

**Oggetto: Porto di Civitavecchia - Cold Ironing  
Progetto di fattibilità tecnica ed economica**

**Quadro economico di spesa**

<b>A</b>	<b>APPALTO INTEGRATO</b>		
A.1	Progettazione definitiva - esecutiva	€ 1.946.386,32	1.946.386,32
		<b>TOTALE IMPORTO SERVIZIO</b>	<b>€ 1.946.386,32</b>
A.2	Lavori		
A.2a	Cold Ironing - Fase 1	€ 40.000.000,00	
A.2b	Cold Ironing - Fase 2	€ 20.000.000,00	
		<b>TOTALE IMPORTO LAVORI</b>	<b>€ 60.000.000,00</b>
		<b>TOTALE APPALTO INTEGRATO</b>	<b>€ 61.946.386,32</b>
<b>B</b>	<b>SOMME A DISPOSIZIONE DELL'AMMINISTRAZIONE</b>		
b.0	per recupero d'asta	€ -	
b.1	per lavori in economia	€ -	
b.2	per rilievi accertamenti e indagini	€ 2.248.959,10	
b.3	per allacciamenti a pubblici servizi	€ 100.000,00	
b.4	per imprevisti (10%)	€ 6.194.638,63	
b.5	acquisizione di aree o immobili	€ -	
b.6	accantonamenti di cui all'art. 133 comma 4	€ -	
b.7	per attività di progettazione PFTE	€ 1.691.949,30	
b.8	incentivo art. 113 Dlgs 50/2016 e s.m.i.	€ 594.685,31	
b.9	per attività di consulenza, supporto ed assistenza al RUP	€ 712.379,75	
b.10	eventuali spese per commissioni giudicatrici	€ 36.000,00	
b.11	spese per pubblicità	€ 10.000,00	
b.12	spese per ufficio DL e collaudi	€ 2.747.933,60	
b.13	per I.V.A. e /o oneri fiscali e previdenziali	€ -	
b.14	per contributo AVCP	€ 800,00	
b.15	Cassa professionale 4% sugli onoran (4% su voci A1, b.9 e b.12)	€ 216.267,99	
b.16	per realizzazione cabina AT/MT	€ 3.500.000,00	
		<b>TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE</b>	<b>€ 18.053.613,68</b>
		<b>TOTALE QUADRO ECONOMICO</b>	<b>€ 80.000.000,00</b>

**Oggetto: Porto di Civitavecchia - Cold Ironing  
Progetto di fattibilità tecnica ed economica**

**Quadro economico di spesa**

<b>A. 1</b>	<b>Per il servizio soggetto a ribasso d'asta</b>	€	1.131.848,82
	Importo netto del servizio	€	-
	<b>TOTALE IMPORTO SERVIZIO</b>	€	<b>1.131.848,82</b>
<b>B</b>	<b>SOMME A DISPOSIZIONE DELL'AMMINISTRAZIONE</b>		
b.0	per recupero d'asta	€	-
b.1	per lavori in economia	€	-
b.2	per rilievi accertamenti e indagini	€	50.000,00
b.3	per allacciamenti a pubblici servizi	€	-
b.4	per imprevisti (5%)	€	56.592,44
b.5	acquisizione di aree o immobili	€	-
b.6	accantonamenti di cui all'art. 133 comma 4	€	-
b.7	incentivo art.113 Dlgs 50/2016 e s.m.i.	€	21.505,13
b.8	per attività di consulenza, supporto ed assistenza al RUP	€	327.047,08
b.9	eventuali spese per commissioni giudicatrici	€	36.000,00
b.10	spese per pubblicità	€	10.000,00
b.11	spese per analisi e collaudi	€	-
b.12	per I.V.A. e /o oneri fiscali e previdenziali	€	-
b.13	per contributo AVCP	€	600,00
b.14	Cassa professionale 4% sugli onorari (su voci A.1 e b.8)	€	58.355,84
	<b>TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE</b>	€	<b>560.100,48</b>
	<b>TOTALE QUADRO ECONOMICO</b>	€	<b>1.691.949,30</b>



DOCUMENTO DI  
INDIRIZZO ALLA  
PROGETTAZIONE

# Porto di Civitavecchia COLD IRONING e PV



Il Responsabile del Procedimento  
Ing. Maurizio Marini

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'M. Marini', written over the printed name.

## Sommario

1. PREMESSA .....	2
2. CONTESTO DI RIFERIMENTO .....	5
3. COLD IRONING E SMART GRID .....	6
3.1 Dati Generali.....	9
3.2 Obiettivi generali.....	9
3.3 Interventi oggetto del servizio di progettazione .....	11
3.4 Individuazione aree di intervento .....	19
3.5 Previsioni urbanistiche ed edilizie dell'area di intervento.....	20
3.6 Descrizione delle esigenze e dei bisogni da soddisfare .....	21
3.7 Considerazioni funzionali .....	21
4. REGOLE E NORME TECNICHE.....	23
5. REQUISITI AMBIENTALI .....	24
6. CLAUSOLE SOCIALI ED OCCUPAZIONALI .....	25
7. IMPIANTI FOTOVOLTAICI.....	26
7.1 Interventi oggetto del servizio di progettazione complementare ed opzionale .....	26
7.2 Individuazione aree di intervento .....	27
7.3 Previsioni urbanistiche ed edilizie dell'area di intervento.....	29
7.4 Descrizione delle esigenze e dei bisogni da soddisfare .....	32
7.5 Importo progettazione PFTE opzionale .....	33
8. PROCEDURA DI AFFIDAMENTO PFTE COLD IRONING E REQUISITI TECNICI.....	33
8.1 Tipologia di contratto individuata per la redazione del PFTE .....	34
8.2 Procedura di scelta del contraente.....	34
8.3 Criterio di aggiudicazione.....	34
8.4 Termini per l'esecuzione del contratto.....	34
8.5 Quantificazione economica .....	34
8.6 Requisiti tecnici.....	35
Si evidenzia che il Coordinatore del gruppo di progettazione potrà coincidere con una delle altre figure individuate e facenti parte del Team di progettazione.....	36
8.7 Requisiti economici.....	36
8.8 Penale giornaliera e premio di accelerazione da applicare al progettista .....	36
8.9 Elaborati grafici e descrittivi progettuali:.....	36
9. SUCCESSIVE FASI PROCEDIMENTALI .....	37
9.1 Metodologia di affidamento dei successivi livelli di progettazione e dei lavori .....	37
9.2 Stima preliminare del cronoprogramma procedurale:.....	37
9.3 Limiti finanziari da rispettare .....	37
9.4 Stima dei costi .....	38
9.5 Fonti di finanziamento.....	38
9.6 Eventuale graduazione del costo complessivo distribuito nel triennio .....	39

9.7	Quadro Economico .....	39
9.8	Aggiornamento DIP .....	40
10.	ALLEGATI .....	40

## 1. PREMESSA

Il presente Documento di Indirizzo alla Progettazione (D.I.P.), è stato predisposto conformemente alle indicazioni di cui alle "Linee guida del CSLLPP per la redazione del PFTE da porre a base dell'affidamento dei contratti pubblici di lavori del PNRR e PNC (ex art. 48 comma 7 del DL 31 maggio 2021, n.77 convertito nella L.29 luglio 2021, n.108), attraverso la definizione dei requisiti prestazionali che dovranno essere conseguiti dalle strategie progettuali dell'intervento.

Esso disciplina nel complesso la redazione del progetto di fattibilità tecnico ed economica (P.F.T.E.), individuando, tra l'altro, i requisiti prescrittivi dello stesso.

Il DIP costituisce parte integrante del "Capitolato del Servizio di Progettazione" relativo alla realizzazione di un sistema complesso ma organico in tutte le sue varie componenti, che può essere come qui di seguito sinteticamente enucleato:

- 1) Sistema di alimentazione elettrica delle navi in banchina cd. Cold Ironing o Shore Connection.
- 2) Collegamento con la rete elettrica nazionale in ambito comunale.
- 3) Implementazione sia quantitativa (inserimento di nuove linee e maglie ed apparecchiature, storage, etc.) sia qualitativa (dotazione di sistemi di monitoraggio e conduzione intelligente della rete portuale finalizzati alla sua ottimale gestione ed alla mitigazione dei disservizi della rete elettrica del porto di Civitavecchia, al fine di far fronte ai futuri carichi ed all'esigenza di migliorare gli standards di sicurezza e continuità della fornitura.
- 4) Produzione di energia da fonti rinnovabili (implementazione parchi fotovoltaici).

L'intervento, in linea con gli obiettivi generali del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), risponde alla manifestata necessità di **sviluppare l'attuale modello di crescita economica, indirizzandolo verso una maggiore sostenibilità ambientale ed una migliorata integrazione sociale.**

Il progetto risulta inserito nei documenti pianificatori dell'Autorità di Sistema Portuale redatti in coerenza con il Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL) e con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali, nonché con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica.

Nello specifico, la realizzazione degli interventi d'interesse è prevista sia nel Programma Triennale delle Opere 2022-2024, (approvato dal Comitato di Gestione dell'Ente con Delibera n. 58 del 27.10.2021) sia nel Documento di Pianificazione Energetico Ambientale del Sistema Portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale (DEASP) 2021 (approvato dal Comitato di Gestione dell'Ente con Delibera n. 28 del 28.05.2021 e trasmesso al MITE ed alla Regione Lazio in pari data con prot. n. 6959).

Definito il quadro esigenziale relativo ai fabbisogni del contesto economico e sociale, con la presente procedura concorsuale, l'Amministrazione intende individuare l'operatore economico a cui sarà affidato il primo livello della progettazione degli interventi in parola, per come di seguito esplicitato.

Il Progetto di Fattibilità Tecnico Economica (PFTE), redatto ai sensi dell'art. 23, comma 5 del D.lgs. 50/2016 e s.m.i., sarà finalizzato al soddisfacimento del quadro esigenziale di seguito esplicitato e al conseguimento degli obiettivi tragsuardati; dovrà altresì contenere tutte le indagini e gli studi necessari per la definizione degli aspetti di cui al comma 1 del sopracitato art. 23 del D.lgs. 50/2016, quali a titolo esemplificativo e non esaustivo, gli elaborati grafici per l'individuazione delle caratteristiche dimensionali, volumetriche, tipologiche, funzionali e tecnologiche dei lavori da realizzare e le relative stime economiche, secondo le modalità previste dalle sopracitate Linee Guida del CSLP e MIMS, ivi compresa la scelta in merito alla possibile suddivisione in lotti funzionali. Per quanto sopra esposto, particolare rilievo nella predisposizione del PTFE è, dunque, la attenta valutazione delle caratteristiche tecniche, naturali e di antropizzazione del terreno e del territorio nel quale andrà inserita la nuova opera, compatibilmente con le preesistenze (anche di natura ambientale, paesaggistica ed archeologica). A questo fine, è ipotizzabile avvalersi di un modello informativo digitale dello stato dei luoghi, così come citato nel D.M. 560/2017, eventualmente configurato anche in termini geo-spaziali (Geographical Information System - GIS). Pertanto, durante la fase di progettazione di fattibilità tecnica ed economica andranno svolte adeguate indagini e studi conoscitivi (morfologia, geologia, geotecnica, idrologia, idraulica, sismica, unità ecosistemiche, evoluzione storica, uso del suolo, destinazioni urbanistiche, valori paesistici, architettonici, storico-culturali, archeologia preventiva, vincoli normativi...) anche avvalendosi delle più recenti ed innovative tecnologie di rilievo digitale.

Il progetto di fattibilità tecnica ed economica deve consentire, ove necessario, l'eventuale avvio della procedura espropriativa.

Inoltre il PFTE dovrà essere predisposto e corredato di tutte le relazioni specialistiche atte ad assicurare la conformità alle norme ambientali, urbanistiche e di tutela dei beni culturali e paesaggistici, nonché il rispetto di quanto previsto dalla normativa vigente in materia di tutela della salute e della sicurezza umana.

Considerato inoltre che il PFTE degli interventi in parola, previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza, è finalizzato alla realizzazione di opere e impianti di elettrificazione dei porti (nonché delle opere e delle infrastrutture connesse, necessarie o comunque indispensabili alla costruzione, alla elettrificazione e all'esercizio degli impianti stessi), il progetto di fattibilità tecnico economica dovrà essere funzionale anche al conseguimento di **una autorizzazione unica**, rilasciata dalla regione competente (ex art 14-bis della legge 7 agosto 1990, n. 241) nel rispetto delle normative vigenti in materia di tutela dell'ambiente, del paesaggio e del patrimonio storico-artistico, per come disposto dall'art. 33 del DL 30 aprile 2022, n. 36 concernente "Ulteriori misure urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR)" (pubblicato sulla GU Serie Generale n.100 del 30-04-2022). Tale autorizzazione unica costituisce, ove occorra, variante allo strumento urbanistico.

Pertanto, il PFTE dovrà contenere tutta la documentazione e gli elaborati progettuali previsti dalle normative di settore che consentano la compiuta istruttoria tecnico-amministrativa finalizzata al rilascio di tutte le autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, concerti, nulla osta e assensi comunque denominati, necessari alla realizzazione e all'esercizio dell'intervento in parola.

È bene inoltre sottolineare come il Cold Ironing sarà elemento fondamentale e fondante da considerare nel processo di istituzione della Comunità Energetica Rinnovabile (CER) che questa AdSP si accinge a realizzare in attuazione del comma 2 dell'art. 9 del DECRETO-LEGGE 17 maggio 2022, n. 50 e che, ai sensi dell'articolo 31 del D.Lgs 199/2021, vedrà il Porto di Civitavecchia dare il proprio contributo al fine di accelerare il percorso di crescita sostenibile del Paese, in coerenza con gli obiettivi europei di decarbonizzazione del sistema energetico al 2030 e di completa decarbonizzazione al 2050, per come tragguradato dal Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima, in attuazione del Regolamento (UE) 2018/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2018 e pubblicato il 21 gennaio 2020, con il quale sono state recepite le novità contenute nel Decreto-Legge sul Clima, quelle sugli investimenti per il Green Deal previste nella Legge di Bilancio 2020.

Con la progressiva dismissione dei sistemi energetici convenzionali alimentati da fonti fossili e nell'ottica della transizione energetica e digitale, orientata al maggior impiego di fonti rinnovabili, l'AdSP ha pianificato una serie di attività strettamente correlate e necessarie per l'attuazione del Cold Ironing, atte alla revisione delle modalità di funzionamento del sistema elettrico portuale. In questa ottica, è stata pianificata la diversificazione per la produzione di FER che, nell'ambito dello switch energetico, può contribuire a migliorare la sicurezza energetica portuale. In tal senso l'AdSP si è orientata verso la costituzione della Comunità Energetica Rinnovabile Portuale che rappresenta un importante strumento di trasformazione sociale con evidenti benefici in termini ambientali, economici e sociali, non solo per i membri della stessa, bensì per l'intero territorio in cui si inserisce.



## 2. CONTESTO DI RIFERIMENTO

Oltre il 90% delle merci a livello mondiale è trasportato via mare. Parallelamente alla crescita dell'economia globale quindi, anche il volume di merci trasportate è in aumento. Ciò equivale a un numero superiore di navi e viaggi, con una crescita del consumo di carburante e delle emissioni.

Nel complesso, la nave rappresenta sicuramente il mezzo più efficiente per il trasporto di merci e persone, in quanto produce una quantità di emissioni di CO<sub>2</sub> per tonnellata/km inferiore rispetto al trasporto su strada e notevolmente inferiore rispetto al trasporto aereo. Ciononostante, si stima che l'intero settore contribuisca all'incirca al 4% delle emissioni di CO<sub>2</sub> su scala globale (rispetto al 2% del trasporto aereo).

Il trasporto marittimo contribuisce inoltre a una quota compresa tra il 10% e il 15% di tutte le emissioni di ossidi di azoto (NO<sub>x</sub>) e tra il 4% e il 6% degli ossidi di zolfo (SO<sub>x</sub>), presenti rispettivamente nello smog e nelle piogge acide. Uno studio realizzato presso il porto di Long Beach, in California, ha evidenziato che le imbarcazioni ormeggiate rilasciavano ogni giorno quantitativi di SO<sub>x</sub>, NO<sub>x</sub> e particolato che in media, secondo le stime dell'agenzia statunitense per la protezione ambientale, erano confrontabili se non superiori, per alcune sostanze emesse, al traffico veicolare.

A tal riguardo, va inoltre evidenziato come i recenti provvedimenti intesi a migliorare la qualità del combustibile impiegato a bordo (MARPOL 73/78 Annex VI [1] e Direttiva UE 2005/33/CE [2], recepita in Italia con il decreto legislativo n° 112 del 16/07/2014) attraverso la riduzione del tenore di zolfo dal 3,5% allo 0,5% in massa nei combustibili per uso marittimo, per le zone fuori SECA, e l'ulteriore riduzione del contenuto di zolfo allo 0,1% per i combustibili utilizzati dalle navi che ormeggiano nei porti UE per tempi superiori alle due ore (Direttiva UE 2016/802 del Parlamento Europeo) non sembra riusciranno a compensare la costante crescita delle emissioni dovute all'aumento complessivo del traffico marittimo (come illustrato in figura 1).

Le emissioni delle navi (in particolare di NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub> e particolato) hanno e avranno sempre più, in caso di inerzia, un notevole impatto sulla salute delle comunità circostanti le grandi aree portuali, e ciò sarà principalmente connesso alla qualità dell'aria.

Uno studio realizzato nel 2007 dalla Commissione Europea ha stimato i costi totali legati alle emissioni delle navi in 255 miliardi di dollari all'anno.



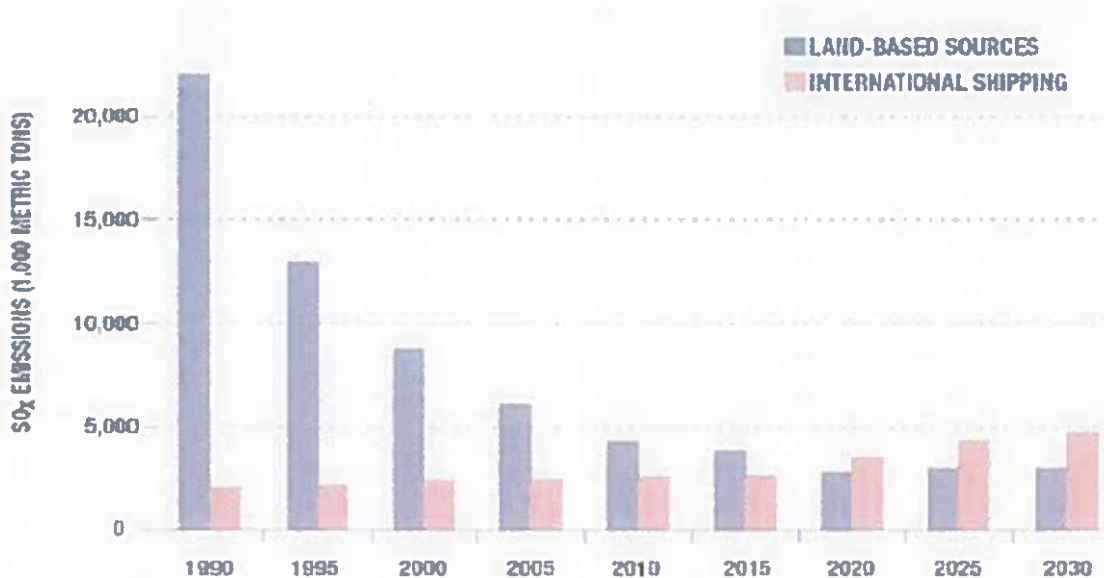


Figura 1 - Andamento delle emissioni di ossidi di zolfo in Europa, dovute alle attività sulla terraferma (viola) e al traffico marittimo (marrone)

### 3. COLD IRONING E SMART GRID

L' elettrificazione delle banchine, nota anche come Cold Ironing, Shore Connection o Shore-to-Ship Power (S2SP), insieme all' utilizzo di carburanti a basso contenuto di zolfo ed in particolare al GNL ed agli impianti di depurazione per l' abbattimento delle emissioni inquinanti in atmosfera (cosiddetti scrubber), nasce appunto dall' esigenza di ridurre l' inquinamento nei porti e nelle zone circostanti soprattutto nei centri abitati cittadini che per gran parte dei porti si trovano proprio nelle immediate vicinanze degli ormeggi operativi, in particolare quello generato dalle navi ormeggiate.

La necessità di fornire energia elettrica alle infrastrutture d' ormeggio dei porti marittimi e dei porti della navigazione interna costituisce una delle strategie di base per l' attenuazione dell' impatto ambientale attraverso il processo di decarbonizzazione.

La Direttiva Europea sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi DAFI 2014/94/EU e il "Quadro Strategico Nazionale", D. lgs n° 257 del 16/12/2016, prevedono entro il 2025, quale azione prioritaria, l' installazione delle forniture elettriche lungo le coste degli stati membri ed in particolare almeno nei porti della Rete Ten-T.

Il problema dell' inquinamento generato dalle navi ormeggiate, infatti, è dovuto alla necessità di continuare ad alimentare i sistemi di bordo anche quando non si è in navigazione.

Lo Shore-to-Ship Power permette, infatti, la connessione tra la nave ormeggiata nel porto e la banchina consentendo di spegnere i generatori elettrici per i servizi di bordo ed utilizzare energia elettrica prodotta a terra.

Quando la nave attracca, il sistema elettrico di bordo viene connesso alla rete elettrica tramite delle apposite connessioni posizionate sulla banchina, i suoi generatori vengono prima connessi in

parallelo e poi gradualmente spenti, in modo da alimentare il carico di bordo direttamente dalla locale rete elettrica.

Questo consente di attenuare in modo consistente sia le emissioni di CO<sub>2</sub>, CO, N<sub>2</sub>O, zolfo e particolato in genere, sia l'inquinamento acustico e le vibrazioni prodotte dai motori necessari a garantire i servizi di bordo, sino al loro totale azzeramento in caso di ricorso a fonti rinnovabili (parchi eolici e/o fotovoltaici, etc.) quale potrebbe essere il caso del Porto di Civitavecchia.

Emissioni dei servizi ausiliari di bordo, g/kWh (grammi per kWh generato)	NOX	SO2	PM	VOC (compos organici)
S2SP (confronto con nafta pesante, 2.7% di Zolfo)	-97%	-96%	-96%	-94%
S2SP (confronto con diesel marino, 0.1% di Zolfo)	-97%	0%	-80%	-94%

Tabella 1 - Riduzione degli inquinanti con l'utilizzo dell'elettricità da terra (Shore-to-Ship Power, S2SP), (Task 2a shoreside electricity, Entec, 2005 [3])

Tale prospettiva, potrebbe inoltre essere incentivante per tutto il sistema logistico produttivo delle crociere, infatti accanto agli evidenti benefici ambientali (riduzione se non azzeramento delle emissioni in atmosfera e delle vibrazioni) per le popolazioni stanziali dei porti e dei vicini abitati (le emissioni possono arrivare anche a distanze di decine di km), non sono da sottovalutare l'evidente miglioramento delle condizioni di confort per gli stessi fruitori delle crociere e la migliore percezione dell'offerta crocieristica come prodotto "green".

La presente proposta progettuale va inquadrata all'interno della strategia organica e complessiva che è alla base degli strumenti di pianificazione e programmazione (PRP, Piano Operativo Triennale etc.) della AdSP.

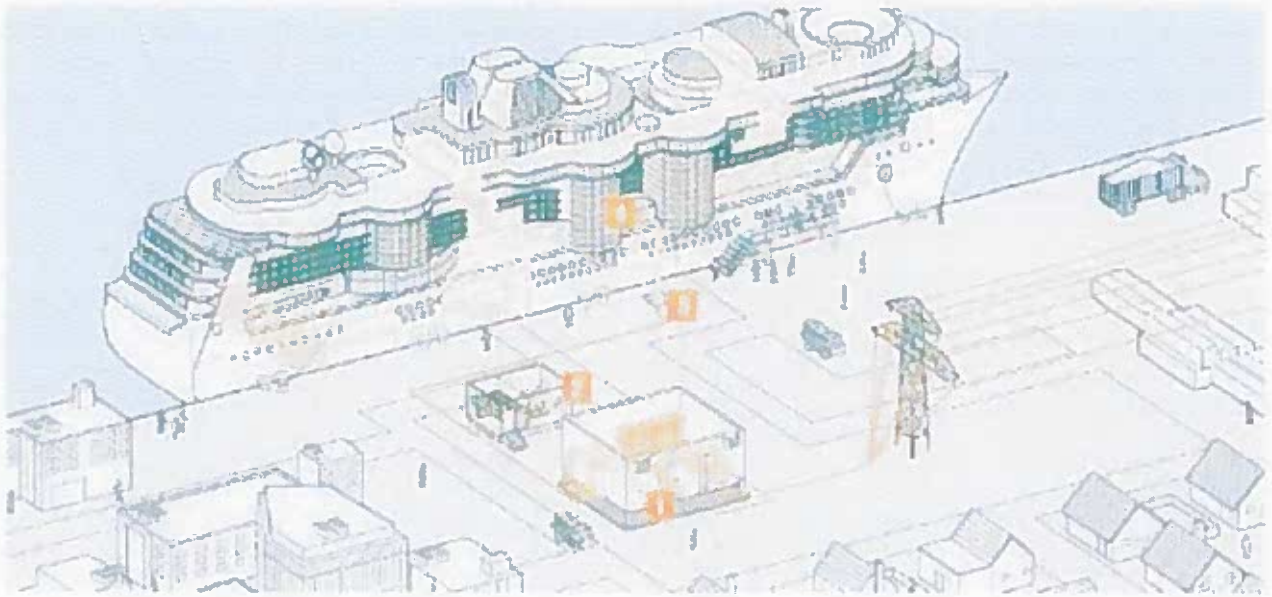
Infatti, la zonizzazione funzionale del vigente PRP del porto di Civitavecchia, attraverso un processo di razionalizzazione ed ottimizzazione delle destinazioni d'utilizzo delle aree portuali ha frazionato il Porto in due sub-ambiti.

Di questi, quello storico, collocato più vicino al centro abitato cittadino, è destinato prevalentemente alla nautica da diporto, l'altro, a maggior impatto (sia per flussi veicolari sia per dimensione e numero di vettori navali), è invece destinato al traffico commerciale di merci e persone (passeggeri fruitori sia di navi per crociere sia di traghetti) e, per questo, è ubicato verso Nord-Ovest, in posizione più delocalizzata, in fregio a quella che secondo il PRG cittadino è la zona industriale della città di Civitavecchia.

A tal proposito va inoltre evidenziato come, in tempi recenti, il processo di elettrificazione delle banchine sia stato già avviato dalla Autorità di Sistema Portuale (sensibile al problema dell'inquinamento) nell'ambito del porto storico, zona più sensibile e critica per vicinanza al centro abitato, dotando i fronti banchinati destinati all'accosto dei Mega-Yacht (natanti dai 40 m sino a 100 m e più di lunghezza) di colonnine elettriche caratterizzate da elevata potenza e capacità.

Sempre nel senso della decarbonizzazione e della mitigazione degli impatti ambientali va inteso il processo d'integrazione tra le diverse modalità di trasporto che l'AdSP sta attuando ormai da qualche anno.

A tal proposito non si può non citare la riorganizzazione di tutto il sistema ferroviario portuale (con la creazione di più fasci ferroviari con moduli di circa 600 m implementabili sino a 750 m, alcuni dei quali a diretto servizio dei piazzali e delle banchine operative) i cui lavori saranno avviati entro l'anno in corso.



*Figura 2 - Rappresentazione dell'alimentazione delle navi da terra; [1] Stazione AT/MT [2] Cabina di conversione di frequenza [3] Presa in banchina [4] Pannello di interfaccia di bordo*

I risultati attesi dal presente servizio di progettazione sono sinteticamente elencati qui di seguito; questi dovranno essere oggetto di approfondimento all'interno del PFTE, anche al fine di valutare, attraverso l'analisi costi benefici, eventuali adeguamenti sia delle macro-scelte a livello strategico sia degli aspetti di dettaglio che risultano comunque essere sostanziali per la buona riuscita del progetto nel suo complesso e per il concreto raggiungimento degli obiettivi stessi:

- Riduzione degli impatti ambientali relativamente alle emissioni clima alteranti e all'inquinamento a scala locale, attraverso la realizzazione del sistema di alimentazione elettrica delle navi in banchina.
- Aumento dell'efficienza e della sicurezza della rete portuale e miglioramento della qualità del servizio di fornitura per le utenze connesse sia a livello di vettore navale sia a livello di concessionario sia di semplice utente.
- Aumento della capacità di monitoraggio avanzato e di gestione ottimizzata della rete portuale, a beneficio di un più stabile e sicuro approvvigionamento delle varie sub-aree, dei fronti banchinati e dei concessionari.
- Garanzia di approvvigionamento energetico da F.E.R. congiuntamente ad un miglioramento ed incremento di stabilità della rete e dei relativi carichi anche mediante lo storage energetico.

### 3.1 Dati Generali

Denominazione: Porto di Civitavecchia - Cold Ironing

CUP: J39J21006710005

Stazione Appaltante

*Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale*

C. Fiscale: 01225340585

P.IVA: 00974341000

Sede: Molo Vespucci – 00053 Civitavecchia (RM)

Telefono: +39 0766 366201

E-mail: [autorita@portidiroma.it](mailto:autorita@portidiroma.it)

PEC: [protocollo@portidiroma.legalmailpa.it](mailto:protocollo@portidiroma.legalmailpa.it)

Soggetti individuati dalla Stazione Appaltante per l'esecuzione del Contratto

Responsabile Unico del Procedimento: Ing. Maurizio Marini

### 3.2 Obiettivi generali

L'elettrificazione delle banchine, associata alla digitalizzazione della rete elettrica portuale, mira a **contribuire concretamente alla decarbonizzazione del sistema elettrico portuale**, attraverso interventi mirati alla riduzione delle emissioni di gas inquinanti e all'utilizzo **efficiente di energia prodotta da F.E.R.**, garantendone un uso ed un approvvigionamento stabile e sicuro.

Gli **obiettivi specifici** che si intende raggiungere con gli interventi di cui al presente documento e che dovranno essere oggetto del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica possono essere come di seguito sinteticamente enucleati:

1. **Riduzione dell'inquinamento nel porto e nelle zone immediatamente circostanti.** Trattasi di un ambito territoriale che per la grande densità abitativa risulta essere particolarmente sensibile all'inquinamento prodotto sia a livello di aerosol dispersi nell'atmosfera sia di vibrazioni prodotte dai motori ausiliari, in particolare quello generato dalle navi ormeggiate, continuando comunque a garantire l'alimentazione dei sistemi di bordo anche quando non si è in navigazione.
2. **Incremento dei livelli di efficienza e di sicurezza** implementando ed ottimizzando la rete elettrica portuale a beneficio della qualità del servizio di fornitura per le utenze sottese. Processo di miglioramento attuato sia attraverso interventi fisici di ampliamento e potenziamento delle linee e delle relative maglie, sia attraverso l'implementazione di un sistema S.C.A.D.A. avanzato.
3. **Implementazione di una smart grid neurale al fine di accrescere il livello di controllo ed efficienza della Rete**, attraverso un Software per il monitoraggio avanzato e la gestione ottimizzata (EMS accoppiato con rete neurale).

4. **Garanzia dell'approvvigionamento energetico da F.E.R. stabili**, traguardo perseguibile attraverso l'installazione di un sistema di accumulo dell'energia capace di bilanciare ed assecondare le due diverse curve di produzione e consumo.

Tali obiettivi e conseguenzialmente gli interventi sottesi risultano chiaramente in linea e pertanto compatibili con quelli che sono gli obiettivi e le strategie del PNRR, i cui assi strategici, condivisi a livello europeo, attorno ai quali ruota sono: **digitalizzazione e innovazione, transizione ecologica, inclusione sociale**.

- **La transizione ecologica**, come indicato dall'**Agenda 2030 dell'ONU** e dai nuovi obiettivi europei per il 2030, è alla base del nuovo modello di sviluppo italiano ed europeo. Intervenire per ridurre le emissioni clima-alteranti ed inquinanti, prevenire e contrastare il dissesto del territorio, minimizzare l'impatto delle attività produttive sull'ambiente è necessario per migliorare la qualità della vita e la sicurezza ambientale, oltre che per lasciare un Paese più verde e una economia più sostenibile alle generazioni future. Anche la transizione ecologica può costituire un importante fattore per accrescere la competitività del nostro sistema produttivo, incentivare l'avvio di attività imprenditoriali nuove e ad alto valore aggiunto e favorire la creazione di occupazione stabile.
- **La digitalizzazione e l'innovazione di processi, prodotti e servizi** rappresentano un fattore determinante della trasformazione del Paese e, in considerazione del ritardo che l'Italia ha accumulato in questo campo, risulta necessario promuovere gli investimenti in tecnologie, infrastrutture e processi digitali. Tale elemento è essenziale per migliorare la competitività italiana ed europea, favorire l'emergere di strategie di diversificazione della produzione e migliorare l'adattabilità ai cambiamenti dei mercati.
- **L'inclusione sociale**: garantire una piena inclusione sociale è fondamentale per migliorare la coesione territoriale, aiutare la crescita dell'economia e superare disegualianze profonde spesso accentuate dalla pandemia. Le tre priorità principali sono la parità di genere, la protezione e la valorizzazione dei giovani e il superamento dei divari territoriali. L'empowerment femminile e il contrasto alle discriminazioni di genere, l'accrescimento delle competenze, della capacità e delle prospettive occupazionali dei giovani, il riequilibrio territoriale e lo sviluppo del Mezzogiorno non sono univocamente affidati a singoli interventi, ma perseguiti quali obiettivi trasversali in tutte le componenti del PNRR.

Il Consiglio dei Ministri, in data 12 gennaio 2021, ha approvato una proposta di "PNRR", sottoposta all'esame del Parlamento che lo ha approvato il 31 marzo 2021, il quale si sviluppa intorno a tre assi strategici (digitalizzazione e innovazione, transizione ecologica, inclusione sociale) e si articola in sedici Componenti, raggruppate in sei Missioni. La "Missione 3" rubricata "infrastrutture per una mobilità sostenibile" mira a rendere, entro il 2026, il sistema infrastrutturale più moderno, digitale e sostenibile e in grado di rispondere alla sfida della decarbonizzazione, e pone, tra gli altri,



l'obiettivo specifico di rafforzare e garantire l'interoperabilità della piattaforma logistica nazionale (PNL) per la rete dei porti.

Il Decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito con modificazioni dalla legge 1° luglio 2021 n.101, recante "Misure urgenti relative al Fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza e altre misure urgenti per gli investimenti", all'articolo 1 approva il "Piano nazionale per gli investimenti complementari" finalizzato ad integrare con risorse nazionali gli interventi del Piano nazionale di ripresa e resilienza, e ripartisce le relative risorse, per complessivi 30.622,46 milioni di euro, per gli anni dal 2021 al 2026.

Per lo sviluppo del sistema portuale per il miglioramento della competitività, capacità e produttività dei porti italiani, con particolare attenzione alla riduzione delle emissioni inquinanti nell'ottica di una maggiore sostenibilità ambientale della mobilità via mare dei passeggeri e delle merci, in stretta connessione con l'impianto strategico delle sopra richiamata "Missione 3", con il Decreto Ministeriale n. 330 del 13 agosto 2021, registrato alla Corte dei Conti in data 6/09/2021 al n. 2660, è stato approvato il programma di interventi infrastrutturali in ambito portuale sinergici e complementari al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), come elencati nell'Allegato 1 al decreto medesimo, per un importo complessivo di euro 2.835,63 milioni relativo agli esercizi dal 2021 al 2026, a valere sulle risorse del Piano Complementare, di cui all'articolo 1, comma 2, lettera c), (così come ripartite tra i punti 7), 8), 9), 10) e 11) del D.L 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, nei limiti delle annualità che saranno assegnate in bilancio. Al settore portuale risultano destinate risorse per complessivi euro 2.860 milioni, di cui 700 milioni di euro destinati all'elettificazione delle banchine (Cold ironing)", ripartiti in annualità come segue:

- 80 milioni di euro per l'anno 2021
- 150 milioni di euro per l'anno 2022
- 160 milioni di euro per l'anno 2023
- 140 milioni di euro per l'anno 2024
- 160 milioni di euro per l'anno 2025
- 10 milioni di euro per l'anno 2026

Il decreto del Ministro dell'economia e delle finanze del 15 luglio 2021, adottato ai sensi del comma 7 dell'articolo 1 del decreto-legge n. 59, individua per ciascun intervento o programma gli obiettivi iniziali, intermedi e finali determinati in relazione al cronoprogramma finanziario e coerenti con gli impegni assunti nel PNRR con la Commissione europea sull'incremento della capacità di spesa collegata all'attuazione degli interventi del Piano nazionale per gli investimenti complementari.

### **3.3 Interventi oggetto del servizio di progettazione**

Gli interventi oggetto del P.F.T.E. riguardano sostanzialmente la realizzazione di un sistema organicamente articolato volto sia all'ottimale alimentazione elettrica delle infrastrutture d'ormeggio a servizio delle navi stazionanti in banchina, detto Cold Ironing o Shore Connection, sia all'adeguamento ed all'ottimizzazione tecnologica della rete elettrica portuale.

Il complesso delle attività propedeutiche alla elaborazione delle proposte progettuali, oggetto del presente documento, prevede, pertanto, anche tutte le indagini, le analisi, gli studi e quant'altro sia necessario e finalizzato alla contestuale implementazione della rete elettrica a servizio dell'ambito portuale di Civitavecchia e di quella di connessione alla rete nazionale. Pertanto, è da considerarsi compreso, anche, l'indispensabile e sinergico interfacciamento con il T.S.O. per la scelta dell'ottimale posizionamento della stazione di trasformazione AT-MT.

**Quanto di seguito sinteticamente descritto è da intendersi come requisito basilare e allo stesso tempo minimale da raggiungere nello svolgimento del presente servizio di progettazione.**

La sua soddisfazione dovrà essere oggetto di approfondite indagini ed analisi tecniche, funzionali ed economiche basate sulle condizioni al contorno attuali e prospettive sia delle disponibilità sia dei fabbisogni energetici.

A tal riguardo sarà indispensabile l'interfacciamento con i fruitori del servizio, nonché con l'utenza potenziale e attendibile.

- ***Cold Ironing***

Come noto il traffico marittimo internazionale rappresenta uno dei settori più importanti ed incisivi per l'emissione dei gas serra. Malgrado la sua riconosciuta efficacia ed efficienza in termini di emissioni per unità di prodotto trasportato (sia in termini di merci sia in termini di passeggeri), a causa della sua costante crescita gli apporti continueranno ad aumentare se, contestualmente, non verranno prese opportune misure atte alla sua mitigazione.

Pertanto, è all'attenzione delle istituzioni internazionali l'adozione di politiche finalizzate a ridurre gli impatti ambientali relativamente alle emissioni clima alteranti e all'inquinamento su scala locale.

Il sistema di alimentazione elettrica delle navi in banchina, detto Cold Ironing o Shore Connection, è orientato in tale direzione e rappresenta una delle componenti basilari per l'attenuazione dell'impatto ambientale indotto dai traffici portuali.

L'elettrificazione delle infrastrutture d'ormeggio per l'alimentazione delle navi in banchina, infatti, consentirà di spegnere i motori ausiliari delle navi attraccate, eliminando le relative emissioni sonore e gassose.

L'ipotesi progettuale, su cui fonda le sue basi il presente documento, prevede un'articolazione temporale tale da svilupparsi in due fasi cronologicamente successive così da poter assecondare, in base ai dati forniti da Terna nel corso di alcuni tavoli tecnici, le attuali potenzialità della rete elettrica nazionale di riferimento ed i suoi futuri e potenziali ampliamenti.

Infatti, la attuale disponibilità di potenza elettrica nell'area assomma a circa 40 megawatt che potranno essere aumentati di ulteriori 40 megawatt in un'ottica di medio periodo. Tale scenario, però, potrà concretizzarsi solo successivamente ai lavori di ampliamento della rete esistente, che saranno eseguiti dalla società Terna anche e soprattutto sulla base delle **esigenze che l'AdSP evidenzierà**



**e che dovranno appunto emergere ed essere chiaramente esplicitate nell'ambito del P.F.T.E. che è oggetto del presente documento.**

Pertanto, l'ipotesi progettuale che dovrà essere oggetto di studio dovrà prevedere una prima fase attuativa in cui si possa procedere alla fornitura di energia elettrica in banchina soddisfacendo **i fabbisogni di almeno due navi da crociera di grandi dimensioni in corrispondenza del Terminal Crociere ed almeno due traghetti di nuova generazione ormeggiati in Darsena Traghetti.**

Successivamente, ad ultimazione dei lavori di adeguamento della rete esterna nazionale e di quelli relativi all'implementazione ed al completamento della linea di collegamento a servizio del porto (congruente con l'articolazione temporale con cui si svilupperà la rete elettrica nazionale di riferimento) si potrà procedere alla esecuzione dei lavori di seconda fase.

Questi dovranno prevedere la fornitura di energia per almeno ulteriori quattro accosti interni alla Darsena Traghetti, così a procedere alla elettrificazione di tutti i fronti d'ormeggio utili presenti nella nuova darsena, ciò consentirà di mitigare le fonti d'inquinamento determinate dai vettori Ro-Ro, Ro-Pax e Car Carrier operativi e permanenti durante tutto l'arco dell'anno solare.

Nella elaborazione di tale scenario, va tenuto in considerazione che due di questi dovranno essere polifunzionali ed utilizzabili indifferentemente, in funzione delle necessità contingenti, sia per navi Ro-RO, Ro-Pax e Car-Carrier sia per navi da crociera di Medie-Grandi dimensioni.

In questa seconda fase, inoltre, sulla base dei dati che emergeranno dalle indagini e dalle analisi dei dati raccolti relativamente ai presunti fabbisogni e sulla loro congrua elaborazione finalizzata a mettere a fuoco quella che potrebbe diventare la nuova realtà nel medio lungo termine, potrà essere implementato il sistema di alimentazione elettrica anche su altri accosti.

In particolare, si potrà valutare se intervenire anche su alcuni accosti più specificatamente commerciali (Terminal Polifunzionale e Terminal Container, banchine 24 e 25), i quali, seppur notevolmente meno energivori degli accosti destinati alle crociere ed ai traghetti, rappresentano una parte importante nelle emissioni gassose.

La realizzazione di terminal elettrificati per il settore crocieristico e del cabotaggio, nel porto di Civitavecchia, sarà di stimolo per un settore fortemente colpito dalla crisi COVID19, comparto che era fortemente consolidato ed in costante crescita negli anni precedenti. Pertanto, tale intervento rappresenterà un forte segnale per la ripresa sostenibile dei suddetti traffici e una grande opportunità occupazionale per il bacino d'influenza sotteso a tutto l'hinterland romano, incentivando tutte quelle attività che ruotano direttamente e/o indirettamente intorno al settore turistico/ricettivo delle crociere.

Nel contempo, verrà incoraggiata la coesione sociale e territoriale derivante dalla riattivazione di questo importante settore che costituisce il ponte di collegamento tra i porti e quindi delle popolazioni che vivono nei paesi che si affacciano sul bacino del Mediterraneo, sia comunitari (Civitavecchia/Barcellona/Marsiglia/Pireo etc.) che extra-comunitari (Tunisi, Cairo, etc.).

Inoltre, non può essere sottaciuto, ma anzi va rimarcato con forza, come tale ripresa potrà trascinare con sé e fungere da volano per la produzione, il commercio ed i servizi legati ai consumi del settore (derrate alimentari, servizi di bordo e di terra, turismo in genere ecc.).

Elementi chiave dell'infrastruttura di terra saranno

1. Sottostazione principale, che collega il porto alla stazione principale;
2. Convertitori di frequenza per offrire livelli di frequenza di 50 o 60 Hz e garantire la massima flessibilità nell'offerta di ormeggi elettrificati;
3. Trasformatori per adattare la tensione alle necessità di potenza dei diversi vettori navali, navi da Crociera, traghetti (Ro-Ro, Ro-Pax, Car-Carrier), Navi Portacontainer soprattutto refrigerati.
4. Apparecchiature di connessione e di interfaccia, flessibili per le diverse navi da servire, che consentono la trasmissione di energia elettrica da terra alla nave.

- **Realizzazione collegamento alla cabina elettrica AT/MT**

Come sopra accennato, la fornitura di elettricità alle navi ormeggiate aumenterà in modo sostanziale il fabbisogno energetico elettrico del Porto e, pertanto, sarà necessario incrementare la fornitura derivante dalla Rete Elettrica Nazionale.

A tal fine il presente intervento dovrà prevedere lo studio propedeutico alla progettazione di dettaglio ed alla realizzazione dell'infrastruttura di rete necessaria al collegamento tra l'ambito portuale e la sottostazione di trasformazione AT/MT esistente ed a quella da realizzare. Quest'ultima, sulla base delle informazioni recepite dai primi contatti avuti con il TSO (Transmission System Operator), si è ipotizzato che possa presumibilmente essere ubicata nell'area retroportuale denominata "Ecoporto".

A vantaggio della praticabilità di tale scelta va evidenziato come tale sito, dal punto di vista della compatibilità con la vigente pianificazione urbanistica comunale, che dovrà comunque essere oggetto di opportuna verifica tecnica e funzionale in fase di progettazione, sia in zona industriale di PRG ed, inoltre, risulta adiacente all'attuale sottostazione di trasformazione Alta-Media tensione denominata di "Vigna Turci", pertanto, anche sotto l'aspetto tecnico-logistico delle connessioni, l'intervento previsto rappresenterebbe una semplice estensione areale dell'attuale, seppur complesso, impianto produttivo, in una zona urbanisticamente compatibile.

Inoltre, essendo l'area nelle disponibilità di questa AdSP, tale scelta non comporterebbe neanche le relative problematiche sottese da una eventuale procedura di espropriazione, seppure con procedura semplificata per fini legati alla pubblica utilità.

L'ampliamento della sottostazione sarà realizzato dalla società Terna S.p.A., in qualità di T.S.O., concessionaria della trasmissione dell'energia elettrica nazionale, sulla base del quadro esigenziale che dovrà dettagliatamente emergere sin da questa prima fase di progettazione dell'intervento.

- **Potenziamento della Rete di Distribuzione Portuale (RED) (OS1)**

Digitalizzazione della rete elettrica portuale di Civitavecchia

La rete elettrica portuale è connessa alla Rete Elettrica Nazionale (REN) attraverso un nodo in Media Tensione (MT) ed altri nodi secondari in MT e Bassa Tensione (BT), da cui proviene circa il 90% dell'energia elettrica. Il restante 10% si compone di produzione interna fotovoltaica e altri nodi BT.

Ad oggi, in caso di indisponibilità della rete del distributore concessionario (DSO) in un punto di fornitura, si determinerebbe un blackout parziale, più o meno esteso, in funzione della zona coinvolta all'interno dell'ambito portuale.

Infatti, l'attuale rete elettrica portuale, seppur progettata nei primi anni 2000 secondo criteri allora d'avanguardia, basati sulla realizzazione di più anelli in MT ciascuno dei quali asservito a zone omogenee per carichi e per funzioni, allo stato attuale risulta realizzata in modo disomogeneo, mancando il completamento di alcuni settori ed essendo carente la sua diffusione soprattutto in alcune zone di recente espansione.

In particolare, non risulta adeguatamente sviluppato il livello di digitalizzazione in modo da rispondere prontamente alle esigenze attuali e future di garantire adeguati livelli di sicurezza e di continuità del servizio.

La rete portuale esistente, infatti, è dotata di un sistema SCADA (Supervisory Control And Data Acquisition) obsoleto che non permette manovre avanzate di monitoraggio e controllo. Per questo, sono necessari interventi di rinnovamento e smartizzazione che la possano rendere più efficiente e possano abilitare attività di analisi e controllo avanzate, ciò anche e soprattutto alla luce dell'esigenza di dover fornire l'alimentazione elettrica alle navi che verranno ormeggiate.

Collegamento di 2 Cabine alimentate da nodi diversi

La configurazione ad anello della RED del Porto permette già ad oggi l'alimentazione da più punti, per garantire continuità del servizio in caso di guasto o manutenzione e riducendo tempi di disservizio. Questa, inoltre, ben si presta alla gestione di impianti di produzione F.E.R., offrendo maggiori opportunità di connessione.

Tuttavia, a causa della connessione con la R.E.N. in MT tramite tre nodi, in caso di indisponibilità di fornitura, si potrebbero conseguentemente manifestare importanti e pericolosi episodi di blackout.

Per prevenire tale rischio (accanto alle opere di produzione di F.E.R. abbinata ad un sistema di accumulo), sarebbe necessario implementare il sistema mediante un intervento di contro alimentazione dei carichi attraverso i punti di fornitura principali.

A tal riguardo, va però evidenziato come tale problematica potrebbe essere risolta, almeno, con due possibili soluzioni tecniche, che vengono qui di seguito sinteticamente enunciate ma

dovranno entrambe essere oggetto di un approfondito studio e valutazione tecnica ed economica in fase di redazione del PFTE.

Di queste, la prima, potrebbe essere la connessione diretta tra due punti di fornitura, ma a causa delle caratteristiche geografiche del sito, sembrerebbe risultare molto costosa e complessa, almeno da una prima sommaria analisi che dovrà comunque essere opportunamente verificata.

Al contrario, una connessione indiretta, mediante il collegamento di due cabine elettriche tra loro vicine, già di massima individuate, alimentate da nodi diversi, sembrerebbe, almeno da una prima analisi sommaria anch'essa da verificare, tecnicamente fattibile ed economicamente più vantaggiosa.

In particolare, le 2 Cabine interessate da tale intervento potrebbero essere la C2 e la D2.

Ulteriormente, a valorizzare tale soluzione tecnica, non va sottaciuto come la realizzazione di tale collegamento consentirà parallelamente la chiusura degli unici due anelli (C e D) della rete portuale in MT ancora aperti.

Si ipotizza la posa di un cavo in un percorso già interessato dai lavori di apertura a sud del porto e di collegamento dell'Antemurale Colombo per la separazione logistica dell'ambito portuale.

Il cavo potrà essere attestato nelle cabine dove sono già disponibili gli interruttori MT, comportando il vantaggio di non doverne installare di nuovi e di non alterare l'architettura attuale del sistema.

Considerando che le regole tecniche per la contro-alimentazione non consentiranno la connessione tra due punti di fornitura, gli interruttori dovranno rimanere aperti durante il normale esercizio della rete e saranno chiusi solo in caso di indisponibilità della fornitura. A tal fine, sarà necessario implementare un sistema SCADA avanzato per la raccolta dei dati di rete e gestione degli interruttori da remoto.

#### Allestimento nuove cabine e riqualificazione cabine esistenti

Il progetto dovrà contenere una soluzione tecnica per l'adeguamento e il potenziamento anche di zone del porto in cui la rete non è particolarmente sviluppata, attraverso l'allestimento di nuove cabine e la riqualificazione di cabine esistenti. L'analisi dei fabbisogni, attuali e prospettici, dovrà essere estesa a tutto il sistema ed in particolare:

- ✓ Nuova cabina "Santa Rosa" per l'incremento della potenza disponibile;
- ✓ Riqualificazione della cabina "Saraceno Sud": riorganizzazione degli spazi e componenti elettrici con il loro potenziamento/sostituzione. Si prevede anche di eliminare la promiscuità nell'uso di un locale condiviso con il DSO;
- ✓ Riqualificazione della cabina "E" e connessione all'anello A, per ampliare la magliatura della rete, eliminare la fornitura dal DSO ed estendere la rete verso nord;
- ✓ Nuova cabina presso la Darsena Servizi, per alimentare nuove utenze dell'area.

## Implementazione Software di monitoraggio avanzato e gestione ottimizzata della rete (Smart Grid Neurale) (OS2)

Per una gestione della rete portuale più efficiente e flessibile, si preveda l'implementazione di un software avanzato di monitoraggio e gestione, capace di abilitare attività avanzate di analisi, controllo, pianificazione e previsione. Il software dovrà consentire: acquisizione di informazioni dalla rete, per la creazione di un registro digitale di caratteristiche fisiche e fonti di approvvigionamento. Le informazioni saranno di ausilio per le strategie di manutenzione predittiva, riparativa e diagnosi del guasto; connessione digitale fra utenze, per abilitare funzioni di analisi avanzate e visualizzazione di dati real-time; impiego di sistemi di comando automatici per maggiore sicurezza del personale durante le manovre; applicazione di algoritmi e sistemi di automazione con conseguente incremento della velocità delle manovre sulla rete e riduzione dei disservizi.

Si dovrà inoltre prevedere lo sviluppo di un add-on per l'EMS: **la rete neurale**, strumento fondamentale per la digitalizzazione in quanto abilitante la gestione dei flussi energetici grazie a nodi sulla rete. Questa consente l'applicazione dell'**Intelligenza Artificiale (IA)** per ottimizzare l'uso delle informazioni e sviluppare algoritmi di gestione efficiente di rete e metodi previsionali, attraverso la propria capacità di machine learning. Gli archi che collegano i singoli nodi dovranno essere costituiti da nuove forme di cablaggio, che portano con sé nuovi flussi di comunicazione (energy information data), per gestire efficacemente i picchi di richiesta, evitare le interruzioni e indirizzare l'energia verso l'autoconsumo. In questo modo sarà gestita efficientemente la fornitura e sarà possibile accedere alla produzione e stoccaggio di energia da FER, con minori costi ed emissioni di gas serra. Gli interventi necessari allo sviluppo della "smart grid" neurale sono:

- allestimento/riqualificazione cabine elettriche
- installazione di sensori e dispositivi di misurazione/trasmissione delle diverse componenti fisiche del sistema
- sviluppo e installazione di software gestionale.

La rete elettrica dovrà pertanto essere dotata di un sistema SCADA avanzato ed EMS per l'acquisizione di informazioni rilevanti dalla rete (consumo e picchi di potenza) e la gestione di flussi di energia. Tutti gli interventi dovranno mirare a creare strumenti di controllo e ottimizzazione, che si rafforzano a vicenda. Lo sviluppo della Smart Grid dovrà essere attuato attraverso strumenti innovativi di Internet of Things (IoT), Blockchain e IA.

- **Installazione di un impianto di accumulo**

Uno dei principali obiettivi dell'AdSP è il graduale passaggio verso una struttura "a isola" della rete portuale, caratterizzata da una totale autonomia dalla REN. In particolare, con l'ausilio di impianti FER connessi alla rete, si provvederà ad alimentarne gradualmente il fabbisogno energetico. È tuttavia indispensabile tenere in considerazione anche gli effetti indesiderati che le FER potrebbero causare sulla stabilità della rete, dovuti principalmente alla loro imprevedibilità e

alla loro produzione aleatoria. In tale contesto, l'installazione di un impianto di accumulo è di primaria importanza, con due principali benefici:

- 1) Bilanciamento della curva di produzione e consumo nei momenti di indisponibilità di FER;
- 2) Abbattimento dei picchi di potenza consumata.

Nell'ambito del presente progetto si dovrà ipotizzare l'installazione di un impianto di accumulo (10MW/40MWh) che potrebbe andare ad occupare un'area situata in prossimità della cabina di consegna ed essere collegato a 20kV. Il sistema sarà presumibilmente costituito da container per i moduli batteria, inverter ciascuno collegato ad opportuno trasformatore elevatore, eventuale container per gli ausiliari, quadro di MT, sistema di controllo, Uninterruptible Power Supply (UPS), sistema BESS (Battery Energy Storage Systems) e SCADA (sistema di gestione di batterie e inverter). Il sistema di controllo locale dell'accumulo dovrà essere predisposto per l'interfaccia con un software di controllo (EMS) per una gestione ottimizzata dell'accumulo.

Si demanda alla fase di redazione del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica lo studio di dettaglio del sistema di accumulo maggiormente idoneo alle necessità della realtà portuale.

Dovranno pertanto essere valutate ed approfondite tutte le tecnologie attualmente disponibili sul mercato, con particolare riferimento alla tecnologia a idrogeno, il quale, prodotto da energia fotovoltaica, assumerebbe la caratteristica green, coerentemente con quelli che sono gli obiettivi del PNRR. Nello specifico, nell'ambito del progetto si dovranno effettuare specifiche analisi per la valutazione della convenienza ad inserire sistemi di produzione, stoccaggio, distribuzione e uso di idrogeno, in particolare per le seguenti azioni:

- 1) accumulo energetico (elettrolizzatore/cella a combustibile e serbatoi di accumulo) per effettuare stoccaggi energetici a medio-lungo termine, separando potenza (in consumo, i.e. elettrolizzatore, e in fornitura, i.e. cella a combustibile) da stoccaggio energetico (serbatoi di idrogeno). Le attività riguardanti questa azione sono funzionali sia al bilanciamento della potenza e dell'energia richiesta per il Cold Ironing e sia allo sviluppo della comunità energetica portuale;
- 2) stabilizzazione delle Smart Energy Grid portuali
- 3) alimentazione veicoli mediante una stazione di rifornimento a idrogeno (funzionale, ad esempio, per la mobilità passeggeri su autobus, la movimentazione merci in ambito portuale, il trasporto ferroviario, ecc...);
- 4) la cessione di idrogeno verde alla rete gas nazionale o a specifiche utenze (es. Centrale termoelettrica di Torrevaldaliga Sud) mediante blending del gas naturale.

Il sistema di controllo locale dell'impianto a idrogeno dovrà essere predisposto per l'interfaccia con un software di controllo (EMS) per una gestione ottimizzata dell'accumulo.

Al fine di ottimizzare le attività relative alle azioni citate, la stazione appaltante metterà a disposizione dell'operatore economico studi e analisi in suo possesso e potrà avvalersi del supporto specialistico di soggetti del mondo scientifico con i quali vanta dei rapporti in essere.

Una stima di massima porta ad ipotizzare, in questa fase progettuale, nuovi tratti di linea MT per una lunghezza pari a circa 3,5 km.

### 3.4 Individuazione aree di intervento

Il progetto di elettrificazione dei punti d'ormeggio e di implementazione della rete elettrica portuale interessa per la gran parte aree all'interno dell'ambito demaniale del Porto di Civitavecchia, ed in misura minore alcune aree site all'esterno del porto, in posizione retrostante a quest'ultimo. Tali aree ricadono nella zona industriale del PRG del comune di Civitavecchia.

#### **Aree Portuali Asservite al Cold Ironing ed alla Implementazione della Rete Elettrica M.T./B.T.**

All'interno del Porto gli interventi di elettrificazione delle banchine dovranno presumibilmente avere i requisiti che vengono appresso indicati, per ciascuna delle due fasi di sviluppo del presente progetto.

Tali requisiti sono da intendersi come traguardi minimali e dovranno essere opportunamente giustificati attraverso indagini, analisi e proiezioni etc., congruentemente alle condizioni al contorno attuali e prospettiche ed in funzione delle risorse economiche che via via si renderanno disponibili.

Fase 1: almeno due accosti per navi da Crociera di grandi dimensioni (Loa sino a 360,0 ml) presso le **banchine del Terminal Crocieristico** ed almeno due accosti polifunzionali sia per navi Ro-Ro, Ro-Pax e/o Car-Carrier di nuova generazione (Loa sino a 260,0 ml) presso le banchine della **Darsena Traghetti**.

Fase 2: almeno quattro accosti per navi Ro-RO, Ro-Pax di nuova generazione (Loa sino a 260,0 ml) e/o Car-Carrier presso le banchine della **Darsena Traghetti**.

Due degli accosti e più precisamente quelli di maggiore dimensione (banchine 33 e 34) ubicati in posizione più estrema a Nord-Ovest dovranno essere Polifunzionali nel senso che potranno in determinate condizioni poter ospitare anche navi da crociera di medie grandi dimensioni. Pertanto, a tal fine si dovrà opportunamente tener conto di ciò non solo in termini di fabbisogno energetico ma anche e soprattutto in termini di impianti d'interfacciamento per individuare la migliore soluzione per il collegamento elettrico tra terra e bordo nave. Contestualmente dovrà analizzarsi in modo approfondito la possibilità ed i benefici che si potranno trarre dal servire alcuni fronti d'accosto più specificatamente commerciali presso le banchine 24, 25 e 26.

#### **Sottostazione per il Collegamento alla Rete Elettrica Nazionale Linea di Connessione**

Questa parte dell'intervento riguarda aree all'esterno del porto di Civitavecchia, di queste, quella relativa alla sottostazione Alta-Media Tensione (intervento a carico del T.S.O.) potrebbe



essere presumibilmente posizionata su di un'area di proprietà della AdSP. Tale scelta, che necessita di essere definita insieme allo stesso T.S.O. sembrerebbe essere la più ragionevole e veloce, in quanto:

- La posizione sembrerebbe strategica dal punto di vista della distanza dall'ambito portuale.
- L'area è nella piena disponibilità della AdSP e pertanto è immediatamente fruibile senza avviare procedure di esproprio, che, seppur semplificate nel caso in oggetto essendo l'intervento di pubblica utilità, potrebbero comportare lungaggini amministrative.
- Il collegamento con il porto potrebbe avvenire interessando zone attualmente destinate alla viabilità su gomma e pertanto, anche in questo caso potrebbe venir meno la necessità di ricorrere a procedure di esproprio o di assoggettamento ad eventuali servitù di eventuali aree attraversate dall'elettrodotto.
- Dal punto di vista urbanistico il sito in oggetto è caratterizzato da:
  - Presenza di una infrastruttura di tipo industriale (impianto per il trattamento delle acque di sentina), dismessa.
  - Vicinanza con una sottostazione Alta-Media Tensione, denominata "*Sottostazione di Vigna Turci*" e pertanto sembrerebbe idonea sia per il collegamento alla linea Nazionale che dovrebbe concretizzarsi sul nodo di Santa Lucia sia per eventuali fatti esecutivi che gestionali.

Per quanto attiene alla linea di collegamento in MT dalla sottostazione sino al porto non si ravviserebbero, ad una prima vista sommaria, particolari problematiche. Infatti, come si è poco sopra accennato, lo svolgimento della linea potrebbe essere tutto su strada statale e/o comunale per lo più non gravata e congestionata da importanti e diffusi sottoservizi.

La soluzione logistica dalla quale deriverà il posizionamento della rete di connessione alla R.E.N. dovrà comunque essere oggetto di un approfondito studio sia a livello di esatta definizione dei fabbisogni cronologicamente articolati, sia delle condizioni al contorno sopra e sottosuolo.

Nell'eventualità si rendesse necessario attraversare proprietà non appartenenti al demanio (statale e/o comunale) dovrà essere idoneamente definito l'eventuale piano particellare di esproprio, con la stima dei relativi oneri e di tutta la documentazione che all'uopo si rendesse necessaria.

### **3.5 Previsioni urbanistiche ed edilizie dell'area di intervento**

Gli interventi che interessano le aree gestite dall'AdSP (interne alla circoscrizione territoriale stabilita con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti datato 06.04.1994), dovranno essere realizzati coerentemente con il vigente Piano Regolatore Portuale approvato dalla Regione Lazio con Delibera di Giunta n.121 del 23.03.2012. a tal riguardo va evidenziato come non si ravvedano particolari problematiche.

Infatti, le vigenti norme tecniche all'articolo 7 commi 6 e 10 evidenziano come tra le tipologie di interventi ammessi ci siano tutte quelle complementari alla funzione principale e quelle volte alla piena funzionalizzazione delle destinazioni d'uso caratterizzanti secondo cui si articola il P.R.P..

Per quanto attiene invece agli interventi che riguardano le aree comunali, dovranno essere sviluppati coerentemente con le disposizioni urbanistiche di cui al Piano Regolatore Generale del Comune di Civitavecchia approvato con DPR del 02/10/1967 e con i suoi eventuali adeguamenti tecnici in funzione delle aree effettivamente interessate dagli attraversamenti.

### 3.6 Descrizione delle esigenze e dei bisogni da soddisfare

E' indispensabile ricordare che il porto di Civitavecchia rappresenta, nel contesto del sistema portuale nazionale, lo scalo leader nel settore delle crociere, ponendosi, pertanto, come gate di ingresso nel Paese per un relevantissimo flusso di traffico turistico internazionale che, negli anni 2018 e 2019, ha registrato un trend sicuramente in crescita.

A tal fine, malgrado la consapevolezza che il permanere degli effetti della pandemia ancora in corso renda estremamente complessa la definizione di analisi macroeconomiche che, a loro volta, possano fornire scenari attendibili, gli scenari di medio lungo termine saranno sviluppati sulla base delle tendenze relative agli accosti registrati negli ultimi anni ed in particolare dei due anni pre-pandemia, che si riportano qui di seguito:

Anno	2018	2019
Navi da carico	771	741
Navi da crociera	760	800
Navi di linea	1.681	1.618

### 3.7 Considerazioni funzionali

Il presente progetto al fine di poter dare una risposta adeguata al tema della decarbonizzazione e della mitigazione degli impatti ambientali in genere e dell'efficienza e della sicurezza in termini di approvvigionamento elettrico in ambito portuale (sia delle navi sia dei servizi a terra), così da essere utilizzato e considerato appetibile dagli eventuali fruitori (armatori e concessionari) *non potrà prescindere da alcuni aspetti che qui di seguito vengono evidenziati.*

#### ***Le componenti dell'investimento per l'adattamento delle imbarcazioni***

Solo una parte delle imbarcazioni è già predisposta per il cold ironing, per le altre è necessario realizzare alcune opere di adattamento quali:

- realizzazione di un dispositivo di connessione, che in alcuni casi potrebbe richiedere la realizzazione di uno sportello idraulico a tenuta stagna sullo scafo;
- installazione di un quadro elettrico MT (Media Tensione) per ricevere l'energia e un trasformatore per scendere da 6,6 o 11kV al livello di BT (Bassa Tensione) dell'imbarcazione;
- modificare il quadro principale di BT o MT esistente per ospitare la ricezione dell'energia a terra;

- in alcuni casi andrà anche adattato il software di gestione dell'imbarcazione per governare le operazioni di connessione e disconnessione a terra.

Il costo di tali opere a bordo nave varia da 300 mila € fino ai 2 milioni di € per le imbarcazioni di grandi dimensioni (Ro-Ro, portacontainer, navi da crociera). L'investimento dipende significativamente dal tipo e dalle dimensioni dell'imbarcazione e dalla necessità di un trasformatore di bordo. Inoltre, i retrofit sono fino al 150-200% più costosi delle nuove costruzioni.

### ***Le componenti dell'investimento alla luce delle tariffe dell'energia elettrica***

Un aspetto di fondamentale importanza che pertanto dovrà già essere affrontato in questa fase riguarda il costo dell'energia elettrica. Ad oggi il costo dell'energia elettrica in Italia è superiore al costo di generazione tramite combustibili fossili sostenuto dai diversi armatori che, di fatto, sono scoraggiati dal ricorrere al cold ironing. Recenti normative come il decreto "Milleproroghe" (D.L. 30 dicembre 2019, n. 162) successivamente integrato con il decreto "Semplificazioni" (D.L. 16 luglio 2020, n. 76), hanno previsto la riduzione delle accise e l'azzeramento di alcune componenti tariffarie per la fornitura elettrica alle navi ormeggiate in porto. L'attuazione di tali disposizioni renderà maggiormente attrattivo il cold ironing per gli armatori. Resta comunque essenziale che le infrastrutture siano dimensionate sulla domanda e sulle esigenze effettive delle imbarcazioni. Oltre a ciò, la sfida più grande per la realizzazione delle infrastrutture di cold ironing risiede nel coordinamento dei diversi attori del sistema portuale quali Autorità del Sistema Portuale, concessionari di aree e servizi, operatori ed armatori. Investire nelle strutture a terra e nell'ammodernamento delle navi esistenti richiede un notevole investimento di capitale. Senza un coordinamento dei processi decisionali tra tutti gli attori coinvolti il rischio finanziario degli operatori diventa significativo. Per concludere, lo sviluppo nei porti di soluzioni sostenibili come il cold ironing richiede un quadro normativo adeguato e omogeneo, un forte coordinamento tra tutti gli attori che operano nei porti e un adeguato sostegno pubblico. Solo l'adozione di un approccio sistemico può ridurre i rischi e sostenere gli operatori nella decisione di investimento.

### **Tipi di servizio e bacino d'utenza**

Sebbene il principale bacino d'utenza che usufruirà del servizio di cui al presente documento siano gli armatori che con l'attracco in banchina potranno usufruire dell'elettrificazione all'uopo destinata, si prevede un beneficio per l'intera utenza portuale (enti, concessionari, società ubicate all'interno del porto etc..), grazie al notevole incremento dell'efficienza e della sicurezza della rete portuale che permetterà altresì l'accrescimento del livello di controllo della rete attraverso un apposito software per il monitoraggio avanzato e la gestione ottimizzata.

L'implementazione dei servizi di cui trattasi apporterà benefici che non sono riconducibili ai soli utenti che direttamente ne usufruiscono, bensì interesseranno un bacino molto più ampio che si estende anche al di fuori delle aree demaniali portuali.

#### 4. REGOLE E NORME TECNICHE

A titolo esemplificativo e non esaustivo si riportano nel seguito alcune delle norme di settore da tenere in considerazione nello sviluppo della progettazione di cui trattasi:

- ✓ TERNA piano di difesa sistema elettrico rev. Marzo 2020
- ✓ Legge 8/2020 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, recante disposizioni urgenti in materia di proroga di termini legislativi, di organizzazione delle pubbliche amministrazioni, nonché di innovazione tecnologica" in cui all'art. 34 bis si introduce una specifica tariffa per la fornitura di energia elettrica alle navi e una imposta di accise agevolata.
- ✓ ARERA Deliberazione 558/2019/R/eel: Modifica del Testo integrato sistemi di distribuzione chiusi (TISDC) e posticipo dei termini per la sua applicazione nel caso di reti elettriche portuali e aeroportuali inserite nel registro degli ASDC dopo il 31 dicembre 2019. Aggiornamento del registro degli altri sistemi di distribuzione chiusi (ASDC).
- ✓ Circolare 10251 Ministero infrastrutture e trasporti del 17/04/2018, in riferimento art. 6 comma 4 lett.c) della Legge 84/94 sui servizi di interesse generale.
- ✓ ARERA Deliberazione 894/2017/R/eel: aggiornata la definizione di unità di consumo di cui al Testo Integrato Sistemi Semplici di Produzione e Consumo (TISSPC) e al Testo Integrato Sistemi di Distribuzione Chiusi (TISDC) e viene posticipata la data entro cui regolarizzare i cosiddetti clienti finali "nascosti".
- ✓ ARERA Deliberazione 276/2017/R/eel: aggiornati il Testo Integrato Sistemi Semplici di Produzione e Consumo (TISSPC), il Testo Integrato Sistemi di Distribuzione Chiusi (TISDC) e gli altri provvedimenti dell'Autorità correlati, a seguito delle disposizioni previste dall'articolo 6, comma 9, del decreto-legge 244/16 cd. "Milleproroghe".
- ✓ Autorità garante della concorrenza (Antitrust): parere AS1288 del 26 luglio 2016, con cui l'autorità si esprime favorevolmente all'introduzione delle reti elettriche private e sollecita una maggiore definizione delle regole al fine di consentire una migliore diffusione degli SDC;
- ✓ ARERA Deliberazione 539/2015/R/eel : Testo integrato per la regolazione dei sistemi di distribuzione chiusi (TISDC): reti interni di utenza e altre reti private- prevede il censimento delle reti elettriche private.
- ✓ ARERA Segnalazione 348/2014//eel, in cui si pone in evidenza il rischio che la difformità nell'applicazione delle componenti tariffarie a copertura degli oneri generali di sistema induca alla realizzazione di soluzioni potenzialmente non efficienti in quanto esclusivamente finalizzate a ottenere esoneri tariffari.
- ✓ Decreto legge 91/14 e Legge 116/2014, che introduce variazioni agli oneri generali di sistemi, ai sensi del quale le componenti variabili a copertura degli oneri generali di sistema trovano applicazione all'energia elettrica consumata dai singoli clienti finali presenti nel SDC (rif. Art. 24)

- ✓ Il decreto legislativo 93/2011 (recepimento dei sistemi di distribuzione chiusi previsti dalla direttiva 2009/72/CE), con cui i gestori dei SDC sono a tutti gli effetti equiparati alle imprese distributrici. I corrispettivi di trasmissione e distribuzione sono definiti dai gestori del SDC, come consentito dalla normativa comunitaria, escludendo al tempo stesso tali gestori dai meccanismi di riconoscimento dei costi e di perequazione posti in essere dall'Autorità (art.28).
- ✓ Il decreto ministeriale 10 dicembre 2010 (definizione dell'obbligo di libero accesso ai servizi e dell'obbligo di messa a disposizione della rete ) e relativa sentenza del Tar Lazio 13 luglio 2012;
- ✓ La legge 99/09 (oneri generali di sistema applicati al consumo, con esenzioni); le imprese distributrici e Terna sono responsabili dell'erogazione dei servizi di trasmissione e di distribuzione nonché della qualità del servizio limitatamente al punto di connessione tra la rete pubblica e la rete del SDC, e gli utenti finali godono il diritto di accedere liberamente ai servizi del sistema elettrico (rif. Art. 33);
- ✓ ARERA Deliberazione 348/2007/R/eel : condizioni economiche per l'erogazione del servizio di connessione;
- ✓ Decreto Legislativo 16 marzo 1999, n. 79: "Attuazione della direttiva 96/92/CE recante norme comuni per il mercato interno dell'energia elettrica" - utilizzo delle reti elettriche private per l'erogazione del pubblico servizio;
- ✓ Norma ISO numero : IEC/IEEE 80005-1:2019 Titolo : Utility connections in port High voltage shore connection (HVSC) systems -- General requirements
- ✓ Norma ISO numero : IEC/IEEE 80005-2:2016 Titolo : Utility connections in port High and low voltage shore connection systems -- Data communication for monitoring and control

## 5. REQUISITI AMBIENTALI

Nel rispetto di quanto previsto all'art. 34, comma 1 del D.Lgs. 50/2016 e s.m.i., ai fini del conseguimento degli obiettivi ambientali previsti dal Piano d'Azione per la sostenibilità ambientale dei consumi nel settore della pubblica amministrazione, è necessario l'inserimento, nella documentazione progettuale e di gara, delle specifiche tecniche e delle clausole contrattuali contenute nei criteri ambientali minimi adottati con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

Il Piano Nazionale d'Azione sul Green Public Procurement (PAN GPP) rinvia ad appositi decreti emanati dal Ministero dell'Ambiente della Tutela del Territorio e del Mare, l'individuazione dei CAM per gli acquisti e le forniture relativi a specifiche "categorie merceologiche".

**I bandi e più in generale la documentazione di gara dovranno pertanto essere conformi con i criteri generali stabiliti dalla norma di riferimento in materia di CAM che stabilisce i requisiti ambientali ed ecologici definiti dal Ministero dell'Ambiente volti ad indirizzare verso una**



razionalizzazione dei consumi e degli acquisti. Pertanto, il processo di valutazione e selezione delle offerte terrà in considerazione:

- la capacità tecnica degli operatori di eseguire l'appalto in modo da recare i minori danni possibili all'ambiente
- i prodotti/servizi con prestazioni ambientali migliori rispetto alle specifiche tecniche di riferimento, ai quali sarà attribuito un punteggio tecnico ai fini dell'aggiudicazione secondo l'offerta al miglior rapporto qualità-prezzo.

## **6. CLAUSOLE SOCIALI ED OCCUPAZIONALI**

In linea con i principi contenuti del Documento 2021/C 237/01 sugli Acquisti sociali, si dovrà garantire che "tramite gli appalti si conseguano vantaggi sociali e si evitino o si attenuino impatti sociali avversi durante l'esecuzione del contratto di appalto", essendo inoltre gli aspetti sociali conciliabili con il principio generale di sostenibilità alla base degli interventi di cui al presente documento. Tra gli obiettivi sociali che si desidera perseguire vi sono:

- Inclusione sociale equa: criteri premianti per i fornitori/aziende che rispettino al loro interno gli standard di uguaglianza in materia di età e di genere, e garantiscano condizioni di lavoro sicure e dignitose.
- Creazione di opportunità di lavoro locale: acquisti della fornitura da aziende presenti sul territorio nazionale e regionale.

Il capitolato e la documentazione di gara includerà specifici criteri di valutazione delle offerte coerenti con le disposizioni del Documento 2021/C 237/01, nonché in linea con le disposizioni di cui all'art. 47 del Decreto Legge 31 maggio 2021, n. 77, prevedendo specifiche clausole dirette all'inserimento, come requisiti necessari e come ulteriori requisiti premiali orientati a promuovere l'imprenditoria giovanile, la parità di genere e l'assunzione di giovani, con età inferiore a trentasei anni, e donne. Il contenuto delle clausole dovrà inoltre tenere conto dei principi di libera concorrenza, proporzionalità e non discriminazione, nonché dell'oggetto del contratto, della tipologia e della natura del singolo progetto in relazione ai profili occupazionali richiesti, dei principi dell'Unione europea, degli indicatori degli obiettivi attesi in termini di occupazione femminile e giovanile al 2026, anche in considerazione dei corrispondenti valori medi nonché dei corrispondenti indicatori medi settoriali europei. Fermo restando quanto previsto al comma 7 dell'art. 47 del D.L. 77/2021, dovrà essere requisito necessario dell'offerta l'assunzione dell'obbligo di assicurare una quota pari almeno al 30 per cento, delle assunzioni necessarie per l'esecuzione del contratto o per la realizzazione di attività ad esso connesse o strumentali, all'occupazione giovanile e femminile.

## 7. IMPIANTI FOTOVOLTAICI

Sinergicamente alle attività necessarie al perseguimento dei sopracitati obiettivi va evidenziato come l'AdSP nell'ambito di una crescente richiesta di energia elettrica indotta dalle infrastrutture del Cold Ironing e per il perseguimento di un organico processo di decarbonizzazione e di mitigazione dell'inquinamento del porto e del territorio circostante, abbia pianificato nell'ambito del P.N.R.R., il potenziamento dell'attuale produzione di energia elettrica da F.E.R..

In particolare sono state avviate una serie di attività di indagine conoscitiva, progettazione e programmazione tese ad impiantare su aree di proprietà, ubicate in territorio comunale nell'immediato retroporto, un importante parco fotovoltaico.

Gli interventi di cui alla presente proposta progettuale pertanto sono stato definiti in funzione dei fabbisogni energetici analiticamente determinati per il Porto di Civitavecchia, considerando altresì lo sviluppo infrastrutturale programmato in attuazione degli strumenti di pianificazione vigenti nonché dei relativi traffici attesi.

L'intervento in argomento, pertanto, si inserisce in un programma più ampio avente l'obiettivo di identificare soluzioni in grado di incrementare l'efficienza energetica, economica ed ambientale dell'intero sistema di produzione, gestione, distribuzione e uso dell'energia nel Porto di Civitavecchia, consentendo un incremento della quota da fonti rinnovabili ed avviando un percorso di decarbonizzazione del porto in un'ottica di autosufficienza energetica.

### 7.1 Interventi oggetto del servizio di progettazione complementare ed opzionale

Per quanto precede la scrivente AdSP del MTCS, valuterà l'opportunità di poter ricorrere alla procedura negoziata di cui all'art. 63 comma 5 del Dlgs 50/2016 e s.m.i., esercitando il diritto dell'opzione della ripetizione per l'affidamento di un servizio di progettazione analogo, complementare e strettamente interconnesso a quello oggetto della presente procedura concorsuale, e funzionale al perseguimento delle finalità suesposte.

Nello specifico si prevede la redazione opzionale di un PFTE di due impianti fotovoltaici, di potenza nominale massima installata pari a complessivi 23 MWp (11+12), interconnessi alla smart grid e funzionali al soddisfacimento del fabbisogno energetico delle unità navali in stazionamento (cold ironing).

I progetti proposti dall' AdSP del MTCS nell'ambito del "*Progetto GREEN PORTS – PNRR - Avviso pubblico di manifestazione di interesse per la formulazione di proposte progettuali -componente intermodalità e logistica integrata. Investimento 1.1: Interventi di energia rinnovabile ed efficienza energetica nei porti (Pubblicato in data 25 agosto 2021 – Prot. 91236)*" hanno conseguito il punteggio



richiesto per l'ammissibilità a finanziamento, pur prevedendo la partecipazione di capitali privati per la copertura dei costi eccedenti.

Il costo dell'intervento concernente la "*Realizzazione impianto fotovoltaico (11MWp) presso aree retroportuali e relativi sistemi di accumulo*", è stato determinato in complessivi € 22.287.000,00 da quadro economico.

Il contributo richiesto per la realizzazione della suddetta proposta progettuale è pari ad € 20.336.000,00. Il finanziamento riconosciuto dal MiTE è stato quantificato in € 14.498.506,00.

La quota eccedente la dotazione finanziaria assegnata, determinata in complessivi 7.788.494,00 verrà assicurata con capitali privati in partenariato pubblico privato, stante le disposizioni di cui all'art. 183 del DLgs 50/2016 e smi.

Nello specifico è prevista la realizzazione di un impianto fotovoltaico da almeno 11 MWp in un'area retroportuale di circa 250.000 m<sup>2</sup>, da connettere in alta tensione alla cabina di Terna (ubicata presso Loc. Santa Lucia, a circa 3.000 metri in linea d'aria dalle aree destinate ad ospitare l'impianto P.V.). In base al coefficiente di conversione della radiazione solare utilizzato, specifico per l'impianto proposto (1.560 MWh/MWp), si stima una produzione annua di energia elettrica de-carbonizzata pari a 17,160 GWh.

Si prevede inoltre, di poter ulteriormente implementare il citato parco fotovoltaico, nell'ambito del suddetto partenariato pubblico privato, adeguando le aree attualmente concesse in locazione alla società Automar Spa, aventi una superficie pari a circa 300.000 mq, attraverso la realizzazione di car-park fotovoltaici (e relative colonnine di ricarica veicoli elettrici) per ulteriori 12 MWp.

## **7.2 Individuazione aree di intervento**

L'AdSP, fino al 2013, ha proceduto all'acquisizione di alcuni compendi immobiliari.

Il CdG dell'Ente con Delibera n.11 del 15.04.2021 ha approvato l'atto di indirizzo secondo il quale la maggior parte delle aree elencate vengano destinate all'installazione di un impianto PV e dei relativi sistemi di accumulo.

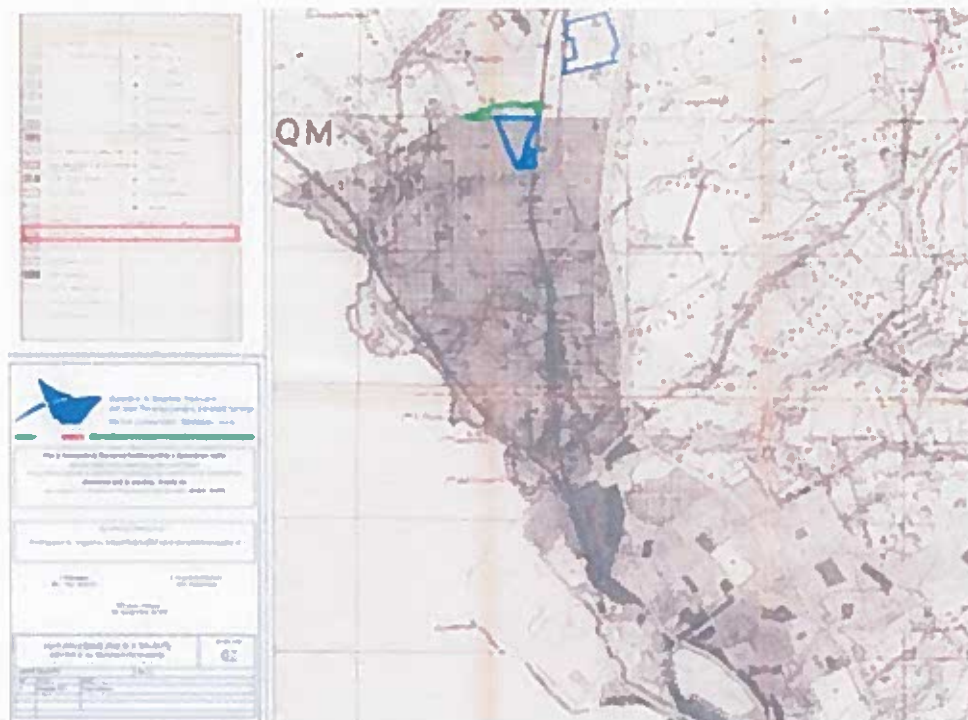
### **Superfici disponibili**

Per la finalità di cui alla presente proposta progettuale, dei compendi immobiliari sopra indicati (aventi una superficie complessiva pari a mq. 386.522), si prevede la realizzazione dell'impianto PV (11 MWp) nelle aree, aventi una superficie complessiva pari ad 253.357 mq.



*Ricognizione compendi immobiliari esterni all'ambito portuale iscritti al patrimonio dell'AdSP*

Tali superfici hanno destinazione urbanistica da Piano Regolatore Generale del Comune di Civitavecchia (1967) prevalentemente industriale.



*Sovrapposizione Aree intervento PRG del Comune di Civitavecchia*

Inoltre, come premesso, in una seconda fase attuativa si prevede la realizzazione di car-park fotovoltaici nelle aree indicate nella seguente planimetria, aventi una superficie complessiva pari ad 303.000 mq circa, per come di seguito specificato.



### 7.3 Previsioni urbanistiche ed edilizie dell'area di intervento

Dalla disamina degli strumenti di pianificazione territoriale (PTPR approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale 21 aprile 2021, n.5) si rileva la sussistenza di un vincolo archeologico e di un vincolo paesaggistico esclusivamente per l'ambito "Comparto 2"; per quanto precede si prevede l'acquisizione della relativa autorizzazione regionale resa sulla scorta del parere delle competenti Soprintendenze nell'ambito del procedimento unico di cui all'art. 33 del DL 30 aprile 2022, n. 36, concernente "Ulteriori misure urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR)".







*Sovrapposizione PTTPR-TAV C*

Sul sito non insistono Sic, ZPS o Aree Protette.

Per quanto precede la realizzazione dell'impianto fotovoltaico in argomento (I e II lotto) e delle opere ed infrastrutture connesse non presenta conflittualità con gli strumenti di pianificazione e programmazione vigenti e risulta pertanto compatibile con la pianificazione di settore.

Pur avendo le nuove disposizioni normative ulteriormente semplificato l'iter autorizzativo per la realizzazione e l'esercizio degli impianti fotovoltaici, prevedendo che le soglie di cui all'Allegato IV, punto 2, lettera b), alla Parte seconda del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, per la procedura di verifica di assoggettabilità alla valutazione di impatto ambientale, per questa tipologia di impianti, venissero elevate a 10 MWp, nel caso di specie, considerate le potenze nominali installate, non occorrono le condizioni di cui all'art. 19 del sopracitato Dlgs 152/2006.

L'art 31 del DL 77/2021 ha infatti introdotto con il comma 6 una modifica all'Allegato II alla Parte Seconda del d.lgs. 152/2006, stabilendo che gli impianti fotovoltaici di potenza superiore a 10MW sono assoggettati alla VIA di competenza statale.

Come noto per lo svolgimento delle procedure di valutazione ambientale di competenza statale dei progetti compresi nel Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), di quelli finanziati a valere sul fondo complementare nonché dei progetti attuativi del Piano nazionale integrato per l'energia e il clima, è istituita la Commissione Tecnica PNRR-PNIE e i termini dell'istruttoria sono ridotti.

L'art 33 del DL 30 aprile 2022, n. 36 dispone che al fine di provvedere alla realizzazione degli interventi previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza; Missione M3C2-4 riforma 1.3, i progetti destinati alla realizzazione di opere e impianti di elettrificazione dei porti, nonché le opere e le infrastrutture connesse sono da considerarsi di pubblica utilità, anche ai sensi dell'articolo 12 del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, e caratterizzati da indifferibilità ed urgenza.

Inoltre le disposizioni introdotte dal suddetto DL 30 aprile 2022, n. 36 concernente “Ulteriori misure urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR)” prevedono che ..... la costruzione e l'esercizio degli impianti di elettrificazione dei porti, gli interventi di modifica, potenziamento, rifacimento totale o parziale e riattivazione di detti impianti, nonché le opere e le infrastrutture connesse (leggasi fotovoltaico) necessarie o indispensabili alla costruzione, ....., sono soggetti ad una autorizzazione unica, rilasciata dalla regione competente nel rispetto delle normative vigenti in materia di tutela dell'ambiente, di tutela del paesaggio e del patrimonio storico-artistico, che costituisce, ove occorra, variante allo strumento urbanistico.

L'autorizzazione di cui al comma 2 è rilasciata all'esito di una conferenza di servizi, promossa dall'Autorità di sistema portuale o dalla regione competente e svolta secondo le modalità di cui all'articolo 14-bis della legge 7 agosto 1990, n. 241.

Il rilascio dell'autorizzazione costituisce titolo a costruire ed esercire gli impianti, in conformità al progetto approvato. Il termine massimo per la conclusione del procedimento unico non può essere superiore a centottanta giorni (essendo necessario il procedimento di valutazione di impatto ambientale sul progetto di fattibilità tecnico-economica di competenza della Regione).

#### **7.4 Descrizione delle esigenze e dei bisogni da soddisfare**

Visto l'indirizzo del Comitato di Gestione, espresso durante la riunione del 15.04.2021 (Delibera 11), è stata attivata una interlocuzione con il locatario dell'area Zephiro (Automar S.p.A.) per verificare la possibilità di installare su tale area un ulteriore impianto PV su pensiline rialzate (car park fotovoltaici) con funzione protettiva per i veicoli in sosta, tenendo conto della necessità manifestata di evitare che le strutture di sostegno dei moduli PV possano pregiudicare l'operatività del parcheggio stesso.

La potenza nominale degli impianti potenzialmente installabile nei sub ambiti considerati, verrà opportunamente valutata e quantificata a seguito di verifiche accurate sulla topografia del sito e delle soluzioni progettuali che si riterrà opportuno adottare.

Gli impianti consisteranno almeno della sottoelencata componentistica:

- Moduli fotovoltaici
- Cabine elettriche
- Impianto di terra PV
- Sistema di Accumulo
- Battery Management Systems (BMS)
- Sistema antincendio
- Ubicazione Sistema di Accumulo
- Connessioni a reti
- Impianto antintrusione

Il costo medio per l'installazione di impianti PV della potenza di oltre 5 MWp è pari a circa 680.000,00 €/MWp, pertanto, il costo a base d'asta relativo all'installazione dell'impianto PV è pari €7.480.000,00. Mentre, il costo medio per l'installazione di sistemi di accumulo LPF della capacità di oltre 4 MWh è pari a circa 430.000,00 €/MWh, pertanto il costo a base d'asta relativo all'installazione dell'impianto PV è pari €6.450.000,00. Infine, il costo di connessione alla R.E.N. presso la cabina di "via di Vigna Turci" di e-distribuzione (adiacente all'area AdSP "Ecoporto") ed alla rete elettrica portuale, è stimato a base d'asta in €1.500.000,00, comprensivo del collaudo del distributore. Gli oneri per la sicurezza sono stimati pari al 4% dei lavori a base d'asta, e pertanto pari a circa €617.000,00. Il costo per la progettazione dell'impianto (progettazione definitiva/ esecutiva/autorizzazioni) è pari a circa €708.000,00; pertanto, il costo a base d'asta dei lavori connessi alla realizzazione dell'impianto di produzione primaria necessario a decarbonizzare nel breve periodo tutte le utenze connesse alla rete elettrica portuale è pari a circa €16.047.200,00.

Inoltre, si stima un costo gestionale mensile pari a €4.000,00, che considerata una vita operativa dell'impianto di 25 anni (2026-2050), porta a stimare che i costi operativi a base d'asta siano pari a €1.200.000,00.

Per ciò che concerne invece il secondo impianto fotovoltaico (12 MWp), dalle indagini di mercato in ns possesso si evince come il costo medio di un impianto Pv su carpark possa essere determinato in 1,88 €/w.

Per quanto precede nelle aree in locazione ad Automar l'impianto fotovoltaico su pensiline previsto (12 MWp) quoterebbe indicativamente €20.800.000,00.

Si ritiene altresì opportuno evidenziare che l'eventuale servizio di progettazione opzionale debba anche necessariamente prevedere un piano economico e finanziario di massima, essendo opere da realizzarsi mediante Partenariato Pubblico-Privato.

### **7.5 Importo progettazione PFTE opzionale**

L'importo delle prestazioni di cui al presente capitolo 7, relativo alla redazione del PFTE degli impianti fotovoltaici, ammonta ad un costo massimo pari ad €668.342,36, oltre oneri previdenziali ed IVA di Legge, se dovuta.

L'importo di tali prestazioni è stato calcolato ai sensi del Decreto Ministro della giustizia 17 giugno 2016.

## **8. PROCEDURA DI AFFIDAMENTO PFTE COLD IRONING E REQUISITI TECNICI**

La redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica, data la specificità delle opere, sarà affidata ad uno studio di progettazione esterno; data la complessità dell'intervento sarà necessario procedere alla nomina del Coordinatore della Sicurezza in fase di progettazione.



Le successive fasi progettuali saranno appaltate mediante appalto integrato (progettazione e lavori), così come indicato nello specifico paragrafo.

### **8.1 Tipologia di contratto individuata per la redazione del PFTE**

Si prevede l'affidamento del servizio in argomento a CORPO.

Fermo restando che è privilegiato l'affidamento del contratto "A CORPO", nelle successive fasi progettuali e realizzative, si demanda al Progetto di fattibilità tecnica ed economica l'eventuale individuazione delle opere che necessariamente dovranno essere affidate "A MISURA".

### **8.2 Procedura di scelta del contraente**

Per la scelta del contraente sarà esperita una procedura aperta ex art. 60 del Codice.

### **8.3 Criterio di aggiudicazione**

Il criterio di aggiudicazione del servizio di redazione del PFTE sarà quello dell'offerta economicamente più vantaggiosa ex art. 95 comma 3 del Codice.

### **8.4 Termini per l'esecuzione del contratto**

Il servizio di progettazione in argomento dovrà essere eseguito nel termine perentorio di giorni **90** (novanta) naturali e consecutivi decorrenti dalla data di consegna delle attività desunta da apposito verbale e secondo le indicazioni che saranno impartite dal Responsabile del Procedimento e/o dal Direttore dell'esecuzione del contratto. Eventuali adeguamenti e/o integrazioni in fase di verifica preventiva ex art. 26 del D.Lgs. 50/2016, dovranno essere recepiti dall'operatore economico nel più breve tempo possibile.

### **8.5 Quantificazione economica**

L'importo complessivo a base d'asta è previsto in € 1.131.848,82 oltre oneri previdenziali, come da tabella che segue.

L'importo della progettazione posto a base di gara è stato calcolato in parte ai sensi del Decreto Ministro della giustizia 17 giugno 2016 "Approvazione delle Tabelle dei corrispettivi commisurati a livello qualitativo delle prestazioni di progettazione adottato ai sensi dell'art. 24, comma 8 del Codice" ed in parte ai sensi del medesimo Decreto, art. 6. comma 2, tenendo conto dell'impegno del professionista e dell'importanza della prestazione, nonché del tempo impiegato, come nel seguito meglio dettagliato:

Categoria e ID delle opere	L. 143/49 (Carris ponde nza)	G (grado di complessità)	Importo delle opere	Specificità della prestazione (art. 3, co.3 d.m. 17.6.2016)	Compenso al netto di spese ed oneri	Spese e oneri (10,00%)
IA.04 - Impianti elettrici in genere, impianti di illuminazione, telefonici, di sicurezza, di rivelazione incendi, fotovoltaici, a corredo di edifici e costruzioni complessi - cablaggi strutturati - impianti in fibra ottica - singole apparecchiature per laboratori e impianti pilota di tipo complesso	IIIc	1,30	€ 60.000.000,00	QbI.01, 05, 12, 16. QbII.05 QbIII.04, 05	€ 912.552,58	91.255,26 €
IA.04 - Impianti elettrici in genere, impianti di illuminazione, telefonici, di sicurezza, di rivelazione incendi, fotovoltaici, a corredo di edifici e costruzioni complessi - cablaggi strutturati - impianti in fibra ottica - singole apparecchiature per laboratori e impianti pilota di tipo complesso	IIIc	1,30	Su quota parte pari a € 9.000.000,00	QbI.06, 10, 11	37.876,08 €	3.787,61 €
IA.04 - Impianti elettrici in genere, impianti di illuminazione, telefonici, di sicurezza, di rivelazione incendi, fotovoltaici, a corredo di edifici e costruzioni complessi - cablaggi strutturati - impianti in fibra ottica - singole apparecchiature per laboratori e impianti pilota di tipo complesso	IIIc	1,30	Su quota parte pari a € 6.000.000,00	QbI.09, 13, 15 QbII.04, 07, 19	42.421,18 €	4.242,12 €
Maggiorazione per integrazione BIM (4% su compenso netto di spese e oneri 992.849,84€) <i>Parere del C.T.A.P. Ordine Ingegneri Roma n. 12 del 10/05/2022</i>					39.713,99 €	
<b>Totale comprensivo di spese e oneri</b>					<b>€ 1.131.848,82</b>	

La stima delle prestazioni, oggetto del presente documento, compresi i servizi opzionali di cui al capitolo 7, è pari complessivamente ad € 1.800.191,18, così suddivisi:

- PFTE Cold Ironing: € 1.172.587,31
- PFTE Impianti fotovoltaici (opzionale): € 668.342,36.

### 8.6 Requisiti tecnici

L'operatore economico dovrà garantire per l'esecuzione del servizio di progettazione di cui al presente documento, un gruppo composto almeno dalle figure professionali di seguito indicate.

Ruolo	Requisiti minimi	N.
Coordinatore del gruppo di progettazione	Laurea magistrale o quinquennale in ingegneria o architettura o muniti di laurea equipollente, abilitazione all'esercizio della professione ed	n.1

	iscrizione alla sezione A del relativo Ordine Professionale da almeno dieci anni.	
Progettista Civile – Ingegnere edile	Laurea magistrale o quinquennale in ingegneria civile ed iscrizione alla sezione A del relativo Ordine Professionale.	n.1
Progettista impianti elettrici – Ingegnere Elettrico o Elettrotecnico	Laurea magistrale o quinquennale in ingegneria elettrica o elettrotecnica ed iscrizione alla sezione A del relativo Ordine Professionale.	n.2
Coordinatore della Sicurezza in fase di progettazione abilitato ai sensi del titolo IV del D.Lgs. 81/08 e s.m.i	Laurea magistrale o quinquennale in ingegneria e abilitazione al ruolo di Coordinatore della sicurezza nei cantieri ai sensi del Titolo IV D.Lgs. 81/08 e s.m.i. (in particolare deve possedere i requisiti di cui all'Art. 98 del D.Lgs. 81/08)	n.1
Progettista - Ingegnere marittimo.	Laurea magistrale o quinquennale in ingegneria marittima ed iscrizione alla sezione A del relativo Ordine Professionale.	n.1
Tecnico competente in acustica	Tecnico competente in acustica di cui alla Legge 26 ottobre 1995, n. 447 ed al D. Lgs. 17 febbraio 2017, n. 42.	n.1
Geologo	Laurea in scienze geologiche o geofisiche ed Iscrizione al relativo ordine professionale.	n.1
Archeologo	Iscrizione Albo professionale (elenco MIBACT di 1^ fascia).	n.1
TOTALE		N.9

Si evidenzia che il Coordinatore del gruppo di progettazione potrà coincidere con una delle altre figure individuate e facenti parte del Team di progettazione.

### 8.7 Requisiti economici

Per i requisiti di capacità economica e finanziaria minimi si rimanda al Disciplinare di gara.

### 8.8 Penale giornaliera e premio di accelerazione da applicare al progettista

Tenuto conto dell'entità delle conseguenze legate ad eventuali ritardi, le penali dovute per la ritardata consegna del progetto di fattibilità tecnico-economica sono fissate nella misura giornaliera dell'1 per mille dell'ammontare netto contrattuale. In ugual misura sarà riconosciuto all'OE il premio di accelerazione alle condizioni e termini di cui all'art. 50, comma 4 del D.L. 77/2021, nei limiti delle risorse disponibili nel QE di riferimento.

### 8.9 Elaborati grafici e descrittivi progettuali:

Il **progetto di fattibilità tecnica ed economica** dovrà contenere tutti gli elaborati previsti dalla normativa vigente in materia con particolare riferimento alle *Linee guida per la redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica da porre a base dell'affidamento di contratti pubblici di lavori del PNRR e del PNC (Art. 48, comma 7, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito nella legge 29 luglio 2021, n. 108)* ed. Luglio 2021, pubblicate dal MITE in data 31/08/2021.

Al PFTE, preventivamente all'avvio delle procedure di gara, sarà altresì allegato il presente **documento di indirizzo alla progettazione** (debitamente aggiornato a seguito della redazione del PFTE), oltre alla documentazione relativa alla verifica preventiva di primo livello del progetto di fattibilità tecnica ed economica.

## **9. SUCCESSIVE FASI PROCEDIMENTALI**

### **9.1 Metodologia di affidamento dei successivi livelli di progettazione e dei lavori**

Per le successive fasi progettuali e attuative, non oggetto della presente procedura concorsuale, tenuto conto dell'avanzato livello di definizione tecnica del PFTE che l'Amministrazione intende acquisire nella prima fase procedimentale, sarà valutata la possibilità di fare ricorso a quanto previsto dall'art. 23, comma 4 del Codice, unificando la progettazione definitiva e quella esecutiva, pertanto, a seguire, con procedura aperta ex art. 60 del D.Lgs. 50/2016 e s.m.i. sarà presumibilmente affidato **l'appalto integrato** che consiste nella **redazione del progetto esecutivo** (che dovrà includere tutti i contenuti e gli elementi previsti per il progetto definitivo) e nell'**esecuzione dei lavori**.

### **9.2 Stima preliminare del cronoprogramma procedurale:**

*Sviluppo progetto fattibilità tecnica ed economica Cold Ironing: 90 gg*

*Verifica e validazione P.F.T.E.: 45 giorni*

*Progettazione definitiva/esecutiva FASE 1: 120 giorni*

*Esecuzione lavori FASE 1: 540 giorni*

*Progettazione definitiva /esecutiva FASE 2: 120 giorni*

*Esecuzione lavori FASE 2: 360 giorni*

*Realizzazione cabina - Collegamento REN: 540 giorni*

### **9.3 Limiti finanziari da rispettare**

L'efficientamento e la riduzione dei consumi energetici di strutture e attività portuali sono annoverati alla voce "porti verdi" del Piano nazionale di ripresa e resilienza ma per il miglioramento complessivo della performance energetica dei porti italiani le misure sono diverse e distribuite tra il Recovery Plan e il Fondo complementare.

La dote di 700 milioni prevista per l'elettrificazione delle banchine all'interno dei porti italiani attinge al Fondo complementare ed è ripartita secondo la seguente tabella di marcia: 80 milioni di euro per il 2021, 150 milioni di euro per il 2022, 160 milioni di euro per il 2023, 140 milioni di euro per il 2024, 160 milioni di euro per il 2025 e 10 milioni di euro per il 2026.

Il limite finanziario da rispettare, pari ad € 80.000.000,00 è definito con il Decreto Ministeriale n. 330 del 13 agosto 2021, registrato alla Corte dei Conti in data 6/09/2021 al n. 2660 con cui è stato

approvato il programma di interventi infrastrutturali in ambito portuale sinergici e complementari al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), successivamente inserito nell'Accordo Procedimentale "Piano Nazionale per gli Investimenti complementari" tra il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Direzione Generale per la vigilanza sulle Autorità di Sistema Portuale, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne e l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Tirreno Centro Settentrionale.

#### 9.4 Stima dei costi

Per quanto riguarda la stima dell'investimento, si è partiti da un dato parametrico unitario pari ad 1 M€ per ogni MW installato, che comprende, oltre ai lavori, anche tutte le attività di progettazione e di ingegneria. Gli 80 MW previsti sono necessari per alimentare 4 navi da crociera e 4 traghetti contemporaneamente.

In fase di redazione del presente documento, si è elaborata una stima maggiormente dettagliata, ancorché di larga massima, definendo il quadro economico complessivo.

#### 9.5 Fonti di finanziamento

Per quanto di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Tirreno Centro Settentrionale, nell'ambito del programma infrastrutturale approvato con il già citato Decreto Ministeriale n.330 del 13/08/2021, in relazione alla tipologia di interventi finalizzati alla elettrificazione delle banchine (Cold ironing), risulta ammesso al finanziamento pubblico l'intervento infrastrutturale denominato "Porto di Civitavecchia: Cold Ironing", per euro 80.000.000,00.

A seguito dell'approvazione del programma di interventi infrastrutturali in ambito portuale sinergici e complementari al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) e della connessa ammissione al finanziamento statale dell'intervento infrastrutturale denominato "Porto di Civitavecchia: Cold Ironing", il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Direzione Generale per la vigilanza sulle Autorità di Sistema Portuale, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne, con l'**Accordo procedimentale n. 33194 del 11/11/2021** si è impegnato a contribuire alla spesa necessaria alla realizzazione dell'intervento di cui sopra, fino al limite massimo sopra indicato e comunque nel limite delle risorse che saranno effettivamente assegnate in bilancio, ripartite indicativamente come segue:

- Anno 2021: 9.472.640,35 €
- Anno 2022: 17.761.200,66 €
- Anno 2023: 18.945.280,70 €
- Anno 2024: 16.577.120,61 €

- Anno 2025: 17.243.757,68 €

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Tirreno Centro Settentrionale assume le funzioni di soggetto attuatore per gli interventi ammessi a finanziamento nel rispetto delle procedure di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 e successive modificazioni e procederà all'esecuzione delle opere dell'Accordo nel rispetto del cronoprogramma procedurale previsto dall'Allegato 1 al decreto del Ministro dell'economia e delle finanze del 15 luglio 2021 e nel rispetto della tempistica indicata all'articolo 2 comma 3 del decreto ministeriale n.330 del 13/08/2021.

### **9.6 Eventuale graduazione del costo complessivo distribuito nel triennio**

Per rispettare il cronoprogramma procedurale degli adempimenti, indicato nella "scheda progetto" allegata al decreto del Ministro dell'economia e delle finanze del 15 luglio 2021, è necessario che l'Ente si impegni ad accelerare le attività finalizzate alla pubblicazione del bando di gara, per concluderle auspicabilmente entro il termine del secondo semestre 2022, e a pervenire comunque all'aggiudicazione del contratto entro il termine ultimo del 31 marzo 2024, a pena di revoca del finanziamento ex articolo 4 comma 1 decreto ministeriale n.330 del 13/08/2021.

La graduazione del costo nel triennio è quella indicata nel PTO 2022-2024 e suoi successivi aggiornamenti.

### **9.7 Quadro Economico**

Il quadro economico del servizio di redazione del PFTE, di cui al presente documento, è quello riportato nel seguito:



**Oggetto: Porto di Civitavecchia - Cold Ironing  
Progetto di fattibilità tecnica ed economica**

**Quadro economico di spesa**

<b>A.1</b>	<b>Per il servizio soggetto a ribasso d'asta</b>	€	1.131.848,82	
	Importo netto del servizio	€	-	
				<b>TOTALE IMPORTO SERVIZIO € 1.131.848,82</b>
<b>B</b>	<b>SOMME A DISPOSIZIONE DELL'AMMINISTRAZIONE</b>			
b.0	per recupero d'asta	€	-	
b.1	per lavori in economia	€	-	
b.2	per rilievi accertamenti e indagini	€	50.000,00	
b.3	per allacciamenti a pubblici servizi	€	-	
b.4	per imprevisti (5%)	€	56.592,44	
b.5	acquisizione di aree o immobili	€	-	
b.6	accantonamenti di cui all'art. 133 comma 4	€	-	
b.7	incentivo art.113 Dlgs 50/2016 e s.m.i.	€	21.505,13	
b.8	per attività di consulenza, supporto ed assistenza al RUP	€	327.047,08	
b.9	eventuali spese per commissioni giudicatrici	€	36.000,00	
b.10	spese per pubblicità	€	10.000,00	
b.11	spese per analisi e collaudi	€	-	
b.12	per I.V.A. e /o oneri fiscali e previdenziali	€	-	
b.13	per contributo AVCP	€	600,00	
b.14	Cassa professionale 4% sugli onorari (su voci A.1 e b.8)	€	58.355,84	
				<b>TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE € 560.100,48</b>
				<b>TOTALE QUADRO ECONOMICO € 1.691.949,30</b>

## 9.8 Aggiornamento DIP

Il presente documento di indirizzo alla progettazione sarà oggetto di aggiornamento a seguito della redazione del PFTE, anche a seguito della definizione delle tipologie costruttive e funzionali degli elementi di progetto.

Detto aggiornamento costituirà indirizzo per la successiva fase progettuale e conseguentemente fornirà elementi per la redazione del disciplinare di gara per l'affidamento dell'appalto integrato che avverrà con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa.

## 10. ALLEGATI

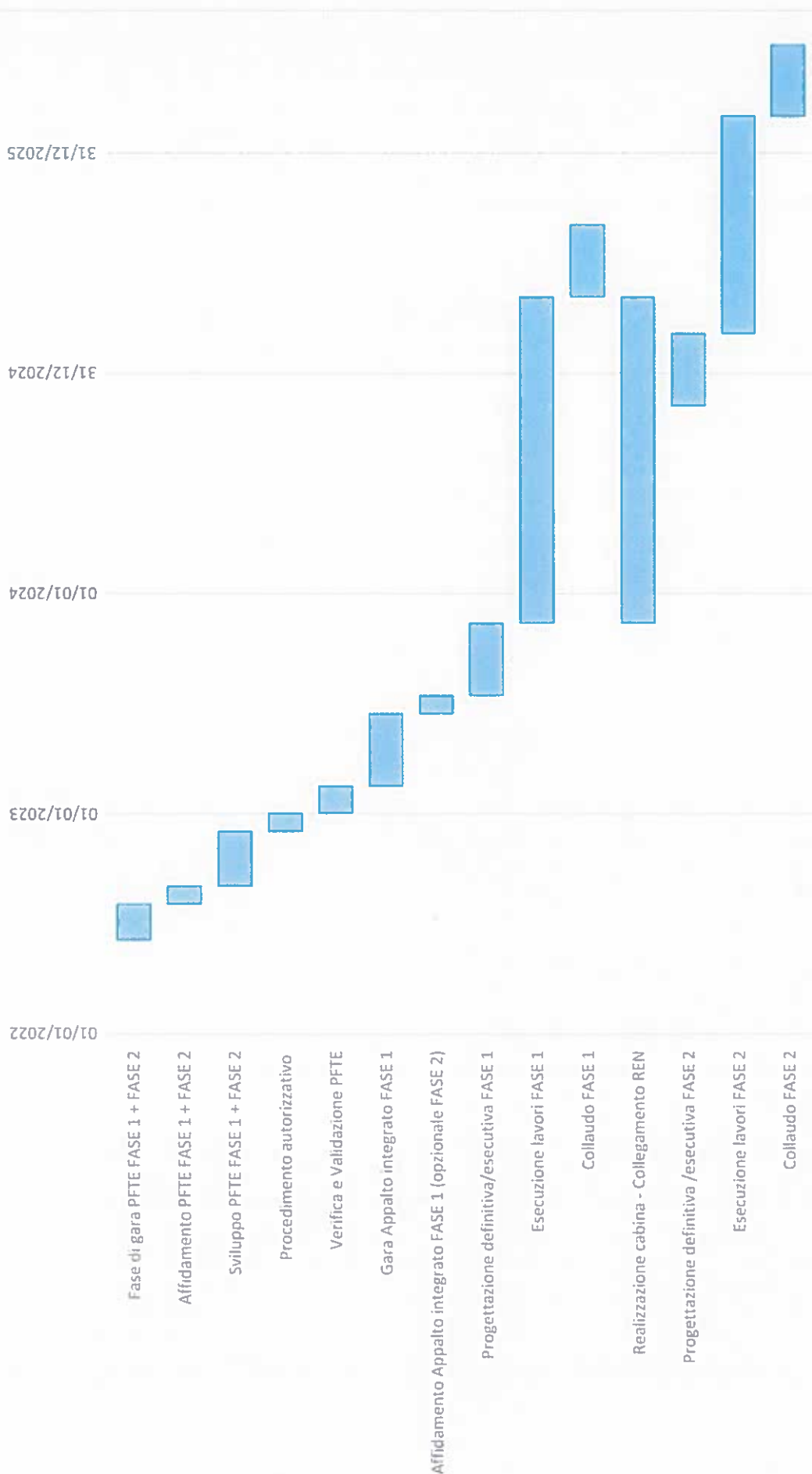
Allegato 1 – Planimetria interventi Cold Ironing

Allegati 2a e 2b – Cronoprogramma procedurale Cold Ironing

Allegato 3 – Planimetria Fotovoltaico retroportuale "Planimetria con individuazione delle Aree Sovrapposizione con Fotopiano e planimetrie Catastali"



PORTO DI CIVITAVECCHIA - CRONOPROGRAMMA PROCEDURALE



Cronoprogramma Procedurale - COLD IRONING				
Attività	Data inizio	Durata	Data fine	
Fase di gara PFTE FASE 1 + FASE 2	06/06/2022	60	05/08/2022	
Affidamento PFTE FASE 1 + FASE 2	05/08/2022	30	04/09/2022	
Sviluppo PFTE FASE 1 + FASE 2	04/09/2022	90	03/12/2022	
Procedimento autorizzativo	03/12/2022	30	02/01/2023	
Verifica e Validazione PFTE	02/01/2023	45	16/02/2023	
Gara Appalto integrato FASE 1	16/02/2023	120	16/06/2023	
Affidamento Appalto integrato FASE 1 (opzionale FASE 2)	16/06/2023	30	16/07/2023	
Progettazione definitiva/eseutiva FASE 1	16/07/2023	120	13/11/2023	
Esecuzione lavori FASE 1	13/11/2023	540	06/05/2025	
Collaudo FASE 1	06/05/2025	120	03/09/2025	
Realizzazione cabina - Collegamento REN	13/11/2023	540	06/05/2025	
Progettazione definitiva /eseutiva FASE 2	07/11/2024	120	07/03/2025	
Esecuzione lavori FASE 2	07/03/2025	360	02/03/2026	
Collaudo FASE 2	02/03/2026	120	30/06/2026	







Autorità di Sistema Portuale  
del Mar Tirreno Centro Settentrionale

PORTI DI ROMA E DEL LAZIO CIVITAVECCHIA TRUJICINO GAETA

molo Vespucci, snc – 00053 Civitavecchia (RM)  
tel. +39 0766/366201 – fax +39 0766/366243  
sito: [www.portidiroma.it](http://www.portidiroma.it) - mail: [autorita@portidiroma.it](mailto:autorita@portidiroma.it)

**Procedura aperta per l'affidamento del servizio di Progettazione di Fattibilità Tecnica ed Economica per i "Lavori di elettrificazione delle banchine del Porto di Civitavecchia (Cold Ironing)".**

**C.I.G.: \_\_\_\_\_ C.U.P.: J39J21006710005**

## **DISCIPLINARE DI GARA**

<b>Termine di presentazione delle offerte:</b>	_____ ore 12:00
<b>Termine per la presentazione di quesiti:</b>	_____ ore 12:00
<b>Termine per la presentazione della richiesta di sopralluogo:</b>	_____ ore 12:00
<b>Avvio della procedura in seduta pubblica:</b>	_____ ore 11:00



## Premesse

Il presente Disciplinare di Gara (nel prosieguo “Disciplinare”) costituisce parte integrante e sostanziale del Bando di Gara e contiene le norme integrative al Bando di Gara stesso relative alla modalità di partecipazione alla procedura di gara di cui all'oggetto, alle modalità di compilazione e presentazione dell'offerta, ai documenti da presentare a corredo della stessa ed alla procedura di aggiudicazione, nonché ulteriori informazioni relative all'appalto stesso.

In particolare, formano oggetto dell'appalto la progettazione di fattibilità tecnico ed economica degli interventi di elettrificazione delle banchine portuali nel Porto di Civitavecchia.

L'affidamento in oggetto è stato disposto con Delibera a contrarre (Decreto del Presidente) n. \_\_\_\_\_ del \_\_\_\_\_.2022, ed avverrà mediante procedura aperta con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, ai sensi degli artt. 60 e 95 del D.Lgs. n. 50/2016 e delle Linee Guida dell'ANAC n. 2, di attuazione del D.Lgs. del 18 aprile 2016, n. 50, approvate dal Consiglio dell'Autorità con Delibera n. 1005, del 21 settembre 2016 ed aggiornate al D.Lgs. del 19 aprile 2017 n. 56, con Delibera del Consiglio n. 424 del 02 maggio 2018.


Il Responsabile del Procedimento è l'ing. Maurizio Marini, Dirigente dell'Area Tecnica di questa Autorità di Sistema Portuale. Punti di contatto: tel. 0766.366261, e-mail: marini@portidiroma.it.

Il «profilo di committente», sezione del sito informatico «Amministrazione trasparente» di cui agli articoli 3, comma 1, lettera nnn), 29, comma 1, e 73, comma 2, del decreto legislativo n. 50 del 2016, è il seguente: [https://trasparenza.portidiroma.it/pagina566\\_bandi-di-gara-e-contratti.html](https://trasparenza.portidiroma.it/pagina566_bandi-di-gara-e-contratti.html).

L'appalto è costituito da un unico lotto poiché non si ritiene opportuna la suddivisione dell'appalto in lotti ai sensi dell'art. 51 del Codice, a causa della natura stessa dell'incarico e degli obiettivi fissati dall'Amministrazione.

La procedura aperta viene indetta ai sensi delle seguenti norme principali:

- Legge n. 120 del 11.09.2020, e s.m.i. Conversione in Legge, con modificazioni, del Decreto-Legge del 16 luglio 2020, n. 76, recante “Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale”;
- Decreto Legislativo n. 50 del 18 aprile 2016, recante il “Codice dei Contratti Pubblici relativi a lavori, servizi e forniture” e ss.mm.ii. (nel prosieguo Codice);
- Regolamento di esecuzione ed attuazione del D.Lgs. n. 163/2006 (ex Codice dei Contratti) emanato con D.P.R. n. 207 del 05 ottobre 2010 e ss.mm.ii. limitatamente alle disposizioni che rimangono in vigore in base all'art 216 del D.Lgs. n. 50/2016 e ss.mm.ii.;
- Decreto Legislativo n. 81 del 09 aprile 2008 (Sicurezza sul Lavoro) e ss.mm.ii.;
- Legge n. 136 del 13 agosto 2010 e Decreto-Legge n. 187/2010, convertito con Legge n. 217/2010 (Piano straordinario contro le mafie - Tracciabilità dei flussi finanziari);
- Decreto Legislativo n. 159 del 06 settembre 2011 e ss.mm.ii. (Codice delle Leggi antimafia e delle misure di prevenzione, nonché nuove disposizioni in materia di documentazione antimafia);
- Capitolato Generale D.M. n. 145/2000 per quanto vigente ed applicabile;
- Decreto del Presidente della Repubblica del 14 settembre 2011, n. 117;



- Regolamento dell'Ente per la disciplina dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture, di cui alle Delibere del Comitato Portuale n. 6 del 02.03.2015 e n. 22 del 27.07.2015 ed ai Decreti Presidenziali n. 57 del 12.03.2015 e n. 199 del 22.06.2015 per quanto applicabile;
- Decreto del Ministro Infrastrutture e Trasporti del 2/12/2016, n. 263;
- D.L. 77/2021 convertito con modifiche della Legge n. 108 del 2021;
- D.M. 49 del 7 marzo 2018 recante Regolamento rubricato «Approvazione delle linee guida sulle modalità di svolgimento delle funzioni del direttore dei lavori e del direttore dell'esecuzione», in attuazione dell'art. 111, comma 1, del Codice;
- D. M. (Giustizia) 17 giugno 2016 – Approvazione delle tabelle dei corrispettivi commisurati al livello qualitativo delle prestazioni di progettazione adottato ai sensi dell'art. 24, comma 8, del decreto legislativo n. 50 del 2016 ed alle condizioni contenute nella documentazione di gara – elencata al successivo paragrafo 3 “Documenti di gara” - parte integrante e sostanziale del Bando di Gara;
- Linee Guida ANAC n. 1, di attuazione del D.Lgs. 18 aprile 2016, n. 50 “Indirizzi generali sull'affidamento dei servizi attinenti all'architettura e all'ingegneria” approvate dal Consiglio ANAC con delibera n. 973 del 14 settembre 2016, aggiornate al d.lgs. 56/2017, con delibera del Consiglio ANAC n. 138 del 21 febbraio 2018 e con delibera del Consiglio ANAC n. 417 del 15 maggio 2019, pubblicate sulla G.D.R.I. n. 137 del 13 giugno 2019;
- Linee Guida ANAC n. 2 di attuazione del Codice, recanti "Offerta economicamente più vantaggiosa approvate dal Consiglio dell'ANAC con delibera n. 1005 del 21 settembre 2016, pubblicate sulla G.D.R.I. n. 238 dell'11 ottobre 2016, aggiornate al D.Lgs. 56/2017, con Deliberazione del Consiglio n. 424 del 2/05/2018, pubblicate sulla G.D.R.I. n. 120 del 25 maggio 2018;
- le disposizioni di legge e di regolamento vigenti in materia, alle quali si fa rinvio per quanto qui non espressamente contemplato.

Le prescrizioni del presente Disciplinare di Gara prevalgono su tutte le prescrizioni contrarie eventualmente presenti nella restante documentazione di gara.

La Stazione Appaltante, senza che i concorrenti possano avanzare alcuna pretesa di risarcimento o di indennizzo, si riserva il diritto di:

- a) Non procedere all'aggiudicazione se nessuna offerta risulti conveniente od idonea in relazione all'oggetto del contratto, in conformità all'art. 95, comma 12, del “Codice”;
- b) Procedere all'aggiudicazione anche in presenza di una sola offerta valida, sempre che sia ritenuta congrua e conveniente;
- c) Non concludere motivatamente il contratto anche qualora sia in precedenza avvenuta l'aggiudicazione.

L'appalto è interamente gestito con modalità telematica, ai sensi dell'art. 58 del D.Lgs. n. 50/2016. Pertanto, le offerte dovranno essere formulate dagli Operatori Economici e ricevute dalla Stazione Appaltante esclusivamente per mezzo della piattaforma digitale per la gestione dell'Elenco fornitori e delle gare telematiche dell'Amministrazione, accessibile al seguente indirizzo: <https://portidiroma.acquistitelematici.it>.

A tal fine, gli Operatori Economici interessati dovranno, qualora non vi abbiano già provveduto, procedere alla registrazione *online* sul sistema per il rilascio della *password* che consentirà la partecipazione alle procedure di gara presenti sulla piattaforma telematica.

Al suddetto indirizzo sono disponibili un manuale di guida alla registrazione preliminare nonché un servizio di assistenza.

## **1. Oggetto e tipologia dell'appalto – Breve descrizione delle prestazioni oggetto dell'appalto.**

L'oggetto dell'appalto consiste nello svolgimento dei servizi di ingegneria e architettura attinenti alla redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica dell'intervento "Porto di Civitavecchia: Cold Ironing", il tutto come meglio descritto nel Documento di Indirizzo alla Progettazione.

Sono comprese nell'appalto le attività indicate nel citato documento di indirizzo alla progettazione, nonché tutte le prestazioni, le forniture e le provviste necessarie per dare il servizio compiuto e secondo le condizioni stabilite dal presente Disciplinare, con le caratteristiche tecniche, qualitative e quantitative previste dai documenti di gara.

La Stazione Appaltante si riserva, nei limiti di quanto disposto dall'art. 106 del D.Lgs.50/2016, la insindacabile facoltà di introdurre modifiche, all'atto esecutivo, che riterrà opportune, nell'interesse della buona riuscita del servizio, senza che l'Appaltatore possa trarne motivi per avanzare pretese di compensi ed indennizzi, di qualsiasi natura e specie, non stabiliti dagli atti contrattuali dell'appalto.

La gara per l'affidamento del contratto è indetta sulla base della documentazione allegata, con il criterio d'aggiudicazione dell'offerta economicamente più vantaggiosa ai sensi dell'art. 95 del D. Lgs. n. 50/2016 ss.mm.ii.

L'esecuzione del servizio è sempre e comunque effettuata secondo le regole dell'arte e l'Appaltatore deve conformarsi alla massima diligenza nell'adempimento dei propri obblighi; trova sempre applicazione l'articolo 1374 del codice civile.

## **2. Importo del servizio e categorie- Anticipazione**

L'importo complessivo a base d'asta è previsto in € **1.131.848,82** (euro unmilione centotrentunomilaottocentoquarantotto/82) e oneri previdenziali, non imponibile ai fini dell'I.V.A., ai sensi dell'art. 9, comma 1 n. 6), del D.P.R. n. 633/72 e successive modificazioni ed integrazioni, come da tabella che segue.

L'importo della progettazione posto a base di gara è stato calcolato in parte ai sensi del Decreto Ministro della giustizia 17 giugno 2016 "*Approvazione delle Tabelle dei corrispettivi commisurati a livello qualitativo delle prestazioni di progettazione adottato ai sensi dell'art. 24, comma 8 del Codice*" ed in parte ai sensi del medesimo Decreto, art. 6. comma 2, tenendo conto dell'impegno del professionista e dell'importanza della prestazione, nonché del tempo impiegato, come nel seguito meglio dettagliato:

<b>Categoria e ID delle opere</b>	<b>L. 143/49 (Corrisp ondenza)</b>	<b>G (grado di complessità)</b>	<b>Importo delle opere</b>	<b>Specificità della prestazione (art. 3, co.3 d.m. 17.6.2016)</b>	<b>Compenso al netto di spese ed oneri</b>	<b>Spese e oneri (10,00%)</b>
IA.04 - Impianti elettrici in genere, impianti di illuminazione, telefonici, di sicurezza, di rivelazione incendi, fotovoltaici, a corredo di edifici e costruzioni complessi - cablaggi strutturati - impianti in fibra ottica - singole apparecchiature per laboratori e impianti pilota di tipo complesso	<i>IIIc</i>	<i>1.30</i>	€ 60.000.000,00	<i>QbI.01. 05. 12. 16. QbII.05 QbIII.04. 05</i>	€ 912.552,58	91.255,26 €
IA.04 - Impianti elettrici in genere, impianti di illuminazione, telefonici, di sicurezza, di rivelazione incendi fotovoltaici, a corredo di edifici e costruzioni complessi - cablaggi strutturati - impianti in fibra ottica - singole apparecchiature per laboratori e impianti pilota di tipo complesso	<i>IIIc</i>	<i>1.30</i>	Su quota parte pari a € 9.000.000,00	<i>QbI.06. 10. 11</i>	37.876,08 €	3.787,61 €
IA.04 - Impianti elettrici in genere, impianti di illuminazione, telefonici, di sicurezza, di rivelazione incendi, fotovoltaici, a corredo di edifici e costruzioni complessi - cablaggi strutturati - impianti in fibra ottica - singole apparecchiature per laboratori e impianti pilota di tipo complesso	<i>IIIc</i>	<i>1.30</i>	Su quota parte pari a € 6.000.000,00	<i>QbI.09. 13. 15 QbII.04. 07. 19</i>	42.421,18 €	4.242,12 €
Maggiorazione per integrazione BIM (4% su compenso netto di spese e oneri 992.849,84€) <i>Parere del C.T.A.P. Ordine Ingegneri Roma n. 12 del 10/05/2022</i>					39.713,99 €	
<b>Totale comprensivo di spese e oneri</b>					<b>€ 1.131.848,82</b>	

Il contratto del servizio di ingegneria e architettura è stipulato "a corpo".

Il pagamento del corrispettivo della prestazione oggetto dell'appalto verrà effettuato nel rispetto dei termini previsti dal D.lgs. del 09 ottobre 2002, n. 231, come modificato e integrato dal D.lgs. del 09

novembre 2012, n. 192. Il contratto è soggetto agli obblighi in tema di tracciabilità dei flussi finanziari di cui all'art. 3 della Legge del 13 agosto 2010, n. 136.

Entro 15 giorni dall'effettivo avvio del servizio potrà essere erogata un'anticipazione pari al 20% (venti per cento) dell'importo contrattuale, con le modalità di cui all'art. 35, comma 18, del Codice. L'Aggiudicatario dovrà costituire idonea garanzia fidejussoria come previsto al citato art. 35, comma 18, del Codice.

La Stazione appaltante si riserva altresì, ai sensi dell'art. 63 co.5 del D.Lgs n. 50/2016 e s.m.i. agli stessi patti e condizioni, compresa l'applicazione del medesimo ribasso d'asta, l'affidamento del servizio di redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica degli impianti fotovoltaici retroportuali per un importo complessivo massimo pari ad € 668.342,36 (seicentosessantottomilatrecentoquarantadue/36 euro) per il quale l'importo complessivo dell'appalto, compresa qualsiasi forma di eventuali opzioni o rinnovi, determinato ai sensi dell'art. 35, comma 4, del D.Lgs n. 50/2016 e s.m.i., risulta essere pari ad un importo massimo di € 1.800.191,18, oltre oneri previdenziali ed oltre IVA nelle misure di legge, se dovuta.

### **3. Termini per l'esecuzione del servizio**

Il tempo utile per l'esecuzione del servizio in argomento è di 90 (novanta) giorni naturali consecutivi, esclusi gli intervalli temporali necessari alle fasi approvative, decorrenti dalla data di avvio dell'esecuzione del contratto, desunta da apposito verbale.

Eventuali adeguamenti e/o integrazioni in fase di verifica preventiva ex art. 26 del D.Lgs. 50/2016, dovranno essere recepiti dall'operatore economico, che dovrà fornire gli elaborati revisionati entro il minor tempo possibile, comunque congruo rispetto all'entità dell'integrazione richiesta.

### **4. Criterio di aggiudicazione e valutazione dell'offerta**

La gara per l'affidamento del contratto è indetta con il criterio d'aggiudicazione dell'offerta economicamente più vantaggiosa di cui all'art. 95 del D.Lgs. n. 50/2016 ss.mm.ii. determinato mediante l'attribuzione di un punteggio massimo di **100 punti**, come di seguito riportato:

Elementi qualitativi (Offerta Tecnica):	<b>max Punti 80</b>
Elementi quantitativi (Offerta Economica):	<b>max Punti 20</b>

L'offerta sarà valutata in base ai criteri ed ai punteggi indicati nella successiva tabella.

La valutazione è basata sui criteri di preferenza che premiano le proposte, le soluzioni, le offerte, in relazione ai singoli elementi e sub-elementi dell'Offerta Tecnica.





**TABELLA DEI CRITERI DI VALUTAZIONE DELL'OFFERTA TECNICA**

Elementi natura qualitativa		Punti 80	
N.	Criteri di valutazione	Pesi $W_i$	Coeff.
A1	<p>Professionalità e adeguatezza dell'offerta con riferimento all'esperienza specifica acquisita in servizi di progettazione di opere quanto più affini a quelle oggetto della presente procedura, attraverso la presentazione di almeno n. 2 servizi analoghi effettuati nell'ultimo quinquennio.</p> <p>Per ogni servizio dovranno essere indicati gli estremi del contratto, l'indicazione del committente, l'oggetto del servizio, l'importo dei lavori progettati e del servizio, la categoria d'opera, la quota di esecuzione in caso di RTI, la data di inizio e fine del servizio, il luogo di esecuzione, la dichiarazione di regolare esecuzione, ogni ulteriore informazione utile a comprovare la professionalità ed esperienza societaria.</p> <p>Saranno ritenute più adeguate quelle offerte la cui documentazione a corredo consenta di valutare la rispondenza dei servizi agli obiettivi della stazione appaltante dal punto di vista impiantistico, tecnologico, strutturale, architettonico e dell'inserimento territoriale ed ambientale.</p>	25	0-1
A2	<p>Struttura tecnica organizzativa e capacità produttiva proposta e dimostrata tramite la presentazione di un organigramma dettagliato (anche attraverso diagramma a blocchi) relativo al team proposto, con indicazione dei nominativi, titoli di studio, mansioni svolte, data di assunzione, livello di inquadramento professionale e presentazione dei curricula vitae di ciascun esperto. Il team dovrà essere calibrato e funzionale alla copertura delle varie professionalità necessarie allo svolgimento delle prestazioni afferenti i diversi settori e livelli progettuali.</p>	20	0-1
A3	<p>Descrizione delle modalità di organizzazione del servizio in relazione anche alla metodologia ed all'utilizzo di strumenti elettronici di modellazione per l'edilizia e l'infrastruttura di cui all'art 23, comma 13 del D.Lgs 50/2016 e s.m.i., nonché di strumenti e metodi proposti e resi nella disponibilità dell'Amministrazione al fine di permettere il controllo dell'andamento del servizio in tempo reale.</p> <p>Saranno valutate positivamente quelle offerte che esplicitano con esaustività e precisione la modalità di organizzazione ed articolazione del servizio.</p>	10	0-1
A4	<p>Descrizione delle modalità di espletamento della progettazione, con particolare riferimento all'articolazione temporale delle varie fasi ed alle modalità di interazione con gli stakeholder con l'esatta definizione del quadro esigenziale e dell'articolazione temporale mirati al soddisfacimento dell'ottimale utilizzazione delle infrastrutture.</p> <p>Sarà valutata positivamente una relazione volta alla risoluzione delle problematiche derivanti dalla realizzazione dell'opera quali, a titolo indicativo, la risoluzione ed ottimale gestione delle interferenze con le infrastrutture esistenti.</p>	20	0-1
A5	Possesso della certificazione di responsabilità sociale ed etica SA 8000 o equivalente	Si = 2 No = 0	SI-NO
A6	Assenza di verbali di discriminazione di genere. Sarà valutata l'assenza, nei 3 anni antecedenti la data di pubblicazione dell'offerta, di verbali di conciliazione extragiudiziali per discriminazione di genere (artt. 37-41 del D.Lgs. 198/2006) con Ufficio Consigliera di parità.	Si = 2 No = 0	SI-NO
A7	Previsione nell'organico aziendale della figura di disability manager	Si = 1 No = 0	SI-NO
<b>TOTALE PESO PONDERALE OFFERTA TECNICA QUALITATIVA</b>		<b>80</b>	

**TABELLA DEI CRITERI DI VALUTAZIONE DELL'OFFERTA ECONOMICA**

Elementi natura quantitativa		Punti 20	
Elementi di valutazione.	Modalità di valutazione	Peso pond $P_{max}$	Note

Prezzo	Ribasso percentuale offerto sul prezzo posto a base di gara	20	
TOTALE PESO PONDERALE OFFERTA ECONOMICA		20	

TOTALE PESI PONDERALI		100	
-----------------------	--	-----	--

Il punteggio complessivo ottenuto dal singolo concorrente i-esimo sarà dato dalla somma del punteggio tecnico e del punteggio economico.

## CRITERI DI VALUTAZIONE DEGLI ELEMENTI DI NATURA QUALITATIVA

### OFFERTA TECNICA max punti 80

L'aggiudicazione avverrà alla migliore offerta, economicamente più vantaggiosa di cui all'art. 95 del D.Lgs. n. 50/2016, utilizzando il metodo aggregativo compensatore.

La valutazione dell'offerta economicamente più vantaggiosa è effettuata con la seguente formula:

$$Pt_i = \sum_n (W_i \times V_{ai})$$

dove:

$Pt_i$  = punteggio tecnico dell'offerta i-esima

$n$  = numero totale dei criteri

$W_i$  = peso o punteggio attribuito al criterio (i)

$V_{ai}$  = coefficiente della prestazione dell'offerta (a) rispetto al criterio (i) variabile tra zero ed uno

$\Sigma$  = sommatoria

Al fine dell'attribuzione dei punteggi ai concorrenti si applicano le procedure pertinenti per il metodo aggregativo compensatore previste nelle Linee Guida dell'ANAC n. 2 di attuazione del nuovo Codice degli Appalti recanti "Offerta economicamente più vantaggiosa" approvate con Delibera 1005/2016 ed aggiornate con Delibera n. 424 del 02 maggio 2018.

I coefficienti  $V_{ai}$  sono determinati con la seguente procedura:

1. Per ogni concorrente, esaminata la documentazione, ogni commissario attribuisce discrezionalmente un coefficiente  $V_{ai}$  compreso tra 0 e 1 per ogni peso di valutazione di cui alla tabella di valutazione riportata nel seguito. Si riporta nel seguito la seguente scala di valori (senza possibilità di attribuzione di coefficienti intermedi) sulla base della quale verranno attribuiti i punteggi:

GIUDIZIO	VALORI	CRITERIO DI GIUDIZIO DELLA PROPOSTA/ DEL MIGLIORAMENTO
Eccellente	1,0	Si esclude la possibilità di soluzioni migliori
Ottimo	0,8	Aspetti positivi elevati o ottima rispondenza alle aspettative
Buono	0,6	Aspetti positivi evidenti ma inferiori a soluzioni ottimali
Discreto	0,4	Aspetti positivi apprezzabilmente di qualche pregio
Modesto	0,2	Appena sufficiente
Assente/irrelevante	0,0	nessuna proposta o miglioramento irrilevante

2. Per ogni peso viene quindi fatta la media aritmetica dei coefficienti  $V_{ai}$  attribuiti ed assegnato il coefficiente pari a 1 al concorrente che aveva ottenuto la media dei  $V_{ai}$  migliore. Agli altri concorrenti viene assegnato un coefficiente che è determinato in modo proporzionale sulla base del rapporto tra il  $V_{ai}$  ottenuto e il  $V_{ai}$  migliore. Eseguendo questa operazione si intende applicare il criterio della riparametrazione con riferimento ai pesi di valutazione di ogni criterio. Non sarà applicata una seconda riparametrazione.
3. Per ogni concorrente e per ogni peso di valutazione viene quindi determinato il punteggio relativo moltiplicando il  $V_{ai}$  riparametrato per il corrispondente peso di valutazione.
4. Il punteggio complessivo  $P_i$  per ogni concorrente è determinato sommando tutti i punteggi con la formula già riportata.

## CRITERIO DI VALUTAZIONE DEGLI ELEMENTI DI NATURA QUANTITATIVA

### OFFERTA ECONOMICA max punti 20

L'offerta di ciascun partecipante viene messa in relazione tramite l'uso della formula quadratica con  $\alpha=0,5$  al ribasso più alto.

La formula applicata è la seguente:

$$P_{ei} = P_{e_{max}} \times (R_i / R_{max})^\alpha$$

Dove:

$P_{ei}$  è il punteggio economico del singolo partecipante

$R_{max}$  è il ribasso più alto offerto

$R_i$  è il ribasso offerto dal partecipante di cui viene calcolato il punteggio

$P_{e_{max}}$  è il punteggio economico massimo

$\alpha$  è il coefficiente pari a 0,5.

Si precisa che la congruità delle offerte sarà determinata ai sensi degli artt. 95 e 97 del Codice.

Qualora l'offerta risulti anomala, l'Autorità di Sistema Portuale si riserva di richiedere all'offerente le giustificazioni per gli elementi dell'offerta presentata.

Ai sensi dell'art. 97, comma 3, del Codice, la congruità delle offerte verrà valutata sulle offerte che presentino sia i punti relativi al prezzo, sia la somma dei punti relativi agli altri elementi di valutazione, entrambi pari o superiori ai quattro quinti dei corrispondenti punti massimi previsti dal Bando di Gara. La Stazione Appaltante richiederà ai concorrenti le cui offerte risultino anormalmente basse, sulla base di un giudizio tecnico sulla congruità, serietà, sostenibilità e realizzabilità dell'offerta, spiegazioni sul prezzo o sui costi proposti nelle offerte medesime ed assegnerà un termine di giorni 15 (quindici) per la presentazione per iscritto delle spiegazioni.

La Stazione Appaltante **procederà ad escludere** le offerte risultate anormalmente basse nell'ipotesi in cui la spiegazione/prova fornita non giustifichi sufficientemente il basso livello di prezzi o di costi proposti, ai sensi e per gli effetti dell'art. 97, comma 5, del Codice.

Si procederà all'aggiudicazione anche in presenza di una sola offerta valida sempre che sia ritenuta congrua e conveniente ad insindacabile giudizio della Stazione Appaltante.

La verifica della congruità dell'offerta è rimessa al Responsabile del Procedimento che si avvarrà del supporto della Commissione giudicatrice.

Resta fermo il potere di questa Amministrazione di ricorrere alla facoltà di cui all'art. 95, comma 12 del Codice.

## 5. Documentazione di gara - Presa visione documentazione di gara - Comunicazioni e chiarimenti

La documentazione di gara pubblicata e visionabile comprende:

- **Bando di Gara;**
- **Disciplinare di Gara;**
- Istanza di partecipazione alla gara “**Modello A**” - istanza;
- **Documento Unico di Gara Europeo (DGUE);**
- “**Modello B**” - **Dichiarazioni Avvalimento** concernenti dichiarazioni sostitutive di certificazioni ed atti di notorietà dell’Impresa ausiliaria (artt. 46 e 47 del D.P.R. del 28 dicembre 2000, n. 445);
- “**Modello E**” - dichiarazione sostitutiva resa ai fini della richiesta antimafia sottoscritta dal Legale Rappresentante della Società concorrente;
- “**Modello F**” – dichiarazione sostitutiva resa ai fini della richiesta antimafia, sottoscritta dai soggetti di cui all’art. 80, comma 3, del Codice e dai soggetti di cui all’art. 85 del D.Lgs n. 159/2011 e ss. mm. ii.;
- **Modello - Offerta Economica;**
- **Patto di Integrità;**
- **Delibera CIPE n. 62/2020** (Comitato di Coordinamento per l’Alta Sorveglianza delle Infrastrutture e degli Insediamenti Prioritari C.C.A.S.I.I.P.) pubblicata sulla GURI serie Generale n.23 del 29.01.2021 con allegato “Schema di Protocollo di Legalità per le Infrastrutture e gli insediamenti prioritari affidati e realizzati tramite appalto e per le altre opera assimilate secondo le modalità previste dall’art. 6 del Decreto interministeriale 21.03.2017”;
- **Delibera CIPE n. 15 del 28 gennaio 2015** pubblicata sulla GURI serie Generale n.155 del 07.07.2015 con allegato schema di protocollo operativo;
- **Modello “G” Dichiarazione ai sensi degli artt. 7 e 8 dello “Schema di protocollo di legalità ai sensi della delibera CIPE n. 62/2020”** da rendersi a cura del concorrente;
- **Documento di Indirizzo alla Progettazione;**
- **Segreti Commerciali;**
- **Mod. Informativa per il trattamento dei dati personali dei fornitori di beni e servizi, operatori economici per appalti di lavori (ex art. 13, Regolamento 2016/679/UE – GDPR;**
- **Modello imposta di bollo.**
- **Informativa ex art. 13 Regolamento 2016/679/UE - GDPR** (pubblicata sul portale istituzionale dell’ente sotto la sezione amministrazione trasparente all’indirizzo [https://portidiroma.etrasparenza.it/contenuto18610\\_privacy-ulteriori-contenuti\\_746.html](https://portidiroma.etrasparenza.it/contenuto18610_privacy-ulteriori-contenuti_746.html) )

Tutta la documentazione di gara è visionabile, sul sito istituzionale dell’Ente <http://www.portidiroma.it>, nella sezione *e-procurement* di collegamento alla piattaforma digitale delle gare telematiche dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale (<https://portidiroma.acquistitelematici.it>), dove è possibile consultare i dettagli delle gare pubblicate e scaricare la sola documentazione amministrativa di gara anche senza effettuare la registrazione e/o *Login*.



La documentazione di gara sarà disponibile, a partire dal giorno successivo alla data di pubblicazione del Bando di Gara sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana.

Ai fini della partecipazione alla presente gara, i concorrenti devono effettuare la registrazione nel Portale di qualifica degli Operatori Economici, accedendo alla piattaforma di *e-procurement* (<https://portidiroma.acquistitelematici.it>), sotto la sezione "Guide - Manuali e guide", le istruzioni sono riportate nel link denominato "guida alla registrazione preliminare". I concorrenti devono essere in possesso dei requisiti informatici ivi previsti.

Per richiedere supporto tecnico all'iscrizione e partecipazione alle gare telematiche, è possibile contattare la società fornitrice della piattaforma di e-procurement, per l'assistenza con le modalità di seguito elencate:

- Inoltrare un ticket attraverso il sistema di "ticketing" con il quesito o il dettaglio del problema riscontrato corredato di eventuali schermate, nell'area "Assistenza tecnica". Attendere la risposta che perverrà entro 8 ore lavorative.
- Per urgenze contattare lo 070-41979 previa apertura di un ticket di assistenza che dovrà essere comunicato all'operatore.

Per informazioni di carattere generale e/o amministrativo:

- utilizzare il form sotto la sezione contatti.

La Registrazione, da effettuarsi sul sistema all'indirizzo <https://portidiroma.acquistitelematici.it> è del tutto gratuita, non comporta in capo al concorrente che la richiede l'obbligo di presentare l'offerta, né alcun altro onere od impegno.

In caso di Raggruppamento Temporaneo di Imprese (R.T.I.) o Consorzio costituendo è sufficiente la Registrazione della capogruppo mandataria senza che sia necessaria la Registrazione di tutti i soggetti facenti parte del R.T.I. o del Consorzio. Salvo malfunzionamenti delle reti, dell'infrastruttura e delle tecnologie di comunicazione, la procedura di Registrazione è automatica ed avviene rapidamente. In ogni caso, ai fini del rispetto dei termini previsti per l'invio delle offerte e, per prevenire eventuali mal funzionamenti, si consiglia di procedere alla Registrazione con congruo anticipo, prima della presentazione dell'offerta.

L'utenza creata in sede di Registrazione è necessaria per ogni successivo accesso alle fasi telematiche della procedura. L'utente è tenuto a non diffondere a terzi la chiave di accesso (user id e password) a mezzo della quale verrà identificato dal Sistema.

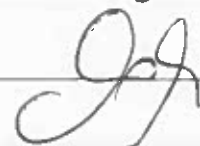
L'operatore ottiene l'utenza attraverso il Legale Rappresentante, ovvero un Procuratore (generale o speciale) abilitato a presentare l'offerta.

L'Operatore Economico, con la registrazione e, comunque, con la presentazione dell'offerta, si obbliga a dare per rato e valido l'operato compiuto dai titolari e/o utilizzatori delle utenze riconducibili all'interno del Sistema all'Operatore Economico medesimo; ogni azione da questi compiuta all'interno del Sistema si intenderà, pertanto, direttamente imputabili all'Operatore Economico registrato.

Per le indicazioni relative a registrazione e qualificazione e tutto ciò che attiene all'operatività sulla piattaforma, fare riferimento ai manuali tecnici disponibili sul suddetto portale alla voce "Manuali – Guide".

Per ulteriori richieste di assistenza sull'utilizzo della piattaforma telematica si prega di contattare il supporto tecnico tramite il sistema di ticket (<https://portidiroma.acquistitelematici.it/helpdesk>).

La partecipazione alla presente procedura è consentita, previa identificazione, a tutti gli Operatori Economici interessati in possesso, oltre dei requisiti su menzionati, anche di ulteriori e seguenti requisiti informatici:



- a) Configurazione hardware minima per l'accesso al sistema:
- Memoria Ram 1GB o superiore
  - Scheda grafica e memoria on-board
  - Monitor di risoluzione 1024X768 pixel o superiori
  - Accesso ad internet ADSL a 640 Kbit/s
  - Tutti gli strumenti necessari al funzionamento di una normale postazione (es. tastiere, mouse, video, stampante, etc.).
- b) Browser per la navigazione su internet fra quelli riportati alla seguente pagina:  
<https://www.digitalpa.it/browser-supportati.html> oltre all'obbligo di aggiornamento del Plugin di Java
- c) Possesso di software normalmente utilizzati per l'editing e la lettura nei documenti tipo (elenco indicativo): MS Office, Open Office o Libre Office, Acrobat Reader o altro lettore documenti PDF.
- d) Certificato di firma digitale in corso di validità: i titolari e/o legali rappresentanti o procuratori degli operatori economici che intendono partecipare all'appalto devono essere in possesso di un certificato di firma digitale in corso di validità rilasciato da un organismo incluso nell'elenco pubblico dei certificatori tenuto da AgID, secondo quanto previsto dal Codice di Amministrazione Digitale (art. 29, comma 1) e specificato dal DPCM del 30 marzo 2009, nonché del relativo software per la visualizzazione e la firma dei documenti digitali.
- e) L'offerta e la documentazione ad essa relativa devono essere redatte e trasmesse alla Stazione Appaltante in formato elettronico, entro il termine perentorio di cui al punto IV.3.3) del Bando di Gara, attraverso la "Piattaforma di Gestione Albo fornitori e Gare telematiche", presso l'indirizzo: <https://portidiroma.acquistitelematici.it>.

La redazione dell'offerta dovrà avvenire seguendo le diverse fasi successive dell'apposita procedura guidata del Sistema, che consentono di predisporre:

- una busta telematica contenente la Documentazione Amministrativa;
- una busta telematica contenente l'Offerta Tecnica;
- una busta telematica contenente l'Offerta Economica.

A tal fine il concorrente dovrà:

- Accedere allo spazio dedicato alla gara sul sistema telematico;
- Compilare i seguenti form on line:
  - Anagrafica
  - Legale Rappresentante
  - Forma di partecipazione
- Scaricare sul proprio pc i documenti allegati nell'area "Documentazione di gara".
- Compilare e firmare digitalmente i documenti allegati;
- Inserire nel sistema i documenti allegati firmati digitalmente nell'apposito spazio previsto.
- I formati accettati per i documenti da firmare digitalmente sono esclusivamente \*.pdf, \*.p7m e \*.tsd, pena l'impossibilità di caricare il documento nel sistema.

Ogni singolo documento da caricarsi sul sistema non può superare i 15 MB di dimensione. Il semplice caricamento (upload) della documentazione di offerta sul Sistema non comporta l'invio dell'offerta alla Stazione Appaltante. Per trasmettere i documenti, è necessario confermare l'invio tramite l'apposita procedura. Il Concorrente è tenuto a verificare di avere completato tutti i passaggi richiesti dal Sistema per procedere all'invio dell'offerta.





Il Sistema darà comunicazione all'Operatore Economico del corretto invio dell'offerta tramite PEC e tramite ricevuta di partecipazione scaricabile dalla pagina di conferma di avvenuta partecipazione alla gara.

Il Sistema consente di salvare la documentazione di offerta redatta dal Concorrente, interrompere la redazione dell'offerta e riprenderla in un momento successivo.

Il Manuale d'uso per il Concorrente e le istruzioni presenti sulla piattaforma forniscono le indicazioni necessarie per la corretta redazione e la tempestiva presentazione dell'offerta.

La domanda deve essere firmata digitalmente dal titolare o legale rappresentante o procuratore del concorrente, a pena di non ammissione.

In caso di R.T.I., GEIE o Consorzi Ordinari di cui all'art. 2602 del Codice Civile, già costituiti e da costituire, di ogni tipo di Aggregazione di imprese aderenti al contratto di rete, la domanda deve essere firmata digitalmente dal rispettivo Titolare/Legale Rappresentante/Procuratore, **a pena di non ammissione alla gara.**

Inoltre, in caso di R.T.I., GEIE o Consorzi Ordinari già costituiti o da costituire, e di ogni tipo di Aggregazioni di imprese retiste, nella domanda di partecipazione devono essere obbligatoriamente specificate, **pena la non ammissione**, le parti del servizio che saranno eseguite da ciascuna impresa facente parte del Raggruppamento o Consorzio o Geie od Aggregazione di imprese in rete.

Le domande di partecipazione, in caso di R.T.I., Consorzi Ordinari ex art. 2602 del Codice Civile, GEIE ed imprese retiste devono essere inserite a sistema dall'impresa mandataria.

In caso di Consorzi di cui all'art. 45, comma I, lettere b) e c), del D.Lgs. n. 50/2016, nella domanda di partecipazione devono essere indicate le parti del servizio che saranno eseguite dalle diverse imprese e le specifiche imprese consorziate che eseguiranno le attività progettuali.

Nel caso di partecipazione di Aggregazioni di imprese in rete, quest'ultime devono compilare le parti della domanda di partecipazione prevista per i Raggruppamenti Temporanei d'Impresa, non essendo prevista una sezione dedicata a tali soggetti. La domanda deve essere inserita a sistema dalla impresa mandataria.

Nella domanda di partecipazione è, altresì, richiesto che venga inserito, per le comunicazioni di cui all'art. 76 del D.Lgs. n. 50/2016, l'indirizzo di posta certificata che dovrà corrispondere a quello utilizzato per la registrazione in piattaforma per la partecipazione alla presente procedura di gara ed a cui verranno inoltrate le relative comunicazioni.

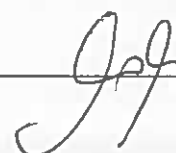
Nel caso in cui il concorrente non abbia indicato l'indirizzo PEC per l'invio delle comunicazioni di cui all'art. 76, le stesse verranno inviate tramite la piattaforma all'indirizzo e-mail utilizzato in fase di registrazione.

N.B.: Ogni altra documentazione non espressamente prevista potrà essere caricata dall'operatore economico, con le modalità sopra previste, utilizzando l'apposito campo denominato "Eventuali documenti integrativi".

Dopo aver allegato la documentazione richiesta, sarà necessario confermare la propria partecipazione tramite l'apposito tasto; il sistema invierà a questo punto una ricevuta di partecipazione via PEC, contenente l'elenco dei documenti caricati e le informazioni relative.

La PEC inviata costituisce notifica del corretto recepimento dell'offerta stessa.

L'offerta si considera ricevuta nel tempo indicato dal Sistema, come risultante dai log dello stesso Sistema. Il concorrente potrà presentare una nuova offerta entro e non oltre il termine sopra indicato, previsto per la presentazione della medesima; questa nuova offerta sarà sostitutiva a tutti gli effetti della precedente. Non è necessario provvedere alla richiesta scritta di ritiro dell'offerta



precedentemente inviata poiché il Sistema automaticamente annulla l'offerta precedente (stato "sostituita") e la sostituisce con la nuova.

**Non sarà ritenuta valida e non sarà accettata alcuna offerta pervenuta oltre la data di scadenza, anche per causa non imputabile al concorrente.**

I concorrenti esonerano la Stazione Appaltante ed il gestore del sistema da qualsiasi responsabilità inerente al mancato od imperfetto funzionamento dei servizi di connettività necessari a raggiungere il Sistema ed ad inviare i relativi documenti necessari per la partecipazione alla procedura.

Le istanze e le dichiarazioni richieste ai fini della partecipazione alla presente procedura di gara:

a) sono rilasciate ai sensi dell'art. 38 del D.P.R. n. 445/2000 e dell'art. 65 del D.Lgs. n. 82/2005 (o legislazione equivalente in caso di imprese estere);

b) in caso siano sottoscritte da Procuratori dei Legali Rappresentanti, deve essere allegata copia autentica della procura rilasciata dal notaio in formato elettronico o mediante scansione del documento cartaceo;

c) devono essere rese e sottoscritte digitalmente dai soggetti concorrenti, in qualsiasi forma di partecipazione, singoli, raggruppati, consorziati, aggregati in rete di imprese, appartenenti ad eventuali Imprese Ausiliarie, ognuno per quanto di propria competenza.

In caso di concorrenti non stabiliti in Italia, la documentazione dovrà essere prodotta in modalità equivalente secondo la legislazione dello Stato di appartenenza.

Tutte le comunicazioni effettuate dalla Stazione Appaltante avvengono tramite il sistema telematico e si danno per eseguite con l'invio di apposito messaggio al/i concorrente/i destinatari, visionabile in "Area Messaggi" ovvero in "Cruscotto Ultimi messaggi ricevuti non letti". Dette comunicazioni saranno trasmesse anche all'indirizzo di posta elettronica certificata del concorrente.

I chiarimenti in ordine alla presente procedura potranno essere formulati attraverso la piattaforma, dopo aver effettuato il login con la password rilasciata dal sistema e dopo aver avviato la procedura di partecipazione alla presente gara. Il sistema consente, anche prima della conclusione della fase di partecipazione, di inviare quesiti selezionando l'apposito tasto "Invia quesito alla Stazione Appaltante", presente in "dettagli della gara". Sarà possibile formulare quesiti entro e non oltre il giorno indicato in premessa.

Le risposte alle richieste di chiarimenti e/o eventuali informazioni in merito alla presente procedura saranno gestite attraverso la piattaforma e visibili, una volta selezionato "dettagli", nella tendina a sinistra in "I tuoi quesiti". Il quesito può essere tradotto in FAQ visibile sempre nella tendina a sinistra da tutti gli Operatori Economici che hanno avviato la procedura di partecipazione alla gara.

**N.B.** I concorrenti, anche dopo aver perfezionato la procedura di partecipazione, devono periodicamente consultare i dettagli della gara a cui si sta partecipando, sulla piattaforma digitale, al fine di apprendere tempestivamente eventuali rettifiche che potrebbero essere apportate al Bando e/o al Disciplinare anche successivamente alla sua pubblicazione; in tal caso, sarà presente una comunicazione in "dettagli del Bando di Gara" a cui si partecipa, che riporta la notizia circa la rettifica e rimanda all'avviso completo visionabile in "Documentazione di gara".

Tutti i concorrenti dovranno prendere visione di tutte le risposte ai quesiti formulati in relazione alla presente gara, accettarli e tenerne conto ai fini della formulazione dell'offerta, indipendentemente dal fatto che abbiano presentato essi stessi od altri tali richieste. A tal fine si richiede un'apposita dichiarazione, a cura del Legale Rappresentante dell'Impresa/Società/Consorzio/R.T.I. già costituito, con la quale si attesti di aver preso visione ed accettato tutte le risposte ai chiarimenti e di averne tenuto conto nella formulazione dell'offerta. In caso di R.T.I. da costituirsi, la suddetta dichiarazione dovrà essere sottoscritta da ciascun raggruppando.



**N.B. L'inserimento di elementi concernenti il prezzo in documenti non contenuti nella documentazione offerta economica, costituirà causa di esclusione. Verranno altresì escluse le offerte plurime, condizionate, alternative od espresse in aumento.**

## **6. Soggetti ammessi alla gara**

Sono ammessi alla gara gli Operatori Economici in possesso dei requisiti prescritti dal presente paragrafo 6, tra i quali, in particolare:

**6.1.** Sono ammessi a partecipare alla presente procedura gli Operatori Economici di cui all'articolo 3, comma 1, lettera p) del D.Lgs. n. 50/2016, nonché gli Operatori Economici stabiliti in altri Stati membri, costituiti conformemente alla legislazione vigente nei rispettivi Paesi. Gli Operatori Economici, i Raggruppamenti di Operatori Economici, comprese le Associazioni Temporanee, che, in base alla normativa dello Stato membro nel quale sono stabiliti, sono autorizzati a fornire la prestazione oggetto della presente procedura di affidamento, possono partecipare alle procedure di affidamento dei contratti pubblici anche nel caso in cui essi avrebbero dovuto configurarsi come persone fisiche o persone giuridiche, ai sensi del Codice.

**6.2.** Sono ammessi alla gara gli Operatori Economici suddetti, in possesso dei requisiti prescritti dai successivi paragrafi, tra i quali, in particolare, quelli costituiti da:

**6.2.1.** Operatori Economici con idoneità individuale di cui alle lettere a) (Imprenditori individuali anche Artigiani, Società Commerciali, Società Cooperative), b) (Consorti tra Società Cooperative e Consorti tra Imprese Artigiane), c) (Consorti Stabili), dell'art. 45, comma 2, del Codice;

**6.2.2.** Operatori Economici con idoneità plurisoggettiva di cui alle lettere d) (Raggruppamenti Temporanei di concorrenti), e) (Consorti Ordinari di concorrenti), f) (le Aggregazioni tra le imprese aderenti al contratto di rete), g) (Gruppo Europeo di Interesse Economico), dell'art. 45, comma 2, del Codice, oppure da operatori che intendano riunirsi o consorziarsi ai sensi dell'art. 48, comma 8, del Codice;

**6.2.3.** Operatori Economici stranieri, alle condizioni di cui all'art. 49 del Codice, nonché del presente Disciplinare di Gara.

**6.3.** Si applicano le disposizioni di cui agli artt. 47 e 48 del Codice ed all'art. 92 del Regolamento.

**6.4** Gli operatori economici possono partecipare alla presente gara in forma singola o associata, secondo le disposizioni **dell'art. 46 del Codice**, purché in possesso dei requisiti prescritti dai successivi articoli. In particolare, sono ammessi a partecipare:

- a. liberi professionisti singoli od associati nelle forme riconosciute dal vigente quadro normativo; vanno aggiunti «gli archeologi» «professionisti, singoli e associati, e le società da essi costituite (D.L. 16 luglio 2020, n. 76: «Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale», convertito nella L. 11 settembre 2020, n. 120, art. 8, comma 5, lett. a-bis)»;
- b. società di professionisti;
- c. società di ingegneria;
- d. prestatori di servizi di ingegneria e architettura identificati con i codici CPV da 74200000-1 a 74276400-8 e da 74310000-5 a 74323100-0 e 74874000-6 - e successivi aggiornamenti - stabiliti in altri Stati membri, costituiti conformemente alla legislazione vigente nei rispettivi Paesi;



- e. raggruppamenti temporanei o consorzi ordinari costituiti dai soggetti di cui alle lettere da a) ad h) del presente elenco;
- f. consorzi stabili di società di professionisti, di società di ingegneria, anche in forma mista (in seguito anche consorzi stabili di società) e i GEIE;
- g. consorzi stabili professionali ai sensi dell'art. 12 della l. 81/2017;
- h. aggregazioni tra gli operatori economici di cui ai punti a), b) c) e d) aderenti al contratto di rete (rete di imprese, rete di professionisti o rete mista ai sensi dell'art. 12 della l. 81/2017) ai quali si applicano le disposizioni di cui all'articolo 48 in quanto compatibili.

**Ai sensi dell'art. 24, comma 7 del Codice, l'aggiudicatario dei servizi di progettazione oggetto della presente gara, non potrà partecipare agli appalti di lavori pubblici, nonché agli eventuali subappalti o cottimi, derivanti dall'attività di progettazione svolta.** Ai medesimi appalti, subappalti e cottimi non può partecipare un soggetto controllato, controllante o collegato all'aggiudicatario. Le situazioni di controllo e di collegamento si determinano con riferimento a quanto previsto dall'art. 2359 del codice civile. Tali divieti sono estesi ai dipendenti dell'affidatario dell'incarico di progettazione, ai suoi collaboratori nello svolgimento dell'incarico e ai loro dipendenti, nonché agli affidatari di attività di supporto alla progettazione e ai loro dipendenti. Tali divieti non si applicano laddove i soggetti ivi indicati dimostrino che l'esperienza acquisita nell'espletamento degli incarichi di progettazione non è tale da determinare un vantaggio che possa falsare la concorrenza con gli altri operatori.

**Si precisa inoltre:**

- Sono ammessi a partecipare alla presente procedura concorsuale tutti i soggetti di cui all'art. 45 del "Codice", anche riuniti o consorziati o che intendono riunirsi o consorziarsi ai sensi degli artt. 47 e 48 del "Codice", nonché dell'art. 92 del D.P.R. n. 207/2010, che siano in possesso, all'atto della presentazione dell'offerta, dei requisiti di idoneità professionali e di ordine speciale di cui all'art. 83 del "Codice" e dei requisiti di ordine generale prescritti dall'art. 80 del D.Lgs n. 50/2016;
- I concorrenti stabiliti in Stati aderenti all'Unione Europea, si qualificano, ai sensi dell'art. 45, comma 1, del "Codice", alle medesime condizioni richieste per gli Operatori Economici italiani. Ai sensi del comma 2 del predetto articolo, la qualificazione prevista dal "Codice" non è condizione obbligatoria per la partecipazione alla presente procedura di gara. Tali operatori si qualificano alla gara producendo documentazione conforme alle normative vigenti nei rispettivi Paesi idonea a dimostrare il possesso di tutti i requisiti prescritti per la qualificazione e la partecipazione degli Operatori Economici italiani alle gare;
- Il possesso dei requisiti è provato, **a pena di esclusione dalla presente procedura**, con le modalità, le forme ed i contenuti previsti nel presente Disciplinare di Gara;
- Per i Raggruppamenti di Imprese, le Aggregazioni di Imprese di rete e per i Consorzi Ordinari di tipo orizzontale, di cui all'art. 45, comma 2, lettere d), e), f) e g), del "Codice", i requisiti di qualificazione richiesti nel Bando di Gara devono essere posseduti dalla mandataria o da un'Impresa consorziata nella misura minima del 40% (quaranta per cento); la restante percentuale deve essere posseduta, cumulativamente, dalle mandanti o dalle altre Imprese consorziate ciascuna nella misura minima del 10% (dieci per cento) di quanto richiesto all'intero Raggruppamento. L'Impresa mandataria, in ogni caso, dovrà possedere i requisiti in misura maggioritaria;
- E' consentita la presentazione di offerta da parte dei soggetti di cui all'art. 45, comma 2, lettere d) ed e), del "Codice" anche se non ancora costituiti; in tal caso l'offerta deve essere sottoscritta

da tutti gli Operatori Economici che costituiranno i Raggruppamenti Temporanei di Imprese od i Consorzi Ordinari di concorrenti e contenere l'impegno che, in caso di aggiudicazione della gara, gli stessi Operatori Economici conferiranno mandato collettivo speciale con rappresentanza ad uno di essi, da indicare in sede di offerta, qualificato come mandatario, il quale stipulerà il contratto in nome e per conto proprio e dei mandanti;

- E' fatto divieto ai concorrenti, ai sensi dell'art.48 del "Codice", di partecipare alla gara in più di un Raggruppamento o Consorzio Ordinario di concorrenti, ovvero di partecipare alla gara anche in forma individuale qualora abbiano partecipato alla medesima gara in Raggruppamento o Consorzio Ordinario di concorrenti. In caso di violazione dei predetti divieti saranno **esclusi dalla presente procedura di gara** tutti i concorrenti in cui figuri la presenza del medesimo soggetto;
- In conformità al comma 4, dell'art. 48, del "Codice", devono essere specificate le prestazioni che saranno eseguite dai singoli Operatori Economici riuniti o consorziati: parimenti i Consorzi di cui all'art. 45, comma 2, lettere b) e c), del "Codice", sono tenuti ad indicare, in sede di offerta, per quali consorziati il Consorzio concorre, a questi ultimi è fatto divieto di partecipare alla gara in qualsiasi altra forma. In caso di violazione sono **esclusi dalla presente procedura di gara** sia il Consorzio che il consorziato;
- E' vietata l'associazione in partecipazione. Salvo quanto disposto ai commi 18, 19, 19-bis e 19-ter, dell'art. 48, del "Codice", è vietata qualsiasi modificazione alla composizione dei Raggruppamenti Temporanei di Imprese e dei Consorzi Ordinari di concorrenti rispetto a quella risultante dall'impegno presentato in sede di offerta. L'inosservanza dei divieti di cui al comma 9 del predetto art. 48 del "Codice" **comporta l'annullamento dell'aggiudicazione o la nullità del contratto**, nonché l'esclusione dei concorrenti riuniti in Raggruppamento o Consorzio Ordinario di concorrenti, concomitanti o successivi alle procedure di affidamento relative al medesimo appalto.
- Le imprese, ivi compresi i consorzi di cui all'art. 45 co. 2 lett. b) e c) del D.Lgs n. 50/2016 e s.m.i. ammesse a procedura di concordato preventivo con continuità aziendale ovvero autorizzate dal tribunale a partecipare a procedure di affidamento di contratti pubblici di cui all'art. 186 bis del R.D. n. 267/1942 possono concorrere alle condizioni previste nel citato articolo anche riunite in raggruppamento temporaneo di Imprese, purché non rivestano la qualità di mandataria e sempre che le altre imprese aderenti al raggruppamento non siano assoggettate ad una procedura concorsuale. La suddetta condizione prevista per i raggruppamenti temporanei di imprese vale anche per gli altri soggetti di cui all'art. 45 co. 2 lett. C) e g) (consorzi ordinari di concorrenti e GEIE).
- Ai soggetti costituiti in forma associata si applicano le disposizioni di cui agli artt. 47 e 48 del Codice.
- È vietato ai concorrenti di partecipare alla gara in più di un raggruppamento temporaneo o consorzio ordinario di concorrenti o aggregazione di operatori aderenti al contratto di rete (nel prosieguo, aggregazione di rete).
- È vietato al concorrente che partecipa alla gara in raggruppamento o consorzio ordinario di concorrenti, di partecipare anche in forma individuale.
- È vietato al concorrente che partecipa alla gara in aggregazione di rete, di partecipare anche in forma individuale. Gli operatori economici retisti non partecipanti alla gara possono presentare offerta, per la medesima gara, in forma singola o associata.  
**I consorzi stabili** di cui alle precedenti lett. f) e g) hanno facoltà di indicare, in sede di offerta, per quali consorziati il consorzio concorre.



A questi ultimi è vietato partecipare, in qualsiasi altra forma, alla presente gara. In caso di violazione sono esclusi dalla gara sia il consorzio sia il consorziato; in caso di inosservanza di tale divieto si applica l'articolo 353 del codice penale.

Nel caso di consorzi stabili, i consorziati designati dal consorzio per l'esecuzione del contratto non possono, a loro volta, a cascata, indicare un altro soggetto per l'esecuzione. Qualora il consorziato designato sia, a sua volta, un consorzio stabile, quest'ultimo indicherà in gara il consorziato esecutore.

**Per l'aggregazione tra le imprese aderenti al contratto di rete è quindi questa la disciplina giuridica (come già nel vecchio codice):**

1) si applica la disciplina del raggruppamento (e quindi occorre l'impegno a conferire mandato a un'indicata capogruppo):

a. se non è nominato un organo comune;

b. se, pur nominato un organo comune, in contratto viene «diversamente disposto» rispetto alla regola secondo cui l'«organo comune agisce in rappresentanza», anche «in assenza della soggettività, degli imprenditori, anche individuali, partecipanti al contratto»: in tal caso, occorre che la stazione appaltante abbia visione del contratto già in sede di documentazione amministrativa (perché la medesima possa verificare che sussista tale «diversamente disposto»), nella sufficiente modalità soltanto informale (trattandosi di sub-fase soltanto partecipativa);

2) si applica (per analogia) la disciplina del consorzio ordinario (e quindi non occorre conferire nessun mandato in quanto la funzione della rappresentanza è già garantita, laddove deve essere indicata una capogruppo solo al fine della qualificazione):

a. se è nominato un organo comune e in contratto non viene «diversamente disposto» rispetto alla regola secondo cui l'«organo comune agisce in rappresentanza», anche «in assenza della soggettività, degli imprenditori, anche individuali, partecipanti al contratto»; in tal caso, anche qui è richiesta visione del contratto già in sede di documentazione amministrativa (perché la medesima possa verificare che non sussista tale «diversamente disposto»), nella sufficiente modalità soltanto informale (trattandosi di sub-fase soltanto partecipativa);

b. se è acquisita soggettività giuridica piena (comprovabile in sede di gara con l'autocertificazione dell'«iscrizione nella sezione ordinaria del registro delle imprese»).

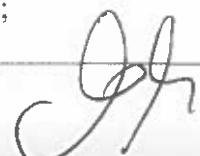
Alla luce di questa ricostruzione:

1) se l'aggregazione partecipa sul modello del «raggruppamento», è corretto il principio affermato nel bando-tipo:

2) ma se l'aggregazione partecipa sul modello del «consorzio ordinario le consorziate non designate non possono partecipare *«uti singulae»* alla stessa procedura, trattandosi di possibilità che l'ordinamento (cfr. D.Lgs. 50/2016, art. 48, comma 7) concede solo ai consorzi cooperativi, artigiani e stabili.

Le aggregazioni di rete (rete di imprese, rete di professionisti o rete mista) rispettano la disciplina prevista per i raggruppamenti temporanei in quanto compatibile. In particolare:

I. nel caso in cui la rete sia dotata di organo comune con potere di rappresentanza e soggettività giuridica (cd. rete - soggetto), ai sensi dell'art. 3, comma 4-quater, del D.L. 10 febbraio 2009, n. 5, l'aggregazione partecipa a mezzo dell'organo comune, che assumerà il ruolo della mandataria, qualora in possesso dei relativi requisiti. L'organo comune potrà indicare anche solo alcuni operatori economici tra i retisti per la partecipazione alla gara ma dovrà obbligatoriamente far parte di questi;





- II. nel caso in cui la rete sia dotata di organo comune con potere di rappresentanza ma priva di soggettività giuridica (cd. rete-contratto), ai sensi dell'art. 3, comma 4-ter, del D.L. 10 febbraio 2009, n. 5, l'aggregazione partecipa a mezzo dell'organo comune, che assumerà il ruolo della mandataria, qualora in possesso dei requisiti previsti per la mandataria e qualora il contratto di rete rechi mandato allo stesso a presentare domanda di partecipazione o offerta per determinate tipologie di procedure di gara. L'organo comune potrà indicare anche solo alcuni operatori economici tra i retisti per la partecipazione alla gara ma dovrà obbligatoriamente far parte di questi;
- III. nel caso in cui la rete sia dotata di organo comune privo di potere di rappresentanza ovvero sia sprovvista di organo comune, oppure se l'organo comune è privo dei requisiti di qualificazione, ai sensi dell'art. 3, comma 4-ter, del d.l. 10 febbraio 2009, n. 5, l'aggregazione partecipa nella forma del raggruppamento costituito o costituendo, con applicazione integrale delle relative regole (cfr. determinazione ANAC n. 3 del 23 aprile 2013).

## 7. Condizioni di partecipazione

### 7.1 *Requisiti di ordine generale*

Non è ammessa la partecipazione alla gara di concorrenti per i quali sussistano:

7.1.1. ► le cause di esclusione di cui all'art. 80, comma 1, lettere a), b), c), d), e), f), e g), nonché le condizioni di esclusione di cui all'art. 80, comma 5, lettere a), b), c), d), e), f), f-bis), f-ter), g), h), i), l), e m) del Codice;

7.1.2. ► (art. 80, comma 2, del Codice) le cause di divieto, decadenza o di sospensione di cui all'art. 67 del D.Lgs. del 06 settembre 2011, n. 159, o di un tentativo di infiltrazione mafiosa di cui all'articolo 84, comma 4, del medesimo Decreto;

7.1.3. ► (art. 80, comma 4, del Codice) violazioni gravi, definitivamente accertate, rispetto agli obblighi relativi al pagamento delle imposte e tasse o dei contributi previdenziali secondo la legislazione italiana o quella dello Stato in cui gli Operatori Economici sono stabiliti;

7.1.4. ► le condizioni di cui all'art. 53, comma 16-ter, del D.Lgs. n. 165/2001 o che siano incorsi, ai sensi della normativa vigente, in ulteriori divieti a contrattare con la Pubblica Amministrazione;

7.1.5. ► gli Operatori Economici aventi sede, residenza o domicilio nei paesi inseriti nelle c.d. "black list", di cui al Decreto del Ministro delle Finanze del 04 maggio 1999 ed al Decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze del 21 novembre 2001 devono essere in possesso, **pena l'esclusione dalla gara**, dell'autorizzazione rilasciata ai sensi del D.M. del 14 dicembre 2010 del Ministero dell'Economia e delle Finanze (art. 37 del D.L. del 31 maggio 2010, n. 78);

7.1.6. ► agli Operatori Economici concorrenti, ai sensi dell'art. 48, comma 7, primo periodo, del Codice, è vietato partecipare alla gara in più di un Raggruppamento Temporaneo o Consorzio Ordinario di concorrenti, ovvero partecipare alla gara anche in forma individuale, qualora gli stessi abbiano partecipato alla gara medesima in Raggruppamento o Consorzio Ordinario di concorrenti od Aggregazione di imprese aderenti al contratto di rete (nel prosieguo, Aggregazione di imprese di rete);

7.1.7. ► ai consorziati indicati per l'esecuzione da un Consorzio di cui all'art. 45, comma 2, lettere b) e c), ai sensi dell'art. 48, comma 7, secondo periodo, del Codice, è vietato partecipare in qualsiasi altra forma alla medesima gara.

**N.B.:** In relazione al suindicato punto, si precisa che in caso di cessione di azienda o di ramo d'azienda, incorporazione o fusione societaria sussiste in capo alla società cessionaria, incorporante,

o risultante dalla fusione, l'onere di presentare la dichiarazione relativa al requisito di cui all'art.80 , comma 1, del Codice degli Appalti, anche con riferimento agli Amministratori ed ai Direttori Tecnici che hanno operato presso la Società cedente, incorporata o le Società fuse nel ultimo anno, ovvero che sono cessati dalla relativa carica in detto periodo; resta ferma la possibilità di dimostrare la c.d. dissociazione (cfr. C.d.S. Adunanza Plenaria del 04 maggio 2012, n. 10 e del 17 giugno 2012, n. 21). In relazione ai requisiti di cui ai commi 1 e 5, lettera l), dell'art 80, si precisa, inoltre, che nel caso di Società di capitali in cui siano presenti due soli soci, ciascuno in possesso del cinquanta per cento della partecipazione azionaria, le dichiarazioni devono essere rese da entrambi i soci (C.d.S. Adunanza Plenaria del 06 novembre 2013, n.24).

**N.N.B.:** In caso di partecipazione alla gara in Raggruppamento Temporaneo di Imprese già costituito o da costituirsi, o Consorzio, i suddetti requisiti di ordine generale devono essere posseduti da ciascun soggetto partecipante al Raggruppamento od, in caso di Consorzio Ordinario di concorrenti da tutti i consorziati che partecipano alla gara. In caso di Consorzio di cui alle lettere b) e c) dell'art 45, comma 2, del Codice, i requisiti anzidetti dovranno essere posseduti anche dai consorziati indicati quali soggetti esecutori dei lavori

## **7.2 Requisiti di idoneità**

### **7.2.1 Requisiti di idoneità professionale**

Possono partecipare alla gara i concorrenti che siano in possesso dei requisiti di idoneità professionale, di cui all'art. 83 co.1 lett. a del D. Lgs. 50/2016 (parte IV sezione A D.G.U.E.).

In particolare, gli operatori economici, se cittadini italiani o di altro Stato membro residenti in Italia, devono essere iscritti al registro della camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura (CCIAA) per attività coincidenti con quelle oggetto del presente affidamento. Agli operatori cittadini di altro Stato membro, non residenti in Italia, è richiesta la prova dell'iscrizione, secondo le modalità vigenti nello Stato di residenza, in uno dei registri professionali o commerciali, di cui all'allegato XVI al Codice Appalti, mediante dichiarazione giurata o secondo le modalità vigenti nello Stato membro nel quale sono stabiliti, ovvero mediante attestazione, sotto la propria responsabilità, che il certificato prodotto è stato rilasciato da uno dei registri professionali o commerciali istituiti nel Paese in cui sono residenti. Nel caso di consorzi di cui alle lettere b) e c) dell'art. 45 co.2 del D. Lgs. 50/2016, il suddetto requisito deve essere posseduto dal consorzio stesso e dalla/e consorziata/e indicata/e. Nel caso di raggruppamenti temporanei o consorzi ordinari di concorrenti di cui all'art. 45 co. 2 lett. d) e) del D. Lgs. 50/2016, costituiti o da costituirsi, il suddetto requisito deve essere posseduto da ciascuna impresa raggruppata/raggruppanda o consorziata/consorzianda.

Inoltre:

#### **7.2.1.1 Requisiti del concorrente**

##### **a) I requisiti di cui al d.m. 2 dicembre 2016 n. 263**

Il concorrente non stabilito in Italia ma in altro Stato membro o in uno dei Paesi di cui all'art. 83, comma 3 del Codice, presenta iscrizione ad apposito albo corrispondente previsto dalla legislazione nazionale di appartenenza o dichiarazione giurata o secondo le modalità vigenti nello Stato nel quale è stabilito.

##### **b) (per tutte le tipologie di società e per i consorzi)**

Iscrizione nel registro delle imprese tenuto dalla Camera di commercio industria, artigianato e agricoltura per attività coerenti con quelle oggetto della presente procedura di gara.



Il concorrente non stabilito in Italia ma in altro Stato Membro o in uno dei Paesi di cui all'art. 83, comma 3 del Codice, presenta registro commerciale corrispondente o dichiarazione giurata o secondo le modalità vigenti nello Stato nel quale è stabilito.

#### **Indicazioni per i raggruppamenti temporanei, consorzi ordinari, aggregazioni di rete, GEIE**

- Nei raggruppamenti temporanei, la mandataria deve, in ogni caso, possedere i requisiti ed eseguire le prestazioni in misura maggioritaria ai sensi dell'art. 83, comma 8 del Codice. La mandataria di un raggruppamento temporaneo di tipo verticale, ai sensi dell'art. 48, comma 2 del Codice, esegue le prestazioni indicate come principali, anche in termini economici, le mandanti quelle indicate come secondarie

- Gli operatori economici che si presentano in forma associata devono possedere i requisiti di partecipazione nei termini di seguito indicati:

- Alle aggregazioni di rete, ai consorzi ordinari ed ai GEIE si applica la disciplina prevista per i raggruppamenti temporanei, in quanto compatibile.

- Nei consorzi ordinari la consorziata che assume la quota maggiore di attività esecutive riveste il ruolo di capofila che deve essere assimilata alla mandataria.

- Nel caso in cui la mandante/mandataria di un raggruppamento temporaneo sia un consorzio stabile o una sub-associazione, nelle forme di un raggruppamento costituito oppure di un'aggregazione di rete, i relativi requisiti di partecipazione sono soddisfatti secondo le medesime modalità indicate per i raggruppamenti

- I requisiti del d.m. 263/2016 [«Il concorrente non stabilito in Italia ma in altro Stato membro o in uno dei Paesi di cui all'art. 83, comma 3 del Codice, presenta iscrizione ad apposito albo corrispondente previsto dalla legislazione nazionale di appartenenza o dichiarazione giurata o secondo le modalità vigenti nello Stato nel quale è stabilito».] devono essere posseduti da ciascun operatore economico associato, in base alla propria tipologia.

- Per i raggruppamenti temporanei, è condizione di partecipazione la presenza, quale progettista, di almeno **un giovane professionista ai sensi dell'art. 4 del d.m. 263/2016**. Il requisito relativo all'iscrizione nel registro delle imprese tenuto dalla Camera di commercio industria, artigianato e agricoltura deve essere posseduto da:

- a. ciascuna delle società raggruppate/raggruppande, consorziate/consorziande o GEIE;

- b. ciascuno degli operatori economici aderenti al contratto di rete indicati come esecutori e dalla rete medesima nel caso in cui questa abbia soggettività giuridica

- Il requisito di Iscrizione agli appositi albi professionali, relativo all'iscrizione all'Albo è posseduto dai professionisti che nel gruppo di lavoro sono incaricati dell'esecuzione delle prestazioni oggetto dell'appalto.

- Il requisito di cui all'abilitazione di cui all'art. 98 del d.lgs. 81/2008 è posseduto dai professionisti che nel gruppo di lavoro sono indicati come incaricati della prestazione di coordinamento della sicurezza.

- Il requisito relativo alla copertura assicurativa contro i rischi professionali deve essere soddisfatto dal raggruppamento nel complesso, secondo una delle opzioni di seguito indicate:

- a) somma dei massimali delle polizze dei singoli operatori del raggruppamento; in ogni caso, ciascun componente il raggruppamento deve possedere un massimale in misura proporzionalmente corrispondente all'importo dei servizi che esegue

- b) unica polizza della mandataria per il massimale indicato, con copertura estesa a tutti gli operatori del raggruppamento.

### Indicazioni per i consorzi stabili

I consorzi stabili devono possedere i requisiti di partecipazione nei termini di seguito indicati.

- I requisiti del d.m. 263/2016 devono essere posseduti:
- per i consorzi di società di professionisti e di società di ingegneria, dalle consorziate secondo quanto indicato all'art. 5 del citato decreto.
- per i consorzi di professionisti, dai consorziati secondo quanto indicato all'art. 1 del citato decreto.
- Il requisito relativo all'iscrizione nel registro tenuto dalla Camera di commercio industria, artigianato e agricoltura deve essere posseduto dal consorzio e dalle società consorziate indicate come esecutrici.
- Il requisito relativo all'iscrizione all'Albo è posseduto dai professionisti che nel gruppo di lavoro sono incaricati dell'esecuzione delle prestazioni oggetto dell'appalto.
- Il requisito relativo all'abilitazione di cui all'art. 98 del d.lgs. 81/2008 è posseduto dai professionisti che nel gruppo di lavoro sono indicati come incaricati della prestazione di coordinamento della sicurezza.
- I requisiti di capacità economica e finanziaria nonché tecnica e professionale, ai sensi dell'art. 47 del Codice, devono essere posseduti dal consorzio che può spendere, oltre ai propri requisiti, anche quelli delle consorziate esecutrici

### Raggruppamenti temporanei, consorzi ordinari, aggregazioni di rete, GEIE

Il requisito relativo alla **copertura assicurativa contro i rischi professionali** deve essere soddisfatto dal raggruppamento nel complesso, secondo una delle opzioni di seguito indicate:

- a) somma dei massimali delle polizze dei singoli operatori del raggruppamento; in ogni caso, ciascun componente il raggruppamento deve possedere un massimale in misura proporzionalmente corrispondente all'importo dei servizi che esegue
- b) unica polizza della mandataria per il massimale indicato, con copertura estesa a tutti gli operatori del raggruppamento.

### Consorzi stabili

I requisiti di **capacità economica e finanziaria nonché tecnica e professionale**, ai sensi dell'art. 47 del Codice, devono essere posseduti dal consorzio che può spendere, oltre ai propri requisiti, anche quelli delle consorziate esecutrici

#### 7.2.1.2 Requisiti del gruppo di lavoro

Il concorrente deve disporre ed indicare nel gruppo di lavoro:

- a. i professionisti in possesso dei seguenti requisiti professionali ed abilitativi, corredando le indicazioni con gli estremi di iscrizione ai relativi Ordini, Albi od altri elenchi ufficiali imposti o necessari in base alle norme giuridiche sulle professioni tecniche.

Tra i componenti del gruppo di lavoro dovranno essere presenti le professionalità minime inderogabili di seguito indicate nella tabella sottostante:

<i>Ruolo</i>	<i>Requisiti minimi</i>	<i>N.</i>
Coordinatore del gruppo di progettazione	Laurea magistrale o quinquennale in ingegneria o architettura o muniti di laurea equipollente, abilitazione all'esercizio della professione ed iscrizione alla sezione A del relativo Ordine Professionale da almeno dieci anni.	n.1

Progettista Civile – Ingegnere edile	Laurea magistrale o quinquennale in ingegneria civile ed iscrizione alla sezione A del relativo Ordine Professionale.	n.1
Progettista – Ingegnere Elettrico o Elettrotecnico	Laurea magistrale o quinquennale in ingegneria elettrica o elettrotecnica ed iscrizione alla sezione A del relativo Ordine Professionale.	n.2
Coordinatore della Sicurezza in fase di progettazione abilitato ai sensi del titolo IV del D.Lgs. 81/08 e s.m.i	Laurea magistrale o quinquennale in ingegneria e abilitazione al ruolo di Coordinatore della sicurezza nei cantieri ai sensi del Titolo IV D.Lgs. 81/08 e s.m.i. (in particolare deve possedere i requisiti di cui all'Art. 98 del D.Lgs. 81/08)	n.1
Progettista - Ingegnere marittimo.	Laurea magistrale o quinquennale in ingegneria marittima ed iscrizione alla sezione A del relativo Ordine Professionale.	n.1
Tecnico competente in acustica	Tecnico competente in acustica di cui alla Legge 26 ottobre 1995, n. 447 ed al D. Lgs. 17 febbraio 2017, n. 42.	n.1
Geologo	Laurea in scienze geologiche o geofisiche ed Iscrizione al relativo ordine professionale.	n.1
Archeologo	Iscrizione Albo professionale (elenco MIBACT di 1^ fascia).	n.1
<b>TOTALE</b>		<b>N.9</b>

Tali esperti devono essere dipendenti del soggetto offerente o comunque figure professionali, muniti di partita I.V.A., che abbiano prestato la propria attività professionale nei confronti della Società concorrente in misura prevalente ovvero che abbiano fatturato, nei confronti di detta Società, una quota superiore al 50% del proprio fatturato annuo risultante dall'ultima dichiarazione I.V.A.

**a) Per il professionista che espleta l'incarico oggetto dell'appalto: Iscrizione agli appositi albi professionali,** previsti per l'esercizio dell'attività oggetto di appalto, del soggetto personalmente responsabile dell'incarico.

Il concorrente non stabilito in Italia ma in altro Stato Membro o in uno dei Paesi di cui all'art. 83, comma 3 del Codice, presenta iscrizione ad apposito albo corrispondente previsto dalla legislazione nazionale di appartenenza o dichiarazione giurata o secondo le modalità vigenti nello Stato nel quale è stabilito.

**b) Per il professionista che espleta l'incarico di coordinatore della sicurezza in fase di progettazione: Requisiti di cui all'art. 98 del d.lgs. 81/2008 e s.m.i.**

### 7.2.1.3 Requisiti di capacità economica e finanziaria

**Fatturato globale minimo** per servizi di ingegneria e di architettura, di cui all'art. 3, lettera vvvv) del "Codice", espletati nei migliori tre esercizi dell'ultimo quinquennio antecedente la pubblicazione del Bando di Gara, per un importo pari ad almeno 2 volte l'importo a base d'asta, ovvero **2.263.697,64 €**.

La comprova del requisito è fornita, ai sensi dell'art. 86, comma 4 e all. XVII parte I, del Codice, mediante:

- per le società di capitali: bilanci approvati alla data di scadenza del termine per la presentazione delle offerte corredati della nota integrativa;



- per gli operatori economici costituiti in forma d'impresa individuale ovvero di società di persone: Modello Unico o la Dichiarazione IVA;
- per i liberi professionisti o associazione di professionisti: Modello Unico o la Dichiarazione IVA;

Ove le informazioni sui fatturati non siano disponibili, per gli operatori economici che abbiano iniziato l'**attività da meno di tre anni**, i requisiti di fatturato devono essere rapportati al periodo di attività.

Ai sensi dell'art. 86, comma 4, del Codice l'operatore economico, che per fondati motivi non è in grado di presentare le referenze richieste può provare la propria capacità economica e finanziaria mediante un qualsiasi altro documento considerato idoneo dalla stazione appaltante.

### 7.2.1.4 Requisiti di capacità tecnica e professionale

a) **un elenco di servizi di ingegneria e di architettura espletati negli ultimi dieci anni** antecedenti la data di pubblicazione del bando e relativi ai lavori di ognuna delle categorie e ID indicate nella successiva tabella e il cui importo complessivo, per ogni categoria e ID, è almeno pari a 1,5 volte l'importo stimato dei lavori della rispettiva categoria e ID. Gli importi minimi dei lavori, per categorie e ID, sono riportati nella seguente tabella.

CATEGORIA D'OPERA	ID OPERE		Grado Complessità "G"	Costo Categorie (€)
	codice	descrizione		
IMPIANTI	IA.04	Impianti elettrici in genere, impianti di illuminazione, telefonici, di sicurezza, di rivelazione incendi, fotovoltaici, a corredo di edifici e costruzioni complessi - cabling strutturati - impianti in fibra ottica - singole apparecchiature per laboratori e impianti pilota di tipo complesso	1,30	90.000.000,00

## 8. Avvalimento

Ai sensi dell'art. 89 del Codice, l'operatore economico, singolo o associato, può dimostrare il possesso dei requisiti di carattere economico, finanziario, tecnico e professionale di cui all'art. 83, comma 1, lett. b) e c) del Codice avvalendosi dei requisiti di altri soggetti, anche partecipanti al raggruppamento. Non è consentito l'avvalimento per la dimostrazione dei requisiti generali e di idoneità professionale. Il concorrente deve produrre i documenti e le dichiarazioni dell'ausiliaria. L'ausiliaria deve possedere i requisiti previsti dall'art. 80 del Codice e dichiararli in gara mediante presentazione di un proprio DGUE, da compilare nelle parti pertinenti, nonché di una dichiarazione integrativa. Ai sensi dell'art. 89, comma 1, del Codice, il contratto di avvalimento contiene, a pena di nullità, la specificazione dei requisiti forniti e delle risorse messe a disposizione dall'ausiliaria. Il concorrente e l'ausiliaria sono responsabili in solido nei confronti della stazione appaltante in relazione alle prestazioni oggetto del contratto. È ammesso l'avvalimento di più ausiliarie. L'ausiliaria non può avvalersi a sua volta di altro soggetto. Ai sensi dell'art. 89, comma 7 del Codice, a pena di esclusione, non è consentito che l'ausiliaria presti avvalimento per più di un concorrente e che

partecipino alla gara sia l'ausiliaria che il concorrente che si avvale dei requisiti. L'ausiliaria può assumere il ruolo di subappaltatore nei limiti dei requisiti prestati. Nel caso di dichiarazioni mendaci si procede all'esclusione del concorrente e all'escussione della garanzia ai sensi dell'art. 89, comma 1, ferma restando l'applicazione dell'art. 80, comma 12 del Codice. Ad eccezione dei casi in cui sussistano dichiarazioni mendaci, qualora per l'ausiliaria sussistano motivi obbligatori di esclusione o laddove essa non soddisfi i pertinenti criteri di selezione, la stazione appaltante impone, ai sensi dell'art. 89, comma 3 del Codice, al concorrente di sostituire l'ausiliaria. È sanabile, mediante soccorso istruttorio, la mancata produzione delle dichiarazioni dell'ausiliaria o del contratto di avvalimento, a condizione che i citati elementi siano preesistenti e comprovabili con documenti di data certa, anteriore al termine di presentazione dell'offerta. Non è sanabile - e quindi causa di esclusione dalla gara - la mancata indicazione dei requisiti e delle risorse messi a disposizione dall'ausiliaria in quanto causa di nullità del contratto di avvalimento.

L'Operatore Economico dovrà produrre in caso di avvalimento la seguente documentazione:

- a) Dichiarazione sottoscritta dal Legale Rappresentante dell'Operatore Economico singolo o raggruppato o consorziato od aggregato in rete, attestante l'avvalimento dei requisiti necessari per la partecipazione alla gara, con specifica indicazione dei requisiti di cui si intende avvalere e dell'Impresa Ausiliaria;
- b) una dichiarazione sottoscritta da parte dell'Impresa Ausiliaria attestante il possesso da parte di quest'ultima dei requisiti di cui all'art. 80 del D.Lgs. n. 50/2016 e ss.mm.ii., quelli relativi alla normativa antimafia ed il possesso dei requisiti tecnici e delle risorse oggetto di avvalimento;
- c) una dichiarazione sottoscritta dall'Impresa Ausiliaria con cui quest'ultima si obbliga verso il concorrente e verso la Stazione Appaltante a mettere a disposizione per tutta la durata dell'appalto le risorse necessarie di cui è carente il concorrente;
- d) una dichiarazione sottoscritta dall'Impresa Ausiliaria con cui questa attesta che non partecipa alla gara in proprio od associata o consorziata ai sensi dell'art. 45 del D.Lgs n. 50/2016;
- e) *originale o copia autentica* del contratto in virtù del quale l'Impresa Ausiliaria si obbliga nei confronti del concorrente a fornire i requisiti ed a mettere a disposizione le risorse necessarie per tutta la durata dell'appalto. Il contratto di avvalimento, a **pena di esclusione**, secondo quanto indicato nella determina AVCP n. 2/2012, deve riportare in modo esplicito, compiuto ed esauriente l'oggetto del contratto di avvalimento, vale a dire le risorse ed i mezzi prestati, da elencare *"in modo determinato e specifico"*. Pertanto il contratto di avvalimento non può sostanziarsi nell'impegno generico *"a mettere a disposizione in caso di aggiudicazione le risorse necessarie di cui il concorrente è carente"*.

Trova, altresì, applicazione il disposto degli artt. 88 e 89 del D.P.R. n. 207/2010 e ss.mm.ii., in quanto compatibili, ai sensi dell'art. 216, comma 14, del D.Lgs n. 50/2016 e ss.mm.ii..

Le suddette dichiarazioni dovranno essere rese ai sensi degli artt. 46 e 47 del D.P.R. n. 445/2000 e dalle stesse possono derivare conseguenze penali di cui all'art. 76 del medesimo D.P.R. n. 445/2000 in caso di dichiarazioni mendaci.

La predetta documentazione dovrà essere inserita nella Busta A "Documentazione Amministrativa".

## 9. Sopralluogo facoltativo

Il sopralluogo per prendere visione dei luoghi oggetto del servizio di progettazione presso le aree del porto di Civitavecchia è facoltativo. Durante la visita il Responsabile del Procedimento o personale tecnico dell'Ente appositamente incaricato, oltre a descrivere la peculiarità del servizio di cui trattasi,

sarà a disposizione degli operatori economici concorrenti per rispondere ai quesiti tecnici che questi intendessero porre.

Ai fini dell'effettuazione dello stesso, i concorrenti devono inviare a questa Stazione Appaltante, entro il giorno e l'ora indicati nel frontespizio del presente disciplinare, a pena di irricevibilità, apposita **richiesta di sopralluogo a mezzo PEC all'indirizzo di posta elettronica certificata dell'Amministrazione protocollo@portidiroma.legalmailpa.it e per conoscenza all'indirizzo marini@portidiroma.it**, con l'indicazione:

- del soggetto che effettuerà il sopralluogo,
- l'indirizzo pec ed e-mail a cui inviare la relativa convocazione,
- dati dell'impresa richiedente,
- recapiti telefonici sia della Società che del soggetto che effettuerà il sopralluogo.

**Le richieste di sopralluogo pervenute oltre il suddetto termine tassativo non verranno prese in considerazione.**

Non sarà consentita la visita di sopralluogo agli operatori economici sprovvisti di prenotazione.

Il sopralluogo verrà effettuato nei soli giorni stabiliti da questa Autorità di Sistema Portuale; data e luogo del sopralluogo verranno comunicati a mezzo pec e/o e-mail con almeno 2 (due) giorni di anticipo.

Al sopralluogo saranno ammessi i seguenti soggetti:

- il **Legale Rappresentante dell'impresa** concorrente munito di copia del certificato della C.C.I.A.A. che dimostrino la carica ricoperta;
- un **Dipendente** dell'impresa concorrente munito di apposita delega sottoscritta dal Legale Rappresentante completa dell'attestazione che il dipendente è iscritto al libro unico del lavoro riportando il relativo numero di matricola e di copia dei documenti di identità del delegante e del delegato;
- un **Procuratore Speciale** dell'impresa concorrente munito di specifica procura notarile, in originale o copia autenticata, del Legale Rappresentante dell'impresa stessa con le modalità di cui al D.P.R. n. 445/2000, da cui risultino le specifiche attività di rappresentanza dell'Impresa relativamente ad appalti pubblici.

Si precisa che:

- È esclusa la possibilità di delegare un candidato estraneo all'impresa concorrente od avente con questa un rapporto di collaborazione in via autonoma;
- In caso di A.T.I., R.T.I. o Consorzio Ordinario o GEIE:
  - a) già costituito, il sopralluogo deve essere effettuato dalla mandataria, in caso di A.T.I. o R.T.I., dal Consorzio Ordinario o dal GEIE anche se effettuata da uno dei consorziati o da uno dei soggetti che compongono il GEIE;
  - b) non ancora costituito, il sopralluogo deve essere effettuato da ciascun partecipante al costituenda/o A.T.I. o R.T.I. o Consorzio Ordinario o GEIE; è fatta salva la facoltà di delegare un unico soggetto in rappresentanza dell'intera/o costituendo A.T.I. o R.T.I. o Consorzio Ordinario o GEIE.

A tale fine sarà necessario che il delegato si presenti con apposita delega di ciascun partecipante alla/al costituenda/o A.T.I. o R.T.I. o Consorzio Ordinario o GEIE e copia dei documenti di identità dei deleganti e del delegato.

Al termine del sopralluogo verrà rilasciata l'attestazione dell'avvenuto sopralluogo, vistata e sottoscritta dal tecnico autorizzato dalla Stazione Appaltante in originale.



L'attestazione dovrà riportare il nominativo esatto del concorrente nei confronti del quale è rilasciata (in caso di R.T.I., di tutti i partecipanti al R.T.I. medesimo).

L'attestazione di partecipazione dovrà essere inserita nella "Busta A – Documentazione Amministrativa".

## **10. Subappalto**

Gli eventuali subappalti saranno disciplinati ai sensi delle vigenti leggi nei limiti dell'articolo 31, comma 8 e dell'art.105 del D.Lgs n. 50/2016 e s.m.i.

Ai sensi dell'art. 105, comma 13, del "Codice", questa Autorità di Sistema Portuale corrisponde direttamente al subappaltatore, al cottimista, al prestatore di servizi ed al fornitore di beni e lavori, l'importo dovuto per prestazioni dagli stessi eseguite nei seguenti casi:

- quando il subappaltatore od il cottimista è una micro-Impresa o piccola Impresa;
- in caso di inadempimento da parte dell'appaltatore;
- su richiesta del subappaltatore e se la natura del contratto lo consente.

Nel caso di pagamento non diretto da parte di questa Amministrazione, fuori dai casi di cui all'art. 105 sopra richiamato, l'Operatore Economico aggiudicatario è obbligato a trasmettere le fatture quietanzate di pagamento al subappaltatore. In caso di mancato pagamento al subappaltatore, non si provvederà a liquidare il SAL all'appaltatore, fino alla concorrenza della somma dovuta al subappaltatore. L'appaltatore è, altresì, obbligato a trasmettere, ai sensi dell'art. 15 della Legge n. 180/2011 (Statuto delle Imprese), fattura di pagamento ai fornitori relativa alle forniture, le cui prestazioni sono pagate in base allo stato di avanzamento dei lavori. In caso di mancato pagamento da parte dell'appaltatore, provvederà direttamente questa Amministrazione, ai sensi dell'art. 105, comma 13, lettera b), del Codice.

L'affidatario è tenuto a comunicare alla Stazione Appaltante, prima dell'inizio della prestazione, per tutti i sub contratti che non sono subappalti, stipulati per l'esecuzione dell'appalto, il nome del sub contraente, l'importo del sub contratto, l'oggetto del lavoro, servizio e fornitura affidati. Devono, altresì, essere comunicate alla Stazione Appaltante eventuali modifiche a tali informazioni avvenute nel corso del sub contratto.

È obbligo acquisire nuova autorizzazione integrativa qualora l'oggetto del subappalto subisca variazione e l'importo dello stesso sia incrementato, nonché siano variati i requisiti di qualificazione.

## **11. Modalità di presentazione della documentazione e dell'offerta**

Le istanze e le dichiarazioni richieste ai fini della partecipazione alla presente procedura di gara:

- a) sono rilasciate ai sensi dell'art. 38 del D.P.R. n. 445/2000 e dell'art. 65 del D.Lgs. n. 82/2005 (o legislazione equivalente in caso di imprese estere);
- b) in caso siano sottoscritte da Procuratori dei Legali Rappresentanti, deve essere allegata copia autentica della procura rilasciata dal notaio in formato elettronico o mediante scansione del documento cartaceo;
- c) devono essere rese e sottoscritte digitalmente dai soggetti concorrenti, in qualsiasi forma di partecipazione, singoli, raggruppati, consorziati, aggregati in rete di imprese, appartenenti ad eventuali Imprese Ausiliarie, ognuno per quanto di propria competenza.



In caso di concorrenti non stabiliti in Italia, la documentazione dovrà essere prodotta in modalità equivalente secondo la legislazione dello Stato di appartenenza.

Le dichiarazioni, il DGUE ed i documenti possono essere oggetto di richiesta di chiarimenti da parte della Stazione Appaltante, ai sensi dell'art. 83 del Codice.

In particolare, ai sensi dell'art. 83, comma 9, del Codice, le carenze di qualsiasi elemento formale della domanda possono essere sanate attraverso la procedura di soccorso istruttorio di cui al presente comma. In caso di mancanza, incompletezza e di ogni altra irregolarità essenziale degli elementi e del Documento di Gara Unico Europeo di cui all'articolo 85, con esclusione di quelle afferenti all'Offerta Economica ed all'Offerta Tecnica, la Stazione Appaltante assegna al concorrente un termine, non superiore a dieci giorni, perché siano rese, integrate o regolarizzate le dichiarazioni necessarie, indicandone il contenuto ed i soggetti che le devono rendere. In caso di inutile decorso del termine di regolarizzazione, il concorrente è **escluso dalla gara**. Costituiscono irregolarità essenziali non sanabili le carenze della documentazione che non consentono l'individuazione del contenuto o del soggetto responsabile della stessa.

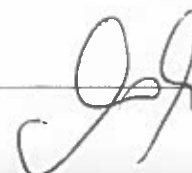
Nel caso di richiesta da parte della Stazione Appaltante di chiarimenti e/o integrazioni, il concorrente visualizzerà detta richiesta sia nella propria casella di posta elettronica certificata, indicata in sede di registrazione, sia sulla piattaforma telematica, in "*Cruscotto ultimi messaggi ricevuti non letti*", ovvero in "*Area Messaggi*", visionabile nella tendina a sinistra.

Pertanto, la documentazione integrativa sarà inviata alla Stazione Appaltante, entro il termine stabilito, attraverso la piattaforma telematica, selezionando "*Rispondi al messaggio*" (ove comporre il Testo e allegare il file e/o i files contenenti detta documentazione).

## 12. Busta Documentazione Amministrativa e suo contenuto

I documenti che il concorrente dovrà far pervenire alla Stazione Appaltante attraverso la piattaforma digitale sono:

- Istanza di partecipazione alla gara "Modello A" ed Imposta di bollo sulla domanda di partecipazione, come da indicazioni di cui al punto 12.1;
- Documento di Gara Unico Europeo, DGUE, di cui al punto 12.2;
- Copertura assicurativa R.C. professionale di cui al punto 12.3;
- Documento attestante il versamento del contributo ANAC di cui al punto 12.4;
- Patto di integrità di cui al punto 12.5;
- Documentazione relativa ad eventuale avvalimento di cui al punto 12.6 e "Modello B";
- Dichiarazione sostitutiva resa ai fini della richiesta antimafia sottoscritta dal Legale Rappresentante della Società concorrente, Modello E, e dichiarazione sostitutiva resa ai fini della richiesta antimafia, sottoscritta dai soggetti di cui all'art. 80, comma 3, del Codice e dai soggetti di cui all'art. 85 del D.Lgs n. 159/2011 e ss.mm.ii., Modello F, di cui al punto 12.7 (NB: in caso di possesso di iscrizione alla *white-list*, e non siano intervenute modifiche alla compagine societaria il concorrente può in alternativa ai modelli E ed F produrre copia della suddetta iscrizione, mentre in caso di richiesta di rinnovo o prima iscrizione, il concorrente è tenuto a produrre la dichiarazione sostitutiva della CCIAA. "modello E" e le dichiarazioni famigliari conviventi dei soggetti sottoposti a verifiche antimafia ai sensi dell'art. 85 dec. Leg.vo 159/2011 "modello F" in quanto è fatto obbligo alla S.A. di dover inserire i dati nella BDNA come in ogni altra situazione ordinaria );



- Dichiarazione in caso di Raggruppamento Temporaneo di cui al punto 12.8;
- Dichiarazione in caso di Consorzio Stabile di cui al punto 12.9;
- Attestato di sopralluogo facoltativo di cui al punto 12.10;
- Documentazione da sottoscrivere per conoscenza ed accettazione (Disciplinare di Gara, Documento di Indirizzo alla progettazione, Delibera CIPE 15/2015, Delibera CIPE 62/2020 e rispettivi allegati etc.) di cui al punto 12.11;
- PassOE di cui al punto 12.12;
- Modello "G" Dichiarazione ai sensi degli artt. 7 e 8 dello "Schema di protocollo di legalità ai sensi della delibera CIPE n. 62/2020" da rendersi a cura del concorrente di cui al punto 12.13
- Eventuale documentazione relativa a procure, fallimento e concordato preventivo, atti relativi al R.T.I. o Consorzi, atti attinenti al subappalto ove richiesti, altri atti e documenti ritenuti necessari, nonché, se del caso, Modello imposta di bollo, dichiarazione Segreti Commerciali.

## **12.1 Istanza di partecipazione ed imposta di bollo sulla domanda di partecipazione**

### **Istanza di partecipazione**

La domanda di partecipazione deve essere firmata digitalmente dal Legale Rappresentante ed inserita nell'apposito campo obbligatorio di cui al **Modello A** allegato al presente Disciplinare di Gara, resa ai sensi del D.P.R. n. 445/2000, riguardante la forma di partecipazione dell'Operatore Economico e l'assenza delle cause di esclusione ai sensi dell'art. 80 del Codice, da parte del Legale Rappresentante o Procuratore Speciale, con le modalità nello stesso indicate, tenendo presente che l'istanza dovrà essere prodotta:

- nel caso di Raggruppamento Temporaneo già costituito o da costituire, da tutti i soggetti che lo costituiscono o lo costituiranno;
- nel caso di Consorzio Ordinario, da tutti i componenti dello stesso, compreso la/e consorziata/e che eseguirà/anno il servizio;
- nel caso di Consorzio di cui alle lettere b) e c) dell'art 45, comma 2, del Codice, dal Consorzio e dalla/e consorziata/e che eseguirà/anno il servizio.
- Per i servizi tecnici di progettazione la domanda di partecipazione è sottoscritta e presentata:
  - nel caso di professionista singolo, dal professionista;
  - nel caso di studio associato, da tutti gli associati o dal rappresentante munito di idonei poteri;

Nel caso di partecipazione in costituendo Raggruppamento od in costituendo Consorzio Ordinario di concorrenti, la domanda dovrà essere sottoscritta digitalmente da tutti i soggetti che costituiranno il Raggruppamento Temporaneo o Consorzio. In caso di Raggruppamento Temporaneo o Consorzio Ordinario già regolarmente costituito, la domanda deve essere sottoscritta digitalmente dal Legale Rappresentante della mandataria, con allegata copia autentica, rilasciata dal notaio, dell'ATTO DI COSTITUZIONE di R.T.I./Consorzio ordinario di concorrenti/GEIE, redatto nella forma minima della scrittura privata autenticata, con le prescrizioni di cui all'art. 48, commi 12 e 13, del D.Lgs. n. 50/2016, in formato elettronico, ovvero scansione del documento cartaceo. La domanda può essere sottoscritta da un Procuratore del Legale Rappresentante e, in tal caso, va allegata copia autentica della procura rilasciata dal notaio in formato elettronico, ovvero scansione del documento cartaceo.

In caso di partecipazione dei soggetti di cui agli artt. 47 e 48 del Codice:

- I Consorzi Stabili, ex art. 47 del Codice, sono tenuti ad indicare nell'istanza per quali consorziate essi concorrono. Per esse opera il divieto di partecipare alla medesima gara in qualsiasi altra



forma. Le consorziate esecutrici, unitamente al Consorzio, dovranno essere in possesso dei requisiti generali di cui all'art. 80 del Codice.

- In caso di costituendo R.T.I., l'istanza di partecipazione deve contenere: - l'indicazione delle parti della prestazione che saranno eseguite da ciascun Operatore Economico riunito; - l'impegno, in caso di aggiudicazione, a costituirsi in R.T.I., indicando l'impresa designata come mandataria. Ciascuna impresa riunita in Raggruppamento deve essere in possesso dei requisiti generali di cui all'art. 80 del Codice.
- In caso di R.T.I. già costituito, l'istanza di partecipazione deve contenere l'indicazione delle parti della prestazione che saranno eseguite da ciascun Operatore Economico riunito, ad essa deve essere allegata, altresì, copia autenticata del mandato collettivo speciale irrevocabile con rappresentanza conferita alla mandataria. Ciascuna impresa riunita in Raggruppamento deve essere in possesso dei requisiti generali di cui all'art. 80 del Codice.
- In caso di Consorzio Ordinario si applicano le disposizioni di cui all'art. 48 del Codice, dettate per i Raggruppamenti Temporanei d'Impresa, in particolare l'obbligo di indicare le parti della prestazione che saranno eseguite da ciascun Operatore Economico consorziato. Ciascuna impresa consorziata deve essere in possesso dei requisiti generali di cui all'art. 80 del Codice.

In particolare:

in caso di Aggregazioni di imprese aderenti al contratto di rete, se la rete è dotata di un organo comune con potere di rappresentanza e soggettività giuridica, ai sensi dell'art. 3, comma 4 quater, del D.L. n. 5/2009, occorre allegare:

- copia autentica del contratto di rete, che deve necessariamente essere redatto in forma pubblica o di scrittura privata autenticata, firmata digitalmente a norma dell'art. 25 del CAD, con indicazione dell'organo comune di rappresentanza;
- dichiarazione sottoscritta digitalmente dal Legale Rappresentante dell'organo comune che indichi per quali imprese la rete concorre e relativamente a queste ultime, opera il divieto di partecipare alla gara in qualsiasi altra forma;
- dichiarazione di cui all'art. 48, comma 4, del Codice.

In caso di Aggregazione di imprese aderenti al contratto di rete, se la rete è dotata di un organo comune con potere di rappresentanza ma è priva di soggettività giuridica, ai sensi dell'art. 3, comma 4 quater, del D.L. n. 5/2009, occorre allegare:

- copia autentica del contratto di rete, che deve necessariamente essere redatto in forma pubblica o di scrittura privata autenticata, firmata digitalmente a norma dell'art. 25 del CAD, recante il mandato collettivo irrevocabile con rappresentanza conferito all'impresa mandataria, con l'indicazione del soggetto designato quale mandatario e delle parti dei lavori di cui all'art. 48, comma 4, del Codice. Qualora il contratto sia redatto con mera firma digitale non autenticata (art. 24 del CAD), il mandato nel contratto di rete non può ritenersi sufficiente e sarà obbligatorio conferire un nuovo mandato con scrittura privata autenticata, anche ai sensi dell'art. 25 del CAD.

In caso di Aggregazione di imprese aderenti al contratto di rete, se la rete è dotata di un organo comune privo del potere di rappresentanza o se la rete è sprovvista di organo comune, ovvero se l'organo comune è privo dei requisiti di qualificazione richiesti, occorre allegare:

- copia autentica del contratto di rete, che deve necessariamente essere redatto in forma pubblica o di scrittura privata autenticata, firmata digitalmente a norma dell'art. 25 del CAD, recante il mandato collettivo irrevocabile con rappresentanza conferito all'impresa mandataria, con

l'indicazione del soggetto designato quale mandatario e delle parti di lavori di cui all'art. 48, comma 4, del Codice;

*od in alternativa*

- copia autentica del contratto di rete, che deve necessariamente essere redatto in forma pubblica o di scrittura privata autenticata, firmata digitalmente a norma dell'art. 25 del CAD. Qualora il contratto sia redatto con mera firma digitale non autenticata (art. 24 del CAD), il mandato dovrà avere la forma dell'atto pubblico o della scrittura privata autenticata, anche ai sensi dell'art. 25 del CAD, con allegate le dichiarazioni rese da ciascun concorrente aderente al contratto di rete, attestanti:
  - a quale concorrente, in caso di aggiudicazione, sarà conferito mandato speciale con rappresentanza o funzione di capogruppo;
  - l'impegno, in caso di aggiudicazione, ad uniformarsi alla disciplina vigente in materia con riguardo ai Raggruppamenti Temporanei;
  - le parti delle attività di cui all'art. 48, comma 4, del Codice, che saranno eseguite dai singoli operatori economici aggregati in rete.

**Imposta di bollo sulla domanda di partecipazione:** I concorrenti sono tenuti a produrre copia dell'avvenuto versamento dell'imposta di bollo da € 16,00 sulla domanda di partecipazione. Per tale adempimento il concorrente può utilizzare il “**modello imposta di bollo**”.

**12.2 DGUE, Documento di Gara Unico Europeo** (approvato dal regolamento di esecuzione UE 2016/7 della Commissione del 5 gennaio 2016).

Da inserire nell'apposito campo obbligatorio, compilato e firmato digitalmente secondo le modalità di seguito riportate.

Il modello di formulario DGUE, adottato con regolamento di esecuzione (UE) 2016/7 della Commissione del 5 gennaio 2016, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea L 3/16 del 6 gennaio 2016, è stato adattato alle disposizioni della normativa nazionale (*Ministero delle Infrastrutture e Trasporti - Linee Guida per la compilazione del modello di formulario del DGUE approvato dal regolamento di esecuzione (UE) 2016/7 della Commissione del 05/01/2016 - G.U. n. 174 del 27 luglio 2016*).

Il DGUE è una autodichiarazione aggiornata relativa all'idoneità, la situazione finanziaria e le competenze delle imprese, che funge da prova documentale preliminare in sostituzione dei certificati rilasciati da Autorità Pubbliche o terzi (art. 85 del Codice), in tutte le procedure di appalto pubblico, ed è resa ai sensi e per gli effetti degli articoli 46 e 47 del D.P.R. n. 445/2000, pertanto soggetta alle conseguenze amministrative ed alle responsabilità penali previste in caso di dichiarazioni mendaci e/o formazione od uso di atti falsi, nonché in caso di esibizione di atti contenenti dati non più corrispondenti a verità, previste dagli articoli 75 e 76 del medesimo D.P.R. n. 445/2000.

In detto documento unico sono contemplate, tra le altre, le dichiarazioni obbligatorie da fornire in ordine alle cause di esclusione di cui all'art. 80, comma 1, dalla lettera a) alla lettera g); comma 2; comma 3; comma 4; comma 5, dalla lettera a) alla lettera m), del Codice; le cause di divieto, decadenza o di sospensione di cui all'art. 67 del D.Lgs. n. 159/2011; le condizioni di cui all'art. 53, comma 16-ter, del D.Lgs. n. 165/2001.



L'Amministrazione aggiudicatrice può richiedere all'offerente, in qualsiasi momento della procedura, di presentare tutti i certificati e documenti complementari richiesti, o parte di essi, se necessario, per assicurare il corretto svolgimento della procedura.

Il DGUE dovrà essere sottoscritto digitalmente:

a. dal Rappresentante Legale dell'Operatore Economico:

b. potrà essere sottoscritto digitalmente anche da Procuratori dei Legali Rappresentanti e, in tal caso, al DGUE dovrà essere allegata copia autentica della procura rilasciata dal notaio in formato elettronico ovvero scansione del documento cartaceo.

L'Operatore Economico che partecipa per proprio conto e che non fa affidamento sulle capacità di altri soggetti per soddisfare i criteri di selezione deve compilare un solo DGUE.

L'Operatore Economico che partecipa per proprio conto ma che fa affidamento sulle capacità di uno o più altri soggetti deve produrre insieme al proprio DGUE un DGUE distinto che riporti le informazioni pertinenti per ciascuno dei soggetti interessati.

Nel caso di partecipazione degli Operatori Economici con le forme previste ai sensi dell'art. 45, comma 2, lettere d), e), f), e g) e dell'art. 46, comma 1, lettera e) del Codice, ciascuno degli Operatori Economici partecipanti presenta un DGUE distinto (sottoscritto digitalmente dal rispettivo Legale Rappresentante) recante le informazioni richieste dalle Parti da II a VI.

Nel caso di partecipazione dei Consorzi di cui all'art. 45, comma 2, lettere b) e c) ed all'art. 46, comma 1, lettera f) del Codice, il DGUE è compilato separatamente dal Consorzio e dalle consorziate esecutrici ivi indicate. Pertanto, nel modello di formulario deve essere indicata la denominazione degli Operatori Economici facenti parte di un Consorzio di cui al sopra citato art. 45, comma 2, lettere b) o c) o di una Società di Professionisti di cui al sopra citato art. 46, comma 1, lettera f) che eseguono le prestazioni oggetto del contratto.

In caso di avvalimento (Parte II, Sezione C) l'Operatore Economico indica la denominazione degli Operatori Economici di cui intende avvalersi ed i requisiti oggetto di avvalimento. Le Imprese Ausiliarie, compilano e sottoscrivono digitalmente un DGUE distinto con le informazioni richieste dalla Sezione A e B della Parte II, dalla Parte III, dalla Parte IV (per quanto di competenza) e dalla Parte VI. Resta fermo l'onere delle Stazioni Appaltanti di verificare il permanere dei requisiti in capo alle Imprese Ausiliarie nelle successive fasi della procedura, compresa la fase di esecuzione del contratto.

In caso di subappalto, l'Operatore Economico indica le prestazioni o lavorazioni che intende subappaltare.

N.B. Si precisa che nel caso in cui un Operatore Economico partecipante sia stato oggetto, nell'anno antecedente la pubblicazione del Bando di Gara, di una qualsiasi modifica soggettiva riguardante l'assetto societario (es. fusione, conferimento ramo d'azienda, affitto d'azienda, cessione, ecc.) il DGUE (fino alla Parte III) dovrà essere prodotto anche dal soggetto originario (conferente, cedente, ecc).

### **12.3 Copertura assicurativa R.C. professionale**

L'Operatore economico deve prestare dichiarazione di impegno in caso di aggiudicazione a prestare copertura assicurativa per la responsabilità civile professionale, per i rischi derivanti dallo svolgimento delle attività di competenza (incarichi di progettazione, redazione del piano di sicurezza e coordinamento e dei compiti di supporto al RUP (art. 93, comma 10, codice). La copertura riguarderà anche i rischi derivanti da errori o omissioni nella redazione del progetto esecutivo o definitivo che

possano determinare a carico della Stazione Appaltante nuova spesa di progettazione e/o maggiori costi (cfr par. 4 Autorità Nazionale Anticorruzione Linee Guida n. 1, di attuazione del D.Lgs. 18 aprile 2016, n. 50 "Indirizzi generali sull'affidamento dei servizi attinenti all'architettura e all'ingegneria" Approvate dal Consiglio dell'Autorità con delibera n. 973 del 14 settembre 2016 Aggiornate al d.lgs. 56/2017 con delibera del Consiglio dell'Autorità n. 138 del 21 febbraio 2018)

N.B. in caso di aggiudicazione l'Appaltatore dovrà costituire per la sottoscrizione del contratto una garanzia, denominata "garanzia definitiva" per l'importo previsto all'art. 103 comma 1 del D.Lgs. 50/2016 e s.m.i., sotto forma fideiussione bancaria o assicurativa rilasciata dai soggetti di cui all'articolo 93, comma 3 del D.Lgs. 50/2016 e s.m.i., nella misura prevista al comma 1 dell'art. 103 del D.Lgs. 50/2016.

#### **12.4 Attestazione dell'avvenuto versamento del contributo all'ANAC**

I concorrenti effettuano, **a pena di esclusione**, il pagamento del contributo previsto dalla Legge in favore dell'Autorità Nazionale Anticorruzione per un importo pari ad € 70,00 secondo le modalità di cui alla Delibera ANAC n. 1121 del 29 dicembre 2020.

Dal 16 dicembre 2019 le funzionalità di pagamento del vecchio Servizio Riscossione Contributi disponibili per gli Operatori Economici all'interno del Portale dell'A.N.A.C. sono state dismesse a favore del nuovo servizio "Gestione Contributi Gara" (GCG), tramite il sistema di pagamento pagoPA, che resterà l'unico canale disponibile per il versamento del contributo dovuto al fine della partecipazione alle procedure di scelta del contraente.

Il termine ultimo per i concorrenti per effettuare il versamento coincide con la data di presentazione dell'offerta relativa al numero C.I.G. della presente procedura di gara a cui la contribuzione si riferisce.

In caso di mancata presentazione della ricevuta la Stazione Appaltante accerta il pagamento mediante consultazione del sistema AVCpass.

**Qualora il pagamento non risulti registrato nel sistema, la mancata presentazione della ricevuta potrà essere sanata ai sensi dell'art. 83, comma 9, del Codice, a condizione che il pagamento sia stato già effettuato prima della scadenza del termine di presentazione dell'offerta.**

**In caso di mancata dimostrazione dell'avvenuto pagamento, la Stazione Appaltante esclude il concorrente dalla procedura di gara, ai sensi dell'art. 1, comma 67, della Legge n. 266/2005.**

#### **12.5 Patto di Integrità**

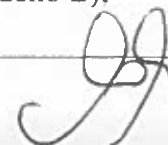
Dovrà essere sottoscritto digitalmente dal Legale Rappresentante dell'Impresa concorrente. Lo stesso dovrà essere firmato digitalmente anche dai Legali Rappresentanti delle Imprese mandanti, delle Imprese Ausiliarie e delle consorziate esecutrici.

Lo stesso dovrà essere inserito nell'apposito campo obbligatorio "Patto di Integrità".

#### **12.6 Avalimento**

In caso di avalimento l'Operatore Economico dovrà fornire tutta la documentazione prevista all'art. 89 del Codice. In particolare, l'Operatore Economico deve inserire nell'apposito spazio del sistema telematico "Documentazione in caso di avalimento":

1. dichiarazione di ricorso all'avalimento allegando, una dichiarazione sottoscritta dall'Ausiliaria attestante il possesso da parte di quest'ultima dei requisiti generali di cui all'articolo 80 del Codice, nonché il possesso dei requisiti tecnici e delle risorse oggetto di avalimento (modello B):



2. dichiarazione di ricorso all'avvalimento allegando, oltre a quanto dichiarato nel DGUE per i requisiti di titoli di studio e professionali richiesti, una dichiarazione sottoscritta dall'Ausiliaria attestante il possesso da parte di quest'ultima dei requisiti generali di cui all'articolo 80 del Codice, nonché il possesso dei requisiti di titolo di studio e professionale, facendo presente che ai sensi dell'art. 89, comma 1 del Codice, può avvalersi delle capacità di altri soggetti solo se questi ultimi eseguono direttamente i servizi per cui tali capacità sono richieste.
3. dichiarazione firmata digitalmente dall'Impresa Ausiliaria con cui quest'ultima si obbliga verso il concorrente e verso la Stazione Appaltante a mettere a disposizione, per tutta la durata dell'appalto, le risorse necessarie di cui è carente il concorrente;
4. contratto di avvalimento, ai sensi dell'art. 89, comma 1, del D.Lgs. n. 50/2016 e ss.mm.ii., in formato elettronico, firmato digitalmente dai contraenti, oppure mediante copia autentica della scansione dell'originale cartaceo rilasciata da notaio o da altro pubblico ufficiale a ciò autorizzato, in virtù del quale l'Impresa Ausiliaria si obbliga nei confronti del concorrente a fornire i requisiti ed a mettere a disposizione le risorse necessarie per tutta la durata dell'appalto.

Detto contratto deve riportare in modo compiuto, esplicito ed esauriente:

- oggetto: risorse e mezzi, (personale, elenco attrezzature etc...) messi a disposizione per l'esecuzione dell'appalto, in modo determinato e specifico;
- durata;
- ogni altro elemento utile ai fini dell'avvalimento.

L'Impresa Ausiliaria dovrà compilare un distinto DGUE e firmarlo digitalmente: lo stesso potrà essere inserito, a cura dell'impresa avvalente, o nell'apposito spazio *DGUE*, ovvero nello spazio "*Documentazione in caso di avvalimento*".


In caso di avvalimento il concorrente deve produrre le Dichiarazioni sostitutive, di cui al Modelli B allegato al presente Disciplinare di Gara, concernenti il possesso dei requisiti di ordine generale dei Legali Rappresentanti e dei Direttori Tecnici delle Imprese Ausiliarie, resa e sottoscritta ai sensi dell'art. 46 del D.P.R. n. 445/00, dai soggetti indicati dall'art. 80, comma 3, del "Codice", nonché dai titolari dei poteri institori, ex art. 2203 del Codice Civile, e dai Procuratori speciali, oltre alla documentazione riportata al paragrafo 8.3 - *avvalimento*.

### **12.7 Dichiarazioni per il rilascio delle informazioni antimafia**

**Dichiarazione** sostitutiva resa ai fini del rilascio delle informazioni antimafia mediante la compilazione delle schede di cui al "**Modello E**", allegato al presente Disciplinare di Gara, firmate digitalmente dal Legale Rappresentante della Società concorrente singolarmente o dal Legale Rappresentante della Società designata quale capogruppo e mandataria di un Raggruppamento Temporaneo o Consorzio già giuridicamente costituito, ovvero dai rispettivi Rappresentanti Legali di ciascun componente un costituendo Raggruppamento Temporaneo di Imprese o Consorzio.

**Dichiarazione** sostitutiva resa ai fini della richiesta antimafia di cui al "**Modello F**", allegato al presente Disciplinare di Gara, (*tale documentazione richiesta, dovrà essere trasmessa in formato digitale, nel rispetto di quanto previsto dal comma 1, lettere a) e c), dell'art. 65 del Decreto Legislativo del 7 marzo 2005, n. 82 e ss.mm.ii. (Codice dell'Amministrazione Digitale)*), dai soggetti di cui all'art. 80, comma 3, del "Codice" e dai soggetti di cui all'art 85 del D.Lgs n. 159/2011 e ss.mm.ii., della Società concorrente singolarmente, tenendo presente che:

- nel caso di Raggruppamento Temporaneo già costituito o da costituire, la dichiarazione dovrà essere sottoscritta da tutti i soggetti che lo costituiscono o lo costituiranno;



- nel caso di Consorzio, la dichiarazione dovrà essere sottoscritta da tutte le Società componenti lo stesso Consorzio, compreso la/e consorziata/e che realizzerà/anno il servizio.

(NB: in caso di possesso di iscrizione alla *white-list*, e non siano intervenute modifiche alla compagine societaria il concorrente può in alternativa ai modelli E ed F produrre copia della suddetta iscrizione, mentre in caso di richiesta di rinnovo o prima iscrizione, il concorrente è tenuto a produrre la dichiarazione sostitutiva della CCIAA. “modello E” e le dichiarazioni familiari conviventi dei soggetti sottoposti a verifiche antimafia ai sensi dell'art. 85 D.Lgs. n. 159/2011 “modello F” in quanto è fatto obbligo alla S.A. di dover inserire i dati nella BDNA come in ogni altra situazione ordinaria );

## **12.8 Dichiarazioni in caso di Raggruppamento Temporaneo**

### ***Raggruppamento Temporaneo già costituito.***

In caso di Raggruppamento Temporaneo già costituito il concorrente deve produrre il mandato collettivo speciale irrevocabile con rappresentanza conferito alla mandataria con atto pubblico o scrittura privata autenticata, in originale od in copia autentica, con l'indicazione del soggetto designato quale mandatario, del tipo di Raggruppamento, se orizzontale, verticale o misto ed anche se vi sono Imprese cooptate, nonché le quote di partecipazione al Raggruppamento.

### **Raggruppamento Temporaneo non ancora costituito**

In caso di Raggruppamento Temporaneo non ancora costituito il concorrente deve produrre la dichiarazione di impegno a costituire il raggruppamento sottoscritta dai legali rappresentanti di ciascuna delle Imprese costituenti il raggruppamento con la specifica indicazione delle quote di partecipazione e di esecuzione a carico di ciascuna di esse

## **12.9 Dichiarazioni in caso di Consorzio Stabile di cui all'art. 45, comma 2, lettera c), del Codice**

In caso di Consorzio Stabile di cui all'art. 45, comma 2, lettera c), del “Codice” il concorrente deve produrre:

- l'atto costitutivo e lo statuto del Consorzio in copia conforme all'originale, con l'indicazione delle Imprese consorziate;
- la dichiarazione, con la quale si indica per quali consorziati il Consorzio concorre.

## **12.10 Attestato sopralluogo facoltativo**

Il concorrente, ferma la natura facoltativa del sopralluogo, dovrà inserire nella documentazione di partecipazione alla gara il Verbale di sopralluogo controfirmato dal personale referente della stazione appaltante appositamente destinato (come descritto al precedente p.to 9).

## **12.11 Documentazione da sottoscrivere per conoscenza e accettazione**

Il concorrente deve sottoscrivere per conoscenza ed accettazione i seguenti documenti:

- Il presente **Disciplinare di Gara**, firmato digitalmente per conoscenza ed accettazione dal Legale Rappresentante della Società concorrente singolarmente o dal Legale Rappresentante della Società designata quale capogruppo e mandataria di un Raggruppamento Temporaneo già giuridicamente costituito, ovvero dai rispettivi Rappresentanti Legali di ciascun componente un costituendo R.T.I.;
- La **Relazione Tecnica** firmata digitalmente per conoscenza ed accettazione dal Legale Rappresentante della Società concorrente singolarmente, o dal Legale Rappresentante della



Società designata quale capogruppo e mandataria di un Raggruppamento Temporaneo già giuridicamente costituito, ovvero dai rispettivi Rappresentanti Legali di ciascun componente un costituendo R.T.I.;

- La **Delibera CIPE n. 62/2020**: è fatto obbligo, all'appaltatore, **conformarsi** a quanto prescritto dalla Delibera CIPE n. 62/2020 (Comitato di Coordinamento per l'Alta Sorveglianza delle Infrastrutture e degli Insediamenti Prioritari C.C.A.S.I.I.P.) in relazione all'emanando **Protocollo di Legalità**;
- La **Delibera CIPE n. 15 del 28 gennaio 2015** pubblicata sulla GURI serie Generale n.155 del 07.07.2015 con allegato schema di protocollo operativo.

### 12.12 PassOE

Il PassOE rilasciato dall'Autorità Nazionale Anticorruzione (A.N.A.C.), in ottemperanza dell'art 2, comma 3.2, della Delibera n. 111 del 20 dicembre 2012 della medesima Autorità. È opportuno ricordare che il concorrente deve effettuare la registrazione al servizio AVCpass onde poter ottenere dal sistema il PassOE, da inserire all'interno della busta "A", attraverso l'utilizzo del sistema AVCpass reso disponibile dall'A.N.A.C. con la Delibera attuativa sopra richiamata accedendo all'apposito link sul portale dell'Autorità, servizi ad accesso riservato-AVCpass, secondo le istruzioni ivi contenute, nonché acquisire il suddetto PassOE da produrre in sede di partecipazione alla gara.

### 12.13 Modello "G"

Dichiarazione ai sensi degli artt. 7 e 8 dello "Schema di protocollo di legalità ai sensi della delibera CIPE n. 62/2020" da rendersi a cura del concorrente

## 13. Busta Offerta Tecnica e suo contenuto

### 13.1 Busta Offerta Tecnica e suo contenuto

L'Offerta Tecnica dovrà essere firmata digitalmente dal soggetto munito di rappresentanza ed in caso di costituendo R.T.I., Consorzio Ordinario o GEIE, da ciascuna impresa riunita o consorziata.

La busta B dell'Offerta Tecnica deve contenere esclusivamente l'Offerta Tecnica, costituita dalla documentazione necessaria alla valutazione degli elementi indicati nel Bando di Gara, anche suddivisi in sub-elementi, come meglio specificato nel seguito. Gli elementi di valutazione sono indicati al precedente paragrafo 4.

### 13.2 Dichiarazione sui segreti tecnici o commerciali contenuti nell'Offerta Tecnica

Nella busta "B - Offerta Tecnica" il concorrente dovrà inserire, ai sensi dell'art. 53, comma 5, lettera a), del D.Lgs. n. 50/2016 e ss.mm.ii., eventuale dichiarazione circa la sussistenza di informazioni fornite nell'ambito delle offerte che costituiscano segreti tecnici o commerciali.

Il soggetto concorrente, utilizzando l'apposito modello "*Dichiarazione sui segreti tecnici o commerciali contenuti nell'Offerta Tecnica*", allegato al presente Disciplinare, è tenuto, secondo motivata e comprovata dichiarazione, anche allegando la documentazione inerente, ad indicare nel dettaglio le parti dell'Offerta Tecnica contenenti segreti tecnici o commerciali, esplicitando le specifiche ragioni di tutela del segreto industriale o commerciale in riferimento a precisi dati tecnici. Non saranno prese in considerazione dichiarazioni generiche e non adeguatamente motivate.



La Stazione Appaltante si riserva di verificare se l'inerenza del documento o dei documenti al segreto tecnico o commerciale si fondi su una motivata e comprovata dichiarazione, pertanto, le motivazioni prodotte non sono vincolanti per questa Stazione Appaltante, la quale si riserva la facoltà di accoglierle o meno, in tutto od in parte.

In ogni caso, ai sensi dell'art. 53, comma 6, del D.Lgs. n. 50/2016 e ss.mm.ii., il diritto di accesso su queste informazioni è comunque consentito al concorrente che lo chieda in vista della difesa in giudizio dei propri interessi in relazione alla procedura di affidamento del contratto nell'ambito della quale viene formulata la richiesta di accesso.

Il predetto modello, corredato da eventuale documentazione allegata, dovrà essere sottoscritto digitalmente dal concorrente con le modalità indicate per la sottoscrizione della domanda di partecipazione di cui al punto 12.1 del presente Disciplinare.

In caso di Raggruppamento Temporaneo o di GEIE, il suddetto modello potrà essere sottoscritto, con firma digitale, anche dall'operatore economico indicato quale mandatario.

Il predetto modello dovrà essere inserito nel sistema nell' apposito spazio previsto.

La mancata presentazione della citata dichiarazione è da intendersi che l'Offerta Tecnica presentata non contiene segreti tecnici o commerciali.

### 13.3 Schema di presentazione dell'Offerta Tecnica e descrizione dei criteri motivazionali

Sono definiti 7 elementi di valutazione di natura qualitativa da A1) ad A7), come da tabella riportata al precedente paragrafo 4 "Criterio di aggiudicazione e valutazione dell'offerta", riportante i criteri di valutazione con i relativi pesi e coefficienti.

Ogni Operatore Economico dovrà presentare l'Offerta Tecnica in un fascicolo rilegato in formato A4, corredato dagli allegati richiesti redatto secondo le seguenti indicazioni e le note di dettaglio relative ad ogni criterio:

FASCICOLO FORMATO A4			
carattere scrittura: Times New Roman grandezza: 12 interlinea: 1,15			
	Formato	N. pagine	Facciate
Copertina	A4	1	1
indice	A4	1	1
Relazione descrittiva contenente i criteri da A1) a A7)	A4	20	40

ALLEGATI		
	Formato	Nr.pagine
A1) Dimostrazione della professionalità ed esperienza specifica progettazione di opere quanto più affini a quelle oggetto della presente procedura	A3/A4	N° 3 schede max. per ogni servizio
A2) Dimostrazione capacità produttiva e struttura tecnica organizzativa	A3/A4	Documentazione giustificativa/curricula
A3) – A4) Dimostrazione modalità di organizzazione ed espletamento del servizio	A3/A4	N°2 schede max. per ogni criterio

A5) Certificazione SA 8000 o equivalente	A4	Copia certificazione
A6) – A7)	A4	Dichiarazione

#### 14. Busta Offerta Economica e suo contenuto

L'Offerta Economica dovrà essere firmata digitalmente dal soggetto munito di rappresentanza e, in caso di costituendo R.T.I./Consorzio Ordinario o GEIE, da ciascuna impresa riunita o consorziata. Il punteggio massimo attribuibile di 20 punti sarà assegnato al concorrente che avrà presentato il maggior ribasso.

L'offerta economica deve essere espressa in ribasso percentuale rispetto all'importo a base d'asta.

Essa deve contenere:

- distinta dichiarazione in bollo sottoscritta dal Legale Rappresentante o da un suo Procuratore recante tutte le indicazioni relative alla gara di cui trattasi con cui viene formulata, in cifre ed in lettere, la percentuale di ribasso sull'importo posto a base di gara, indicando fino ad un massimo di 4 cifre decimali (non si terrà conto delle altre cifre indicate in eccesso), al netto degli oneri previsti per la sicurezza non soggetti a ribasso, non imponibile ai fini dell'I.V.A. di Legge, ai sensi dell'art. 9, comma 1 n. 6), del D.P.R. n. 633/72 e successive modificazioni ed integrazioni.
- ai sensi dell'art. 95, comma 10, del D.Lgs. n. 50/2016, apposita dichiarazione, pena l'esclusione dalla procedura, con cui il concorrente indica l'importo dei propri costi della manodopera e l'importo degli oneri aziendali concernenti l'adempimento delle disposizioni in materia di salute e sicurezza sui luoghi di lavoro ad esclusione delle forniture senza posa in opera;
- che la propria offerta tiene conto degli obblighi relativi alle disposizioni in materia di sicurezza, di condizioni di lavoro e di previdenza ed assistenza in vigore nel luogo dove devono essere eseguiti i lavori di cui trattasi e delle prescrizioni contenute nel D.Lgs. del 09.04.2008, n. 81 e ss.mm.ii..

La stessa deve essere inserita, una volta completata la fase 3, nel campo obbligatorio "Busta Offerta Economica – fase 4".

La documentazione comprovante l'assolvimento dell'imposta di bollo sarà inserita nell'apposito campo "Imposta di bollo".

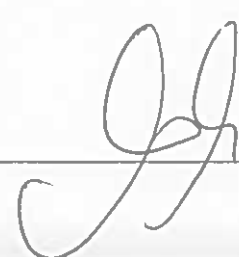
Il concorrente può inserire nel campo "Eventuali documenti integrativi" della "fase 4 – Busta Offerta Economica", le giustificazioni di cui all'art. 97 del Codice.

**N.B. Non saranno ammesse, a pena di esclusione, offerte economiche in rialzo rispetto all'importo posto a base di gara.**

**L'offerta dovrà avere validità di almeno 180 giorni successivi alla data di esperimento della gara.**

Per rendere la dichiarazione anzidetta il concorrente potrà utilizzare il "Modello Offerta Economica"

I concorrenti sono tenuti a produrre copia dell'avvenuto versamento dell'imposta di bollo da € 16,00 sull'offerta economica. Per tale adempimento il concorrente può utilizzare il "modello imposta di bollo".



## 15. Svolgimento della gara e proposta di aggiudicazione

Le operazioni di gara si svolgeranno in seduta pubblica telematica, presso la sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale, sita in Molo Vespucci snc, 00053 Civitavecchia (RM), nella data indicata nel presente Disciplinare e nelle eventuali successive date comunicate agli Operatori Economici concorrenti attraverso la piattaforma e via PEC.

I concorrenti potranno assistere alle operazioni di gara **esclusivamente** da remoto, collegandosi al *link* contenuto nella comunicazione di avvio seduta di gara che gli stessi riceveranno all'atto dell'avvio della seduta pubblica da parte dell'operatore autorizzato ad avviare la seduta di gara (ovvero selezionare "*Dettagli*" della gara e "*Assisti alla seduta di gara*").

La commissione giudicatrice viene nominata, ai sensi dell'art. 216, comma 12, del Codice, dopo la scadenza del termine per la presentazione delle offerte ed è composta da un numero dispari pari a 3 (tre) membri, esperti nello specifico settore cui si riferisce l'oggetto del contratto. In capo ai Commissari non devono sussistere cause ostative alla nomina, ai sensi dell'art. 77, comma 9, del Codice. A tal fine i medesimi rilasciano apposita dichiarazione alla Stazione Appaltante.

La Commissione Giudicatrice è responsabile della valutazione delle Offerte Tecniche ed Economiche dei concorrenti e fornisce ausilio al RUP nella valutazione della congruità delle offerte pervenute (cfr. Linee Guida n. 3 dell'A.N.A.C. del 26 ottobre 2016).

Il RUP, con l'ausilio eventualmente di un seggio di gara istituito ad hoc, per la sola verifica della Documentazione Amministrativa, avvia le operazioni di gara e procede ad esaminare la Documentazione Amministrativa dei concorrenti partecipanti alla presente procedura concorsuale, provvedendo:

- alla verifica e controllo della Documentazione Amministrativa;
- all'esclusione, qualora ricorrano irregolarità essenziali non sanabili;
- al soccorso istruttorio, qualora ricorrano le ipotesi di cui all'art. 8,3 comma 9, del Codice.

Espletati tutti gli adempimenti amministrativi, la Commissione Giudicatrice, nominata, con Decreto del Presidente dell'AdSP, procede allo sblocco, in seduta pubblica, della documentazione "Busta Offerta Tecnica" dei concorrenti ammessi alla fase successiva della gara, per attestarne e validarne il contenuto. Indi, in una o più sedute riservate, la Commissione Giudicatrice procederà alla valutazione delle Offerte Tecniche ai fini dell'attribuzione del punteggio di cui al presente Disciplinare.

In successiva seduta pubblica, la Commissione Giudicatrice darà lettura dei punteggi attribuiti all'Offerta Tecnica, con relativa pubblicazione sulla piattaforma dei punteggi, e procederà allo sblocco della "Busta Offerta Economica", dando lettura dei relativi ribassi offerti.

Sarà, pertanto, stilata una graduatoria provvisoria, visibile da remoto, sulla base del punteggio ottenuto dalla somma dei punti attribuiti all'Offerta Tecnica ed all'Offerta Economica.

Qualora le offerte dovessero, ai sensi dell'art. 97, comma 3, del Codice, risultare anormalmente basse, la Commissione Giudicatrice, sospende la seduta di gara. Gli atti vengono rimessi al RUP per l'espletamento dell'istruttoria ai sensi dell'art. 97 del Codice.

Ad esito dell'istruttoria, ai sensi dell'art. 97 del Codice, condotta dal RUP, con l'ausilio della Commissione Giudicatrice, sulla congruità dell'offerta e/o delle offerte anomale, la Commissione Giudicatrice procede a stilare la graduatoria definitiva ai fini della formulazione della proposta di aggiudicazione da parte del RUP.

La Commissione Giudicatrice può comunque richiedere, sentito il RUP, la verifica della congruità delle offerte che appaiano anormalmente basse, ai sensi dell'art. 97, comma 6, del richiamato Codice.



L'aggiudicazione avverrà anche in presenza di una sola offerta valida. In caso di gara deserta od infruttuosa si procederà ai sensi dell'art. 63, comma 2, lettera a), del Codice.

Ai sensi dell'art. 95, comma 12, del Codice, la Stazione Appaltante può, comunque, decidere di non procedere all'aggiudicazione se nessuna offerta risulti conveniente od idonea in relazione all'oggetto dell'appalto.

#### Esclusioni definitive

- Sono comunque esclusi gli offerenti:
  - o in caso di inutile decorso del termine di integrazione della documentazione ai sensi dell'articolo 83, comma 9, del Codice;
  - o per i quali risulta uno dei motivi di esclusione di cui all'articolo 80 del Codice;
  - o che si trovano in una delle situazioni che costituiscono causa di esclusione che, ancorché non dichiarate o dichiarate come inesistenti, sono accertate con qualunque mezzo di prova dalla Stazione Appaltante;
  - o le cui dichiarazioni od altri documenti, sia presentati in origine che presentati in seguito a richiesta della Stazione Appaltante nell'ambito del soccorso istruttorio:
    - risultano falsi o mendaci;
    - sono in contrasto con clausole essenziali che regolano la gara, prescritte dal Codice o dalle disposizioni di attuazione dello stesso Codice, con altre prescrizioni legislative inderogabili, con norme di ordine pubblico o con principi generali dell'ordinamento giuridico, ancorché non previste dal presente Documento;
    - non sono idonee a rimediare alle irregolarità oggetto del soccorso istruttorio;

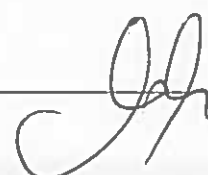
Ai sensi dell'articolo 29, comma 1, secondo periodo, del Codice, le esclusioni e le ammissioni sono pubblicate sul profilo di committente di cui al punto 1.3, entro due giorni dall'adozione di relativi atti, anche ai fini dell'articolo 120, comma 2-bis, del Decreto Legislativo n. 104 del 2010.

## 16. Modalità di verifica dei requisiti di partecipazione

La verifica del possesso dei requisiti di carattere generale, tecnico-organizzativo ed economico-finanziario avverrà, ai sensi dell'art. 216, comma 13, del Codice, attraverso l'utilizzo del sistema AVCpass, reso disponibile dall'A.N.A.C. con la Delibera Attuativa n. 111 del 20.12.2012 come aggiornata con la Delibera n. 157 del 17.02.2016. Pertanto, tutti i soggetti interessati a partecipare alla procedura devono obbligatoriamente registrarsi al sistema AVCpass accedendo all'apposito link sul portale dell'Autorità (servizi ad accesso riservato-avcpass) secondo *le istruzioni ivi* contenute, nonché acquisire il "PassOE" di cui all'art. 2, comma 3.2, della succitata delibera, da produrre in sede di partecipazione alla gara.

► Resta fermo l'obbligo per l'operatore economico di presentare le autocertificazioni richieste dalla normativa vigente in ordine al possesso dei requisiti per la partecipazione alla presente procedura di affidamento.

Si evidenzia che qualora a seguito dei controlli svolti dall'Amministrazione (ai sensi del D.P.R. 445/2000 e ss.mm.ii.) sulla veridicità delle dichiarazioni sostitutive rese, risultasse la falsità di quanto dichiarato (in tale fattispecie rientra anche la mancata dichiarazione di tutti gli eventuali precedenti penali, di applicazione della pena su richiesta ex art. 444 del Codice di Procedura Penale o Decreti Penali di condanna passati in giudicato come sopra precisato), saranno applicate le seguenti sanzioni:



- **decadenza dai benefici eventualmente conseguiti per effetto della dichiarazione mendace (esclusione dalla gara, eventuale revoca dell'aggiudicazione, eventuale rescissione del contratto in danno);**
- **denuncia all'Autorità Giudiziaria per falso;**
- **segnalazione all'A.N.A.C. ai sensi dell'art. 80, comma 12, del Codice;**

## **17. Aggiudicazione**

Con specifico provvedimento l'Amministrazione, previa verifica della proposta di aggiudicazione, ai sensi dell'art. 33, comma 1, del Codice, procede all'aggiudicazione.

In caso di riscontro negativo dei controlli, condotti ai sensi del Codice, di decadenza dell'aggiudicazione e/o risoluzione del contratto, l'Amministrazione si riserva di procedere all'aggiudicazione a favore del concorrente che segue in graduatoria, che sarà tenuto ad accettare entro i termini di validità dell'offerta economica indicati dal Bando di Gara.

In sede di aggiudicazione, l'impresa affidataria dovrà, unitamente a tutta la documentazione richiesta, presentare cauzione definitiva ai sensi dell'art. 103 del Codice.

N.B. Qualora la stazione appaltante, ai sensi dell'art. 32, comma 8, del Codice, autorizzasse l'esecuzione anticipata nelle more della stipula contrattuale, la garanzia definitiva dovrà decorrere dalla data di effettivo inizio attività (e non dalla stipula contrattuale).

## **18. Informazioni sul trattamento dei dati personali**

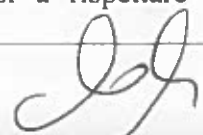
Ai sensi della normativa in materia di protezione dei dati (Regolamento UE 2016/679), s'informa che il Titolare del trattamento dei dati rilasciati per la partecipazione alla presente gara è l'Ente Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale.

I dati personali acquisiti saranno utilizzati per le attività connesse alla partecipazione alla presente procedura di gara, nel rispetto degli obblighi di legge e in esecuzione di misure contrattuali o pre-contrattuali. In particolare, ai fini dell'espletamento delle procedure di gara, i dati trasmessi (compresi eventuali dati relativi a condanne penali o reati) saranno sottoposti a valutazione dell'ammissibilità dell'offerta presentata e dei requisiti di partecipazione; al termine della procedura i dati saranno conservati nell'archivio dell'Amministrazione appaltante (secondo la specifica normativa di settore che disciplina la conservazione dei documenti amministrativi) e ne sarà consentito l'accesso secondo le disposizioni vigenti in materia.

Fatto salvo il rispetto della normativa sul diritto di accesso, i dati personali non saranno comunicati a terzi se non in base a un obbligo di legge o in relazione alla verifica della veridicità di quanto dichiarato in sede di gara. Per maggiori informazioni sul trattamento dei dati si rinvia alla specifica informativa allegata e disponibile sul sito web istituzionale (art. 13 del Regolamento UE 2016/679).

Ai partecipanti sono riconosciuti i diritti di cui agli artt. 15-22 del Regolamento UE 2016/679, in particolare, il diritto di accedere ai propri dati personali, di chiederne la rettifica, l'aggiornamento e la cancellazione, se incompleti, erronei o raccolti in violazione della legge, nonché di opporsi al loro trattamento per motivi legittimi rivolgendo le richieste al Responsabile della Protezione dei Dati (RPD/DPO) all'indirizzo: [serviziordp@pa326.it](mailto:serviziordp@pa326.it)

Il concorrente/fornitore è tenuto ad assicurare la riservatezza delle informazioni, dei documenti e degli atti amministrativi, dei quali venga a conoscenza durante la partecipazione alla procedura e, successivamente, durante l'eventuale esecuzione della prestazione, impegnandosi a rispettare





rigorosamente tutte le norme relative all'applicazione del Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo e del Consiglio e delle norme del D.Lgs. 196/2003 (e s.m.i.) eventualmente applicabili.

## 19. Informazioni complementari

L'Amministrazione ha facoltà di interrompere od annullare in qualsiasi momento la procedura di gara o di non procedere ad alcun affidamento senza che i concorrenti possano vantare diritti od aspettative di sorta.

Tutti gli orari sono intesi come riferiti all'ora locale della Stazione Appaltante.

L'aggiudicazione è subordinata all'approvazione degli atti di gara, all'esito della verifica dei requisiti dichiarati ed all'immunità da provvedimenti antimafia.

È fatto salvo l'esercizio dei poteri di autotutela, nei casi consentiti dalle norme vigenti e l'ipotesi di differimento espressamente concordata con l'aggiudicatario.

Il contratto di appalto verrà stipulato per atto pubblico notarile informatico, entro il termine di 60 giorni che decorre dalla intervenuta efficacia dell'aggiudicazione.

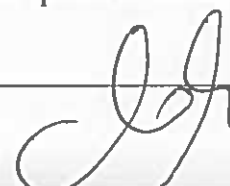
La stipulazione del contratto è, comunque, subordinata al positivo esito delle procedure previste dalla normativa vigente in materia di lotta alla mafia ed al controllo del possesso dei requisiti prescritti.

Al fine della stipula del contratto d'appalto, l'operatore economico aggiudicatario, entro 15 gg. dalla richiesta, dovrà far pervenire i documenti occorrenti per la stipula del contratto come verrà all'uopo richiesta ed indicata dalla Stazione Appaltante, in particolare la Garanzia Definitiva di cui all'art. 103 del "Codice".

L'appaltatore è obbligato, contestualmente alla sottoscrizione del contratto ed in ogni caso almeno 10 (dieci) giorni prima della data prevista per la consegna del servizio, a produrre una polizza assicurativa per la responsabilità civile professionale, per i rischi derivanti dallo svolgimento delle attività di competenza: incarichi di progettazione, redazione del piano di sicurezza e coordinamento e dei compiti di supporto al RUP (art. 93, comma 10, codice) stipulata con primaria compagnia di assicurazione autorizzata alla copertura dei rischi ai quali si riferisce l'obbligo di assicurazione per un massimale di € 2.218.291,40. La copertura riguarderà anche i rischi derivanti da errori o omissioni nella redazione del progetto esecutivo o definitivo che possano determinare a carico della Stazione Appaltante nuova spesa di progettazione e/o maggiori costi.

Qualora l'Impresa non abbia ottemperato a quanto richiesto o non si sia presentata alla stipulazione del contratto nel giorno all'uopo stabilito, questa Stazione Appaltante avrà facoltà di ritenere come non avvenuta l'aggiudicazione e di procedere all'applicazione delle sanzioni previste dalla vigente legislazione. In tale ipotesi, l'Autorità di Sistema Portuale provvederà a comunicare il nominativo dell'operatore economico aggiudicatario all'Autorità Nazionale Anticorruzione per le eventuali sanzioni.

L'aggiudicatario, per la liquidazione della rata di saldo, ai sensi dell'art. 103 comma 8 del "Codice", è obbligato a stipulare, con decorrenza dalla data di emissione del certificato di collaudo provvisorio o comunque decorsi dodici mesi dalla data di ultimazione dei lavori risultante dal relativo certificato, una polizza indennitaria decennale pari al 30% (trenta per cento) del valore lordo dell'opera complessiva realizzata, a copertura dei rischi di rovina totale o parziale dell'opera, ovvero dei rischi derivanti da gravi difetti costruttivi. La polizza deve contenere la previsione del pagamento dell'indennizzo contrattualmente dovuto in favore del committente non appena questi lo richieda,



anche in pendenza dell'accertamento della responsabilità e senza che occorranò consensi ed autorizzazioni di qualunque specie.

L'esecutore dei lavori è altresì obbligato a stipulare una polizza di assicurazione della responsabilità civile per danni cagionati a terzi, con decorrenza dalla data di emissione del certificato di collaudo provvisorio per la durata di dieci anni e con un indennizzo pari ad € 2.500.000,00.

Si applica altresì, per la garanzia provvisoria, il comma 8, dell'art. 93, del Codice.

Si applica l'art. 50 co. 4 del D.L. 77/2021 in materia di premio di accelerazione, per ogni giorno di anticipo determinato sulla base degli stessi criteri stabiliti per il calcolo della penale, mediante utilizzo delle somme indicate nel quadro economico, nei limiti delle risorse ivi disponibili e sempre che l'esecuzione delle prestazioni sia conforme alle obbligazioni assunte.

Tutte le controversie nascenti dall'interpretazione ed esecuzione del contratto sono deferite all'Autorità Giudiziaria, rimanendo esclusa la competenza arbitrale.

Ai sensi degli artt. 119 e 120 del D.Lgs n. 104/2010, gli atti delle procedure di affidamento relativi a pubblici lavori sono impugnabili unicamente mediante ricorso al Tribunale Amministrativo Regionale predetto nel termine di 30 giorni, secondo quanto disposto dai citati articoli.

**Il mancato conferimento dei dati pregiudica la partecipazione alla procedura di affidamento.**

Il diritto di accesso ai documenti di gara è garantito ai sensi degli artt. 53 e 76, comma 4, del "Codice". Qualora la richiesta provenga da R.T.I. dovrà essere sottoscritta dal Legale Rappresentante della capogruppo.

Per tutto quanto non risulta regolato nel presente Disciplinare di Gara si rimanda alle disposizioni di Legge vigenti in materia.

Le spese relative alla pubblicazione obbligatoria del Bando di Gara ed agli avvisi, secondo le modalità di cui agli artt. 73, comma 4, e 216, comma 11, del Codice dei Contratti e Decreto Ministeriale Infrastrutture e Trasporti del 2 dicembre 2016 - recante definizione degli indirizzi generali di pubblicazione degli avvisi e dei Bandi di Gara, di cui agli artt. 70, 71 e 98 del D.Lgs. n. 50/2016, sono a carico dell'aggiudicatario e dovranno essere rimborsate dallo stesso entro il termine di sessanta giorni dall'aggiudicazione, comunque, prima della stipula del contratto. L'importo presunto da rimborsare è di circa € 12.000,00 (dodicimila/00), salvo conguaglio.

Sono, altresì, a carico dell'aggiudicatario tutte le spese previste per la stipula del contratto che avverrà con atto pubblico notarile informatico.

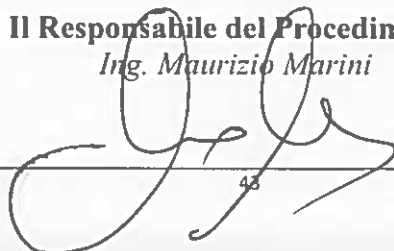
La Stazione Appaltante applica la disciplina prevista dall'art. 110 del Codice in caso di fallimento o di liquidazione coatta e concordato preventivo dell'appaltatore o di revoca dell'autorizzazione, ai sensi di Legge, o di rinuncia dell'aggiudicatario, ai sensi di Legge.

L'appaltatore assume tutti gli obblighi di tracciabilità dei flussi finanziari di cui all'articolo 3 della Legge del 13 agosto 2010, n. 136, e successive modifiche ed/od integrazioni.

L'appaltatore si impegna a dare immediata comunicazione alla Stazione Appaltante ed alla Prefettura/Ufficio Territoriale di Governo della Provincia di Roma della notizia dell'inadempimento della propria controparte (subappaltatore/subcontraente) agli obblighi di tracciabilità finanziaria.

È esclusa la competenza arbitrale. La competenza a conoscere delle controversie derivanti dal contratto è deputata al Giudice del Tribunale Civile di Civitavecchia, ai sensi dell'art. 20 del Codice di Procedura Civile.

**Il Responsabile del Procedimento**  
*Ing. Maurizio Marini*



---