

**APPALTO PER L’AFFIDAMENTO DELL’INCARICO
DI PROGETTAZIONE E DIREZIONE DEI LAVORI
PER LE OPERE DI AMPLIAMENTO E ADEGUAMENTO
TERMINAL AVIAZIONE COMMERCIALE E OPERE CONNESSE
DELL’AEROPORTO DI OLBIA COSTA SMERALDA**

SCHEDA TECNICA INTERVENTO

Dicembre 2017

1 PREMESSE

1.1 OGGETTO DELL’AFFIDAMENTO

La GEASAR SpA – Società di Gestione dell’Aeroporto di Olbia Costa Smeralda – intende affidare, mediante procedura aperta, i servizi di progettazione di fattibilità tecnica ed economica, progettazione definitiva, coordinamento per la sicurezza in fase di progettazione ed esecuzione, direzione lavori e contabilità (DL), ed altri servizi accessori, per l’“AMPLIAMENTO E ADEGUAMENTO TERMINAL AVIAZIONE COMMERCIALE E RELATIVA VIABILITÀ”.

L’intervento ha come obbiettivo quello di aumentare la capacità dell’aerostazione e della connessa viabilità land side in ragione dei flussi di passeggeri attesi per il 2030 e 2040.

Nota: si precisa che quando ci si riferisce al Terminal o Aerostazione di Aviazione Commerciale deve intendersi compreso anche il Terminal autonoleggi attualmente in un corpo di fabbrica separato.

Più esattamente il progetto di fattibilità tecnica ed economica dovrà essere sviluppato in ragione del traffico previsto nel 2040, prevedendone l’esecuzione in 2 stralci funzionali, di cui il 1° riferito ai flussi stimati nel 2030. Le successive fasi del servizio (progettazione definitiva, coordinamento sicurezza e DL) saranno sviluppate in riferimento solo al 1° stralcio funzionale.

L’importo dei lavori è stimato in massimo € **30.750.000,00** con riferimento al dimensionamento complessivo al 2040 di cui massimo € **24.950.000,00** relative al dimensionamento al 2030 (1° stralcio funzionale).

Detti importi non potranno essere aumentati salvo circostanze particolari riconosciute e approvate da Geasar.

Sono di seguito riportate le categorie di lavori previste:

A) Dimensionamento complessivo al 2040:

- Opere civili ed architettoniche:	€	7.570.000,00
- Impianti idrici, sanitario e antincendio:	€	2.560.000,00
- Impianti di climatizzazione:	€	3.080.000,00
- Impianti elettrici e speciali:	€	6.110.000,00
- Viabilità:	€	6.560.000,00
- Strutture:	€	<u>4.870.000,00</u>
sommano	€	30.750.000,00

B) Dimensionamento al 2030 (1° stralcio funzionale):

- Opere civili ed architettoniche:	€	5.010.000,00
- Impianti idrici, sanitario e antincendio:	€	2.370.000,00
- Impianti di climatizzazione:	€	2.340.000,00
- Impianti elettrici e speciali:	€	4.970.000,00

- Viabilità:	€	6.560.000,00
- Strutture:	€	<u>3.700.000,00</u>
sommano	€	24.950.000,00

La progettazione dovrà individuare soluzioni tipologiche ed architettoniche di elevata qualità , che integrino i requisiti funzionali e tecnologici, con le altrettanto importanti esigenze di immagine, ponendo grande attenzione all'inserimento nel contesto aeroportuale.

Si dovrà inoltre tener conto del fatto che i lavori di adeguamento dovranno essere eseguiti ad aeroporto aperto senza determinare limitazioni alle ordinarie operazioni aeroportuali.

L'importo a base di gara per i servizi oggetto di affidamento è pari a **€.2.534.923,24** . Come indicato nella perizia analitica degli onorari detto importo è stato calcolato con riferimento ai criteri e parametri stabiliti dal D.M. 17 giugno 2016 richiamato dal D.Lgs 50/2016 (ex D.M. 143 del 31 ottobre 2013) ed è comprensivo di spese ma al netto dell'IVA e degli oneri previdenziali di legge.

1.2 INFORMAZIONI GENERALI

L'aeroporto è situato immediatamente a sud della città, collegato con viabilità primaria al centro cittadino, al porto ed alle principali località turistiche della Sardegna. La prima aerostazione di superficie rettangolare di circa 6.000 mq fu inaugurata il 10 luglio del 1974, a seguito del trasferimento delle operazioni dallo storico aeroporto di Venafiorita, aeroporto militare aperto al traffico civile nel 1964.



Inquadrimento satellitare generale anno 1999



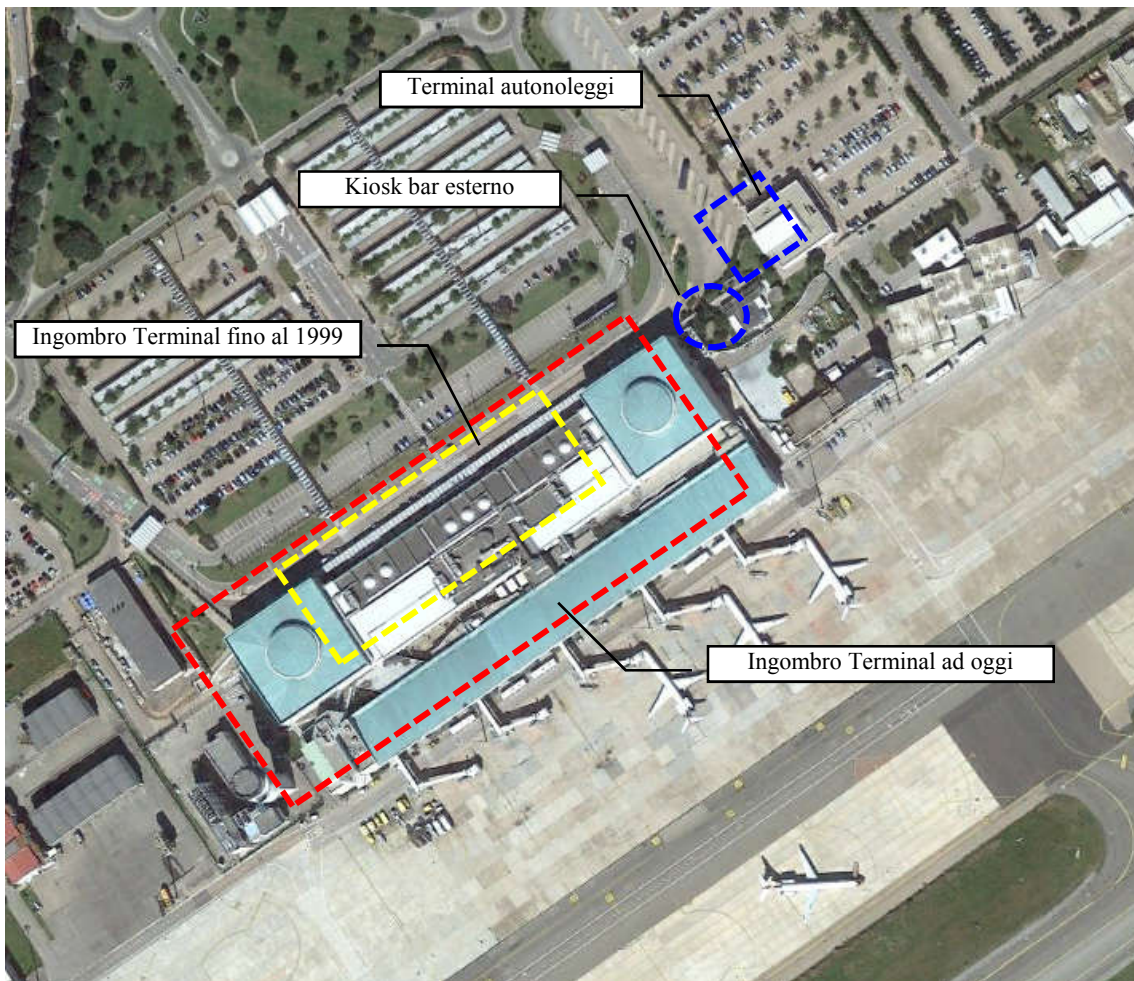
Aerostazione commerciale e servizi anno 1999

L'attuale aerostazione è stata inaugurata nel giugno 2004 e fu realizzata ampliando a 42.000 mq realizzati su più piani il terminal originario, con un corpo di fabbrica separato di ulteriori 800 mq. esclusivamente dedicato agli autonoleggi. L'aerostazione è caratterizzata lato piazzale aeromobili da un molo con fronte esteso 220 metri lineari. È dotata di 39 banchi check-in, 8 dei quali situati al Terminal T2 utilizzato per operazioni di check-in e accettazione bagagli da stiva per voli charter, 8 postazioni per i controlli di security, 11 gates di imbarco passeggeri di cui 5 con pontili mobili (fingers), ampi spazi con servizi dedicati ai passeggeri i quali possono usufruire di una variegata e qualificata offerta commerciale, con punti ristoro, negozi e servizi. In questo ambito rientra anche il kiosk bar esterno, posto fra l'aerostazione e il terminal autonoleggi, aperto solo in media-alta stagione e molto apprezzato dai passeggeri.

L'architettura è elegante e moderna con ampi spazi luminosi; una particolare attenzione è stata dedicata all'integrazione tra la struttura e il paesaggio sardo, al fine di valorizzare al massimo la peculiarità del territorio e per offrire l'opportunità al passeggero e al visitatore di trascorrere l'attesa nel modo migliore e con il massimo dei confort.



Inquadramento satellitare generale anno 2016



Aerostazione commerciale e servizi anno 2016



Vista aerea del terminal commerciale



Particolare molo imbarchi

Attualmente nel primo piano dell'aerostazione è ospitato il corso di laurea in Economia e Imprese del Turismo dell'Università degli Studi di Sassari, che può contare su una superficie di circa 1.200 mq. L'aviazione Generale è invece localizzata in un Terminal separato che non è interessato dal presente intervento.

La disponibilità attuale di posti auto risulta pari a 2520 posti così suddivisi:

- A. Posti auto passeggeri 1116;
- B. Posti autonoleggi 580;
- C. Postazioni taxi, bus e NCC 90;
- D Posti auto operatori aeroportuali 734;



Inquadramento posti auto aerostazione

1.3 TRAFFICO PASSEGGERI

Nel 2016 il numero di passeggeri è stato pari a 2.523.476; lo stesso dato è stimato in circa 4.550.000 nel 2030 e 6.200.000 nel 2040.

A riguardo va però considerato che, per caratteristiche intrinseche del sistema economico dell'area servita, il traffico dell'aeroporto di Olbia è caratterizzato da un'altissima stagionalità (è uno degli aeroporti più stagionali in Europa). Infatti è costituito principalmente di un traffico di tipo turistico che si concentra nei mesi estivi: p.es. nel 2016 i passeggeri registrati nei vari mesi son riportati nella tabella che segue.

Mese	pax/mese	%	Pax Giugno-Settembre	% Giugno – Settembre
Gennaio 2016	39.227	1,6%		
Febbraio 2016	38.063	1,5%		
Marzo 2016	60.247	2,4%		
Aprile 2016	111.803	4,4%		
Maggio 2016	195.789	7,8%		
Giugno 2016	339.993	13,5%	1.804.303	71,5%
Luglio 2016	529.861	21,0%		
Agosto 2016	565.531	22,4%		
Settembre 2016	368.918	14,6%		
Ottobre 2016	164.654	6,5%		
Novembre 2016	52.167	2,1%		
Dicembre 2016	57.223	2,3%		
Totale 2016	2.523.476	100%		

In pratica nei 4 mesi estivi giugno-settembre si sono registrati circa 1.800.00 passeggeri corrispondenti al 71,5% del traffico anno. Una efficace misura della stagionalità di un aeroporto è data dal rapporto fra il valore massimo e il valore medio di pax/mese in un dato anno (coefficiente di stagionalità); negli aeroporti europei ed italiani questo coefficiente è pari a **1,30** ed indica che nel mese di massimo traffico si registra un aumento del 30% rispetto alla media dei passeggeri nei vari mesi. Nell’aeroporto di Olbia il suddetto rapporto è invece **2,70**, ossia il traffico nel mese di massimo traffico è quasi 3 volte il traffico medio mensile. Come noto per poter accogliere in condizioni di sicurezza e confort per il passeggero questo tipo di traffico le infrastrutture devono essere dimensionate in riferimento al periodo di maggior traffico. Ciò in pratica determina che l’aeroporto di Olbia necessita di infrastrutture simili a quelle di un aeroporto con coefficiente di stagionalità medio (1,3) e un di pax/anno che supera i 5.000.000, ossia circa il doppio dell’attuale traffico annuo dell’aeroporto di Olbia.

Della particolarità descritta dovrà pertanto tenersi assolutamente conto nella progettazione dell’ampliamento. In particolare l’aggiudicatario dovrà sviluppare la progettazione secondo standard IATA eventualmente opportunamente adattati e concordati con Geasar per tener conto della stagionalità descritta.

Si riportano di seguito le previsioni di ripartizione percentuale del passeggeri/mese nel 2030 e nel 2040, con indicazione della suddivisione stimata fra passeggeri Nazionali, Shengen ed Extra Schengen, e fra Charter e no-charter.

Nel corso della progettazione sarà cura dell’affidatario chiedere formalmente a Geasar l’aggiornamento di dette previsioni, preliminarmente all’avvio di ciascuna attività che è influenzata dalle stesse.

Previsione ripartizione traffico anno 2030: pax/anno 4.550.000

mese	% pax mese	% Ex-Shengen			tot	% no Charter		tot
		% Nazionali	% Shengen	% Ex-Shengen		% Charter	% no Charter	
gen-30	1,7%	87,5%	6,3%	6,3%	100%	2,9%	97,1%	100%
feb-30	1,7%	86,0%	6,2%	7,7%	100%	2,9%	97,1%	100%
mar-30	2,6%	77,0%	18,5%	4,5%	100%	1,9%	98,1%	100%
apr-30	4,6%	48,0%	34,5%	17,5%	100%	1,6%	98,4%	100%
mag-30	10,4%	26,4%	60,7%	12,9%	100%	3,8%	96,2%	100%
giu-30	14,4%	39,3%	45,3%	15,3%	100%	10,8%	89,2%	100%
lug-30	17,7%	38,8%	45,8%	15,4%	100%	8,7%	91,3%	100%
ago-30	18,7%	38,8%	48,5%	12,6%	100%	7,8%	92,2%	100%
set-30	15,2%	33,8%	49,8%	16,4%	100%	9,5%	90,5%	100%
ott-30	8,8%	27,6%	61,9%	10,4%	100%	2,5%	97,5%	100%
nov-30	2,1%	70,7%	24,8%	4,5%	100%	2,4%	97,6%	100%
dic-30	2,0%	77,7%	16,6%	5,7%	100%	2,5%	97,5%	100%
2030	100,0%	40,4%	46,2%	13,4%	100%	6,9%	93,1%	100%

Previsione ripartizione traffico anno 2040: pax/anno 6.200.000

mese	% pax mese	% Ex-Shengen			tot	% no Charter		tot
		% Nazionali	% Shengen	% Ex-Shengen		% Charter	% no Charter	
gen-40	2,3%	63,0%	24,0%	13,1%	100%	1,6%	98,4%	100%
feb-40	2,7%	68,1%	20,6%	11,3%	100%	1,4%	98,6%	100%
mar-40	4,6%	72,5%	19,2%	8,4%	100%	0,8%	99,2%	100%
apr-40	6,9%	53,6%	33,0%	13,3%	100%	0,8%	99,2%	100%
mag-40	11,1%	29,7%	56,6%	13,7%	100%	2,6%	97,4%	100%
giu-40	12,8%	28,7%	53,4%	17,9%	100%	11,1%	88,9%	100%
lug-40	15,1%	24,4%	59,3%	16,2%	100%	8,9%	91,1%	100%
ago-40	15,2%	29,1%	60,3%	10,6%	100%	7,8%	92,2%	100%
set-40	13,0%	28,4%	52,8%	18,8%	100%	9,6%	90,4%	100%
ott-40	10,6%	34,8%	42,1%	23,1%	100%	1,5%	98,5%	100%
nov-40	3,1%	71,6%	18,5%	9,9%	100%	1,2%	98,8%	100%
dic-40	2,7%	67,0%	21,9%	11,1%	100%	1,3%	98,7%	100%
2040	100,0%	36,8%	47,9%	15,3%	100%	5,9%	94,1%	100%

Sarà cura del progettista valutare (anche attraverso specifiche campagne di rilievo della situazione attuale) e sottoporre all'approvazione di Geasar, le previste curve di presentazione dei passeggeri alle varie operazioni aeroportuali, quali check-in, controlli di sicurezza, imbarco, riconsegna bagagli etc. sulla base delle quali stimare i picchi orari di passeggeri in alta, media e bassa stagione, da utilizzare per dimensionare le diverse aree dell'aeroporto.

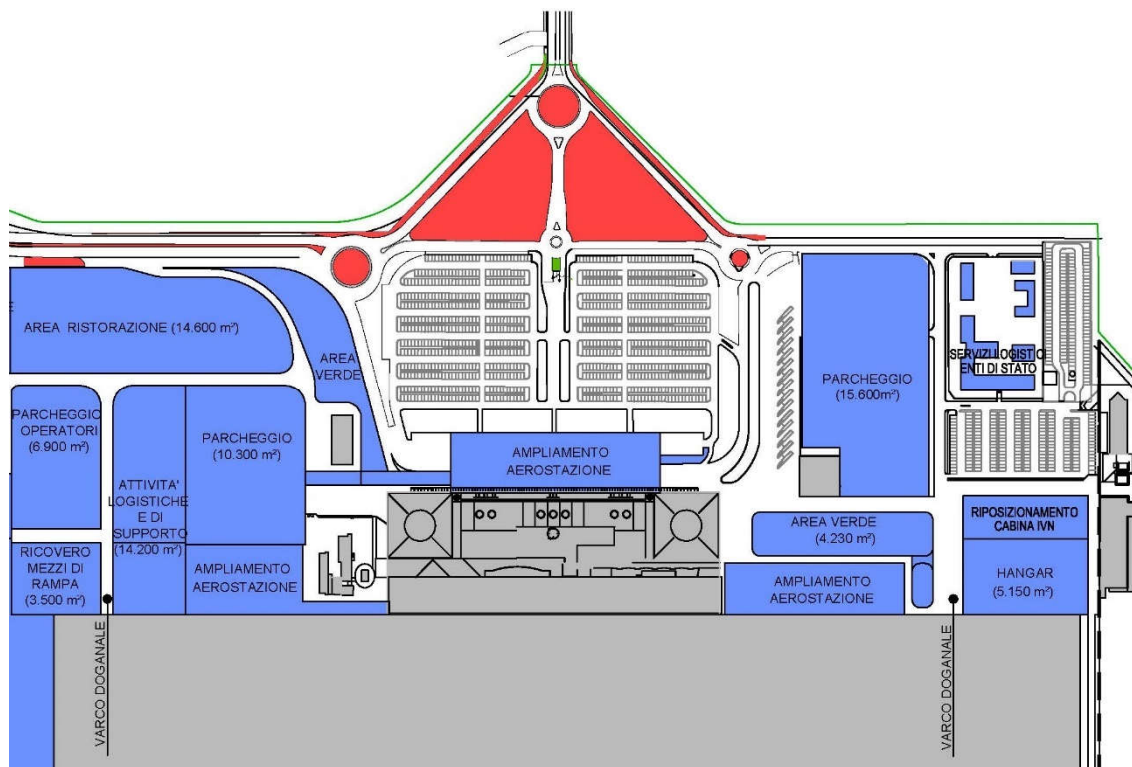
In ogni caso, salvo diversa indicazione di Geasar, i picchi orari di passeggeri in partenza e in arrivo non potranno essere inferiori ai seguenti:

	anno 2030	anno 2040
pax/ora partenza	2.025	2.500
pax/ora arrivo	1.650	2.040

1.4 PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE

Il piano di sviluppo aeroportuale (PSA) l’aeroporto di Olbia Costa Smeralda è approvato dall’ENAC ed ha avuto il giudizio positivo di compatibilità ambientale dal Ministro dell’Ambiente, Tutela del Territorio e del Mare, di concerto con il Ministro per i Beni e Attività Culturali, con DM U.prot ex DSA-DEC-2009-0001372 del 21.10.2009 nel rispetto delle condizioni e prescrizioni:

- a) della Commissione Tecnica di verifica e dell’impatto VIA e VAS,
- b) del Ministero dei Beni e Attività Culturali
- c) della Regione Sardegna.



Stralcio Zonizzazione Piano di Sviluppo Aeroportuale

Le fasi progettuali oggetto del presente bando dovranno essere sviluppate in piena osservanza delle condizioni e prescrizioni contenute nel citato decreto ministeriale di approvazione e il professionista

incaricato dovrà fornire tutta l'assistenza ed eventuali elaborati necessari per lo svolgimento c/o i Ministeri competenti della relativa verifica di ottemperanza.

2 LINEE GUIDA PER LA PROGETTAZIONE

2.1 DATI GENERALI

La progettazione dovrà individuare soluzioni tipologiche ed architettoniche di qualità elevata, che integrino i requisiti funzionali e tecnologici, con le esigenze di immagine altrettanto importanti, ponendo grande attenzione all'inserimento nel contesto aeroportuale.

Il progetto, inoltre, dovrà valorizzare la percezione del tipico panorama Gallurese costituito dalle splendide colline che circondano la piana di Olbia.

Dovrà risultare la perfetta integrazione tra gli spazi esterni, le caratteristiche architettoniche del complesso, gli spazi interni ed il design degli elementi impiantistici, degli arredi, della segnaletica e degli spazi pubblicitari.

Le dimensioni, le proporzioni e la scelta dei dettagli e dei materiali negli ambienti riservati ai passeggeri, ai visitatori ed agli equipaggi, dovranno assicurare un livello elevato di confort.

Queste caratteristiche dovranno essere ottenute anche attraverso uno studio accurato dell'illuminazione, delle condizioni bioclimatiche ed un'adeguata protezione o isolamento dagli altri agenti esterni, quali irraggiamento diretto, vento, pioggia, umidità e rumore.

Occorre inoltre tenere conto delle particolari condizioni ambientali che caratterizzano la zona soggetta a venti di notevole forza (con punte anche superiori a 150 km/h) ed a rovesci temporaleschi di particolare intensità anche frequenti; pertanto si dovranno individuare sistemi efficaci di protezione, regimazione e smaltimento delle acque meteoriche, nonché di ottimizzazione dei parametri di permeabilità all'aria dell'involucro edilizio.

Allo stesso modo bisognerà tenere conto delle caratteristiche di insolazione e delle forti escursioni termiche che possono verificarsi nelle varie stagioni. In particolare occorre tener conto che, proprio nel periodo di massimo traffico, la zona è soggetta ad alte temperature con alte percentuali di umidità. Occorre quindi dotare l'aerostazione di efficaci ed efficienti sistemi di condizionamento e riscaldamento di potenzialità adeguata e dotati delle necessarie unità di back up per fronteggiare situazioni di guasto.

Particolare cura dovrà essere adottata nella individuazione di soluzioni architettoniche che favoriscano la migliore diffusione sonora in termini di percezione delle informazioni e della musica di sottofondo da parte dei passeggeri, abbattendo nel contempo i rumori fonte di disturbo. In particolare il progetto avrà l'obiettivo di ridurre il coefficiente T60 (tempo di riverberazione), rispetto alle attuali condizioni ed assicurare un valore in linea con i migliori standard in uso negli aeroporti.

Nel progetto si dovranno attentamente studiare le dotazioni impiantistiche che dovranno essere complete ed adeguate alla specifica funzione in linea con le migliori tecnologie sul mercato, e al

tempo stesso rispondere a criteri di semplicità d'uso, di durabilità e facilità di manutenzione. Il disegno delle installazioni tecnologiche dovrà essere accurato e perfettamente integrato nell'architettura generale del complesso.

La stessa attenzione dovrà essere riservata al necessario adeguamento della viabilità e delle aree parcheggio land side connesse con il terminal, alle sistemazioni esterne ed al verde, al loro rapporto con l'edificio, ed alla sistemazione delle aree di ingresso, sia lato terra che lato aria, che dovranno essere protette da pensiline o coperture, disegnate per offrire comfort e per rappresentare un elemento qualificante l'edificio.

Particolare attenzione dovrà essere posta alla previsione delle necessarie protezioni passive contro atti illeciti e terroristici, a partire dallo studio della razionalizzazione della viabilità di accesso all'area aeroportuale.

Le scelte progettuali dovranno essere improntate a garantire il requisito di accessibilità e di fruibilità dei servizi da parte dei soggetti a ridotta capacità motoria e/o sensoriale.

In generale il progetto dovrà ricercare razionali soluzioni che facilitino le attività di controllo, manutenzione e pulizia delle opere. In quest'ottica, dovranno essere previsti idonei sistemi per l'accesso in sicurezza e senza l'ausilio di mezzi esterni, a tutte le aree ed impianti soggetti a periodici interventi di manutenzione o pulizia.

Il complesso derivante dall'integrazione dell'esistente con le nuove opere dovrà rispettare integralmente le normative vigenti al momento dell'approvazione del progetto, comprese:

- le norme di sicurezza (antincendio, evacuazione terminal, caratteristiche sismiche, etc.);
- le norme aeroportuali EASA, ICAO, ENAC;
- le normative di security che impongono imprescindibili e sempre più stringenti specifiche in tutte le attività aeroportuali;
- il D.M. 11 Ottobre 2017 relativo ai Criteri Ambientali Minimi (CAM).

Deve essere garantito il rispetto anche di eventuali norme la cui scadenza di adempimento sia successiva alla data prevista per la messa in esercizio.

Tra gli elaborati progettuali, dovrà essere fornito specifico documento in cui vengono elencate tutte le normative applicabili con indicazione esplicita degli elaborati di progetto in cui è possibile verificare il rispetto delle stesse.

Il progetto dovrà prevedere le aree e predisposizioni per l'installazione degli impianti aeroportuali specialistici (quali BHS, Finger, Check-in e/o self check in / self bag drop, radiogene, body scanners, e-gates etc.) la cui fornitura non è compresa nell'importo dei lavori. In quest'ambito, dovrà essere effettuato un benchmarking (di respiro almeno europeo) di quali siano oggi le soluzioni tecnologicamente più avanzate confacenti alle criticità del traffico nell'aeroporto in esame.

L'attività di progettazione dovrà essere sviluppata con un continuo confronto e condivisione con Geasar riguardo le diverse scelte progettuali che saranno comunque oggetto di approvazione finale da parte della Stazione Appaltante.

Sono a carico dell'aggiudicatario tutte le modifiche e integrazioni richieste sia dal soggetto incaricato della verifica dei progetti, sia da Geasar e dai vari Enti competenti ai fini dell'approvazione del progetto. Dette modifiche e integrazioni devono essere effettuate prontamente e comunque entro i tempi contrattualmente previsti e/o specificatamente assegnati.

Nota: se non diversamente specificato, le caratteristiche tecniche richieste devono intendersi sempre riferite al complesso derivante dall'integrazione di quanto esistente con le nuove opere in progetto.

2.2 TERMINAL

Nell'ambito del progetto si dovrà riesaminare criticamente ed eventualmente prevedere le modifiche del Terminal attuale necessarie a conseguire gli obiettivi desiderati con la migliore soluzione tecnico-economica che realizzi un complesso integrato e funzionale minimizzando l'impiego di nuovi spazi e la realizzazione di nuovi volumi. In tale ottica si potrà considerare altresì la possibilità di inglobare, entro i nuovi scenari plano-volumetrici, anche edifici esistenti, garantendone, se del caso, la funzionalità e continuità dei servizi.

Dovranno essere analizzate diverse alternative di progetto (sviluppo su uno o più piani, ampliamenti frontali, ampliamento lato est e/o ovest, etc.) e si dovrà effettuare un'analisi multicriteria.

In considerazione dell'altissima stagionalità dell'aeroporto ed al fine della razionalizzazione della gestione e del contenimento dei costi di esercizio, il dimensionamento dovrà essere differenziato fra alta, media e bassa stagione e si dovrà prevedere la possibilità di compartimentazione delle aree passeggeri e relativi impianti non necessari nei periodi di bassa e media stagione.

Le aree destinate ai passeggeri e relative dotazioni (check-in e self-check-in; self bag drops; BHS; controlli sicurezza con unità radiogene; gate; sedute; etc.) saranno dimensionate secondo gli standard IATA con l'obiettivo di ridurre al minimo i tempi di attesa e ottimizzare il confort dei passeggeri negli scenari attesi di flusso di traffico.

Si dovrà prevedere l'installazione dei necessari self check-in kiosks in aree ben precise che non confliggano con il flusso passeggeri. Dovrà inoltre essere prevista una specifica area dedicata all'accettazione dei voli charter.

L'area per il controllo passaporti dovrà tener conto, in termini sia di superficie e sia di flusso passeggeri, di una possibile installazione di e-Gates.

Le nuove aree di imbarco dovranno essere orientate a soluzioni con imbarco a piedi (WIWO – Walk in – Walk out)

Obiettivo fondamentale del progetto sarà quello di rendere più veloce e fluido possibile l'accesso dei passeggeri all'air side, riducendo al minimo i tempi di attesa ai check-in, ai controlli di sicurezza e di frontiera.

Nel progetto dovranno inoltre essere previste adeguate aree commerciali distribuite e dimensionate secondo uno specifico piano commerciale approvato da GEASAR e normalmente realizzate utilizzando dei moduli standard.

Il piano dovrà prevedere anche apposite "food court" con l'impiego dei più moderni modelli di ristorazione in ambito aeroportuale. Il dimensionamento dei percorsi, delle aree di sosta, dei passaggi obbligatori (filtri) e la riduzione delle strozzature di flusso, dovrà rendere l'esperienza aeroportuale meno stressante, favorendo la propensione alla spesa dei passeggeri ed assicurando agli stessi un dwell time più ampio possibile.

Relativamente agli spazi con destinazione uffici, aree formative ed aree business, il progettista dovrà presentare soluzioni alternative per i 1.200 mq attualmente concessi all'Università, studiando come integrare gli stessi nelle operazioni o trasformando i flussi per renderli commercialmente appetibili per lo sviluppo di nuove aree formative e/o spazi uffici.

Particolare cura dovrà essere posta nella progettazione dei servizi igienici per assicurarne la migliore distribuzione nel terminal, un adeguato dimensionamento, un'ambiente gradevole con abbondante ricambio d'aria, in cui siano facilitate le operazioni di pulizia e manutenzione evitando interruzioni di servizio.

Il progetto dovrà considerare l'ipotesi che in futuro i controlli di frontiera, oggi limitati ai voli Extra Schengen, possano essere estesi a tutti i voli internazionali, facendo in modo che ci si possa portare in tale configurazione con modifiche limitate.

In particolare dovrà essere valutata la fondamentale interazione fra Terminal e piazzale aeromobili (di cui l'aggiudicatario dovrà proporre, per l'approvazione di Geasar, un lay-out di massima) in modo da razionalizzare i flussi. Si precisa che prima dell'esecuzione dell'intervento è previsto il passaggio dell'aeroporto alla classe 4E (attualmente è 4D). Dovrà pertanto considerarsi la realizzazione di almeno uno stand per aeromobili in classe Echo (p.es. Boeing 787-8/9 e Airbus A330 e A350) e dovrà essere valutata la convenienza della realizzazione di almeno un gate con pontile di imbarco utilizzabile anche per questo tipo di aeromobili. Inoltre nell'aerostazione dovranno pertanto prevedersi adeguati spazi e dotazioni per accogliere il numero di passeggeri di un aeromobile in classe Echo con relativi bagagli da consegnare e restituire.

In generale dovranno adottarsi ampie vetrate che permettono la visibilità dell'ambiente esterno verso i punti panoramici di maggior impatto o verso aree verdi appositamente realizzate.

In land side le aree esterne in cui è consentito fumare dovranno essere chiaramente segnalate e poste lontane dagli ingressi all'aerostazione; nelle restanti zone deve essere chiaramente segnalato il divieto di fumo.

Nel dimensionamento dovrà considerarsi altresì la previsione di Handler aggiuntivi che chiederanno di operare sullo scalo sia lato land-side e sia air-side, come pure di vettori che richiederanno uffici di rappresentanza presso lo scalo.

Altro aspetto critico da considerare in sede di analisi e nella definizione delle scelte progettuali riguarderà l'allontanamento e la dissuasione efficace dei volatili.

2.3 SEGNALETICA E SPAZI PUBBLICITARI

Particolare cura e attenzione dovrà essere posta al progetto “segnaletica e degli spazi pubblicitari” che dovrà riguardare tutto il Terminal (aree nuove ed esistenti) nonché le aree esterne. L'obiettivo è garantire la massima visibilità e flessibilità, segregando le informazioni operative (ingresso, uscita, check-in, gates, biglietteria, ...) da quelle accessorie (servizi igienici, ristorazione, bancomat, etc), nonché dalle indicazioni pubblicitarie in genere. Dove necessario o opportuno dovranno impiegarsi schermi per ottenere segnaletica dinamica e multimediale in cui, con apposito software gestionale, la comunicazione possa essere facilmente rimodulata in funzione delle diverse esigenze operative.

La segnaletica dovrà essere integrata con le indicazioni per le uscite di emergenza da attuarsi a seguito di specifico studio avente obiettivo i tempi di evacuazione in casi di emergenza e agevolare i flussi.

In particolare dovrà essere studiata con cura la collocazione e la frequenza del messaggio lungo il percorso di transito del passeggero, per creare una condizione tale per cui l'informazione non debba essere ricercata dallo stesso, ma debba presentarsi puntuale nel luogo e nel momento opportuno. In quest'ottica nei punti di maggior passaggio si dovranno prevedere apposite aree info voli complete e punti di informazione multilingue.

Dovrà utilizzarsi in modo coerente ed uniforme una codifica per colori, pittogrammi, scritte e relative dimensioni che semplifichi e favorisca l'acquisizione delle informazioni da parte del passeggero. In particolare la fruizione dell'informazione sarà garantita in prevalenza dalla caratteristica cromatica/dimensionale dei pittogrammi associati, ed in secondo piano dalla composizione almeno bilingue del messaggio.

Ai fini di facilitare i passeggeri nell'acquisizione delle informazioni dovrà considerarsi l'opportunità di utilizzare grafiche e codifiche coerenti con quelle impiegate nei principali aeroporti di provenienza.

Gli spazi pubblicitari saranno distribuiti e dimensionati secondo uno specifico piano commerciale approvato da GEASAR e collocati in modo da non interferire con la segnaletica di informazione al passeggero e di sicurezza. Particolare cura ed attenzione dovrà essere riservata al loro inserimento armonico all'interno delle strutture architettoniche. Elemento connotante sarà l'impiego di superfici a led negli spazi interni, negli spazi esterni ed ancora sulla viabilità.

2.4 CONTENIMENTO DEI CONSUMI ENERGETICI E IDRICI, PRODUZIONE ENERGIA DA FONTI ALTERNATIVE, GESTIONE RIFIUTI

Il progetto dovrà ricercare le migliori soluzioni tecnico economiche per il contenimento dei consumi energetici e idrici in linea con gli indirizzi in materia dell'Enac, nonché per favorire un razionale, coordinato ed efficace sistema di differenziazione, raccolta e allontanamento di tutti i rifiuti prodotti

In particolare le nuove opere dovranno garantire il soddisfacimento e il superamento dei parametri di efficienza energetica richiesti dalle norme sulle costruzioni ed impianti al momento della verifica e approvazione del progetto; **particolare cura dovrà essere posta nell'osservanza del D.M. 11 Ottobre 2017 relativo ai Criteri Ambientali Minimi (CAM)** o eventuali successive modificazioni o integrazioni.

Dovranno inoltre essere previsti adeguati interventi di miglioramento energetico sulle opere esistenti mirate al contenimento degli attuali consumi di energia primaria.

Dovranno quindi essere adottate soluzioni che consentano di limitare i consumi energetici nel condizionamento, nell'illuminazione (isolamento ed inerzia termica, minimizzazione scambi termici agli ingressi, orientamento e schermatura stagionale attiva e passiva delle superfici vetrate, ventilazione naturale, illuminazione naturale diurna, etc.) e i consumi idrici (per esempio l'utilizzo di acqua industriale o di falda per i servizi igienici).

Laddove si faccia ricorso alla ventilazione naturale, che dato il clima mite, per lunghi periodi dell'anno consente di non condizionare o riscaldare gli ambienti, dovrà garantirsi l'abbattimento dei rumori dall'esterno.

Tutte le superfici translucide dovranno garantire un livello di illuminazione omogeneo all'interno del terminal evitando irraggiamenti diretti e contrasti visivi. Dove necessario, dovranno prevedersi sistemi per un'adeguata integrazione fra fonti di illuminazione naturale ed artificiale, in modo da garantire comunque i livelli di illuminamento minimi di norma.

Il progetto dovrà prevedere almeno la predisposizione, per la successiva installazione, di impianti di captazione solare ed in particolare di impianti fotovoltaici.

Il progetto dovrà essere coerente con i principi del piano "carbon free" in fase di definizione nella gestione dell'aerostazione di Olbia.

2.5 IMPIANTI

Dovranno essere previsti tutti gli impianti (climatizzazione, elettrici, idraulici, reti dati, controllo accessi, telesorveglianza, dorsali per l'impianto di diffusione sonora etc.) a servizio del complesso che deriverà dall'integrazione delle strutture esistenti con le nuove opere, i quali dovranno essere dimensionati in modo da soddisfare le esigenze negli scenari di progetto con un extra margine del 30% rispetto alla contemporaneità delle condizioni di esercizio più critiche (massimo affollamento, condizioni meteo sfavorevoli, etc.).

Per tutti gli impianti la cui funzionalità è necessaria per garantire la regolarità e puntualità dei servizi aeroportuali e per la climatizzazione delle aree passeggeri, dovranno prevedersi unità di back up in grado di garantire la continuità dei servizi minimi.

Dovranno prevedersi adeguati sistemi di continuità dell'alimentazione elettrica almeno per tutti i servizi essenziali per l'operatività aeroportuale anche in caso di prolungate interruzioni della rete.

Tutti gli impianti dovranno essere dotati di sistemi di comunicazione con protocollo unificato approvato da GEASAR per la gestione e la diagnostica a distanza.

Le nuove dorsali di collegamento e relativi switch dovranno essere esclusivamente di tipo IP su fibra ottica, con previsione di materiali compatibili con standard 10Gbit.

Dovranno prevedersi adeguati sistemi per la telemisura e la rendicontazione dei consumi in particolare idrici e energetici.

Gli impianti elettrici dovranno essere adeguatamente protetti da interferenze (sovratensioni, sovracorrenti) esterne ed interne.

In particolare dovrà essere assicurata la massima protezione del CED quale centro nevralgico per la regolare funzionalità aeroportuale. Per questo motivo il CED dovrà essere alloggiato in specifico locale dedicato, posto ad un piano sopraelevato, preferibilmente adiacente alla control room, dotato di avanzato sistema di estinzione automatica degli incendi.

Per l'alimentazione elettrica e per la rete dati dei locali commerciali da sub-concedere occorre prevedere la possibilità di fornitura diretta dei servizi da parte di fornitori esterni a partire dai prefissati punti di connessione.

Tutti gli impianti dovranno prevedere le predisposizioni per ampliamento modulare degli stessi.

In generale gli impianti (anche in copertura) devono essere alloggiati in specifici vani tecnici dedicati, adeguatamente dimensionati in modo da garantire il facile accesso per la manutenzione e per eventuali ampliamenti futuri, protetti dalle intemperie e condizionati quando necessario.

In sede progettuale dovrà essere effettuato il monitoraggio con rilievo degli impianti installati ed in regolare esercizio, finalizzato anche alla verifica delle conformità normative e individuazione delle eventuali carenze e/o non conformità, in modo da pianificare nelle stesse fasi progettuali oggetto di appalto gli interventi necessari di messa a norma.

Il progetto dovrà prevedere il necessario adeguamento dell'esistente impianto di potabilizzazione a servizio di tutte le utenze che devono essere servite con acqua potabile.

2.6 AREE DI SERVIZIO

Dovranno essere adeguatamente dimensionate tutte le "aree di servizio" (uffici, locali e servizi per il personale aeroportuale ed Enti di Stato, magazzini, corridoi, montacarichi e ascensori, raccolta rifiuti etc.) necessari per consentire la movimentazione di persone, mezzi, materiali e rifiuti da e per le aree passeggeri.

Le aree di servizio dovranno essere razionalmente integrate con le aree passeggeri in modo da minimizzare le interferenze e ridurre i percorsi. In particolare quindi lo scarico merci e il trasporto delle stesse ai relativi magazzini di stoccaggio e ai locali commerciali ed uffici dell'aerostazione devono essere effettuati in aree a cui i passeggeri non possono avere accesso. In generale i percorsi dovranno essere separati fra "sporco" e "pulito".

Nella pianificazione dello sviluppo commerciale è necessario prevedere e dimensionare in maniera ottimale un'adeguata dotazione di spazi di servizio e di stoccaggio.

2.7 VIABILITÀ, PARCHEGGI E AUTONOLEGGI

In funzione del traffico atteso nel 2030 e 2040 il progetto dovrà prevedere l'adeguamento:

- della viabilità land-side connessa e/o che interagisce con i flussi di passeggeri e merci per l'aerostazione;
- delle aree di parcheggio a servizio dei passeggeri, autonoleggi, taxi e mezzi pubblici di trasporto e degli operatori aeroportuali.

Il progetto dovrà curare la corretta gestione dei flussi di traffico delle automobili e prevedere specifici e separati percorsi ciclo-pedonali, affinché l'aeroporto sia vissuto e percepito come una infrastruttura "easy" attenta anche agli aspetti ambientali

Particolare cura dovrà essere posta nella progettazione della connessione intermodale dei diversi sistemi di trasporto, tenendo anche conto dei programmi della Regione Sardegna per il collegamento dell'aeroporto con la ferrovia.

Dovranno prevedersi soluzioni che permettano il rapido accesso ai mezzi di emergenza e rendano semplicemente realizzabile la percorribilità da parte di mezzi speciali.

La viabilità dovrà essere progettata e verificata in modo da non consentire il parcheggio al di fuori delle aree autorizzate e di sanzionare automaticamente eventuali trasgressioni. Dovranno quindi essere previsti tutti i necessari sistemi di supporto per assicurare il regolare flusso del traffico, quali ad esempio: dissuasori flessibili e/o rimuovibili per evitare soste abusive; sistemi automatici di controllo delle soste (eventualmente sanzionatori quando necessario), etc.

Nel progetto dovrà essere sviluppata un'analisi multicriteria che consideri la realizzazione di un parcheggio multipiano o la delocalizzazione dei parcheggi in nuove aree.

La corretta predisposizione in sede progettuale delle aree di parcheggio risulterà strategica per migliorare il comfort ed il gradimento della infrastruttura aeroportuale. La pianificazione dovrà prevedere l'ampliamento e razionalizzazione delle attuali aree parcheggio.

2.8 OPERE STRUTTURALI E VERIFICHE DI SICUREZZA

Tutte le strutture dell'ampliamento dovranno essere progettate nel rispetto delle vigenti Norme Tecniche per le Costruzioni (NTC) DM 14.01.2008 e s.m.i. anche con riguardo alle disposizioni in materia sismica.

Inoltre per le strutture esistenti, si dovrà provvedere al rilievo e alla valutazione di sicurezza di cui all'art.8.3 e seguenti delle NTC, con individuazione di eventuali carenze strutturali e definizione degli interventi di messa a norma necessari.

3 MODALITÀ DI SVOLGIMENTO DELL'INCARICO

3.1 CONSIDERAZIONI GENERALI

Le prestazioni oggetto della gara comprendono:

- a. Progetto di fattibilità tecnica ed economica riferito al traffico previsto nell'anno 2040, realizzabile in 2 stralci funzionali di cui il 1° riferito ai flussi previsti nel 2030;
- b. Progetto definitivo riferito al traffico previsto nell'anno 2030, incluso il coordinamento della sicurezza in fase di progettazione ai sensi del D.lgs. n.81/2008 e s.m.i.;
- c. Direzione dell'esecuzione (DL), misura, contabilità dei lavori e assistenza al collaudo, coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione.

La Società si riserva la facoltà di affidare all'Aggiudicatario la redazione del progetto esecutivo ove venisse meno, per inopportunità o per sopravvenuto divieto normativo, la possibilità di ricorrere all'appalto integrato.

Relativamente al servizio di progettazione si specifica che dovrà essere realizzato il modello in Building Information Modeling (BIM), includendo il modello informativo relativo anche allo stato iniziale dei luoghi e delle opere ed impianti preesistenti, secondo la norma UNI 11337 e le più recenti linee guida dell'AIA Contract Document B.I.M. Protocol Form. In particolare dovrà essere svolta un'attività di coordinamento e sincronizzazione dei modelli B.I.M. delle diverse discipline con verifica tipo clash detection di eventuali interferenze geometriche degli elementi tecnici. La verifica dovrà essere estesa alla strutturazione del database del modello con l'attribuzione "di unità tecnologiche" e "classi di elementi tecnici", secondo quanto previsto dalla norma UNI 8290 ss.mm.ii. per la redazione di un documento di riferimento tipo B.I.M. Execution Plan (B.E.P.). La strutturazione del database dovrà in ogni caso essere preventivamente approvata da Geasar ed essere coerente con le esigenze informative, organizzative e procedurali della società di gestione.

L'affidatario sarà tenuto a presenziare alle riunioni periodiche stabilite dal RUP per la verifica dell'iter progettuale.

3.2 GRUPPO DI LAVORO

Considerata la multidisciplinarietà di competenze necessaria per l'espletamento dell'incarico, lo stesso dovrà essere svolto da un adeguato gruppo di lavoro formato da tecnici di provata esperienza incaricati dello sviluppo delle diverse tematiche progettuali, coordinati da un professionista con funzioni di capo progetto in modo da ottimizzare l'iter delle attività e garantire la migliore riuscita del progetto.

Sarà facoltà della Stazione appaltante, in corso di progettazione, convocare riunioni con periodicità anche settimanale a cui dovranno partecipare gli incaricati delle tematiche oggetto dell'incontro. La partecipazione attiva a dette riunioni da parte dei suddetti tecnici incaricati costituirà uno degli obblighi dell'affidatario.

I tecnici indicati nel gruppo di lavoro in sede di offerta potranno essere sostituiti solo in caso di forza maggiore motivata (indisponibilità fisica prolungata o similare) con figure di eguale livello, capacità e professionalità preliminarmente accettate da Geasar. Il parametro di raffronto sarà il curriculum. La Stazione appaltante potrà rifiutare il sostituto sino a quando non sarà presentato un soggetto di adeguato livello, senza che questo sospenda i termini di esecuzione delle prestazioni. È facoltà della Stazione appaltante consentire la sostituzione di un tecnico presentato del gruppo di lavoro per motivazioni diverse da quelle su indicate.

Geasar potrà richiedere la sostituzione di un tecnico del gruppo di lavoro, nel caso lo stesso, a giudizio insindacabile di Geasar, risulti non adeguato allo svolgimento dell'incarico.

3.3 PROJECT MANAGEMENT

Le attività di project management che l'affidatario dovrà proporre per l'approvazione di Geasar includeranno almeno:

- sviluppo e gestione del programma di attività che, oltre ad individuare le attività di progettazione, dovrà individuare le attività che competono alla stazione appaltante, agli stakeholders interni ed esterni, agli enti ed autorità per quanto concerne la consultazione, decisione e approvazione;
- gestione stakeholders interni ed esterni, che prevede l'organizzazione e la gestione del processo di consultazione, decisione e approvazione con gli stakeholders interni alla società di gestione (es: direzione commerciale, operativa, finanza ecc) e con gli stakeholders esterni alla società di gestione ma di ambito aeroportuale (handlers, polizia di stato, dogana, compagnie aeree, ecc);
- gestione rapporti con enti ed autorità, che prevede l'organizzazione e la gestione del processo di consultazione e approvazione con gli Enti e le Autorità pubbliche;
- monitoraggio dell'impiego delle risorse, che prevede lo sviluppo e gestione di un monitoraggio sull'impiego effettivo delle risorse da aggiornare ad intervalli stabiliti e da relazionare a quanto inserito in fase di offerta giustificando eventuali scostamenti.

3.4 PLANNING REVIEW

Le attività di planning review dovranno includere almeno:

- dimensionamento, sviluppo e ottimizzazione layout di tutti gli elementi dell'aerostazione quali: sottosistemi di processo, aree di circolazione, aree di attesa, scale, ascensori, partizioni, servizi igienici, locali tecnici, aree staff e di supporto, vie di fuga, scale antincendio, magazzini, raccolta rifiuti, ecc, con riferimento anche alle esigenze delle persone con ridotta capacità motoria o sensoriale e attraverso la simulazione dinamica dei flussi passeggeri;
- sviluppo e ottimizzazione layout commerciale per massimizzare i potenziali ricavi attraverso qualità, varietà ed efficacia dell'offerta commerciale assicurata attraverso studi specifici sviluppati con pieno accordo e coinvolgimento della direzione commerciale della stazione appaltante, prevedendo in particolare un incremento degli spazi commerciali presenti in air side;
- value engineering, con appropriata identificazione di opzioni alternative ed espedienti che permettono la riduzione dei costi di investimento pur mantenendo performance similari.

3.5 PROGETTAZIONE ARCHITETTONICA

Le attività di progettazione architettonica dovranno includere:

- rilievo architettonico dello stato di fatto;
- progettazione coperture e facciate attraverso lo studio di più opzioni anche mediante l'utilizzo di software specifici;
- progettazione di interni attraverso lo studio di concept differenti e opzioni di materiali e di costi. Si precisa che gli interni di tutte le unità commerciali quali duty free, retail e food & beverage saranno lasciati al grezzo;
- progettazione feature walls & artworks per caratterizzare alcune zone dell'ampliamento aerostazione;
- progettazione di arredi specifici quali gate di imbarco, box controllo passaporti, banco informazioni, postazioni internet e altri similari;
- selezione degli arredi attraverso un abaco dettagliato che consideri tutti gli arredi necessari a garantire la piena operatività di tutte le aree di intervento (es. sedute di vario tipo, cestini, paracolpi, arredi uffici, arredo bagno e similari);
- progettazione wayfinding e segnaletica attraverso studi specifici e opzioni;
- manuale di progettazione che raccolga i principi, le linee guida e gli standard da rispettare per garantire uniformità alle aree che saranno oggetto di interventi futuri;
- manuale di progettazione per i subconcessionari che fornisca le linee guida e gli standard da rispettare per il completamento delle unità commerciali lasciate al grezzo;
- piano di manutenzioni opere edili;
- redazione del Piano di Utilizzo Aerostazione (PUA) in aderenza alle linee guida ENAC;

- visualizzazioni 3D finali di alta qualità e dettaglio tali da poter essere utilizzate a scopi commerciali e di comunicazione; video (fly through) che illustri le principali aree oggetto di intervento.

3.6 PROGETTAZIONE IMPIANTI

Le attività di progettazione degli impianti dovranno includere almeno:

- rilievo impianti esistenti;
- definizione e descrizione dei criteri utilizzati per la progettazione impiantistica;
- sviluppo e ottimizzazione degli impianti attraverso un appropriato studio di opzioni, avvalendosi anche dell'utilizzo di software specifici;
- identificazione univoca delle componenti impiantistiche, con stesura di un elenco di tutte le componenti impiantistiche inserite all'interno del progetto;
- analisi climatica e analisi delle radiazioni solari incidenti;
- facade engineering con analisi ed ottimizzazione della prestazione degli involucri e degli schermi solari;
- valutazione delle condizioni di comfort ambientale;
- analisi energetiche della struttura ed ottimizzazione dei dimensionamenti, con Life Cycle Cost Analysis, comprensiva anche delle strutture esistenti;
- definizione del concept acustico e interazione con architettura ed impianti per definizione degli scenari integrati, comprensiva anche delle strutture esistenti;
- integrazione del progetto impiantistico con quello architettonico e strutturale esistente e di progetto;
- manuale di progettazione che raccolga i principi, le linee guida e gli standard da rispettare;
- piano di manutenzione delle opere impiantistiche;
- definizione dei criteri di integrazione del progetto impiantistico con l'infrastruttura esistente.

3.7 ALTRE ATTIVITÀ RICHIESTE

Le attività oggetto di bando dovranno includere altresì il supporto durante la successiva gara di appalto per i lavori. Si intende il supporto a partire dalla validazione del progetto da parte del Responsabile Unico del Procedimento fino all'aggiudicazione dell'appalto per l'affidamento dei lavori, in merito ai quesiti dei concorrenti, alla formulazione delle risposte ai quesiti, alla comprensione di elementi specifici delle offerte a qualsiasi altro aspetto tecnico necessario allo svolgimento della gara.

3.8 DOCUMENTI FORNITI DALLA GEASAR

Al progettista incaricato saranno forniti direttamente dalla GEASAR, e pertanto non rientreranno fra gli allegati del presente bando, gli elaborati grafici disponibili delle strutture e impianti esistenti e il

layout viabilità fermo restando che le verifiche di coerenza di detti elaborati con le opere esistenti restano a carico dell'affidatario.

3.9 MODALITÀ DI PRESENTAZIONE DEI PROGETTI

Gli elaborati di progetto dovranno essere presentati rispettando i migliori standard internazionali; le specifiche di restituzione dovranno comunque essere approvate da Geasar.

L'affidatario dovrà proporre, per l'approvazione di Geasar, un documento contenente tutte le prescrizioni e le specifiche che dovranno essere rispettate in fase di elaborazione, coordinamento e presentazione dei progetti. Il documento conterrà anche le prescrizioni per gli standard grafici, i sistemi di codifica e di archiviazione e le specifiche per la stampa e la riproduzione degli elaborati.

In ogni caso tutti gli elaborati di progetto dovranno essere forniti in formato elettronico editabile e non editabile per la sola consultazione.

Tutti i sistemi ed i software impiegati dovranno essere compatibili con quelli adottati dalla GEASAR per garantire l'omogeneità di contenuto e di rappresentazione degli elaborati progettuali e/o dovranno comunque essere preventivamente approvati dalla GEASAR.

INDICE

1	PREMESSE.....	2
1.1	OGGETTO DELL’AFFIDAMENTO	2
1.2	INFORMAZIONI GENERALI.....	3
1.3	TRAFFICO PASSEGGERI	7
1.4	PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE.....	10
2	LINEE GUIDA PER LA PROGETTAZIONE	11
2.1	DATI GENERALI	11
2.2	TERMINAL	13
2.3	SEGNALETICA E SPAZI PUBBLICITARI	15
2.4	CONTENIMENTO DEI CONSUMI ENERGETICI E IDRICI, PRODUZIONE ENERGIA DA FONTI ALTERNATIVE, GESTIONE RIFIUTI	16
2.5	IMPIANTI.....	16
2.6	AREE DI SERVIZIO	17
2.7	VIABILITÀ, PARCHEGGI E AUTONOLEGGI.....	18
2.8	OPERE STRUTTURALI E VERIFICHE DI SICUREZZA.....	19
3	MODALITÀ DI SVOLGIMENTO DELL’INCARICO	19
3.1	CONSIDERAZIONI GENERALI	19
3.2	GRUPPO DI LAVORO	20
3.3	PROJECT MANAGEMENT	20
3.4	PLANNING REVIEW	21
3.5	PROGETTAZIONE ARCHITETTONICA	21
3.6	PROGETTAZIONE IMPIANTI	22
3.7	ALTRE ATTIVITÀ RICHIESTE	22
3.8	DOCUMENTI FORNITI DALLA GEASAR.....	22
3.9	MODALITÀ DI PRESENTAZIONE DEI PROGETTI	23