

ALLEGATO 3

INFORMAZIONI DI DETTAGLIO RELATIVE AL PIANO/PROGETTO/PROJECT REVIEW (P/PR/PJR) N° 1 DI CUI ALL'ELENCO "A"

PROGETTO N° 1	
Ente beneficiario	AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO CENTRALE
Redazione di	PR
Denominazione PR	Porto di Napoli - Ampliamento della banchina di levante mediante cassa di colmata La proposta prevede di impiegare l'intera risorsa assegnata di € 2.469.000,00 per l'affidamento della progettazione di fattibilità tecnico economica delle opere, compreso l'esecuzione delle indagini propedeutiche; L'affidamento sarà cofinanziato con fondi dell'Ente; La proposta prevede che parte delle economie di gara e delle eventuali risorse reintegrate vadano a ridurre la quota di cofinanziamento in considerazione della sua entità.
CUP	G62B19000080006
Data inizio procedura	01/10/2020
Importo del P/PR/PJR	7.800.000,00 (IMPORTO COMPLESSIVO DELL'AFFIDAMENTO)
Descrizione dell'oggetto del P/PR/PJR	<p>Il progetto prevede l'ampliamento del porto di Napoli verso levante mediante la realizzazione di casse di colmata e la costruzione di una nuova stazione ferroviaria compreso gli interventi urbani.</p> <p>Per tali opere è stato redatto uno studio di prefattibilità.</p> <p>Si riporta di seguito una breve descrizione estratta dal citato studio.</p> <p><i>" Il progetto delle opere prefigura uno scenario al 2030 che, con ampliamenti successivi dalla darsena di Levante fino al depuratore di san Giovanni a Teduccio, porteranno a una configurazione spaziale e a una dotazione infrastrutturale del Porto di Napoli in grado di soddisfare le esigenze di accessibilità, di legame funzionale con i retroporti ei gli interporti, di potenziamento della filiera logistica.</i></p> <p><i>Obiettivo del progetto è stato quello di garantire la massima funzionalità della banchina ampliata ed altresì perseguire l'integrazione - anche visiva - del porto commerciale con le funzioni attigue, garantendo altresì l'autonomia di funzionamento e la sicurezza delle aree.</i></p> <p><i>Il fascio di binari di nuova realizzazione, ideato per ottimizzare la logistica del porto commerciale una volta ampliato, determina automaticamente una ripartizione tra gli spazi portuali che escludono per ragioni di sicurezza e funzionalità la pubblica fruizione e gli spazi che invece potranno essere destinati ad attività propriamente urbane. La linea di demarcazione costituita dai binari diviene nel progetto il pretesto per la costruzione di una filtering line capace come una vetrina di fare interagire mondi diversi solitamente non comunicanti.</i></p> <p><i>Il progetto destina al terminal contenitori uno spessore della nuova colmata</i></p>

	<p><i>pari circa 300metri di profondità; il fascio di binari dedicato garantisce un agile carico e scarico di questi; la viabilità carrabile è stata studiata in modo tale da garantire l'accesso anche ai mezzi pesanti. Il limite dell'area portuale è fisicamente percepibile anche a distanza, essendo costituito in gran parte dai binari, sormontati dalla passerella pedonale, mentre pareti traforate o trasparenti impediranno l'accesso diretto consentendo tuttavia la visione dell'area.</i></p> <p><i>Le trasformazioni previste modificheranno decisamente lo skyline di San Giovanni a Teduccio, rinverdendone l'idea di quartiere produttivo a mare: a chi si avvicinerà alla costa dal mare, orientato dalla torre faro, un festoso movimento di gru farà da banda, prima di approdare nella calma e confortevole piazza d'acqua e proseguire..."</i></p> <p>Le esigenze connesse a tali ampliamenti, nonché le prospettive di attivazione della ZES, portano a rivedere la destinazione funzionale dell'area di levante del porto che si configura come uno spazio in cui convergeranno diverse attività, integrate tra loro: terminal contenitori, attività di tipo manifatturiero, logistica e servizi direzionali.</p> <p>Per quanto concerne la nuova stazione ferroviaria RFI ha studiato planimetricamente l'intervento, garantendo le specifiche definite nel protocollo di Intesa stipulato con l'AdSP del Mar Tirreno Centrale; in particolare la soluzione prevede un innesto a 60 km/h che all'incirca in corrispondenza della stazione di Napoli S. Giovanni Barra, si dirama sulla nuova piattaforma che sarà realizzata dall'AdSPMTC, e caratterizzata da un fascio di A/P di 5 binari elettrificati con moduli pari a 750 m che confluiscono lato sud su un tronchino finalizzato allo svincolo del locomotore, e un Terminal P/C che si sviluppa in serie al fascio A/P, con elettrificazione della sola radice di ingresso, costituito da 5 binari con moduli pari a 750 m per attività di composizione e scomposizione.</p> <p>Lo studio redatto rappresenta una prima verifica di pre-fattibilità della soluzione proposta; i prossimi step riguarderanno un maggior approfondimento progettuale.</p>
--	--

PROGETTO N° 2	
Ente beneficiario	AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO CENTRALE
Redazione di	PJR
Denominazione PJR	<p>Porto di Napoli - Ampliamento della banchina di levante mediante cassa di colmata- Completamento Darsena di Levante - Lavori di ripristino di una parte della cassa di colmata sita in località Vigliena, compreso il dragaggio dei sedimenti di una parte dei fondali portuali ed il loro refluitamento in vasca.</p> <p>Revisione progetto definitivo agli atti dell'AdSP</p> <p>La proposta prevede di impiegare parte delle economie di gara per revisionare il progetto definitivo già agli atti dell' AdSP;</p> <p>L'affidamento sarà cofinanziato con fondi dell'Ente;</p>

CUP	G62B19000090006
Data inizio procedura	01/10/2020
Importo del P/PR/PJR	1.000.000,00 (IMPORTO COMPLESSIVO DELL’AFFIDAMENTO)
Descrizione dell’oggetto del P/PR/PJR	<p>La revisione del progetto definitivo agli atti dell’AdSP prevede il ripristino della cassa di colmata parzialmente realizzata a Vigliena, danneggiata da una eccezionale mareggiata, l’escavo di una parte dei fondali del Porto di Napoli con il conseguente refluento in cassa. Esso rappresenta una prima fase del più ampio progetto di ampliamento del porto di Napoli verso levante.</p> <p>Il progetto da revisionare prevedeva sostanzialmente i lavori di ripristino della cassa di colmata sita in località Vigliena dove dovranno essere conferiti e refluiti i sedimenti provenienti dal dragaggio urgente di una parte dei fondali del Porto di Napoli.</p> <p>Di seguito si riporta una sintesi della relazione illustrativa.</p> <p>La cassa di colmata esistente è stata realizzata dal Commissario di Governo per l’Emergenza Bonifiche su un’area di circa 42.500 mq immediatamente ad est del molo di levante nel Porto di Napoli e predisposta per contenere i fanghi derivanti dalla bonifica degli "Arenili di S. Giovanni a Teduccio e relativi fondali". L’angolo più esposto della seconda vasca è stato danneggiato da una mareggiata verificatasi nella prima decade di Marzo 2010. L’evento eccezionale si è protratto per alcuni giorni sottoponendo la parete ad uno stress eccessivo che ha provocato il cedimento di un tratto di palancoleto lungo circa 60 m. La mareggiata, purtroppo, ha interessato la paratia in una fase particolarmente delicata ossia quando la struttura non era ancora stabilizzata dal materiale rifluito all’interno.</p> <p>Il progetto è stato considerato meritevole di approvazione da parte del Comitato Tecnico Amministrativo ha giudicato il progetto di ripristino meritevole di approvazione in data 13.07.2010. Successivamente il Ministero dell’Ambiente con nota N. 29921/TRI/DI del 23 Novembre 2010 ha ritenuto di evidenziare la necessità di ricostruire il setto di separazione tra la vasca 1 e la vasca 2 per adeguarlo alle caratteristiche di permeabilità delle pareti esterne della vasca ed ha formulato una serie di richieste che, come già detto in premessa, di fatto, avrebbero richiesto la verifica della permeabilità di tutti gli elementi della vasca 2. Tale posizione ha indotto nell’Autorità Portuale due preoccupazioni: la prima legata ai tempi di intervento che sarebbero stati senza dubbio condizionati dalla realizzazione delle prove di permeabilità e una seconda legata al costo complessivo dell’intervento.</p> <p>Il progetto di ripristino è stato quindi integralmente rivisto prevedendo la realizzazione di una nuova parete divisoria tra la vasca 1 e la vasca 2 così come richiesto dal ministero dell’Ambiente e di impermeabilizzare la Vasca 2 con un telo adatto a garantire le condizioni di permeabilità richieste dal “comma 996”.</p> <p>Tale progetto in questa nuova veste è stato sottoposto nuovamente all’approvazione degli enti preposti ottenendo l’approvazione dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con voto in data 22.02.2012, n. 140/2011 e dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Direzione Generale per i Porti – con decreto in data 02.05.2012.</p>

Qualora l'Ente beneficiario sia un'Autorità di sistema portuale:

- La presente Proposta si riferisce ad un progetto considerato ammissibile in sede di Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di sistema portuale del 30 gennaio 2018.
- La presente Proposta si riferisce alla predisposizione di Progetti di Fattibilità o di Project Review riferiti ad opere contenute in tali progetti o, comunque, opere di prioritario interesse nazionale, in coerenza con la nuova politica di pianificazione infrastrutturale e con priorità per i fabbisogni infrastrutturali individuati nell'Allegato ai DEF 2017, 2018 e 2019.
- Le spese a valere sulla presente Proposta riguardano e/o riguarderanno esclusivamente contratti e obbligazioni giuridicamente vincolanti stipulati successivamente al giorno 30 gennaio 2018, data della Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di sistema portuale, nell'ambito della quale sono stati considerati ammissibili al finanziamento i suddetti progetti.
- L'IVA costituisce una spesa ammissibile se effettivamente sostenuta e non recuperabile.

Qualora l'Ente beneficiario sia una Città metropolitana o un Comune:

- La presente Proposta si riferisce al Piano urbano per la mobilità sostenibile (PUMS) coerentemente con il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 agosto 2017, n. 397.
- La presente Proposta si riferisce al Piano strategico triennale del territorio metropolitano (PSM).

Questa Città metropolitana / Comune

- ha già redatto o adottato, per quanto di propria competenza, il PUMS o il PSM.
- ha già affidato l'incarico per la loro redazione, fino al giorno 5 ottobre 2017 compreso.

Pertanto, la presente Proposta si riferisce:

- alla predisposizione di Progetti di Fattibilità o di Project Review riferiti ad opere contenute in tali strumenti di pianificazione.
- alle attività di monitoraggio degli indicatori del PUMS già adottato.
- ad opere di prioritario interesse nazionale, in coerenza con la nuova politica di pianificazione infrastrutturale e con priorità per i fabbisogni infrastrutturali individuati nell'Allegato ai Documenti di Economia e Finanza (DEF) 2017, 2018 e 2019.
- Le spese a valere sulla presente Proposta riguardano e/o riguarderanno esclusivamente contratti e obbligazioni giuridicamente vincolanti stipulati successivamente al 5 ottobre 2017, data della pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 397 del 4 agosto 2017.
- L'IVA costituisce una spesa ammissibile se effettivamente sostenuta e non recuperabile.

IMPEGNI DELL'ENTE

Questo Ente si impegna a richiedere il codice identificativo di gara (CIG o SMARTCIG) di ciascun progetto ammesso attraverso il Sistema Informativo Monitoraggio Gare (SIMOG) dell'ANAC e a pubblicare il relativo bando di gara entro il termine perentorio di novanta giorni dalla data programmata di inizio procedura di cui all'art. 4, comma 1, lettera b) del decreto direttoriale n. 8060 dell'08/08/2019 (Decreto Direttoriale).

Questo Ente si impegna a collegare i CIG e gli SMARTCIG richiesti al CUP attraverso il SIMOG e a comunicarli entro 10 giorni dalla scadenza precedentemente indicata, alla seguente PEC dedicata: fondoprog.iip@pec.mit.gov.it.

Questo Ente si impegna all'aggiudicazione definitiva del servizio di ingegneria relativo a ciascun piano/progetto/project review ammesso entro e non oltre il termine perentorio di 270 giorni decorrenti dalla data programmata di inizio procedura indicata, come previsto all'art. 7, comma 1, lettera c), del Decreto Direttoriale.

Questo Ente si impegna all'inserimento nella Banca dati delle pubbliche amministrazioni (BDAP), per ciascun progetto ammesso, della data di aggiudicazione definitiva e del relativo costo, al netto delle economie conseguite.

Questo Ente si impegna a comunicare, entro 10 giorni dalla scadenza fissata all'articolo 7, comma 1, lettera c) del Decreto Direttoriale all'indirizzo PEC fondoprog.iip@pec.mit.gov.it, la data di aggiudicazione definitiva ed il costo per ciascun progetto ammesso, al netto delle economie conseguite, come previsto all'articolo 7, comma 1, lettera d).

Questo Ente si impegna, per ogni piano/progetto/project review ammesso a finanziamento, entro 24 mesi dalla data di aggiudicazione definitiva, ad approvare la relativa progettazione e a comunicare alla PEC dedicata fondoprog.iip@pec.mit.gov.it la relativa data di approvazione ed il costo finale al netto delle economie di gara, nonché alla trasmissione del provvedimento di approvazione del progetto.

Questo Ente si impegna per ogni piano/progetto/project review ammesso a finanziamento all'inserimento nella BDAP della data e degli importi di spesa.

Questo Ente si impegna per ogni progettazione di fattibilità ammessa a finanziamento alla liquidazione e al pagamento delle spese sostenute attraverso il Sistema Informativo sulle Operazioni degli Enti Pubblici (SIOPE), provvedendo alla corretta associazione al CUP.

Questo Ente si impegna per ogni piano/progetto/project review ammesso a finanziamento, entro 6 mesi dalla data di approvazione, a presentare, alla PEC dedicata fondoprog.iip@pec.mit.gov.it, la rendicontazione delle spese sostenute (cfr. Allegato 7 al Decreto Direttoriale).

Questo Ente si impegna, ai sensi del Decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, all'inserimento dei dati relativi ai piani/progetti/project review ammessi a finanziamento statale nel sistema di "Monitoraggio delle opere pubbliche" della "Banca dati delle pubbliche amministrazioni (BDAP)", anche al fine di consentire alla Direzione generale per l'edilizia statale e gli interventi speciali il monitoraggio dei procedimenti relativi alle pianificazioni/progettazioni oggetto di finanziamento statale.

Questo Ente è consapevole che sono oggetto di automatica revoca le risorse ammesse a finanziamento statale per le attività di pianificazione/progettazione per le quali l'Ente beneficiario:

- a) non ha provveduto alla pubblicazione del bando di gara entro il termine perentorio di novanta giorni dalla data programmata di inizio procedura di cui all'art. 4, comma 1, lettera b), del Decreto Direttoriale ed alla successiva comunicazione sulla PEC dedicata fondoprog.iip@pec.mit.gov.it;
- b) non ha provveduto all'aggiudicazione definitiva entro il termine perentorio di 270 giorni decorrenti dalla data programmata di inizio procedura come previsto all'art. 7, comma 1, lettera c), del Decreto Direttoriale;
- c) incorra in violazioni o negligenze, tanto in ordine alle condizioni stabilite nel Decreto Direttoriale, quanto a norme di legge o regolamenti, a disposizioni amministrative ed alle stesse norme di buona amministrazione.

IL PRESIDENTE

Dott. Pietro SPIRITO