

<b>Oggetto</b>	<b>ADEGUAMENTO DELLE INFRASTRUTTURE DI SECURITY DEL PORTO DI GENOVA</b> , di cui all'” <i>Aggiornamento al Programma straordinario di investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e delle relative infrastrutture di accessibilità e per il collegamento intermodale dell'aeroporto Cristoforo Colombo con la città di Genova nonché per la messa in sicurezza idraulica e l'adeguamento alle norme in materia di sicurezza dei luoghi di lavoro</i> ”, approvato ed allegato al decreto del Commissario Straordinario per la Ricostruzione n. 1 del 28 Febbraio 2020.
<b>Descrizione sintetica intervento</b>	Adeguamento e potenziamento delle infrastrutture di Security del Porto di Genova (Perizia 3134): interventi su varchi e sulle recinzioni del Bacino di Sampierdarena, dell'Area traghetti/crociere, e dell'Area Riparazioni Navali.
<b>Data</b>	Giovedì 21 Gennaio 2021
<b>Tipo di Documento</b>	Documento di Indirizzo alla Progettazione del PFTE (DIP PFTE)
<b>Redatto da</b>	Ing. Andrea Conca
<b>Controllato da</b>	Claudio Barilaro, PSO

aspmal.o.A00 Portsofgenoa - Prot. 01/02/2021.0003138.I



## **Indice**

1. PREMESSA GENERALE.....	3
2. ASPETTI PROCEDURALI.....	3
3. INQUADRAMENTO TECNICO E OPERATIVO.....	3
4. AREA DI INTERESSE.....	5
5. OGGETTO E FINALITA' DEL SERVIZIO.....	6
5.1 Obiettivi generali.....	6
5.2 Specifiche tecniche.....	7
6. CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO DI PROGETTAZIONE E FINALITA' RICHIESTE.....	9
6.1 Infrastrutture oggetto di progettazione.....	9
6.2 Elaborati progettuali da produrre nel PFTE.....	13
7. TEMPI E COSTI.....	14
7.1 Stima dei costi.....	14
7.2 Tempi di realizzazione.....	15

## 1 PREMESSA GENERALE

Il presente Documento Preliminare alla Progettazione è redatto dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale (AdSP-MALO) in conformità a quanto richiesto in materia dal D.Lgs. 50/2016 "Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture".

**Per l'argomento trattato, rientrante nelle misure di port security di cui al D.Lgs 203/2007, il presente documento, e quanto da esso derivante, rientrano nella categoria, stante il vigente Piano Nazionale di Sicurezza Marittima, delle INFORMAZIONI NON CLASSIFICATE - CONTROLLATE e, conseguentemente, soggiacciono a quanto previsto dalla normativa vigente in materia di riservatezza delle informazioni.**

## 2 ASPETTI PROCEDURALI

Il servizio in parola è afferente la progettazione relativa all'appalto dei lavori di "**Adeguamento delle infrastrutture di Security del Porto di Genova**", inserito tra le opere incluse nell' "Aggiornamento al Programma straordinario di investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e delle relative infrastrutture di accessibilità e per il collegamento intermodale dell'aeroporto Cristoforo Colombo con la città di Genova nonché per la messa in sicurezza idraulica e l'adeguamento alle norme in materia di sicurezza dei luoghi di lavoro", approvato ed allegato al decreto del Commissario Straordinario per la Ricostruzione n.1 del 28 Febbraio 2020.

Il servizio oggetto di affidamento è caratterizzato da un importo inferiore alla soglia comunitaria, e verrà affidato tramite procedura negoziata ex art. 63 comma 2 lett. c) del D.Lgs. 50/2016 ai sensi del Piano Procedurale per l'attuazione dell'Aggiornamento al Programma Straordinario, previa acquisizione di almeno tre preventivi.

Si sottolinea fin d'ora che la partecipazione alla fase esplorativa non comporta alcun impegno di effettivo affidamento a carico di questa Autorità.

Il contratto sarà stipulato a corpo, come definito dall'art. 3 lett. dddd) del D.Lgs. 50/2016 ss.mm.ii..

## 3 INQUADRAMENTO TECNICO E OPERATIVO

In ambito portuale la security, se vista oltre i propri ambiti in materia di prevenzione verso possibili atti illeciti intenzionali, è interessata da numerosi aspetti e temi quali l'operatività del Porto, la viabilità, anche riferita alle interferenze discendenti dalla prossimità dei varchi con la viabilità urbana, e le infrastrutture.

Le infrastrutture di security portuale possono essere, in estrema sintesi, suddivise in due macrocategorie:

- Infrastrutture lineari, ossia le recinzioni e le perimetrazioni, che, di fatto, seguono il confine di security del Porto così come definito dal Capo del Compartimento Marittimo d'intesa con il Presidente dell'AdSP-MLO, da proteggere adeguatamente attraverso strumenti fisici e tecnologici.
- Infrastrutture puntuali, ossia i varchi (cancelli, gates, garitte, sbarre, tecnologie correlate hardware e software, ecc.) e in generale gli accessi (ad es.: tornelli pedonali a tutta altezza), i quali rappresentano un elemento cruciale per la viabilità sia portuale che cittadina; a tal proposito sussistono interessi significativi da parte di enti, istituzioni e autorità di vigilanza, anche non prettamente portuali (Comune di Genova, Forze dell'Ordine, Polizia Municipale, ecc.) affinché essi siano funzionali, oltre ovviamente all'interesse degli attori della community portuale (Autorità di Sistema Portuale, Capitaneria di Porto, Polizia di Frontiera, ecc.).

L'insieme di questi elementi garantisce la continuità della perimetrazione del porto e sancisce i possibili punti di accesso. Logicamente le infrastrutture fisiche devono essere accompagnate da infrastrutture immateriali per la gestione, archiviazione e trasmissione delle informazioni (permessi giornalieri, targhe, badge, transiti, ecc.) collegati ad anagrafe portuale, PCS, PLN, ecc., senza dimenticare, per gli effetti propri di security e per quanto d'interesse, Polizia di Frontiera e Capitaneria di Porto, in particolare, per le necessarie interfacce con l'anagrafe portuale ed i processi autorizzativi d'accesso.

Ciascun intervento previsto nell'adeguamento delle infrastrutture di security può essere ricondotto a una delle seguenti voci:

- Realizzazione di nuove recinzioni di security, secondo gli standard stabiliti dalla normativa vigente ed agli atti regolamentari adottati da AdSP-MLO, in ragione dell'estensione dei confini di security ed a seguito del relativo procedimento amministrativo;
- Manutenzione di recinzioni e perimetrazioni di security preesistenti, oltre alla previsione manutentiva delle nuove collocazioni;
- Nuovi interventi strutturali sui varchi (garrite, cancelli, cartellonistica, segnaletica, ecc.);
- Manutenzioni strutturali, anche attraverso la rimodulazione di lay-out, sui varchi (garrite, cancelli, cartellonistica, segnaletica, ...);
- Nuove installazioni di "gate automation" presso i varchi e/o gli accessi (sbarre automatiche, lettori targhe, telecamere, tornelli a tutta altezza, ecc.);
- Manutenzione delle installazioni di "gate automation" presso i varchi e/o gli accessi (sbarre automatiche, lettori targhe, telecamere, tornelli a tutta altezza, ecc);
- Interventi sulle tecnologie, ICT e sulle connessioni con infrastrutture immateriali (PCS, PLN, SCA, Anagrafe portuale, ecc.).

Gli interventi oggetto dell' "Adeguamento delle infrastrutture di Security del Porto di Genova" hanno lo scopo di progettare e realizzare un set di interventi eterogenei, dislocati sul territorio portuale, finalizzati a potenziare la security portuale al fine di migliorarne l'efficienza e soddisfare una serie di requisiti minimi stabiliti da diversi soggetti (Prefettura di Genova, Commissione Europea, Capitaneria di Porto e Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, per citarne alcuni), il tutto al fine di ottenere elevate performance determinate da Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale come obiettivi primari da perseguire per l'Ente e, in generale, per il Porto.

#### **4. AREA DI INTERESSE**

L'area di interesse degli interventi di potenziamento di security è costituita dalle "Riparazioni Navali" e dal "Bacino portuale di Sampierdarena" (o "Porto Storico"), intendendo con ciò sia la componente commerciale, che quella dedicata ai passeggeri (traghetti e crociere). A tal proposito, in virtù della classificazione effettuata e riportata in precedenza, gli interventi di security riguardano le recinzioni (ed eventuali estensioni delle stesse) delle due aree su menzionate, e i varchi che le caratterizzano, di seguito elencati:

1. Levante
2. Saffi
3. Giano
4. Quadrio
5. Grazie
6. Santa Limbania
7. Ponte dei Mille
8. Albertazzi
9. Passo Nuovo
10. Via Milano
11. San Benigno
12. Etiopia a raso
13. Etiopia in quota
14. Ponente (sponda destra)

Si evidenzia, tuttavia, che:

- L'adeguamento tecnico funzionale del Varco automatizzato di San Benigno è interessato dalla progettazione e realizzazione di cui alla Legge 18/2017, e gestito da UIRNet. Ad oggi è stato completato il PFTE.
- La progettazione e realizzazione del nuovo Varco di Ponente (su sponda destra del Polcevera) sono interamente sviluppati nell'ambito della Perizia 3121 (Programma straordinario opere stradali) e delle attività di cui all'art. 6 della Legge 130/2018 (Convenzione UIRNet/AdSP/MIT). In entrambi i casi è stato completato il Progetto Definitivo ed è in atto la Conferenza dei Servizi.

Gli altri varchi sono oggetto di interventi nell'ambito del progetto discusso in questo documento. In particolare:

- in **Allegato 1** si sintetizzano alcune informazioni di base sui varchi dell'area d'esame, allo stato attuale, al fine di caratterizzarli a livello territoriale e di operatività.
- in **Allegato 2** si sintetizzano i flussi transitati (suddivisi per tipologia di mezzo e accesso) che sono stati rilevati in una campagna di rilevamento dei flussi, al fine di fornire una panoramica sul tasso di utilizzo di ciascun varco.

## **5. OGGETTO E FINALITA' DEL SERVIZIO**

Lo scopo globale è dotare il sistema di security del Porto di Genova, e segnatamente dell'area di interesse, di un insieme di elementi tecnologici, organizzativi, logistici e strutturali finalizzato a rendere efficienti i controlli di security e, più in generale, garantire le minimali forme di mitigazione contro possibili atti illeciti intenzionali, così come previsto dalle norme vigenti. Gli obiettivi sono:

- Rendere certi i controlli degli accessi facendo maggiormente ricorso alla digitalizzazione e a tecnologie e sistemi per la lettura, l'archiviazione e la gestione dei dati;
- Perimetrare adeguatamente i confini del Porto tramite strutture e recinzioni idonee coerentemente con le linee guida legislative sul tema;
- Evitare il generarsi di fenomeni di congestione stradale nei pressi dei varchi, da cui possono facilmente scaturire eventuali incidenti di security, attraverso il potenziamento delle infrastrutture e una ottimizzazione dei layout dei varchi;
- Separare flussi pedonali rispetto a quelli carrabili al fine di garantire maggiori standard di sicurezza.

### **5.1 Obiettivi generali**

Uno dei punti di partenza del servizio è definito da un insieme di indicazioni, linee guida e raccomandazioni trasmesse ad AdSP, secondo diverse modalità e tempi, da alcuni soggetti ed enti. Tali raccomandazioni/indicazioni sono di seguito sintetizzate, e rappresentano un elemento cui AdSP vuole ottemperare con il progetto in oggetto.

Desiderata espressi dalle Forze dell'Ordine (FFOO) in materia di security e protezione dell'infrastruttura critica portuale, con particolare riferimento a:

- Passo Nuovo/Albertazzi (numero ridotto di GPG; eccessiva commistione tra diverse tipologie di flussi).
- Etiopia (numero ridotto di GPG; assenza sbarre automatiche; garitta solo da un lato; assenza di un torna-indietro per i veicoli su gomma).

- San Benigno (carenza di controlli per transiti pedonali; solo una corsia operativa; sosta dei mezzi troppo vicina al varco, aspetto che genera confusione).

Esiti dell'ispezione della Commissione Europea (CE) del 3-7 Febbraio 2020 in materia di "Maritime Security", sintetizzabili nei seguenti obiettivi da perseguire:

- potenziare e standardizzare la segnaletica di varco circa le procedure di accesso, le indicazioni di security (stato MARSEC), il fatto che si stia entrando in area video sorvegliata, la velocità massima, ecc.;
- dotare tutti i varchi di separazione fisica e funzionale tra accessi/uscite carrabili e accessi/uscite pedonali;
- riduzione sostanziale del ricorso al rilascio di permessi giornalieri cartacei in favore di sistemi ICT per la raccolta e gestione dei dati e delle informazioni;
- potenziare le infrastrutture ICT di varco per il controllo degli accessi (sia persone, che merci) ad esempio barriere automatiche, lettori, sistemi di riconoscimento, ecc.
- esigenze ADM, sintetizzabili nella necessità di un maggior controllo soprattutto presso Varco di Ponente, reputato estremamente vulnerabile, e Varco Etiopia.

Inoltre, AdSP ha evidenziato una serie di desiderata ed esigenze da soddisfare al fine di potenziare le performance in materia di security e di massimizzarne l'efficienza. Si tratta di linee guida tecniche e progettuali che mirano a completare le indicazioni fornite da soggetti terzi e che sono il frutto di analisi sviluppate ad hoc. Gli interventi devono in sostanza prevedere individuazione, progettazione e realizzazione di:

- aree per controlli invasivi da parte delle FF.OO.
- appositi "torna-indietro" per ciascun varco carrabile in entrata.
- Interventi per il miglioramento delle garitte al fine di facilitare le attività delle GPG e di ridurre lo stress psicofisico.
- Cancelli per la chiusura dei varchi negli orari di non operatività.

Si sottolinea che soprattutto gli esiti dell'ispezione della Commissione Europea rappresentano vincoli mandatori per la progettazione dell'adeguamento delle infrastrutture di security.

## **5.2 Specifiche tecniche**

Il servizio in oggetto consiste nell'espletamento delle prestazioni relative alla redazione della progettazione di fattibilità tecnico economica (PFTE) da rendersi conformemente all'art. 23 del D.Lgs. 50/2016 ss.mm.ii., afferente i lavori di adeguamento delle infrastrutture di security del Porto di Genova.

La progettazione richiesta dovrà approfondire quanto in essere, relazionando sulle possibili misure integrative e di modifica al fine di ottimizzare l'intervento sulla base, anche, della disponibilità

economica posta a disposizione dall'Amministrazione. Va da sé che la progettazione di cui sopra, laddove le infrastrutture fossero deficitarie, carenti e/o assenti, dovrà approfondire, anche sulla base dei dati di traffico elaborati dall'Amministrazione, le soluzioni meglio viste al fine di garantire i processi attesi. Dovranno altresì essere valutati gli interventi manutentivi discendenti, sia periodici e straordinari, sia evolutivi per effetto di novazioni in materia, nonché quanto necessario per la gestione dei software collegati quali, ad esempio, l'uso di eventuali licenze

Oltre alla redazione del livello progettuale sopra indicato, la prestazione oggetto del presente appalto comprende anche lo svolgimento di rilievi propedeutici alla progettazione al fine di adempiere alla prestazione in oggetto. Tali attività sono state individuate, in via principale ma non assoluta, nell'esecuzione di indagini tecniche da svolgere preventivamente rispetto all'avvio della progettazione, così come meglio descritte nell'apposito paragrafo dedicato del presente documento.

Il progettista incaricato svilupperà, secondo le modalità indicate dall'art. 23 c. 5 del D.Lgs. 50/2016, quanto necessario per la definizione degli aspetti di cui al comma 1 del predetto articolo, nonché elaborati grafici per caratteristiche dimensionali, volumetriche, tipologiche, funzionali e tecnologiche dei lavori da realizzare e le relative stime economiche.

La progettazione relativa al servizio in oggetto servirà, successivamente, ad indire la procedura di affidamento dell'appalto integrato di tipo complesso (esecuzione dei lavori, previa redazione progettazione definitiva ed esecutiva) e dovrà, pertanto, essere conforme alle norme di settore vigenti in materia di progettazione per la categoria delle opere pubbliche.

Il PFTE dovrà essere predisposto in conformità ai criteri ambientali di cui al D.M. 24/12/2015, al D.M. 24/06/2016 ed all'art. 34 del D.Lgs. 50/2016.

Gli elaborati progettuali del progetto di fattibilità tecnico economica che dovranno essere prodotti e consegnati all'Adsp, sono quelli stabiliti dalla normativa vigente e più precisamente elencati nel seguente **paragrafo 6.2**

Si precisa al riguardo, che ai sensi dell'art. 216 comma 4, fino alla data di entrata in vigore del decreto di cui al sopra citato art. 23 comma 3, continuano ad applicarsi le disposizioni di cui alla parte II, titolo II, capo I (artt. 14-43 "contenuti della progettazione"), nonché gli allegati o le parti di allegati ivi richiamate nel DPR 207/2010.

Le attività di progettazione relative all'Adeguamento delle infrastrutture di Security del Porto di Genova, oggetto del presente documento, devono essere correttamente integrate, sia funzionalmente che tecnicamente, con gli altri interventi in materia di security e di potenziamento dei varchi che coinvolgono l'area di interesse, i quali fanno riferimento ad altre iniziative progettuali (ad es.: Perizia 3121, Convenzione UIRNet-MIT-AdSP, ecc.).

**L'attività progettuale oggetto del presente documento deve necessariamente ed obbligatoriamente essere integrata con gli altri interventi infrastrutturali e/o tecnologici previsti in ambito portuale, che ad oggi sono caratterizzati da diversi stati di avanzamento progettuale e/o realizzativo. La lista degli interventi progettuali con cui è necessario integrare le attività è riportata in Allegato n. 3.**

## **6 CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO DI PROGETTAZIONE E FINALITA' RICHIESTE**

L'oggetto del servizio consiste nell'affidamento della progettazione di fattibilità tecnico economica relativa ai lavori di adeguamento delle infrastrutture di Security da eseguirsi nel Porto di Genova.

Le aree oggetto del futuro appalto relativo ai lavori di messa in sicurezza dello scalo portuale di Genova sono:

- Bacino portuale di Sampierdarena:
  - Area commerciale;
  - Area traghetti e crociere (passeggeri).
- Area Riparazioni Navali.

Le fasi di progettazione del PFTE dovranno essere eseguite nel rispetto dell'operatività portuale, intesa come garanzia dei flussi di entrata ed uscita dai varchi portuali e di transito/sosta all'interno di ciascuna delle tre aree sopra indicate. Risulta quindi evidente che l'attività portuale, genericamente intesa, non potrà subire rallentamenti e/o interruzioni. Particolare attenzione dovrà essere dedicata all'interferenza generata presso i varchi portuali, tenuto conto degli eventuali stand by dovuti ai flussi di traffico e/o alle eventuali disposizioni impartite dall'Autorità Marittima ai fini della regolamentazione della sicurezza e di tutte le eventuali interruzioni di lavoro e/o di spostamenti che verranno ordinati dalla direzione lavori per parziale indisponibilità dei siti oggetto d'intervento a causa delle attività portuali e che non daranno diritto ad alcun compenso aggiuntivo dei lavori.

Il progettista incaricato svilupperà secondo le modalità indicate dall'art. 23 commi 3 e 5 del D.Lgs. 50/2016, tutte le indagini e gli studi necessari per la definizione degli aspetti di cui al comma 1 del predetto articolo, nonché elaborati grafici per caratteristiche dimensionali, volumetriche, tipologiche, funzionali e tecnologiche dei lavori da realizzare e le relative stime economiche.

### **6.1 Infrastrutture oggetto di progettazione**

L'attività di progettazione riguarda tutti gli interventi fisici e tecnologici di adeguamento delle infrastrutture di security che non siano già considerati in altre iniziative e/o interventi progettuali in atto, o previsti (vedi Allegato 3). Il potenziamento delle infrastrutture di Security deve infatti prevedere una regia corale e un approccio sistemico, da cui si desumono, di fatto, le attività di cui prevedere la progettazione di fattibilità tecnica-economica, proprio in virtù del fatto che ciascuna

delle infrastrutture elencate, sia di seguito, che nell'allegato 3, ha senso esclusivamente se inserita in una logica sistemica che preveda anche tutti gli altri interventi.

**La progettazione deve essere preceduta da una fase di analisi e rilievo delle infrastrutture esistenti, e del loro stato di fatto attuale, sia per le recinzioni, che per i varchi. Tale rilievo delle infrastrutture si considera a tutti gli effetti come parte integrante del PFTE.**

Gli interventi previsti nel progetto globale di "Adeguamento delle infrastrutture di security del Porto di Genova" sono:

## **1. Recinzioni e perimetrazioni**

- Progettazione delle recinzioni di security al fine di garantire l'estensione dell'area portuale, dall'attuale confine di Ponente (presso il Varco posizionato su sponda sinistra del Polcevera), fino a collegarsi con le recinzioni della sponda destra realizzate nell'ambito della Convenzione ex art. 6.
- Progettazione di eventuali nuove recinzioni (ad es.: nei pressi del nuovo Varco Etiopia in quota; nei pressi del Varco San Benigno; ecc.).
- Manutenzione o sostituzione di recinzioni già esistenti che abbiano evidenziato segni di deterioramento e/o ammaloramento nell'ambito delle indagini e del rilievo preventivo, precedentemente introdotto.
- Eventuali ulteriori recinzioni da realizzarsi a seguito dei lavori realizzati per la nuova viabilità del Bacino di Sampierdarena.
- Progettazione relativa alla collocazione di concertina NATO su tutto il perimetro di recinto, comprese le sommità di alcuni edifici costituenti la linea di confine di security

## **2. Varchi**

Varchi di Levante, Giano, Grazie e Quadrio

- a) Realizzazione di un tornello (a tutta altezza) per accesso e uscita pedonale dedicato, e separato dai flussi carrabili per ciascun varco, e relativo sistema per la lettura badge collegato ai sistemi ICT portuali, con videocitofono.
- b) Realizzazione di adeguata segnaletica e cartellonistica di varco.
- c) Realizzazione di sistemi di gate automation (sbarre, lettori badge, sistema per emissione ticket temporaneo, lettore QR code, tvcc per lettura targa anteriore e posteriore e di contesto esterno/interno, spire ...).
- d) Progettazione di un adeguato torna-indietro.
- e) Individuazione di adeguate aree per controlli invasivi (almeno una per tutta l'area Riparazioni Navali).
- f) Manutenzione della garitta, non escludendo la sostituzione con annessa ricollocazione (comprese opere elettriche ed idriche) e miglioramento delle dotazioni.
- g) Manutenzione e/o realizzazione e/o motorizzazione di adeguato cancello.

#### Varco Saffi

- a) Realizzazione di un tornello a tutta altezza, e relativo sistema per la lettura badge collegato ai sistemi ICT, con videocitofono;
- b) Sistema di videosorveglianza del tornello esterno/interno;
- c) Manutenzione e/o realizzazione e/o motorizzazione di adeguato cancello.

#### Varchi Santa Limbania e Ponte dei Mille

- a) Realizzazione di un tornello (a tutta altezza) per accesso e uscita pedonale dedicato, e separato dai flussi carrabili per ciascun varco, e relativo sistema per la lettura badge collegato ai sistemi ICT portuali, con videocitofono.
- b) Realizzazione di adeguata segnaletica e cartellonistica di varco.
- c) Realizzazione di sistemi di gate automation (sbarre, lettori badge, sistema per emissione ticket temporaneo, lettore QR code, tvcc per lettura targa anteriore e posteriore e di contesto esterno/interno, spire ...).
- d) Progettazione di un adeguato torna-indietro.
- e) Individuazione di adeguate aree per controlli invasivi (almeno una per tutta l'area Traghetti e crociere, che comprende anche i varchi Passo Nuovo ed Albertazzi).
- f) Manutenzione della garitta, non escludendo la sostituzione con annessa ricollocazione (comprese opere elettriche ed idriche) e miglioramento delle dotazioni.
- g) Manutenzione e/o realizzazione e/o motorizzazione di adeguato cancello.

#### Varco Passo Nuovo e Albertazzi

- a) Realizzazione di un tornello (a tutta altezza) per accesso e uscita pedonale dedicato e separato dai flussi carrabili per il solo varco Passo Nuovo nei pressi del cancello già esistente che collega il varco con la piastra COOP, con sistema per lettura dei dati e collegamenti a sistemi ICT
- b) Realizzazione di adeguata segnaletica e cartellonistica di varco.
- c) Realizzazione di sistemi di gate automation (sbarre, lettori badge, sistema per emissione ticket temporaneo, lettore QR code, tvcc per lettura targa anteriore e posteriore e di contesto esterno/interno, spire ...).
- d) Manutenzione della garitta, non escludendo la sostituzione con annessa ricollocazione (comprese opere elettriche ed idriche) e miglioramento delle dotazioni.
- e) Manutenzione e/o realizzazione e/o motorizzazione di adeguato cancello.

#### Varco Via Milano

- a) Realizzazione di adeguata segnaletica e cartellonistica di varco.
- b) Realizzazione della segnaletica necessaria per l'entrata in sicurezza dei mezzi in Porto, sia nelle immediate vicinanze del varco, sia in prossimità dell'incrocio tra i flussi in entrata dal varco Via Milano e i flussi già interni all'ambito portuale.

- f) Realizzazione di sistemi di gate automation (sbarre, lettori badge, sistema per emissione ticket temporaneo, lettore QR code, tvcc per lettura targa anteriore e posteriore e di contesto esterno/interno, spire ...).
- g) Adeguamento del manufatto ad uso garitta al fine di renderlo adeguatamente protetto e con la creazione di una o più finestre (comprese opere elettriche ed idriche) ed installazione delle dotazioni.

#### Varco Etiopia a raso

- a) Realizzazione di due tornelli, uno per accesso e uno per l'uscita pedonale, nei pressi dell'attuale Varco Etiopia a raso e relativo sistema per la lettura badge collegato ai sistemi ICT portuali, con videocitofono.
- b) Realizzazione di adeguata segnaletica e cartellonistica di varco.
- c) Realizzazione e installazione di un cancello che chiuda tutta la sezione trasversale dell'attuale varco Etiopia, facilmente amovibile al fine di consentire il transito dei mezzi eccezionali >70 metri.
- d) Sistema di videosorveglianza del tornello esterno/interno.
- e) Manutenzione della garitta, non escludendo la sostituzione con annessa ricollocazione (comprese opere elettriche ed idriche) e miglioramento delle dotazioni.

#### Varco Etiopia in Quota

- a) Realizzazione di adeguata segnaletica e cartellonistica di varco.
- b) Realizzazione di sistemi di gate automation (sbarre, lettori badge, sistema per emissione ticket temporaneo, lettore QR code, tvcc per lettura targa anteriore e posteriore e di contesto esterno/interno, spire ...).
- c) Progettazione di un adeguato torna-indietro.
- d) Installazione di un cancello.
- e) Acquisto e installazione di una o più garitte con le relative dotazioni.
- f) Acquisto e installazione di adeguata copertura del varco, se prevista.

#### Tornello pedonale antistante IMT

- d) Realizzazione di due tornelli a tutta altezza, uno per accesso e uno per l'uscita pedonale, nell'area antistante al terminal IMT e relativo sistema per la lettura badge collegato ai sistemi ICT, con videocitofono;
- e) Sistema di videosorveglianza del tornello esterno/interno.

Si evidenzia che tutti i tornelli devono essere dotati, oltre a TVCC di contesto su entrambi i lati, anche di impianto videocitofonico con collegamento, in parallelo, con il varco ed il Centro di Monitoraggio per la Sicurezza.

Si evidenzia, altresì, che si deve prevedere in alcuni casi anche la demolizione e smantellamento di alcuni elementi fisici e/o tecnologici presenti nei varchi che possano rappresentare vincoli per la progettazione, o che siano in condizioni di inutilizzo da diverso tempo.

Di ciascun varco deve essere individuata una soluzione tramite un layout che integri i diversi elementi (fisici e tecnologici) descritti in precedenza, e ottimizzi le risorse disponibili, specificando le attività da porre in essere, il tutto sulla base degli input forniti nel presente documento e/o comunicati da AdSP nell'ambito della successiva fase di progetto.

### 3. Infrastrutture immateriali

Il progetto di Adeguamento delle infrastrutture di security interessa anche i seguenti aspetti legati alle infrastrutture immateriali:

- Realizzazione di un sistema per la gestione dei permessi temporanei telematici attraverso infrastrutture immateriali per ottimizzare lettura, archiviazione e gestione dei dati.
- Sistema per la gestione delle informazioni reperite dalla gate automation da collegare con EBRIDGE, PCS/PLN, Anagrafe portuale, Ufficio Security con annessa Sala Operativa.

Di questi si richiede, nell'ambito del PFTE, di studiare e definire una architettura funzionale generale propedeutica alla successiva definizione di dettaglio, oltre a uno studio delle connessioni tra i diversi sistemi informatici portuali che riguardino, a vario titolo, la security.

In generale, il PFTE **deve**:

- Prevedere un **rilievo tecnico delle infrastrutture di security**, come meglio specificato in precedenza, al fine di definire lo stato di fatto delle infrastrutture fisiche di security.
- Definire un **layout progettuale per le recinzioni e i varchi descritti in precedenza** (vedi 6.1), per i quali si richiede anche una **stima dei costi** per le fasi successive (Progettazione definitiva ed esecutiva, e realizzazione) suddivisa per singolo intervento.
- **Coordinarsi ed integrarsi con gli altri interventi in atto in ambito portuale**, o previsti in futuro e in fase progettuale, soprattutto quelli che a vario titolo riguardano le infrastrutture di security dell'area in esame.

### 6.2 Elaborati progettuali da produrre nel PFTE

Si precisa che ai sensi dell'art. 216 comma 4, fino alla data di entrata in vigore del decreto di cui al sopra citato art. 23 comma 3, continuano ad applicarsi le disposizioni di cui alla parte II, titolo II, capo I (artt. 14-43 "contenuti della progettazione"), nonché gli allegati o le parti di allegati ivi richiamate nel DPR 207/2010.

Il PFTE dovrà essere costituito dagli elaborati di seguito elencati per il caso in esame (art. 17 del D.P.R. 207/2010), per ciascuno dei macro-interventi previsti.

- relazione illustrativa;
- relazione tecnica;
- studio di prefattibilità ambientale;
- rilievi topografici e monitoraggi delle infrastrutture;
- planimetria di progetto ed elaborati grafici in merito alla soluzione individuata e proposta;
- calcolo sommario della spesa prevista;
- quadro economico di progetto;
- capitolato speciale descrittivo e prestazionale;
- schema di contratto.

## **7. TEMPI E COSTI**

### **7.1 Stima dei costi**

L'importo posto a base di gara del presente servizio è stato calcolato su base delle determinazioni rese di recente dal nuovo Codice in ordine alla definizione dell'importo congruo assumendo come riferimento per il calcolo il DM del 17/06/16 tenendo conto anche delle indagini propedeutiche, che stabilisce il valore del costo della progettazione da porre a base di gara, sulla base del grado di complessità dello stesso e della categoria delle attività tecniche riferite alla tipologia di opera infrastrutturale.

L'importo complessivo del servizio di progettazione di fattibilità tecnico economica, ivi inclusi tutti i rilievi, e le attività precedentemente descritte, è stato valutato in euro **131.500** (al netto degli oneri previdenziali ed IVA esente). Il corrispettivo della prestazione comprende anche lo svolgimento dei rilievi propedeutici all'avvio delle fasi di progettazione.

I costi della sicurezza non soggetti a ribasso, e legati alla gestione delle misure di sicurezza interferenziale per le attività di rilievi propedeutici alla progettazione, ammontano, ad € 2500,46.

L'importo posto a base d'appalto ammonta quindi ad € 131.500 oltre a contributi previdenziali (IVA esente):



**ALLEGATO 1**

**Informazioni generali sui varchi portuali**

Varco	Direzione consentita	Tipologia di transiti	Operatività	Giorni operativi	Numero di GPG	Numero di corsie
<b>Levante</b>	Entrata e uscita	Transito di persone, veicoli, merci e macchine operatrici	06.15-20.15	Lun.-Dom.	1 GPG	1 corsia in 1 corsia out
<b>Saffi</b>	<i>Pedonale. Non operativo.</i>					
<b>Giano</b>	Entrata e uscita	Transito di persone, veicoli, merci con massa <7.5t	00.00-24.00	Lun.-Dom.	1 GPG	1 corsia in 1 corsia out
<b>Quadrio</b>	Pedoni in/out Carrabile solo out	Transito di persone, veicoli, merci con massa <7.5t	06.30-20.00	Lun-Ven Sab 06.30-15.00	1 GPG	1 corsia out
<b>Grazie</b>	Pedoni in/out Carrabile solo in	Transito di persone, veicoli, merci con massa <7.5t	06.30-20.00	Lun-Ven Sab 06.30-15.00	1 GPG	1 corsia in
<b>Santa Limbania</b>	Entrata e uscita	Transito di persone, veicoli non soggette all'imbarco traghetti	06:00 - 20:00	Lun.-Dom.	1 GPG	1 corsia in 1 corsia out

*DIREZIONE PLANIFICAZIONE E SVILUPPO*  
*SERVIZIO PROCESSI PORTUALI, INNOVAZIONE E SECURITY*  
 UFFICIO SECURITY

<b>Ponte dei Mille</b>	Entrata e uscita	Transito di persone, veicoli, merci con massa <7.5t, non soggette all'imbarco traghetti	00.00-24.00	Lun.-Dom.	1 GPG con potenziamento per crociere	1 corsia in 1 corsia out
<b>Albertazzi</b>	Uscita	Transito di persone, veicoli, merci con massa >7.5t, dedicato anche ad uscita traffico traghetti	06.00-24.00	Lun.-Dom.	1 GPG	2 corsie out
<b>Passo Nuovo</b>	Entrata	Transito di persone, veicoli, merci con massa >7.5t, dedicato anche ad uscita traffico traghetti	06.00-24.00	Lun.-Dom.	1 GPG + potenziamento per ciascuna corsia aperta sulla base del traffico	3/4 corsie in (operativa una corsia)
<b>Via Milano</b>	<i>Carrabile. Non operativo. Una sola corsia di entrata.</i>					
<b>San Benigno</b>	Entrata	Transito di persone, veicoli di servizio, merci internazionali con massa >7.5t	05.45-22.00	Lun-Ven Sab. 05.45-14.00		3 corsie operative oltre ad una corsia carichi eccezionali

*DIREZIONE PIANIFICAZIONE E SVILUPPO*  
*SERVIZIO PROCESSI PORTUALI, INNOVAZIONE E SECURITY*  
 UFFICIO SECURITY

<b>San Benigno</b>	Uscita	Transito di persone, di servizio, merci internazionali con massa >7.5t	05.45-22.00	Lun-Ven  Sab. 05.45-14.00		4 corsie (operative due corsie)
<b>Etiopia</b>	Entrata e uscita	Transito di persone, veicoli, merci non internazionali con massa >7.5t, eccezionali	00.00-24.00	Lun.-Dom.	1 GPG  + eventuale raddoppio	2 corsie in  2 corsie out
<b>Ponente</b>	Entrata e uscita	Transito di persone, veicoli, merci non internazionali con massa >7.5t, eccezionali	05.30-22.30	Lun.-Ven.  Sab. 05.30-14.30	1 GPG	1 corsia in  1 corsia out

**ALLEGATO 2**

**Flussi misurati sui varchi portuali**

Varco	Direz.	Automobili	Veicoli Pesanti	Due Ruote	Pedoni e biciclette
LEVANTE	IN	1182	16	667	134
	OUT	1646	16	736	133
GIANO	IN	455	1	181	329
	OUT	360	2	184	310
QUADRIO	IN	0	0	0	579
	OUT	1387	55	497	580
GRAZIE	IN	2031	25	675	969
	OUT	0	0	0	756
SANTA LIMBANIA	IN	776	27	275	184
	OUT	456	26	167	158
PONTE DEI MILLE	IN	601	0	158	764
	OUT	613	0	189	588
PASSO NUOVO	IN	1534	513	344	18
ALBERTAZZI	OUT	1388	300	317	12
SAN BENIGNO	IN	161	2075	70	281
	OUT	52	1471	4	0
ETIOPIA	IN	750	723	235	208
	OUT	1021	1499	427	257
PONENTE	IN	283	1126	59	0
	OUT	206	953	36	0

(Periodo campione: Luglio 2019)

**ALLEGATO 3**

**Interventi connessi alla Security oggetto di altri affidamenti/servizi con cui la progettazione deve integrarsi funzionalmente e tecnicamente**

<p>Opere stradali di cui al Programma Straordinario (Perizia 3121)</p> <p>Stato attuale: Progetto Definitivo completato. In atto CdS,</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Predisposizione del futuro Varco di Ponente su sponda destra inteso come sovrastruttura, collegamenti, cavidotti, predisposizioni impiantistiche, ...</li> <li>- Predisposizione nuovo Varco Etiopia in quota inteso come sovrastruttura, collegamenti, cavidotti, predisposizioni impiantistiche, ...</li> <li>- Nuova viabilità antistante Varco San Benigno al fine di ottimizzare i flussi.</li> </ul>
<p>Opere di cui alla Convenzione AdSP-UIRNet (ex art. 6 L130/2019)</p> <p>Stato attuale: Progetto Definitivo completato. In atto CdS.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Realizzazione di tutti gli apparati ed equipaggiamento del futuro Varco di Ponente sia in ingresso che in uscita (garitte, sbarre, gate automation, lettori targhe e badge, lettore sigla container, sistemi di messaggistica variabile, cartellonistica, ecc.);</li> <li>- Realizzazione di tutte le recinzioni di security, doganali e non doganali che riguardano la sponda destra del Polcevera (compreso l'Autoparco) e il futuro Ponte del Papa.</li> <li>- Realizzazione di area per controlli invasivi e adeguato torna indietro per Varco di Ponente.</li> <li>- Realizzazione di tutti gli apparati ed equipaggiamento dell'Autoparco (sbarre, gate automation, lettori targhe e badge, lettore sigla container, sistemi di messaggistica variabile, cartellonistica, ecc.);</li> <li>- Realizzazione di parcheggi per gli operatori portuali coinvolti (GdF, GPG, Spedizionieri, ADM, ...) e di adeguati percorsi pedonali di collegamento tra parcheggi, palazzina uffici e varco (in e out).</li> </ul>

<p>Adeguamento tecnico funzionale del Varco automatizzato di San Benigno.</p> <p>Stato attuale: PFTE completato.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Realizzazione di tutti gli apparati ed equipaggiamento per il potenziamento del Varco San Benigno sia in ingresso che in uscita (sbarre, gate automation, lettori targhe e badge, lettore sigla container, sistemi di messaggistica variabile, cartellonistica, sistemi per la specializzazione delle corsie, ...).</li> <li>- Realizzazione di un tornello pedonale a tutta altezza separato dai flussi carrabili con adeguato sistema per la lettura del titolo di accesso e/o del badge.</li> </ul>
<p>Progetto EBRIDGE</p> <p>Attività in corso.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Realizzazione di un sistema centralizzato per la gestione di sistemi ICT per il gate automation (sia stradale che ferroviario) dei terminal (n. 6 del Bacino di Sampierdarena) e per il collegamento varco-gate, con collegamenti anche con aree buffer</li> </ul>
<p>Integrazione contrattuale PFTE P3121</p> <p>Attività in corso.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Individuazione e progettazione degli interventi viabilistici e strutturali da mettere in atto al fine garantire una apertura del varco Via Milano in ragione dei requisiti in materia principalmente di sicurezza stradale, deflusso viabilistico e security portuale.</li> </ul>