontra la presenza di un'evidente distacco longitudinale (circa 10 cm) che, dalla fondazione alla sommità del molo, interessa l'intero sviluppo del banchinamento di quel lato del molo.

L'area banchina, già preclusa da tempo al transito veicolare (Ord. Cap. Porto Olbia n. 66/2009), evidenzia il lento ma continuo avanzamento del fenomeno di distacco strutturale, tanto da richiedere un urgente intervento di stabilizzazione della banchina, con un intervento risolutivo della problematica e quindi del ripristino delle condizioni minime di sicurezza della stessa.

Esigenze da soddisfare:

L'intervento in programma dovrà consentire il conseguimento di un più alto livello di sicurezza e decoro della struttura portuale sia nei servizi generali che in quelli resi in banchina agli utenti fruitori dei servizi portuali.

Relativamente all'intervento prioritario di cui sopra si rende necessario un primo intervento-stralcio, da realizzarsi tramite procedura negoziata, finalizzato a superare le criticità segnalate. Detto intervento, supportato da idonea analisi e progettazione tecnica dovrà essere congruente e complementare con l'intervento principale (secondo lotto funzionale) dal punto di vista della funzionalità dei lavori.

Quadro normativo e regole tecniche da rispettare:

Si chiede l'osservanza di tutta la normativa nell'ambito della materia oggetto dell'intervento con particolare riguardo a:

- D.Lgs 18 Aprile 2016 n. 50 (Nuovo Codice dei Contratti Pubblici relativi a lavori, servizi e forniture);
- D.P.R. del 5 Ottobre 2010 N. 207;
- D.M. 14 gennaio 2008 (Norme Tecniche per le Costruzioni);
- L.R. 07 Agosto 2007, n. 5 (Procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di lavori, forniture e servizi);
- D.Lgs. 03 aprile 2006 n. 152 (Norme in materia ambientale);
- D.Lgs 21 gennaio 2004 n. 42 (Codice in materia di Beni Culturali e paesaggistica);
- D.Lgs. 9 aprile 2008, n. 81 (Testo unico sulla salute e sicurezza sul lavoro).

Vincoli da rispettare:

L'area portuale è interessata dal seguente regime vincolistico:

- 1- Vincolo Paesaggistico ai sensi del D.Lgs. 42/04 imposto con D.M. 08.08.1967, emanato ai sensi dell'art.1 della L. 1497/39;
- 2- Parte in area HG4 del Piano stralcio per l'Assetto idrogeologico;

Per quanto sopra specificato ed in base alla natura degli interventi individuati a seguito dei più approfonditi livelli di progettazione saranno necessari i seguenti nulla osta e autorizzazioni:

- 1- Autorizzazione Paesaggistica ai sensi del D. Lgs. 42/2004 art. 146;
- 2- Approvazione dello Studio di compatibilità Geologica e Geotecnica di cui all'art. 25 delle NtA del PAI;
- 3- Nulla Osta del Servizio Demanio della RAS;

- 4- Nulla Osta della Capitaneria di Olbia competente per territorio;
- 5- Nulla Osta dell'Agenzia del Demanio;
- 6- Nulla Osta dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli;
- 7- Approvazione dei diversi livelli progettuali da parte dell'Ass.to LL.PP. della RAS;
- 8- Benestare sul progetto da parte degli organi competenti per le parti impiantistiche: ENEL, Abbanoa, Telecom;
- 9- Parere del comando provinciale dei Vigili del Fuoco;
- 10- Verifica preventiva dell'interesse Archeologico ai sensi dell'art. 25 del D.Lgs. 50/2016.

Si precisa che il primo lotto di intervento, relativo alla messa in sicurezza della banchina interna del molo di sopraflutto, non comportando un aumento della cubatura delle opere preesistenti, non necessita di alcun titolo autorizzativo di tipo ambientale ai sensi del D. lgs 152/2006 art 109, c. 1 lette b e comma 3.

Tipologia dell'intervento:

L'intervento prevede la seguente tipologia d'intervento:

- Manutenzione Ordinaria, Straordinaria e Ristrutturazione.

Ordine di priorità – (art. 216, comma 3 – D.Lgs n. 50/2016):

L'intervento del primo lotto funzionale riveste carattere di priorità essendo costituito, essenzialmente, per la sua funzione di sicurezza del porto turistico, da lavori di manutenzione e recupero del patrimonio esistente.

Copertura finanziaria:

Il costo totale dell'intervento ammonta a euro 3.000.000,00. La copertura finanziaria dell'intervento è garantita dalla DGR n. 22/1 del 07.05.2015 (Piano regionale delle Infrastrutture).

Limiti finanziari da rispettare:

Il limite finanziario complessivo dell'intervento è di € 3.000.000,00.

Relativamente al primo lotto funzionale d'intervento, di messa in sicurezza della banchina, si ritiene opportuno lo stralcio onnicomprensivo di € 200.000,00 per l'esecuzione dello stesso, evidenziando che tutti gli interventi realizzati saranno complementari e coordinati con l'intervento principale (secondo lotto funzionale), per il quale restano disponibili € 2.800.000,00.

Affidamento dei servizi di ingegneria:

I servizi di progettazione preliminare, definitiva, esecutiva, direzione dei lavori, contabilità e della sicurezza in fase di progettazione e di esecuzione, collaudo, etc esterni a questo Ente (accertata l'indisponibilità del personale interno), verranno affidati attraverso i criteri di aggiudicazione previsti dal D.Lgs n. 50/2016.

Metodologia di affidamento dei lavori:

Procedure previste dall'art. 59 del D.Lgs n. 50/2016.

Per quanto attiene, in particolare, l'intervento-stralcio (primo lotto funzionale) tendente a conseguire la messa in sicurezza della banchina, lo stesso può trovare attuazione, vista l'urgenza e l'importo dei lavori, mediante procedure negoziate.

Verifica conformità urbanistica dell'opera:

L'intervento è conforme al PRG vigente e al PUC adottato con Deliberazione del Consiglio Comunale N. 33 del 18.04.2016.

Tempistica progettuale:

Con riferimento all'art. 23 del D.Lgs n. 50/2016 si può ipotizzare le seguente tempistica per ogni singolo livello progettuale:

redazione progetto di fattibilità tecnica ed economica: giorni 60 (dal ricevimento dell'incarico);

redazione progetto definitivo: giorni 120 (dall'approvazione di fattibilità tecnica ed economica);

redazione progetto esecutivo: giorni 90 (dall'approvazione del definitivo).

Ciò premesso viene fatta salva la possibilità per ogni lotto funzionale di prevedere l'omissione di uno o di entrambi i primi due livelli di progettazione, purché il livello successivo contenga tutti gli elementi previsti per il livello omesso, salvaguardando la qualità della progettazione.

Tempistica esecutiva (primo lotto):

aggiudicazione lavori	giorni 5
realizzazione	giorni 20
collaudo	giorni 1
funzionalità	giorni 1

Tempistica esecutiva (secondo lotto):

aggiudicazione lavori	giorni 90
realizzazione	giorni 730
collaudo	giorni 180
funzionalità	giorni 30

Elaborati di progetto:

Per tutti e tre i livelli di progettazione si dovrà fare esclusivo riferimento a quanto prescritto dal D.Lgs n. 50/2016 e al DPR 207/2010 al Titolo II^ - Capo I^ - Sezioni II, III, IV oltre agli altri elaborati specifici richiesti per l'ottenimento di apposite autorizzazioni esterne.

Possibili punti critici in fase progettuale:

Accurata e dettagliata previsione progettuale per evitare il ricorso a varianti e idonea calendarizzazione degli interventi in fase esecutiva per evitare disagi sia agli operatori che al cittadino fruitore.

Quadro economico

Il quadro economico deve prevedere quanto previsto dall'art. 16 del D.P.R. 207/2010 e ss.mm.ii.

Quanto non previsto e altre indicazioni di dettaglio verranno impartite dal RUP durante lo svolgimento dell'incarico.

Dorgali 07.06.2016

Il responsabile unico del procedimento
Ing. Francesco Fancello

