



Adeguamento di una porzione lato sud-ovest del padiglione già proprietà "Tubimar Ancona s.p.a." ai fini dell'allestimento dei presidi operativi per i controlli sanitari di frontiera sulle merci in importazione.

An aerial photograph of the Port of Genoa, Italy. The image shows several large industrial buildings, storage tanks, and docks along the waterfront. A red circle highlights a specific area labeled "Zona Industriale". Various streets are visible, including "Via Luigi Einaudi" and "Via Nazionale". The water is greenish-blue, and there are some smaller boats in the harbor. The overall scene depicts a busy port area with significant industrial infrastructure.

Relazione specialistica sulle opere edili

43 ES

dI.dA Ingegneri Associati s.r.l.
Menghini Rachetta Massaccesi

studio professionale d'Ingegneria e d'Architettura

60123 Ancona, via Cesare Battisti 16
info@didaingegneriassociati.com

tel+fax 071 20 29 08
n.jva 02579690427

60122 Ancona, C.so Stamira 49
tel. 071 20 76 030

Diritti riservati art. 2598 cc.

RELAZIONE SPECIALISTICA SULLE OPERE EDILI

1. DESCRIZIONE dell'INTERVENTO

L'intervento di adeguamento di una porzione del lato sud-ovest del padiglione ex Tubimar è finalizzato all'allestimento dei presidi operativi per i controlli sanitari di frontiera sulle merci d'importazione (PIF USMAF Posto di Ispezione Frontaliero).

La sede del PIF USMAF, per esigenze della Committenza, verrà realizzata all'interno di un involucro edilizio esistente costituito da una porzione di capannone industriale con struttura portante formata da portali in acciaio e fondazioni in c.a. di tipo profondo, con pareti perimetrali costituite da muratura ad una testa fino all'altezza di circa 3,30 metri e da pannelli di tamponatura in polycarbonato alveolare semiopaco fino all'altezza di circa 6,00 metri ed infine da pannelli sandwich fino alla linea di gronda.

La copertura è a doppia falda ed ha struttura portante in acciaio tamponata con pannelli sandwich coibentati con finitura in lamiera grecata di alluminio intervallati da elementi traslucidi fissi.

Nella falda esposta ad est sono stati installati negli scorsi anni dei pannelli fotovoltaici che costituiscono un impianto di potenza di 5 MW che si estende su tutta la superficie della falde esposte ad est dell'intero complesso industriale ex Tubimar: l'impianto è attualmente in funzione ed è gestito da un concessionario terzo rispetto all'Autorità Portuale.

Per l'opportuna protezione antincendio dell'impianto è stato installato un pannello in lana minerale che conferisce la caratteristica REI 30 alle falde sulle quali insistono i pannelli fotovoltaici.

La porzione di capannone oggetto dell'intervento ha lunghezza di circa 41,50 mq per tutta larghezza netta interna del capannone di circa 20 metri, in sostanza l'intervento complessivamente copre una superficie di circa 830 metri quadrati. L'imposta della falda di copertura si trova ad una altezza 8,75 metri dal piano di calpestio del piazzale esterno, mentre dall'interno l'altezza al colmo della copertura, misurata sulla falda e non sulla trave calata in acciaio, è di 11,70 metri.

La porzione di fabbricato adiacente al lato corto della zona d'intervento è libera, mentre la porzione adiacente al lato lungo è occupata da un cantiere navale o meglio da una ditta che lavora per conto di un cantiere navale del Porto di Ancona e che assembla e salda strutture in acciaio per la costruzione di imbarcazioni.

All'interno della porzione del capannone esistente verrà realizzata una nuova struttura in cemento armato gettato in opera con fondazioni di tipo superficiale (previo consolidamento del terreno tramite la tecnica del *deep soil mixing*) e con 3 impalcati fuori terra: uno alla quota di circa 1,20 metri (piano di carico merci) rispetto all'attuale piano di calpestio interno al fabbricato, il secondo alla quota di circa 5,00 metri (piano uffici) ed il

terzo (copertura) alla quota di circa 8 metri.

Il piano di carico merci alla quota di 1,20 metri (primo impalcato) sarà realizzato con un vespaio aerato costituito da elementi modulari in plastica riciclata, atto a garantire un isolamento tra fondazione e pavimentazione tramite un vuoto sanitario. Gli elementi modulari saranno sostenuti da pilastri appoggiati a terra con interasse regolare (sulla soletta di base di c.a. esistente che non verrà demolita) costituiti da tubi in pvc del diametro di 125 mm con getto interno in calcestruzzo, tagliati a misura a seconda della quota da raggiungere ed in modo da formare un unico livello, sul quale sarà realizzata una soletta in cemento dello spessore di 8 cm armata con rete elettrosaldata. Il piano di carico così realizzato garantisce la portata massima di 7.000 kg/mq, come da prova di carico eseguita dalla ditta produttrice ed allegata al presente progetto esecutivo.

La scelta progettuale è ricaduta su questa tipologia di vespaio aerato in quanto, avendo pilastri realizzabili a misura in altezza, consente di sopperire alla curvatura della soletta armata di base esistente, di evitarne la demolizione in quanto integra e di garantire ugualmente la formazione di un piano grezzo tutto a livello. La scelta progettuale del vespaio consente, inoltre, di posare le tubazioni degli impianti tecnologici nell'intercapedine aerata che si viene a creare alla base dell'edificio senza ricorrere a scavi

La finitura del piano di carico sarà realizzata con pavimentazione di tipo industriale con soletta di cemento armato con spessore di 16 cm.

Per esigenze di cantiere si è scelto di consolidare il terreno in sito mediante la tecnica del *deep soil mixing* che consiste nella realizzazione di colonne di terreno stabilizzato a sezione circolare del diametro di 250 mm, realizzate miscelando il terreno con boiacca cementizia, mediante perforazione a rotazione e contemporanea disgregazione del terreno. Le colonne di terreno stabilizzato saranno realizzate in corrispondenza dei plinti di fondazione e dei relativi cordoli di collegamento, ma anche sotto i pilastri di sostegno del vespaio aerato secondo lo schema modulare rappresentato nella tavola grafica n.25PS_ES.

La tecnica del *deep soil mixing*, impiegata in alcune zone del Nord Italia ed in Emilia Romagna in interventi volti a scongiurare la liquefazione dei terreni, migliora la capacità portante del terreno in superficie attraverso la realizzazione di colonne di terreno stabilizzate con boiacca di cemento che poggiano sullo strato resistente in profondità.

Nella tecnica d'intervento di compattazione del terreno si prevede la disgregazione del terreno e la contemporanea miscelazione del terreno in situ mediante un getto controllato di miscela acqua/cemento. Tale tecnica produce una riduzione dell'indice dei vuoti e quindi della densità relativa dei terreni mediante l'iniezione di miscele cementizie che spazzano il terreno circostante andando a compattarlo.

La compattazione del terreno produce anche un incremento di resistenza alla liquefazione, della rigidità e una riduzione della permeabilità. Le iniezioni vanno a creare nel terreno degli elementi colonnari consolidati che hanno funzione portante se realizzati

sotto le fondazioni esistenti, e creano un effettivo miglioramento delle proprietà meccaniche del sottosuolo.

Le caratteristiche dei terreni consolidati sono principalmente funzione della natura e composizione dei terreni stessi. Per la valutazione della stratigrafia del terreno in oggetto sono state eseguiti dal geologo:

- prove penetrometriche SPT col fine di investigare bene su tutta l'area l'alternanza dei litotipi e le loro caratteristiche geotecniche;
- due sondaggi a carotaggio continuo fino alle marne di formazione con prelievo di campioni indisturbati alle varie profondità e successive analisi di laboratorio sui campioni indisturbati le cui risultanze sono riportate in relazione geologica.

È stato già realizzato un campo prova al fine di determinare la portata massima del terreno consolidato in prossimità dell'area oggetto dell'intervento di *compaction grouting* ed in prossimità delle prove SPT.

Il terreno in sito è disomogeneo solo per lo strato superficiale di riporto e pressoché omogeneo nello strato profondo in cui è presente una formazione geologica costituita da argille marnose, come confermato dalle stratigrafie dei sondaggi effettuati: si ritiene, pertanto, che la prova condotta a circa 8 metri di distanza dall'area di intervento debba produrre risultati del tutto simili a quelli registrati dalla prova di carico effettuata.

Di conseguenza, ragionevolmente, l'unica variabile che può inficiare sull'intervento di stabilizzazione e consolidamento del terreno di fondazione è la non perfetta esecuzione dell'opera che, per questo motivo, verrà monitorata con un Piano dei Controlli in corso d'opera, il cui onere economico sarà posto a carico dell'Appaltatore. Di seguito viene descritto il Piano dei Controlli dell'opera che sarà inserito nel CSA. I controlli da eseguire post operam sono:

- nuova campagna di indagini di prove SPT;
- controllo qualitativo dell'intervento: tomografia elettrica del terreno trattato in corrispondenza degli appoggi delle nuove fondazioni superficiali da realizzare, che permetterà di verificare il corretto riempimento di macro-vuoti e delle cavità, l'allontanamento e la riduzione dell'acqua interstiziale, il volume di terreno che è stato interessato dall'azione filtrante ed espandente della miscela in quanto sono tutti effetti che compartecipano ad una efficace compattazione del terreno. La tomografia sarà eseguita man mano che si procede con la realizzazione delle colonne di terreno stabilizzato, oltre che sarà eseguita anche nello stato iniziale del terreno pre-consolidamento necessario per il controllo qualitativo dell'intervento in corso d'opera.

Le terre provenienti dagli scavi e dalla realizzazione delle colonne di terreno stabilizzato saranno conferite direttamente ad un centro di trattamento autorizzato.

Infatti tenuto l'esiguo quantitativo in gioco delle terre di risulta e considerata la non eccessiva incidenza economica del loro trattamento, la scelta del conferimento delle terre di

risulta ad un idoneo impianto sia la più opportuna secondo i canoni della massima tutela ambientale contemplati dalle vigenti disposizioni legislative, anche se il livello di contaminazione delle stesse terre risulta compatibile con la destinazione del sito di intervento secondo i rapporti di analisi assunti in sede progettuale. A tal fine si è proceduto all'esecuzione di una campagna di campionamento dei terreni presenti in sito e successive analisi chimico/fisiche di laboratorio sui campioni prelevati.

I risultati dell'indagine garantiscono il rispetto dei requisiti di qualità ambientale (vedere elaborato n.46_ES *Relazione terre e rocce da scavo*).

Il primo solaio alla quota di 4,90 metri (secondo impalcato) sarà bidirezionale con nervature ortogonali in cemento armato gettato in opera, alleggerito con casseri in polipropilene riciclato

Il solaio di copertura alla quota di 8,42 metri (terzo impalcato) sarà realizzato con graticcio di travi in acciaio e soprastanti lamiera grecata ed isolante termico: lungo i due lati esterni dell'edificio il solaio di copertura sosterrà la struttura portante, costituita da profili di acciaio del tipo UPN, della facciata ventilata.

Le nuove strutture portanti saranno completamente svincolate dalla struttura esistente in acciaio sia in elevazione sia in fondazione. Per questo motivo le pareti di tamponatura esterna esistenti saranno completamente rimosse: la porzione in muratura, i pannelli di tamponatura in polycarbonato alveolare ed infine i pannelli sandwich.

Nella relazione specialistica delle strutture sono state effettuate specifiche valutazioni sugli spostamenti della struttura esistente e della struttura di nuova costruzione, ritenendoli compatibili e di conseguenza sono stati dimensionati i giunti sismici.

Le pareti esterne previste da progetto in sostituzione di quelle esistenti saranno realizzate con tipologia a facciata ventilata, autoportante con struttura metallica ancorata alle nuove struttura in cemento armato e appoggiata a terra ai nuovi cordoli di fondazione perimetrali all'edificio esistente. La struttura portante della facciata continua ventilata sarà costituita da un graticcio di profili UPN in acciaio bullonati e verrà ancorata in sommità al solaio di copertura in acciaio e, a mezza altezza, al solaio di interpiano bidirezionale in cemento armato gettato in opera, realizzato alla quota di circa 4,90 metri.

La finitura della facciata continua sarà in lastre di laterizio (spessore 1,5 cm) faccia a vista delle dimensioni di 31 cm in altezza e della lunghezza massima di 150 cm ad eccezione della zona d'ingresso, su lato corto dell'edificio, dove la facciata sarà in alluminio e vetro con pensilina d'ingresso: le pareti esterne, rivestite dai predetti elementi in cotto, saranno realizzate a secco con pannelli di finitura in cartongesso ed isolamento termico in intercapedine costituito da pannelli di lana di roccia a media densità: il pannello isolante retrostante la facciata ventilata sarà a doppia densità perché specifico per l'uso.

Gli infissi in pvc, che sono stati disposti secondo la modularità dei profili verticali della struttura portante della facciata continua, saranno installati su controtelai prefabbricati

isolati termoacustici e dotati di tapparelle in pvc pesante motorizzate.

All'interno tutte le pareti di partizione (sia al piano terra sia al piano primo) saranno realizzate a secco secondo le stratigrafie contenute nell'abaco riportato nelle tavole grafiche.

Negli uffici del piano primo le pareti trasparenti saranno realizzate in alluminio e vetro al fine di avere maggiore durabilità nel tempo.

2. ORGANIZZAZIONE FUNZIONALE DEL POSTO D'ISPEZIONE FRONTALIERO

Nella planimetria generale sono riportati gli interventi previsti (non compresi nell'appalto dell'intervento in questione) al fine dell'inglobamento del Punto di Ispezione Frontaliero all'interno del circuito doganale, così come la normativa di riferimento prevede.

Nell'area adiacente al Punto di Ispezione Frontaliero sono previsti altri interventi di modifica ed adeguamento dell'assetto portuale e quindi della viabilità intermodale che nello specifico riguardano lo spostamento del vicino varco doganale della Darsena Marche, nonché la conseguente estensione dell'adiacente recinzione doganale. Si tratta di interventi già contemplati in apposito progetto di fattibilità tecnica ed economica approvato con Delibera del Comitato dell'Autorità Portuale di Ancona n. 17 in data 21/07/2016. Gli stessi interventi sono altresì inseriti nel vigente Programma Triennale dei lavori pubblici dell'Autorità Portuale di Ancona, approvato con Delibera del Comitato dell'ente medesimo n. 2 in data 11/01/20016.

Il Posto d'Ispezione Frontaliero è stato progettato al fine di garantire la seguente organizzazione funzionale degli ambienti interni:

- al piano rialzato (1,20 metri dalla quota del piazzale esterno all'edificio) le zona di scarico e movimentazioni delle merci d'importazione, i laboratori per le analisi ed i controlli, le celle frigorifere e a temperatura ambiente per la conservazione delle merci e tutti i servizi (spogliatoi e servizi igienici) per il personale addetto ai lavori;
- al piano primo (5,50 metri dalla quota del piazzale esterno all'edificio) gli uffici amministrativi e gli spazi ad essi funzionali (sala d'attesa, sale riunioni e archivi).

Il PIF USMAF è suddiviso in 3 zone: il reparto che si occupa dei controlli sanitari dei prodotti destinati al consumo umano (reparto HC), il reparto che si occupa dei controlli sanitari di tutti gli altri prodotti non destinati al consumo umano (reparto NHC) e il reparto della Sanità.

La specifica dei riferimenti adottati per i dimensionamenti dei diversi spazi funzionali (laboratori, frigoriferi, uffici ecc), è di tipo qualitativo, non esistendo una norma specifica per il dimensionamento della tipologia di spazi in questione dal punto di vista quantitativo.

In particolare, per quanto riguarda la porzione del nuovo edificio di competenza del Servizio Veterinari (HC e NHC) gli spazi funzionali di progetto sono stati dimensionati in base ai presupposti qualitativi dettati dalle norme di riferimento (Dir. 97/78/CE allegato I, Dec. 2001/812/CE) mentre da punto di vista quantitativo la valutazione è stata espressa alla luce

dell'esperienza maturata nella ventennale attività dell'Ufficio Veterinario nell'ambito delle strutture attualmente in uso sia nel porto di Ancona che in altri porti nazionali, che sono state testate pertanto in tutti i loro aspetti funzionali: dimensionamento spogliatoi, servizi igienici, depositi frigoriferi a temperatura ambiente, sala prelievo, zona di scarico relativamente all'ingombro di un carico tipo da sottoporre a controllo nonché spazio minimo di manovra per un muletto impiegato nelle movimentazioni della stessa.

Le innovazioni portate sono mutate da tale esperienza, commisurata con la comparazione ad analoghe strutture ispettive nel tempo visitate in Italia (Livorno, La Spezia, Civitavecchia, Venezia) ed estere (Amburgo, Southampton, Klapeda, Panemune). Gli spazi indicati nelle planimetrie progettuali sono stati ritenuti adeguati in tutte le componenti della struttura, anche in relazione alle attuali e future prospettive di traffico. Tali valutazioni sono state analogamente condotte dall'Ufficio VII della Direzione Generale della Sanità Animale e dei Farmaci Veterinari del Ministero della Salute, nonché dal Food Veterinary Office quale servizio ispettivo delle Commissioni Europee, quest'ultimo già pronunciatosi favorevolmente in base al progetto presentato.

Il dimensionamento della macchina frigorifera è stato determinato in base alla tipologia di utilizzo, alla tipologia delle merci immagazzinate, alle condizioni di refrigerazione dei carichi introdotti (se già congelate o da congelare), al numero di accessi, all'entità ed ai tempi di movimentazione dei carichi ed inoltre in relazione alla rapidità di raggiungimento della temperatura di esercizio a partire da quella ambiente, poiché l'utilizzo delle celle non è continuo ma viene attivato all'occorrenza.

Per quanto riguarda la porzione del nuovo edificio di competenza del Servizio di Sanità Marittima gli spazi funzionali di progetto sono stati inoltre dimensionati in base alla Istruzione Operativa Centrale del Ministero della Salute del 01/12/2011.

Si aggiunge che il dimensionamento delle aree di scarico è stato valutato anche in termini di superficie che occupa una normale quantità di prodotti da prelevare per le attività di controllo (es. numero minimo di sacchi di granaglie) nonché sugli spazi necessari all'operatività nel contorno della quantità medesima (passaggio e stazionamento degli operatori e/o delle attrezzature di movimentazione impiegate).

A livello di organizzazione funzionale degli spazi esterni, il PIF USMAF è stato progettato in modo tale che i TIR provenienti dall'area portuale abbiano accesso diretto al piazzale asfaltato di pertinenza dell'edificio dal Lungomare della Zona Industriale e possano disporre di ampio spazio per eseguire le manovre ed allinearsi ai dock shelter dei 3 reparti HC, NHC e Sanità a seconda della tipologia dei controlli sanitari che devono essere effettuati in base alle merci trasportate.

Ognuno dei 3 reparti dispone di un ingresso dall'esterno delle merci che avviene attraverso la dock house (banchina in carpenteria d'acciaio e rampa di carico elettroidraulica) ed il retrostante portone a scorrimento verticale, che consentono di

proteggere le operazioni di trasferimento delle merci dal TIR ai laboratori del PIF USMAF.

La banchina di carico e scarico è stata prevista tutta all'esterno dell'edificio per evitare l'interazione con le fondazioni dell'edificio esistente che si trovano a filo con la facciata dell'edificio attuale. Sarà installata all'esterno del portone a scorrimento verticale, fissandola alla parete esterna dell'edificio ed appoggiandola sui cordoli di fondazione opportunamente predisposti. La dock house è dotata di sigillante frontale a patelle in gomma nera che sigillano il TIR all'edificio bloccando la dispersione termica del riscaldamento o del condizionamento, l'entrata di pioggia, di polvere, di correnti d'aria e protegge gli operatori. La tamponatura della dock house è costituita da pannelli grecati coibentati laterali e di copertura con sistema di raccolta delle acque meteoriche e sistema di scarico laterale.

Nell'area interna di scarico vengono smistate le merci a seconda che queste debbano essere sottoposte ai controlli sanitari (quindi dirette ai laboratori) o che debbano essere conservate in attesa dei controlli (quindi stoccate nelle celle frigorifere, una a temperatura di -4°C, una a temperatura di -18°C e una a temperatura ambiente).

Gli addetti ai lavori e gli spedizionieri hanno ingresso laterale sul lato corto dell'edificio nel punto dove la facciata esterna è in alluminio e vetro e dove è presente una pensilina: l'ingresso del PIF USMAF è contraddistinto da uno spazio a doppia altezza sul quale si sviluppano in altezza il corpo scale e l'ascensore che conducono al piano rialzato e al piano primo.

Il piano rialzato al quale sono diretti gli addetti ai lavori è lo stesso dove, sul fronte dell'edificio, attraverso il piano ed una rampa di carico, vengono scaricate le merci. In sostanza dal corridoio comune, che funge da disimpegno, si ha accesso distinto a ciascuno dei 3 reparti secondo il criterio del percorso sporco / percorso pulito. Gli operatori arrivano dall'esterno (percorso sporco) ed entrano negli spogliatoi dove avviene la sanificazione, quindi ne escono attraverso un'altra porta (percorso pulito) che li conduce in un disimpegno dove sono presenti i servizi igienici, che si trova già all'interno degli ambienti puliti del PIF USMAF e conduce alla zona di scarico e movimentazioni merci, ai laboratori con i locali attinenti e alle celle di stoccaggio e conservazione delle merci.

Gli ambienti destinati a spogliatoi, servizi igienici e antibagni, al fine di avere superfici facilmente pulibili, sono stati previsti con pavimenti e rivestimenti fino all'altezza di 2 metri in microcemento con arrotondamento dell'angolo lungo la linea di contatto tra pavimento e rivestimento (tipo sguscia).

Gli ambienti destinati a movimentazione carichi, sala ispettiva e anti-sala ispettiva e le celle frigorifere, dove vi sarà un traffico di carichi pesanti, avranno pavimentazione di tipo industriale in conglomerato cementizio armato levigata e trattata in superficie a spolvero al fine di renderla impermeabile e facilmente pulibile; anche in questi locali i rivestimenti saranno realizzati in microcemento fino all'altezza di 2 metri.

Al piano primo sono stati previsti gli uffici amministrativi dei 3 reparti HC, NHC e Sanità

ai quali si aggiungono i due uffici della Dogana che sono stati qui ubicati per esigenze dell'Autorità Portuale.

Al piano primo si accede tramite l'ascensore o tramite la scala (entrambi con struttura portante in acciaio) che si trovano subito all'ingresso principale del PIF USMAF nella hall a doppia altezza illuminata dall'ampia facciata continua con struttura portante in alluminio e vetro. All'uscita dall'ascensore, o allo sbarco della scala, è stata prevista una ampia sala d'attesa con una guardiola (presidio di sicurezza) e servizi igienici.

Dalla sala di attesa si accede direttamente ai 2 uffici della Dogana e al reparto della Sanità che conta 2 uffici, una sala riunioni e un archivio. Inoltre attraverso un ballatoio che si affaccia sul corridoio comune del piano rialzato, si accede agli uffici dei reparti HC e NHC che contano rispettivamente 6 uffici, 2 sale riunioni, 2 archivi, una sala per il personale ed i servizi igienici.

Lo stesso ballatoio conduce alla seconda scala (anche questa in acciaio) che scende fino a terra dove vi è l'ingresso/uscita di servizio del PIF USMAF, collegato attraverso una rampa al corridoio comune del piano rialzato che da accesso agli spogliatoi dei 3 reparti.

L'intero piano è caratterizzato da una pavimentazione in linoleum e da pareti tinteggiate ad eccezione della zona destinata a servizi igienici e anti-bagno, in analogia con il piano inferiore, in cui la finitura dei pavimenti e delle pareti fino all'altezza di 2 metri è in microcemento per questioni igieniche.

Le barriere architettoniche vengono superate grazie all'ascensore ubicato all'ingresso del PIF USMAF che ha fermate al piano rialzato e al piano primo.

È stato previsto anche un ingresso di servizio a lato del piazzale dove effettuano manovra i TIR per lo scarico merci. L'ingresso di servizio, che è dotato di scala che conduce al primo livello e di rampa con pendenza inferiore al 8% che conduce al piano rialzato, ha molteplici funzioni in quanto:

- è necessario per garantire la seconda via di fuga per le persone diversamente abili;
- consente l'accesso al locale tecnico dove verranno installate le macchine per il trattamento dell'aria a servizio dei 3 reparti;
- consente una comunicazione più veloce tra gli uffici del reparto HC ubicati al piano primo ed il relativo laboratorio ubicato al piano rialzato.

Il presente progetto esecutivo è stato redatto in ottemperanza ai seguenti pareri, note e prescrizioni espressi sul progetto definitivo:

- pareri favorevoli con prescrizioni della Conferenza di Servizi ex artt. 14 e segg. della Legge n.241/1990 e ss.mm.ii. ed art.27 del D.Lgs. n.50/2016, tenutasi presso l'Autorità Portuale di Ancona in data 19/07/2016;
- parere favorevole del Comando della Capitaneria di Porto di Ancona prot. n.24005 in data 19/07/2016 (assunto al protocollo dell'ufficio con n.4802 in data 20/07/2016);

- parere favorevole con prescrizioni del Comando Provinciale Vigili del Fuoco di Ancona prot. 9175 in data 06/07/2016 (assunto al protocollo dell'ufficio con n. 6870 in data 24/10/2016);
- parere favorevole del locale Ufficio di Sanità Marittima del Ministero della Salute prot. 1243-I.8.d in data 21/07/2016 (assunto al protocollo dell'ufficio con n. 4843 in data 22/07/2016);
- parere favorevole del Food Veterinary Office della Commissione Europea (assunto agli atti dell'ufficio con prot. n.3193 in data 18/05/2016);
- pareri favorevoli con prescrizioni della Conferenza di servizi tenutasi, in data 06/07/2016, presso il locale Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ai fini dell'accertamento della conformità alle norme ed ai regolamenti edilizi ed urbanistici ex art. 3 del D.P.R. n. 383/1994 e ss. mm. ii., a cui ha fatto seguito il Decreto n. 178/2016 per l'intesa Stato-Regione relativa alla localizzazione dell'intervento (assunto al protocollo dell'ufficio con n.6246 in data 30/09/2016);
- approvazione con prescrizioni del locale Comitato Tecnico Amministrativo presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, reso ai sensi dell'art. 215 del D.Lgs. n.50/2016, comunicato con nota prot. n.6365 in data 03/11/2016 dello stesso Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche (assunto al protocollo dell'ufficio con n.7265 in data 10/11/2016).

IL PROGETTISTA R.T.I.

MANDATARIA: **dl.dA INGEGNERI ASSOCIATI S.R.L.**
DIRETTORE TECNICO **ING. ANDREA RACHETTA**

MANDANTE: **ING. NESTORE FINIZIO**