

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEI MARI TIRRENO MERIDIONALE E IONIO

DISCIPLINARE TECNICO

“Procedura aperta telematica per l’affidamento del servizio di ingegneria e architettura inerente la redazione del Documento Energetico Ambientale Sistema Portuale (DEASP) e del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema Portuale (DPSS) per l’AdSP dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio – Porti di Gioia Tauro, Crotone, Corigliano Calabro, Vibo Valentia e Taureana di Palmi.”



Autorità di Sistema Portuale
dei Mari Tirreno Meridionale
e Ionio

Art. 1 - Oggetto dell'incarico

Il servizio oggetto della presente procedura ha come obiettivo l'elaborazione di due documenti programmatici di fondamentale importanza per questa AdSP: il DEASP e il DSPP.

DEASP

Il D. Lgs. n. 169/2016, modificato dal D. Lgs. n. 232/2017, prevede che le AdSP promuovano la redazione del Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale del Sistema Portuale (DEASP), sulla base delle Linee Guida adottate dal MATTM, di concerto con il MIT (Decreto n. 408 del 17 dicembre 2018).

Articolo 4-bis alla legge 28 gennaio 1994, n. 84:

“La pianificazione del sistema portuale deve essere rispettosa dei criteri di sostenibilità energetica e ambientale, in coerenza con le politiche promosse dalle vigenti direttive europee in materia. A tale scopo, le Autorità di sistema portuale promuovono la redazione del documento di pianificazione energetica e ambientale del sistema portuale con il fine di perseguire adeguati obiettivi, con particolare riferimento alla riduzione delle emissioni di CO2.”

Il DEASP viene concepito come un documento flessibile, in cui il programma di interventi risponde con immediatezza alle mutazioni del quadro delle esigenze attuali e prospettiche; ciò è possibile solo attraverso un adeguato sistema di monitoraggio delle azioni, dei risultati conseguiti e delle performance energetico-ambientali del polo portuale (Carbon Footprint). Ha l'obiettivo di individuare le misure e gli interventi necessari a migliorare la sostenibilità energetica e la riduzione delle emissioni di CO2, e di programmare l'esecuzione dei relativi progetti in un preciso arco di tempo. L'attuazione di una attenta e consapevole politica ambientale, è una tematica trasversale che coinvolge tutti i livelli di pianificazione e progettazione, e che impegna competenze di tipo tecnico, urbanistico e demaniale.

Di seguito vengono indicate le attività significative che dovranno essere realizzate per la redazione del DEASP:

- analisi dello stato di fatto con riferimento alle distinte aree portuali del sistema (Gioia Tauro, Corigliano, Crotone, Taureana di Palmi e Vibo Valentia), sotto il profilo sia fisico morfologico/funzionale (naturale, ambientale, infrastrutturale, funzionale, ecc.) sia istituzionale e programmatico (soggetti, proprietà, concessioni, vincoli preordinati, stato della pianificazione ed attuazione);
- elaborazione ed analisi della Carbon Footprint dei Porti (Gioia Tauro, Corigliano, Crotone, Taureana di Palmi e Vibo Valentia);
- individuazione degli obiettivi di sostenibilità energetico-ambientale del sistema portuale; interventi conseguenti misure da attuare per il perseguimento degli obiettivi medesimi;
- definizione delle misure di monitoraggio energetico ed ambientale degli interventi realizzati, al fine di consentire una valutazione della loro efficacia;
- calcolo delle riduzioni d'impatto ambientale ottenibili in termini di carbon footprint alla luce dell'avvenuta implementazione degli interventi e delle misure adottati per la riduzione dell'impatto ambientale delle attività portuali;

- redazione dell'elaborato in forma di "relazione unica" nella forma prevista dal capitolo 2.3 delle Linee Guida per la redazione dei Documenti di Pianificazione Energetico Ambientale dei Sistemi Portuali DEASP, ossia: premessa, relazione generale, "carbon Segue Deliberazione n.052/2020 footprint", scheda di aggiornamento annuale, interventi e misure, valutazione di fattibilità, analisi costi-benefici, elaborati grafici.

Il DEASP dovrà essere redatto secondo quanto riportato nelle Linee Guida per la redazione dei Documenti di Pianificazione Energetico Ambientale dei Sistemi Portuali allegato alla presente procedura.

Si richiede una presentazione in Power Point del documento "relazione unica" (DEASP) richiesto (in italiano ed in inglese).

DPSS:

Il recente aggiornamento della L.84/94 ha introdotto una riorganizzazione in chiave sistemica dei porti che ha superato la frammentarietà inefficiente del passato: da Autorità Portuali a Autorità di Sistema portuale. La Pianificazione Portuale ha subito una radicale innovazione anch'essa attraverso una nuova generazione di strumenti per la pianificazione portuale il cui strumento principale è il Piano Regolatore di Sistema Portuale (PRdSP).

PRdSP si sviluppa su due livelli:

- ✓ *Livello strategico: il DPSS che recepisce e dettaglia a livello sistemico il quadro programmatico di riferimento fornendo indirizzi ai singoli PRP su strategie, azioni e politiche sistemiche nel medio-lungo periodo;*
- ✓ *Livello operativo: i singoli PRP portuali più snelli di prima, mutuando quadro conoscitivo e strategie dal DPSS, e vocati all'operatività ovviamente in continuità con gli indirizzi sistemici del livello superiore.*

A livello normativo il D. Lgs. 232/2017 con la modifica dell'Art. 5 della L. 84/94, chiama il DPSS:

- ✓ *a definire gli obiettivi di sviluppo e i contenuti sistemici di pianificazione delle AdSP;*
- ✓ *a individuare e perimetrare: le aree destinate a funzioni strettamente portuali e retro-portuali, le aree di interazione porto-città, i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario coi singoli porti del sistema, gli attraversamenti del centro urbano;*
- ✓ *a descrivere nella relazione illustrativa: gli obiettivi, le scelte operate, i criteri seguiti nella identificazione dei contenuti sistemici di pianificazione, l'assetto territoriale del sistema (con rappresentazioni grafiche a scale opportune);*
- ✓ *ad assicurare, per la redazione dei PRP: una chiara e univoca identificazione degli indirizzi, delle l'orizzonte temporale cui dovrà fare riferimento la pianificazione è di 10/15 anni come indicato nelle linee guida marzo 2017.*

Il Documento dovrà pervenire alla definizione dell'assetto infrastrutturale e funzionale dell'AdSP secondo l'approccio metodologico "obiettivi – strategie - azioni". L'orizzonte temporale cui dovrà fare riferimento la pianificazione è di 10/15 anni come indicato nelle linee guida marzo 2017.

In tale prospettiva il Documento finale dovrà fare riferimento alla normativa vigente in materia sia livello nazionale e comunitario e dovrà inoltre fare riferimento alle norme e pianificazioni regionali.

Il DPSS, in via esemplificativa ma non esaustiva, dovrà prevedere lo sviluppo delle seguenti attività:

A. Ricognizione ed analisi, allo stato attuale:

- della portualità dell'AdSP – MTMI nel contesto nazionale ed internazionale;
- della dotazione infrastrutturale e dello stato di attuazione dei singoli PRP vigenti;
- dei livelli di servizio e del livello di accessibilità offerto per ogni singolo porto;
- della capacità di movimentazione merci/passeggeri della portualità di riferimento;
- della rete trasportistica terrestre/aerea di riferimento per la portualità dell'AdSP - MTMI e dei collegamenti di ultimo miglio;
- della pianificazione di opere di infrastrutturazione viaria sia a rilevanza nazionale che regionale per l'area di riferimento per la portualità dell'AdSP;
- della rete logistica di riferimento per la portualità dell'AdSP;
- del contesto territoriale locale e degli sviluppi urbani delle città di riferimento;
- dei profili di interazione/separazione tra funzioni portuali e funzioni urbane per ciascuno dei porti del sistema;
- della presenza di vincoli anche in aree limitrofe ai porti di competenza dell'AdSP (aree archeologiche, aree protette, parchi, siti di importanza comunitaria, zone a protezione speciale, aree SIN, etc.);
- della situazione ambientale e sostenibilità ambientale del Sistema Portuale;
- delle aree (mare e terra) disponibili per una gestione dei sedimenti provenienti dai dragaggi portuali;
- degli aspetti energetici e di approvvigionamento energetico dei singoli porti;
- delle caratteristiche della domanda nei porti di riferimento (RO/RO, RO/PAX, PAX, crociere, container, rinfuse solide/liquide, generai cargo);

B. Individuazione ed analisi delle tendenze evolutive in riferimento a:

- trasporto marittimo internazionale di merci;
- trasporto marittimo internazionale RO/RO, RO/PAX, passeggeri e crociere;
- costruzioni navali;
- nautica e diporto;
- pesca.

C. Individuazione ed analisi, nel contesto di riferimento, dei punti di forza, dei punti di debolezza, delle opportunità, dei rischi/minacce alla luce di una:

- efficiente ripartizione delle funzioni all'interno del Sistema Portuale;
- efficiente e coordinata pianificazione delle infrastrutture portuali all'interno del Sistema Portuale;

- efficiente e coordinata pianificazione di nuove infrastrutture di collegamento del Sistema Portuale con il territorio;
 - valorizzazione del patrimonio infrastrutturale esistente;
 - integrazione modale e intermodalità;
 - compatibilità con uno sviluppo urbano sostenibile;
 - coerenza con i principi di sostenibilità ambientale, paesaggistica ed energetica
- D. Individuazione di obiettivi generali di sviluppo a livello di AdSP, dei macro-obiettivi di sviluppo a livello di singola portualità e dei contenuti sistemici di pianificazione dell'AdSP, tenendo presente anche gli aspetti di pianificazione energetica/ambientale e di gestione dei sedimenti portuali, con particolare riferimento alla:
- generazione di soluzioni alternative di piano;
 - comparazione tramite un'analisi multicriteriale pesata di proposte alternative;
 - definizione degli obiettivi.

Il DPSS si concretizza quindi in una relazione che:

- descrive gli obiettivi e le scelte operate;
- descrive i criteri seguiti nella identificazione dei contenuti sistemici di pianificazione;
- individua le strategie e le azioni utili/necessarie per il raggiungimento degli obiettivi prefissati;
- contiene le rappresentazioni grafiche in numero e scala opportuni per descrivere l'assetto territoriale del sistema;
- identifica gli indirizzi, le norme e le procedure per la redazione dei singoli piani regolatori portuali.

Il DPSS dovrà tenere conto di quanto riportato e previsto nelle Linee guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale allegato alla presente procedura.

Art. 3 – Restituzione degli elaborati, anche su supporto informatico

Gli elaborati DEASP e DPSS dovranno essere resi in formato sia elettronico (PDF firmato digitalmente e nei formati editabili word e DWG) che cartaceo.

È richiesta una presentazione in Power Point (in italiano ed in inglese) del documento DEASP e DPSS.

Art. 4 – Modalità di svolgimento del servizio

Il SERVIZIO è considerato in maniera unitaria fino all'approvazione finale dei Documenti DEASP e DPSS.

Il servizio può essere suddiviso in due macro attività:

1. Redazione e consegna Elaborato finale DEASP (33 % dell'attività)
2. Redazione e consegna Elaborato finale DPSS (67 % dell'attività)

Le modifiche agli elaborati progettuali, che dovessero essere apportate in fase di esecuzione e prima dall'approvazione saranno da considerarsi non onerose per l'Amministrazione.

L'APPALTATORE dovrà svolgere il proprio SERVIZIO, oltre a quanto indicato nel presente disciplinare, anche secondo i termini e i modi indicati nell'offerta tecnica presentata.

L'appaltatore dovrà garantire:

- ✓ un confronto costante con il COMMITTENTE per la definizione del piano di lavoro più idoneo al raggiungimento degli obiettivi previsti;
- ✓ la partecipazione a incontri tecnici, convocati dalla COMMITTENTE o da altri soggetti, al fine di favorire il più possibile un ottimale svolgimento del servizio;
- ✓ la presenza presso gli Uffici dell'AdSP, dopo la consegna degli elaborati finali, per la verifica in contraddittorio degli stessi al fine di apportare le dovute modifiche e integrazioni fino alla totale approvazione degli stessi da parte degli enti e degli organi preposti ed interessati.

ART. 5 – Assistenza tecnica dell'Amministrazione

L'Amministrazione si impegna a fornire all'incaricato tutto quanto in proprio possesso ed utile all'espletamento dell'incarico.

L'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio si impegna infine a garantire i rapporti con i propri uffici e con gli altri interlocutori interessati dallo studio.

Qualora l'Amministrazione non potesse fornire la documentazione necessaria per l'espletamento dell'incarico, le ulteriori prestazioni per la ricerca e l'ottenimento della documentazione, verranno eseguite dall'incaricato senza ulteriori oneri a carico dell'Ente.

Art. 6 – Adempimenti

L'affidatario del servizio dovrà eseguire il contratto secondo le modalità e le procedure fissate dall'Ente e in particolare effettuare, le modifiche necessarie per l'ottenimento dei pareri e/o delle autorizzazioni che si rendessero necessari per l'approvazione degli elaborati presentati.

L'onere economico è compreso nel compenso fissato in fase di gara.

ART. 7 – Modifiche agli elaborati di progetto

Sarà compito dell'aggiudicatario del servizio, senza aver diritto a maggiori compensi, introdurre negli elaborati progettuali, anche se già redatti e presentati, tutte le modifiche richieste dalle Autorità preposte alla loro approvazione per il rilascio delle necessarie autorizzazioni e tutte le modifiche necessarie per il rispetto delle norme vigenti al momento della presentazione dei progetti.

Qualora, dopo le approvazioni di cui al primo comma del presente articolo, venissero richieste dall'Ente, prima dell'esecuzione dei lavori di realizzazione dell'opera, modifiche che comportino cambiamenti d'impostazione progettuale, determinate da nuove e diverse esigenze, la società appaltatrice del servizio è tenuta ad introdurle negli elaborati di progetto: per tali modifiche dovranno essere concordate fra le parti le relative competenze da definirsi con apposita convenzione.

Art. 8 – Termini di consegna e penale

Il termine di tempo prescritto per la consegna degli elaborati definitivi è determinato in giorni 120.

Il termine di tempo prescritto per la presentazione degli elaborati definitivi è determinato a seguito di formale richiesta del RUP, ad avvenuta aggiudicazione definitiva del servizio nelle more della stipula del contratto, come di seguito riportato:

- 90 giorni per la produzione dell'elaborato finale DEASP;
- 120 giorni per la produzione dell'elaborato finale DPSS;

In caso di ritardo nella consegna degli elaborati sarà applicata una penale giornaliera pari al 1 per mille del compenso professionale riferito alla prestazione oggetto del ritardo. Per l'applicazione della penale i giorni verranno conteggiati come naturali e consecutivi.

La penale non verrà applicata qualora sia dimostrato che il ritardo nella consegna non sia imputabile alla ditta appaltatrice.

Il ritardo nella consegna degli elaborati per oltre un mese dalla previsione, verrà ritenuto grave inadempienza e potrà provocare la risoluzione del contratto come previsto all'art. 13) della presente convenzione oltre al risarcimento del danno sofferto dall'Amministrazione.

Per ogni livello di progettazione, prima della consegna definitiva degli elaborati, è richiesto almeno un controllo di verifica dei medesimi elaborati, da effettuarsi in contraddittorio con i funzionari tecnici dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio o con la società incaricata della validazione del progetto.

Art. 9 – Proprietà dell'elaborato finale

L'elaborato finale resterà di proprietà piena ed assoluta dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio che a suo insindacabile giudizio potrà darvi o meno esecuzione, fatti salvi i diritti dell'autore stabiliti dalle leggi vigenti.

Art. 10 – Affidamento e compenso professionale

Il compenso per i servizi di che trattasi è fissato nella misura pari all'importo offerto in sede di gara esclusa IVA e contributo integrativo nella misura prevista dalla legge.

L'importo di cui sopra comprende le eventuali prestazioni accessorie ed è comprensivo di tutto quanto spettante per l'espletamento del servizio, l'affidatario del servizio non potrà nulla altro a pretendere nel corso del rapporto.

I progettisti potranno svolgere prestazioni ulteriori o integrative rispetto a quelle previste solo dopo che sia stato emesso il relativo provvedimento formale di assenso da parte dell'Ente ed impegnata la relativa spesa in più qualora dovuta. L'inosservanza delle precedenti prescrizioni comporterà il divieto per l'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio di corrispondere qualsiasi maggiore somma sia a titolo di onorario che di spesa.

Art. 11 - Modalità di pagamento del compenso professionale

Le modalità di pagamento previste sono le seguenti:

- ✓ 30% come anticipazione sul valore del contratto di appalto. L'anticipazione sarà erogata secondo quanto previsto al comma 18 dell'art. 35 del D.lgs. n. 50/2016.
- ✓ 50 % alla consegna degli elaborati verificati dall'appaltatore (50 % del 33 % per DEASP – 50 % del 67 % per DPSS);
- ✓ 20 % all'acquisizione di tutti i pareri positivi dovuti dagli enti preposti ed interessati in merito agli elaborati prodotti (20 % del 33 % per DEASP –20 % del 67 % per DPSS).

Il pagamento sarà emesso entro 30 giorni data fattura previa verifica della regolarità contributiva.

Per le eventuali controversie che dovessero nascere tra le parti, dall'applicazione della presente convenzione, fin da ora si stabilisce la competenza del Tribunale di Palmi.

Art. 12 - Coperture assicurative

L'affidatario del servizio dovrà essere munito di una polizza di responsabilità civile professionale per i rischi derivanti dallo svolgimento delle attività di propria competenza per un massimale pari a almeno ad 500.000,00 €

Art. 13 - Facoltà di revoca e clausola risolutiva espressa

L'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, a proprio insindacabile giudizio, potrà avvalersi della facoltà di recedere dal contratto ai sensi del 1° comma dell'art. 2237 del c.c., ed utilizzare, con le modalità ritenute più opportune, la progettazione effettivamente svolta fino al momento del recesso. In tale ipotesi l'affidatario del servizio di progettazione avrà diritto al compenso previsto dalla legge.

Ai sensi dell'art. 1456 del Codice Civile l'Ente si riserva la facoltà di procedere alla risoluzione in danno del contratto nel caso si verifichi una delle seguenti ipotesi:

- 1) ritardo nella consegna degli elaborati superiore a 30 giorni dal termine previsto al precedente art. 8;
- 2) accertate infrazioni da parte della società incaricata.

In caso di risoluzione saranno poste a carico dell'affidataria del servizio le spese conseguenti al conferimento dell'incarico stesso ad altra Società.

L'Ente resterà libero da ogni impegno verso la società affidataria della progettazione senza che questa possa pretendere compensi o indennizzi di sorta, sia per gli onorari che per i rimborsi spese, sia per qualsiasi altro tipo di prestazioni.

Art. 14 - Controversie

Tutte le controversie che dovessero insorgere relativamente all'affidamento dell'appalto ed alla liquidazione dei compensi, che non si fossero potute risolvere in via amministrativa, saranno deferite al giudice ordinario, foro competente il Tribunale di Palmi, con espressa esclusione della possibilità di ricorrere al giudizio arbitrale.

Art. 15 - Efficacia

Il presente disciplinare impegna le parti e diviene efficace solo dopo la stipula del contratto.

La sua efficacia terminerà con l'espletamento di tutte le attività in esso comprese.

Art. 16 - Spese contrattuali

Sono a carico dell'Appaltatore, ai sensi dell'art. 8 del DM n. 145/2000 e dell'art. 139 del DPR n. 207/2010:

- a) le spese di contratto e quelle inerenti e conseguenti alla stipulazione del contratto stesso e degli eventuali atti aggiuntivi;
- b) le spese per tutti gli eventuali atti di quietanza e qualsiasi altra spesa dipendente in qualsiasi modo dal contratto, senza diritto di rivalsa.

Art. 17 – Norme integrative

Per quanto non espressamente previsto dalla presente Disciplinare Tecnico si richiamano le norme vigenti in materia.

Il Responsabile Unico del Procedimento

F.to Ing. Maria Carmela De Maria