



Stazione Appaltante
Regione Siciliana
Comune di S. Stefano di Camastra
Provincia di Messina



Procedura aperta ex art. 183 commi 1-14 d.lgs. 50/2016 s.m.i. per l'affidamento in project financing della concessione di lavori pubblici avente per oggetto la progettazione definitiva ed esecutiva, l'esecuzione dei lavori per la REALIZZAZIONE DEL PORTO TURISTICO E DELLE OPERE CONNESSE NEL COMUNE DI SANTO STEFANO DI CAMASTRA nonché della loro gestione economico-finanziaria

C.I.G.67535662F8

C.U.P.H21H07000030003

PROGETTO DEFINITIVO

Concessionario individuato



Rappresentante legale: Cono Bruno

Via Campidoglio, 70 98076 Sant'Agata di Militello (ME)

Titolo elaborato

**DISCIPLINARE DESCRITTIVO
E PRESTAZIONALE DEGLI
ELEMENTI TECNICI:
OPERE MARITTIME**

Progettista indicato

**ACQUA
TECNO**

Dott. Ing. Paolo Turbolente

Via Ajaccio, 14
00198 Roma



Amministratore Unico:
Prof. Ing. Vincenzo Cataliotti
Direttori tecnici:
Arch. Sebastiano Provenzano
Prof. Ing. Antonio Cataliotti
Via Vittorio Emanuele, 492
90134 Palermo

Elaborato

A.2233.17 | PD | R

DPM 05

Data
Giugno 2017



COMUNE DI SANTO STEFANO DI CAMASTRA

Affidamento in project financing della concessione dei lavori pubblici relativa a:
Realizzazione del Porto Turistico e delle Opere Connesse nel Comune di Santo Stefano di Camastra

1. PREMESSA	1
2. LE NECESSITA' FUNZIONALI	1
2.1. Requisiti e parametri progettuali	1
3. DESCRIZIONE DELLE OPERE PORTUALI.....	2
3.1. Le opere a mare : la diga di sopraflutto	4
3.2. Le opere a mare : la diga di sottoflutto	5
3.3. Le banchine	5
3.4. I pontili	6
3.5. Dragaggi e riporti	6
3.6. Gli Impianti portuali	6
3.6.1. Impianti Meccanici	7
3.6.2. Impianti elettrici e speciali	8
4. DESCRIZIONE GENERALE DELLE SOLUZIONI PROGETTUALI ANALIZZATE.....	8
5. GESTIONE MANUTENZIONE E MONITORAGGIO DEL PORTO.....	9
6. CRONOPROGRAMMA DELLE FASI ATTUATIVE	10



COMUNE DI SANTO STEFANO DI CAMASTRA

Affidamento in project financing della concessione dei lavori pubblici relativa a: Realizzazione del Porto Turistico e delle Opere Connesse nel Comune di Santo Stefano di Camastra

1. PREMESSA

Il presente elaborato, redatto ai sensi dell'art. 7 Sezione I dell'Allegato XXI al DIGs 163/2006, costituisce il Disciplinare Descrittivo e Prestazionale degli elementi tecnici – opere marittime del progetto definitivo e contiene:

- a) l'indicazione delle necessità funzionali, dei requisiti e delle specifiche prestazioni che dovranno essere soddisfatte dall'intervento in modo che questo risponda alle esigenze della stazione appaltante e degli utilizzatori;
- b) la specificazione delle opere generali e delle eventuali opere specializzate comprese nell'intervento con i relativi importi;
- c) una tabella degli elementi e sub-elementi in cui l'intervento è suddivisibile, necessaria per l'applicazione della metodologia di determinazione dell'offerta economicamente più vantaggiosa.

2. LE NECESSITA' FUNZIONALI

La realizzazione del porto turistico del Comune di Santo Stefano di Camastra è prevista nel “Piano strategico per lo sviluppo della nautica da diporto in Sicilia” approvato con D.A. dell'Assessore per il Turismo, le Comunicazioni ed i Trasporti n. 69 del 26/05/2006, pubblicato nella G.U.R.S. n. 29 del 16 giugno 2006.

L'opera, come da progetto preliminare approvato con delibera di Consiglio Comunale N. del 24.01.2009 è inserita nel distretto nautico “da Capo Peloro a Capo Cefalù”, uno dei sei distretti nautici previsti dal piano strategico e prevede la realizzazione di 749 posti barca equivalenti a fronte di uno specchio liquido di circa 124.000 mq con annessi servizi commerciali e turistico-ricettivi.

2.1. Requisiti e parametri progettuali

I principali parametri-indice progettuali, utili alla caratterizzazione dell'intervento sono:

- Superficie totale dello specchio acqueo protetto: 110.580 m² (avamposto incluso)
- Superficie totale aree a terra: 102.730 m²
- Posti barca diporto: 624 p.b.
- Rapporto tra superficie dello specchio acqueo e posti barca 177 m²/p.b.
- Tempo di realizzazione: 25 mesi (Diagramma di Gantt in allegato)



COMUNE DI SANTO STEFANO DI CAMASTRA

**Affidamento in project financing della concessione dei lavori pubblici relativa a:
Realizzazione del Porto Turistico e delle Opere Connesse nel Comune di Santo Stefano di Camastra**

Dall'esame di tali parametri-indice, si evince come il porto studiato è adeguato alle linee guida indicate in letteratura tecnica per un moderno e funzionale marina.

3. DESCRIZIONE DELLE OPERE PORTUALI

Il progetto preliminare dell'opera portuale relativa al porto turistico di S. Stefano di Camastra consiste in una struttura da realizzare nella parte orientale del promontorio di S. Stefano.

Il progetto del porto turistico impegna una superficie complessiva di 213.310 mq di cui 110.580 mq di specchio acqueo e 102.730 mq di aree a terra dedicate.

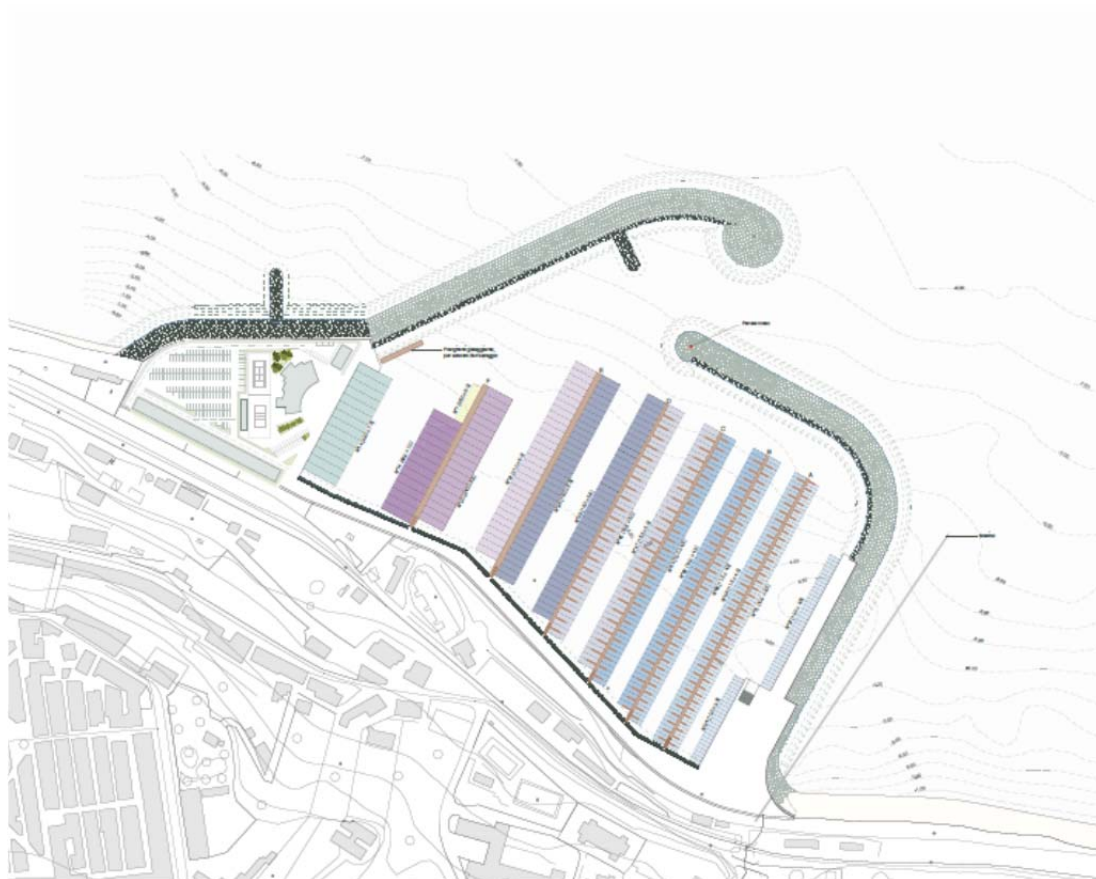


Figura 1. Stralcio della planimetria generale di progetto

Il porto turistico dispone di 624 posti barca in acqua di l.f.t. compresa tra 10,00 e 36,00 m e presenta un piano ormeggio come riportato nella tabella 1.



COMUNE DI SANTO STEFANO DI CAMASTRA

Affidamento in project financing della concessione dei lavori pubblici relativa a:
Realizzazione del Porto Turistico e delle Opere Connesse nel Comune di Santo Stefano di Camastra

Classe	Dimensioni (m x m)	Numero
III	10,00 x 3,50	137
IV	11,50 x 4,00	131
V	13,00 x 4,50	111
VI	15,50 x 5,00	90
VII	18,00 x 5,50	75
VIII	21,00 x 6,00	31
IX	24,00 x 6,50	21
X	28,00 x 7,00	15
XI	32,00 x 7,50	12
XII	36,00 x 8,00	1
Totale		624

Tabella 1. Posti barca di progetto

Le opere marittime del porto turistico di Santo Stefano di Camastra prevedono una protezione ad occidente con la diga di sopraflutto che protegge il bacino portuale dal settore di traversia principale, e, ad oriente, con la diga di sottoflutto posta a protezione dalle ondate provenienti dal settore di traversia secondario (e parte di quello principale).

Il porto è quindi conformato secondo uno schema “a bacino”; l’area a terra dedicata è concentrata nella parte Ovest del bacino, mentre l’area tecnica è posta ad oriente, alla radice del sottoflutto, la restante parte del bacino è destinata a specchio acqueo.

Lo specchio acqueo è organizzato secondo un sistema di accosti che risponde alla necessità di ottimizzazione dello sfruttamento dello bacino portuale protetto.

Nell’area a terra si trovano il Centro servizi portuali, mentre l’area di alaggio/varo delle imbarcazioni è posta nel vertice Sud Est del bacino portuale.

Il progetto contempla escavi per 146.000 mc.



COMUNE DI SANTO STEFANO DI CAMASTRA

Affidamento in project financing della concessione dei lavori pubblici relativa a: Realizzazione del Porto Turistico e delle Opere Connesse nel Comune di Santo Stefano di Camastra

3.1. Le opere a mare : la diga di sopraflutto

La diga di sopraflutto a protezione del porto turistico, è costituita da un'opera a gettata avente andamento planimetrico "spezzato" i cui tratti sono schematizzabili (a partire dalla linea di riva) come segue:

- un primo tratto, posto a protezione delle aree a terra del porto, ha andamento Sud Ovest – Nord Est per 30 m e poi Ovest – Est per i successivi 170 m;
- segue poi oltre la batimetrica -4,00 m s.l.m.m., un tratto rettilineo con andamento planimetrico Sud Ovest – Nord Est per 230 m, non banchinato sul lato interno al fine di poter tollerare una ridotta tracimazione ondosa in caso di eventi ondosi estremi (così da contenere l'altezza della diga con vantaggi di tipo paesaggistico ed economico);
- il tratto terminale ha andamento curvilineo al fine di produrre un efficace ridosso ondoso del porto e una buona accessibilità nautica dell'imboccatura portuale (lunghezza complessiva pari a circa 160 m);
- completano l'opera due pennelli, a basso coronamento, posti nel primo tratto sul lato esterno al fine di creare una sand trap utile al controllo del trasporto solido costiero, ed un altro posto all'interno del terzo tratto, con la finalità di ridurre la penetrazione ondosa all'interno del porto.

Il terzo tratto della diga di sopraflutto è costituito da un'opera a gettata, non banchinata e non sormontata da muri paraonde, con coronamento a + 7,00 m s.l.m.m., protetta sul lato esterno da una mantellata in massi artificiali del tipo Antifer da 17,1 t di peso cadauno cadauno (spessore del doppio strato pari a 4,05 m), posti con pendenza pari a 2 su 3 lato mare, e pari a 3 su 4 sul lato porto ove la mantellata è costituita da massi naturali da 3 a 7 t posti in doppio strato per uno spessore complessivo pari a 2,50 m.

E' previsto uno strato filtro di massi naturali da 1 – 3 t per uno spessore del doppio strato pari a 1,80 m. e nucleo in tout venant di cava.

Completa l'opera una berma posta al piede esterno costituita da massi naturali di pezzatura compresa tra 3 e 7 t.

La parte rettilinea del secondo tratto è del tutto simile a quella curvilinea del terzo tratto, eccettuato per la mantellata esterna che è costituita da massi Antifer da 11 t per uno spessore complessivo del doppio strato pari a 3,50 m



COMUNE DI SANTO STEFANO DI CAMASTRA

Affidamento in project financing della concessione dei lavori pubblici relativa a: Realizzazione del Porto Turistico e delle Opere Connesse nel Comune di Santo Stefano di Camastra

3.2. Le opere a mare : la diga di sottoflutto

La diga di sottoflutto a protezione del porto turistico, è costituita da un'opera a gettata avente andamento planimetrico "spezzato" i cui tratti sono schematizzabili (a partire dalla linea di riva) come segue:

- un primo tratto ha andamento Sud Ovest – Nord Est per 230 m ed è banchinato sul lato interno e sormontato da un muro paraonde;
- un secondo tratto, costituito da una curva a 90° e da una parte rettilinea fino alla testata ha andamento planimetrico Sud Est – Nord Ovest ed è lungo 270 m, non è banchinato sul lato interno al fine di poter tollerare una ridotta tracimazione ondosa in caso di eventi ondosi estremi (così da contenere l'altezza della diga con vantaggi di tipo paesaggistico ed economico);

Il secondo tratto della diga di sottoflutto è costituito da un'opera a gettata, non banchinata e non sormontata da muri paraonde, con coronamento a + 7,00 m s.l.m.m., protetta sul lato esterno da una mantellata in massi artificiali del tipo Antifer da 11 t di peso cadauno cadauno (spessore del doppio strato pari a 3,50 m), posti con pendenza pari a 2 su 3 lato mare, e pari a 3 su 4 sul lato porto ove la mantellata è costituita da massi naturali da 3 a 7 t posti in doppio strato per uno spessore complessivo pari a 2,50 m.

E' previsto uno strato filtro di massi naturali da 1 – 3 t per uno spessore del doppio strato pari a 1,80 m. e nucleo in tout venant di cava.

Completa l'opera una berma posta al piede esterno costituita da massi naturali di pezzatura compresa tra 3 e 7 t.

3.3. Le banchine

Le banchine previste lungo i lati Ovest e Est del porto sono del tipo a massi sovrapposti in calcestruzzo fabbricati a piè d'opera e imbasate su fondali pari a -4,00 m s.l.m.m..

La banchina Ovest, destinata all'ormeggio delle imbarcazioni di l.f.t. pari a 36 m (larga 3,25 m e con quota di coronamento pari a +1,60 m s.l.m.m.) ed è costituita da massi ciclopici prefabbricati alti 1,60 m (e sovrapposti) di cls imbasati su uno scanno posto a quota -4,00 m s.l.m.m. e protetta al piede dai fenomeni di scouring mediante massi guardiani prefabbricati in c.a.

Il coronamento della banchina (alto 0,80 m) è realizzato mediante un getto di c.a.



COMUNE DI SANTO STEFANO DI CAMASTRA

Affidamento in project financing della concessione dei lavori pubblici relativa a: Realizzazione del Porto Turistico e delle Opere Connesse nel Comune di Santo Stefano di Camastra

La banchina Est, invece, è destinata all'ormeggio delle imbarcazioni di l.f.t. pari a 10 m (larga 3,25 m e con quota di coronamento pari a +1,20 m s.l.m.m.) ed è costituita da massi ciclopici prefabbricati alti 1,45 m (e sovrapposti) di cls imbasati su uno scanno posto a quota -4,00 m s.l.m.m. e protetta al piede dai fenomeni di scouring mediante massi guardiani prefabbricati in c.a.

Il coronamento della banchina (alto 0,85 m) è realizzato mediante un getto di c.a.

Nella parte sud-orientale del porto verrà realizzato uno scivolo di alaggio largo 10 m e lungo 20 m.

3.4. I pontili

Saranno posti in opera pontili galleggianti di larghezza 2,35 m e 4,70 m a seconda delle categorie di imbarcazioni previste all'ormeggio.

Tali pontili, ancorati mediante corpi morti e catenarie sono radicati agli esistenti pontili fissi fondati su piloni.

E' prevista la posa in opera di 4 pontili galleggianti larghi 2,35 m e lunghi complessivamente 990 m.

Inoltre saranno posti in opera 2 moli galleggianti ad elevato dislocamento per le imbarcazioni di maggiori dimensioni, larghi 4,70 m e lunghi complessivamente 330 m oltre a un frangiflutti galleggianti destinato al bunkeraggio, largo 4,00 m e lungo 40 m.

3.5. Dragaggi e riporti

E' previsto il dragaggio dei fondali portuali inferiori alla batimetrica -4,00 m s.l.m.m. per complessivi 146.000 mc di materiale a prevalente matrice ghiaiosa.

Di tale materiale circa 26.000 m³ verranno riutilizzati per la costituzione dei terrapieni portuali, e al rimanente parete sarà avviata a ripascimento dei litorali limitrofi.

3.6. Gli Impianti portuali

Le tipologie impiantistiche ed i relativi requisiti funzionali, saranno adottate sia nel rispetto delle normative vigenti sia a seguito della necessità di collocare le componenti d'impianto in modo da rispettare le necessità proprie della destinazione d'uso del complesso marittimo, con lo scopo di garantire la massima funzionalità ed affidabilità.

In particolare, oltre alla normativa vigente, si è fatto riferimento alle "Raccomandazioni tecniche per la progettazione dei porti turistici" emanate dalla Associazione Internazionale di Navigazione e, per quanto concerne i distributori carburanti in ambito portuale, alla circolare n. 138 Prot. DEM2A - 1151 del 25/06/2003 emessa dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.



COMUNE DI SANTO STEFANO DI CAMASTRA

Affidamento in project financing della concessione dei lavori pubblici relativa a: Realizzazione del Porto Turistico e delle Opere Connesse nel Comune di Santo Stefano di Camastra

Gli impianti di cui sarà dotato il porto turistico di S. Stefano di Camastra sono di seguito illustrati.

3.6.1. Impianti Meccanici

E' prevista una centrale idrica con vasca di accumulo sia per acqua potabile che per acqua non potabile. L'acqua non potabile proverrà se possibile, dal depuratore delle acque della limitrofa zona industriale o in alternativa sarà emunta da pozzi. La corretta pressione dell'acqua, sia potabile che non potabile, sarà garantita da gruppi surpressori multi pompa gestiti da inverter. La disinfezione dell'acqua in uscita dalla vasca dell'acqua potabile sarà garantita dall'utilizzo di una lampada debatterizzatrice a raggi ultravioletti. L'acqua potabile sarà anche addotta alle colonnine di distribuzione per le imbarcazioni ed ai servizi igienici.

Per i servizi igienici portuali è previsto il riscaldamento dell'acqua sanitaria per mezzo di pannelli solari (almeno il 50% della necessità secondo D.lgs 311 del 29/11/2006) con reintegro da caldaia a condensazione.

La distribuzione dell'acqua non potabile sarà addotta alle colonnine di distribuzione per il lavaggio delle imbarcazioni ed alle zone verdi per gli impianti di irrigazione.

L'impianto antincendio, con gruppo di pressurizzazione, verrà alimentato da acqua di mare: gli impianti saranno mantenuti in pressione con acqua dolce e, solo all'attivazione dell'impianto antincendio, l'acqua di mare fluirà nelle tubazioni in PEAD. Una volta esaurito l'allarme, le tubazioni dovranno essere lavate e nuovamente riempite con acqua dolce per garantire la durabilità e l'efficienza dell'impianto che sarà dotato di colonnine porta idranti UNI 45-70.

L'impianto di scarico delle acque reflue, con recapito nella pubblica fognatura, sarà completo di stazioni di sollevamento con elettropompe sommergibili aventi giranti del tipo vortex o a canale.

Per quanto riguarda l'impianto di scarico delle acque meteoriche è previsto, previo trattamento delle acque di prima pioggia secondo D.lgs. 152 del 03/04/2006, il recapito a mare.

Il condizionamento degli edifici è previsto con impianti autonomi a gas refrigerante a volume variabile con recupero di calore mentre, l'impianto di riscaldamento nei servizi sanitari degli edifici commerciali con radiatori elettrici e l'impianto di riscaldamento dei servizi igienici portuali verrà fornito da radiatori alimentati da un impianto a pannelli solari che provvederà anche alla produzione di acqua calda sanitaria.

L'impianto di aspirazione reflui dalle imbarcazioni sarà del tipo centralizzato ad aspirazione utilizzando pompe del vuoto ad anello liquido.



COMUNE DI SANTO STEFANO DI CAMASTRA

Affidamento in project financing della concessione dei lavori pubblici relativa a: Realizzazione del Porto Turistico e delle Opere Connesse nel Comune di Santo Stefano di Camastra

L'impianto di distribuzione carburanti sarà completo di serbatoi di stoccaggio (n. 5 da 25 m³ per gasolio, n. 1 da 25 m³ per benzina).

3.6.2. Impianti elettrici e speciali

L'area portuale sarà dotata di un impianto elettrico di forza motrice con cabina di trasformazione MT/BT e con alimentazione di emergenza garantita da un gruppo elettrogeno (per il bilancio energetico si veda allegato).

La distribuzione della forza motrice avverrà tramite cunicoli ispezionabili o in cavidotti.

L'erogazione dell'energia elettrica alle imbarcazioni sarà assicurata attraverso colonnine dotate di un sistema di pagamento con formula prepagato o ad addebito; l'accesso ai servizi sarà con trasponder. Con il trasponder sarà altresì possibile gestire altri servizi come accessi preferenziali, docce, servizio lavanderia, parcheggio, ecc.

I servizi avranno una gestione centralizzata con rete telematica.

Il progetto contempla un impianto di illuminazione esteso all'intera area portuale, alle banchine, ai pontili, ai parcheggi ed alla viabilità.

Tutto l'insediamento sarà coperto da un impianto TVCC di video sorveglianza.

L'impianto di allarme incendio avrà pulsanti di allarme distribuiti su ogni colonnina antincendio. Inoltre, è stato previsto l'impianto di telefonia, impianto di diffusione sonora e l'impianto TV satellitare, con distribuzione alle colonnine.

Gli edifici saranno, ovviamente, dotati di impianti elettrici e d'illuminazione e i locali commerciali avranno fonte di alimentazione indipendente.

L'impianto fotovoltaico soddisferà la potenzialità necessaria alla illuminazione delle aree parcheggio; complessivamente è prevista una installazione di circa 310 m² di pannelli fotovoltaici con una produzione di circa 39 kWp. I pannelli fotovoltaici saranno ad alta efficienza (efficienza celle 18,2% ; efficienza modulo 16,4%). I moduli saranno inclinati di 25°-30° ed ancorati su di un sistema di sostegno che avrà la doppia valenza di pensilina ombreggiate per il parcheggio delle vetture.

4. DESCRIZIONE GENERALE DELLE SOLUZIONI PROGETTUALI ANALIZZATE



COMUNE DI SANTO STEFANO DI CAMASTRA

Affidamento in project financing della concessione dei lavori pubblici relativa a: Realizzazione del Porto Turistico e delle Opere Connesse nel Comune di Santo Stefano di Camastra

Il progetto definitivo dell'opera portuale, redatto da Acquatecno, progettista indicato dal Concorrente Bruno Teodoro Costruzioni s.p.a. è stato elaborato partendo da uno studio approfondito della documentazione progettuale a corredo della procedura di gara in oggetto.

In particolare sono stati esaminati i documenti elencati all'art.2 del capitolato di Concessione sia in termini di documenti progettuali che di atti amministrativi a corredo del complesso iter procedimentale che ha finora caratterizzato il progetto e la relativa variante al Piano regolatore portuale.

Nei paragrafi seguenti si richiamano i diversi aspetti che hanno caratterizzato il progetto sotto il profilo funzionale, tecnico, urbanistico ed ambientale.

5. GESTIONE MANUTENZIONE E MONITORAGGIO DEL PORTO

La realizzazione di un porto turistico, a prescindere dai costi di esecuzione delle opere, comporta una necessaria attenzione alla successiva fase di gestione.

E' pertanto da valutare, già in fase di progettazione preliminare, l'incidenza della manutenzione delle opere progettate sulla successiva fase di gestione e predisporre nelle fasi progettuali successive un piano di monitoraggio connesso alla manutenzione.

Le opere marittime sono normalmente realizzate con materiali e tecnologie semplici che in generale non comportano lavori di manutenzione particolari.

Costi di manutenzione di una certa importanza nascono ove siano presenti problemi ricorrenti di dragaggio o dove le opere di difesa dai flutti, incautamente sottodimensionate, necessitano nel breve periodo del rifiorimento delle scogliere, della ristrutturazione dei muri paraonde o simili.

Per quanto riguarda le opere interne (banchine, pontili, piazzali, ecc.) sono normalmente da prevedere opere di manutenzione annuali per un importo di circa l'1% rispetto al costo delle stesse.

Il porto turistico di S. Stefano di Camastra potrà avvantaggiarsi di un modello gestionale che, negli ultimi anni, ha trovato una molteplicità di esempi applicativi (Villasimius, Loano, Capri, ecc.).

I vantaggi di un tale modello gestionale possono essere sintetizzati considerando che viene offerto alla Comunità un servizio di pubblica utilità (porto turistico) con positive ricadute sociali (occupazionali ed economiche in generale) senza comportare aggravii per l'Amministrazione Pubblica lasciando che sia l'imprenditoria privata a farsi carico dell'onere gestionale, seppure in un regime di tariffe controllate.

I servizi a terra devono essere pienamente inseriti nella gestione dell'approdo essendo essenziali al corretto funzionamento dell'intera iniziativa.



COMUNE DI SANTO STEFANO DI CAMASTRA

**Affidamento in project financing della concessione dei lavori pubblici relativa a:
Realizzazione del Porto Turistico e delle Opere Connesse nel Comune di Santo Stefano di Camastra**

La gestione degli ormeggi, del ristoro, dei servizi commerciali, del servizio di guardiania, ecc. devono quindi essere unitari dovendo fare capo ad un unico Dirigente Responsabile che coordina l'amministrazione e le altre risorse umane impiegate continuativamente o stagionalmente.

I varchi pedonali devono essere lasciati aperti a tutti salvo in parte delle ore notturne, ove le esigenze di sorveglianza lo richiedessero.

Le tariffe di ormeggio dovranno essere concordate con l'Autorità Marittima e l'Amministrazione Comunale.

Per i costi di manutenzione, nel piano economico-finanziario preliminare allegato, è previsto un onere annuo pari all' 1% del costo di realizzazione per le opere marittime ed a terra, ed un onere pari al 2% del costo per gli impianti tecnici generali.

6. CRONOPROGRAMMA DELLE FASI ATTUATIVE

Per l'analisi del cronoprogramma delle attività previste per la realizzazione del il porto turistico di S. Stefano di Camastra si rimanda all'apposito elaborato CRP

Il cronogramma si apre con la consegna delle aree richieste in concessione da parte del Demanio Marittimo, mentre la data di chiusura coincide con la consegna agli utenti del porto turistico ultimato e dichiarato agibile dall'Autorità preposta.