

CONVENZIONE PER LA DISCIPLINA DELLE ATTIVITÀ CONNESSE ALLA PROGETTAZIONE, ALL’AFFIDAMENTO E ALL’ESECUZIONE DEI LAVORI, SERVIZI E FORNITURE INERENTI AGLI INTERVENTI DI CUI ALL’ART. 6, COMMA 1, DEL DECRETO LEGGE 28 SETTEMBRE 2018 N. 109, CONVERTITO - CON MODIFICAZIONI - DALLA LEGGE 16 NOVEMBRE 2018, n. 130 ED ALL’ART. 1, COMMI 1025 E 1026, DELLA LEGGE 30 DICEMBRE 2018, N. 145 E PER L’UTILIZZO DELLE RISORSE DI CUI ALL’ART. 6, COMMA 1, DEL DECRETO LEGGE N. 109/2018, CONVERTITO DALLA LEGGE N. 130/2018

Linee Guida per la redazione del Documento Programmatico

Le presenti Linee Guida sono volte a: (i) definire gli interventi che, nell’ambito di quelli individuati dal Decreto n. 15 del 2019 del Commissario Straordinario per la ricostruzione del viadotto Polcevera dell’Autostrada A10, potranno essere realizzati con la somma di 23 milioni di Euro (pari ai Fondi da trasferirsi dal Commissario medesimo a UIRNet S.p.A., ai sensi del Decreto n. 15/2019); (ii) indicare gli interventi che, sebbene siano riconducibili oggettivamente all’art. 6 del Decreto Genova e al Decreto n. 15 del 2019, non sono coperti con i Fondi sopradetti; (iii) quantificare, in via presuntiva, le somme necessarie per la realizzazione degli interventi sub (ii).

Progettazione Aree buffer (Art. 3.1, lett. a), della Convenzione)	
Contesto di riferimento	<p>Il congestionamento del traffico camionistico in accesso al porto di Genova, accentuatosi dopo il crollo del Ponte Morandi, inibisce il regolare un flusso e deflusso di merci. Tale fenomeno, che su base giornaliera avviene principalmente sulle fasce orarie del mattino e del primo pomeriggio, ha causato e sta causando i seguenti effetti concatenati:</p> <ul style="list-style-type: none"> - saturazione delle capacità operative dei terminal marittimi; - lunghi tempi di attesa per l’autotrasporto; - ritardi nelle consegne al cliente finale; - forti limitazioni nella percorrenza giornaliera per l’autotrasporto. <p>Il combinato disposto degli effetti sopra elencati rappresenta un fattore di inibizione all’aumento dei traffici del Porto stesso e, di riflesso, data l’importanza dello scalo genovese, incide negativamente sullo sviluppo economico dell’intero Paese.</p>
Descrizione sintetica del Progetto	<p>Per risolvere il problema dei congestionamenti del traffico camionistico, si intende costruire un sistema di alimentazione del Porto costituito da aree extra-portuali in grado di fungere da “Buffer” per le merci da imbarcare o già sbarcate, da un servizio di trasporto dedicato ai container tra i Buffer e il Porto, da uno strumento informatico di gestione delle relazioni tra Buffer e Porto in seno alla PLN. L’insieme delle componenti espone costituisce il progetto “Sistema Buffer”.</p> <p>Le aree Buffer costituiranno concettualmente un’estensione del Porto di Genova finalizzata ad assorbire le eccedenze di traffico e a regolarizzare i transiti di imbarco e sbarco grazie anche all’integrazione con il PCS della Piattaforma Logistica Nazionale (“PCS PLN”) in corso di adozione presso il porto di Genova. Le aree Buffer ospiteranno piazzali, palazzine uffici, locali per autorimessaggio e manutenzione meccanica, nonché locali adibiti a servizi per la persona (bar, ristorante, hotel, docce, servizi igienici). I piazzali</p>

saranno, a loro volta, adibiti a deposito container (pieni e vuoti, fuori sagoma, refrigerati, merci pericolose), parcheggio veicoli, parcheggio trailer, area di pesa veicoli e container.

Sempre all'interno del Progetto, La realizzazione del "Modulo Sistema Buffer" della Piattaforma Logistica Nazionale (PLN) è finalizzata a coordinare le operazioni svolte presso le aree buffer con le operazioni portuali - tramite integrazione con il PCS PLN in corso di adozione presso il porto di Genova – sovrintendendo al navettamento dei container tra terminal portuali e aree buffer.

L'organizzazione e il funzionamento del servizio di navettamento (Shuttling), adibito a portare i container in imbarco al Porto e a trasferire dal Porto i container sbarcati sono parte integrante del Progetto.

Il "Sistema Buffer" comprenderà più aree e sarà gestito secondo regole unitarie, erogando servizi in favore degli utenti in maniera sinergica ed unitaria. Il progetto del Sistema Buffer prevede vengano definiti:

- A. i processi operativi per la gestione degli accessi al Porto, la gestione dei container attraverso le aree buffer, la gestione delle aree stesse, la gestione del servizio shuttling;
- B. il modello economico del sistema affinché sia garantita la sostenibilità economica una volta avviato l'esercizio;
- C. il modello di gestione delle aree e del servizio di shuttling al fine di garantire gli interessi della comunità portuale in trasparenza e imparzialità;
- D. l'impianto regolamentare di accesso e di fruizione dei servizi del Porto al fine di costruire un sistema organico di gestione della merce in imbarco e sbarco;
- E. i criteri di massimizzazione dell'ecocompatibilità dei Buffer e del servizio di trasporto dei container.

Non appena saranno stati completati gli stadi di modellazione del sistema, la progettazione e la realizzazione dei servizi digitali di cui alla "Progettazione Aree buffer (Art. 3.1, lett. a) della Convenzione", sarà dato avvio ad una fase di sperimentazione al duplice scopo di: i) valutare sul campo l'eventuale esigenza di adeguamenti progettuali di quanto ipotizzato dai modelli elaborati nella progettazione del Sistema Buffer; ii) far fronte almeno in parte all'impellente esigenza di smaltimento delle congestioni veicolari in accesso al Porto.

Ai fini di quanto sopra, sarà individuata un'area di rapido attrezzaggio, ossia un'area almeno parzialmente già adeguata alla movimentazione dei container e idonea a servire il Porto di Genova tramite il servizio shuttle, in modo da procedere celermente alle dotazioni necessarie perché svolta detta area svolga il ruolo di area buffer. Tale area, per il periodo di sperimentazione, sarà gestita da UIRNet, per il tramite di uno o più operatori economici all'uopo selezionato/i, in accordo con l'AdSp del Mar Ligure Occidentale, gli operatori portuali genovesi e con l'autotrasporto per quanto riguarda il servizio shuttle.

	<p>La sperimentazione è, dunque, da considerarsi propedeutica all'investimento previsto per la realizzazione di 2 Aree buffer di cui all'Art. 3.1, lett. d) e e) della Convenzione (v. ultima scheda).</p>
<p>Attività a valere sui fondi</p>	<p>La <u>progettazione del Sistema Buffer</u> comprenderà le seguenti attività:</p> <ul style="list-style-type: none"> A. individuazione - tramite avviso pubblico - delle aree su cui realizzare il Sistema Buffer da scegliere tra le località indicate come Zona Logistica Semplificata di cui all'art. 7 del Decreto Genova; B. progettazione, per il tramite di operatori economici scelti attraverso apposita/e procedura/e di selezione, del Sistema Buffer comprensiva di: <ul style="list-style-type: none"> i. progettazione dei "Processi operativi" per la gestione degli accessi al Porto, la gestione dei container attraverso l'area buffer, la gestione dell'area stessa e la gestione del servizio shuttling; ii. definizione del "Modello economico" affinché sia garantita la sostenibilità economica una volta avviato l'esercizio del Sistema; iii. definizione del "Modello di gestione" delle Aree Buffer e del servizio di shuttling al fine di garantire gli interessi della comunità portuale in trasparenza e imparzialità; iv. definizione del "Regolamento di accesso e di fruizione dei servizi del Porto" al fine di costruire un sistema organico di gestione della merce in imbarco e sbarco; v. Studi di fattibilità vi. Stime e valutazioni C. selezione delle aree da utilizzare per la realizzazione del Progetto tra le aree ritenute idonee a valle dell'avviso pubblico di cui alla lett. A), sulla base del Modello economico di cui alla lett. B.ii.; D. definizione di accordi di disponibilità, ovvero accordi preliminari per entrare nella disponibilità delle Aree post selezioni di cui alla lett. C; in assenza di manifestazione di interesse da parte dei privati proprietari, saranno individuate le aree più idonee per l'interesse pubblico sulla base delle attività di cui alla lettera B) e si avvieranno le relative procedure di esproprio; E. progettazione definitiva ed esecutiva e realizzazione del Modulo software della PLN preposto alla gestione del Sistema Buffer; F. affidamento della redazione del progetto definitivo ed esecutivo, della realizzazione e della gestione del Sistema Buffer, ad esclusione del Modulo software della PLN (per il quale si veda la precedente lett. E) ad un Concessionario scelto mediante apposita procedura di evidenza pubblica.

	<p><u>La sperimentazione</u> attraverso un'area di rapido attrezzaggio comprenderà le seguenti attività:</p> <p>G. individuazione di un'area di rapido attrezzaggio tra quelle di cui alla lett. A;</p> <p>H. progettazione, per il tramite di un operatore all'uopo selezionato, dei lavori necessari per l'adeguamento delle infrastrutture per lo svolgimento delle funzioni di area buffer, delle infrastrutture leggere che comprendono l'attrezzaggio tecnologico dei varchi, in termini di hardware e software per il riconoscimento dei veicoli (OCR), per la video sorveglianza, e per tutte le altre tecnologie ICT per l'interscambio dei dati e delle informazioni;</p> <p>I. progettazione esecutiva, realizzazione e fornitura, per il tramite di un operatore economico all'uopo selezionato, dei lavori e degli apparati di cui alla precedente lett. H);</p> <p>J. a valle dell'adeguamento dell'area, erogazione del servizio di Area buffer da parte di UIRNet, per il tramite di uno o più operatori economici all'uopo selezionato/i, in accordo con l'AdSp del Mar Ligure Occidentale, gli operatori portuali genovesi e con l'autotrasporto per quanto riguarda il servizio shuttle.</p>
Valore stimato	6.572.500,00 €
Tempistica	<p>2019-2021 (primo semestre)</p> <p>Per la sperimentazione si stimano 12 mesi a partire dalla definizione dei modelli di funzionamento e dalla realizzazione del software Modulo Sistema Buffer.</p>
Tipologia di procedura	<p>Per le attività di cui alla lett. E) si prevede il coinvolgimento del Concessionario per l'estensione e la gestione della PLN, in quanto si tratta di intervenire sul perimetro della PLN oggetto di concessione.</p> <p>Per le attività diverse dalla lett. E) sono ipotizzabili:</p> <p>i) procedure di affidamenti diretti sotto i 40 mila euro ai sensi dell'art. 36, comma 1, lett. a), del D.Lgs. n. 50/2016 (durata stimata in 15/20 giorni per pervenire all'affidamento);</p> <p>ii) procedure negoziate per affidamenti sotto soglia (durata stimata per l'espletamento della procedura di affidamento da 3 a 5 mesi);</p> <p>iii) gare europee (durata stimata per l'espletamento della gara da 6 a 12 mesi).</p>

Si precisa che:

- l'elencazione delle attività comprese nell'importo stimato dell'intervento è per macro-attività;
- la stima economica è stata effettuata in via presuntiva;
- la stima include, relativamente alla realizzazione dell'area di rapido attrezzaggio, anche l'affidamento della Direzione dei Lavori e del Coordinamento di sicurezza in fase di progettazione ed esecuzione ad un operatore economico qualificato;
- la stima non include l'acquisizione delle Aree il cui valore presunto è di circa 5,8 M€;
- allo stato si prevede di ricorrere alle deroghe del Commissario concesse a UIRNet con il Decreto n. 15/2019 per restringere i tempi delle procedure. L'eventuale esigenza di ricorso a

procedure negoziate di urgenza sarà evidenziata e motivata nel Documento programmatico con la specificazione della/e attività per la/e quale/i viene/vengono scelta/e tale/i procedura/e;

- la possibilità di fare ricorso all'appalto integrato (affidamento congiunto della progettazione esecutiva e della realizzazione delle opere) rimane subordinata al rispetto delle condizioni di cui all'art. 216, comma 4-bis, del D.Lgs. n. 50/2016 (ossia il progetto definitivo deve essere approvato dall'organo competente entro il 31 dicembre 2020, con pubblicazione del bando entro i successivi dodici mesi dall'approvazione del predetto progetto);
- la tempistica di svolgimento delle procedure di gara ed, in particolare, delle gare europee è suscettibile di variazioni anche significative in considerazione di possibili variabili che possono presentarsi nello svolgimento della gara quali ad esempio: i) allungamento dei tempi per la nomina della Commissione connessi all'obbligo, operativo da luglio 2019, di utilizzare commissari di gara esterni alla stazione appaltante, estratti a sorte nell'ambito di un Albo nazionale gestito dall'Anac ai sensi degli articoli 77 e 78 del Codice Appalti; ii) articolazione temporale delle sedute della Commissione per la valutazione dell'offerta economicamente più vantaggiosa; iii) eventuale necessità di attivare il subprocedimento di verifica dell'anomalia;
- la stima temporale complessiva per la chiusura di tutte le attività (entro il primo semestre 2021) è suscettibile di modifiche anche significative in ragione: i) dei possibili rallentamenti sopra segnalati relativi allo svolgimento delle gare; ii) delle risultanze delle analisi preliminari della progettazione ove dovessero emergere particolari complessità in relazione alle aree individuate (es. ambientali).

Sviluppo Varco di Ponente – Nuova Area Buffer

(Art. 3.1, lett. b) della Convenzione)

Contesto di riferimento	<p>Il crollo del ponte Morandi ha determinato per l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale (di seguito, anche, "AdSP MLO") l'urgente necessità di gestire i flussi veicolari in ingresso al porto di Genova, con specifico riferimento al bacino Sampierdarena, che è stato particolarmente penalizzato dalle modifiche alla viabilità di accesso al Porto conseguenti al crollo. A tal fine è stato aperto un accesso a ponente del Porto, il cosiddetto Varco di Ponente.</p> <p>Attualmente il Varco di Ponente soffre di gravi limitazioni viarie e del fatto che consente il transito alla sola merce nazionale. L'accesso al Porto da ponente è, infatti, consentito solo ai trasporti nazionali. E' presente un gate provvisorio che garantisce un accesso al Bacino di Sampierdarena dall'autostrada A10, provenienza da Savona – Francia.</p> <p>Ad oggi, per migliorare la gestione dei flussi, sono state realizzate sotto il coordinamento dell'AdSP MLO alcune azioni, tra cui l'aumento delle dimensioni della sezione stradale, l'aumento del raggio di curvatura nella via di accesso, la posa di nuovo manto stradale e la realizzazione di opere civili varie.</p> <p>Le suddette azioni non sono, tuttavia, sufficienti per risolvere le problematiche sopra menzionate, occorrendo intervenire con opere infrastrutturali e con la costruzione di un'area buffer.</p> <p>L'intervento infrastrutturale è necessitato anche dalla prossima apertura del nuovo Terminal MSC – Calata Bettolo (secondo semestre 2019) e dal maggior traffico portato dal Terminal Messina una volta che saranno ultimati i lavori di riempimento a Calata Ronco e a Calata Canepa.</p>
Descrizione sintetica del Progetto	<p>Obiettivo del Progetto "Varco di Ponente" è di fare fronte ai disagi venutisi a creare a valle del crollo del Ponte Morandi per quanto concerne la gestione dei flussi veicolari in ingresso ed in uscita al/dal porto di Genova, con specifico riferimento al bacino Sampierdarena.</p> <p>L'idea progettuale consiste nella realizzazione di due interventi sinergici e, segnatamente:</p> <ol style="list-style-type: none">i) l'infrastrutturazione del Varco di Ponente tramite tecnologia di gate automation e portali di accesso a 3 corsie in accesso e 3 corsie in uscita integrati con il PCS PLN;ii) la costruzione di un'area buffer (delle dimensioni di circa 22 mila mq) attigua al varco, da adibire alla sosta breve degli automezzi in accesso al Porto ed eccedenti le capacità di ricezione del momento al Porto stesso. Tale area costituirà un polmone di accoglienza dei veicoli temporaneamente in eccesso rispetto alla capacità di accettazione del Porto, senza che l'attesa degli automezzi pesanti per entrare in Porto incida sulla viabilità cittadina. <p>L'intervento infrastrutturale <i>supra</i> i) sarà realizzato conformemente all'interfacciamento con i servizi del PCS PLN in modo da rendere possibile la migliore organizzazione degli accessi tramite i servizi di appuntamento intermodale/prenotazione autotrasporto della PLN.</p>

	<p>L'area buffer <i>supra</i> ii) (di seguito denominata "Buffer Genova") sarà realizzata su un suolo che entrerà nella disponibilità dell'AdSP MLO e che è stato già individuato dalla medesima AdSP. L'area in parola, da adibire al ricovero ed alla sosta breve dei camion in accesso ai Terminal marittimi del Bacino di Sampierdarena, sarà dotata di varco controllato di accesso (anche questo conforme all'interfacciamento con la PLN) ed opererà secondo i criteri di accesso ordinati dalla AdSP MLO e tramite i servizi della PLN.</p>
Attività a valere sui fondi	<p>A valere sui fondi saranno realizzate le seguenti attività:</p> <ul style="list-style-type: none"> A. Raccolta requisiti e vincoli: raccolta delle caratteristiche operative e delle esigenze a cui dovranno rispondere il Varco di Ponente e il Buffer Genova; B. Progettazione e realizzazione del software per il tramite del Concessionario per l'estensione e la gestione della PLN: adeguamento dei sistemi del PCS PLN e della PLN al fine di renderli integrabili con la gestione del Buffer Genova e del Varco di Ponente; C. Redazione, per il tramite di operatori economici all'uopo selezionati, del progetto di fattibilità tecnico-economica e del progetto definitivo delle infrastrutture di varco; D. Redazione del progetto esecutivo e realizzazione delle infrastrutture di varco, per il tramite di un operatore economico all'uopo selezionato, delle infrastrutture di varco; E. Redazione, per il tramite di operatori economici all'uopo selezionati, del progetto di fattibilità tecnico-economica, del progetto definitivo e del progetto esecutivo del Buffer Genova; F. Redazione del progetto esecutivo e realizzazione, per il tramite di un operatore economico all'uopo selezionato, del Buffer Genova.
Valore stimato	9.923.750,00 €
Tempistica	2019-2020-2021
Tipologia di procedura	<ul style="list-style-type: none"> • Per l'attività di progettazione e realizzazione del software di cui alla lett. B), in considerazione del fatto che si tratta di intervenire sul PCS compreso nel perimetro della PLN, si procederà tramite il Concessionario per l'estensione e la gestione della PLN. • Per le attività diverse da quella <i>supra</i> B) sono ipotizzabili: <ul style="list-style-type: none"> i) procedure di affidamenti diretti sotto i 40 mila euro ai sensi dell'art. 36, comma 1, lett. a), del D.Lgs. n. 50/2016 (durata stimata in 15/20 giorni per pervenire all'affidamento); ii) procedure negoziate per affidamenti sotto soglia (durata stimata per l'espletamento della procedura di affidamento da 3 a 5 mesi); iii) gare europee (durata stimata per l'espletamento della gara da 6 a 12 mesi).

Si precisa che:

- l'elencazione delle attività comprese nell'importo stimato dell'intervento è per macro-attività;
- la stima economica della progettazione è stata effettuata in via presuntiva;
- la stima include, relativamente alla realizzazione delle opere, anche l'affidamento della Direzione dei Lavori e del Coordinamento di sicurezza in fase di progettazione ed esecuzione ad un operatore economico qualificato;
- per la realizzazione del Buffer Genova sarà utilizzata un'area messa a disposizione dell'AdSP;
- allo stato si prevede di ricorrere alle deroghe del Commissario concesse a UIRNet con il Decreto n. 15/2019 per restringere i tempi delle procedure. L'eventuale esigenza di ricorso a procedure negoziate di urgenza sarà evidenziata e motivata nel Documento programmatico con la specificazione della/e attività per la/e quale/i viene/vengono scelta/e tale/i procedura/e;
- la possibilità di fare ricorso all'appalto integrato (affidamento congiunto della progettazione esecutiva e della realizzazione delle opere) rimane subordinata al rispetto delle condizioni di cui all'art. 216, comma 4-bis, del D.Lgs. n. 50/2016 (ossia il progetto definitivo deve essere approvato dall'organo competente entro il 31 dicembre 2020, con pubblicazione del bando entro i successivi dodici mesi dall'approvazione del predetto la stima include, relativamente alla realizzazione dell'area di rapido attrezzaggio, anche l'affidamento ad un operatore economico qualificato della Direzione dei Lavori ed il Coordinamento di sicurezza in fase di progettazione ed esecuzione;
- la tempistica di svolgimento delle procedure di gara ed, in particolare, delle gare europee è suscettibile di variazioni anche significative in considerazione di possibili variabili che possono presentarsi nello svolgimento della gara quali ad esempio: i) allungamento dei tempi per la nomina della Commissione connessi all'obbligo, operativo da luglio 2019, di utilizzare commissari di gara esterni alla stazione appaltante, estratti a sorte nell'ambito di un Albo nazionale gestito dall'Anac ai sensi degli articoli 77 e 78 del Codice Appalti; ii) articolazione temporale delle sedute della Commissione per la valutazione dell'offerta economicamente più vantaggiosa; iii) eventuale necessità di attivare il subprocedimento di verifica dell'anomalia;
- la stima temporale complessiva per la chiusura di tutte le attività è suscettibile di modifiche anche significative in ragione: i) dei possibili rallentamenti sopra segnalati relativi allo svolgimento delle gare; ii) delle risultanze delle analisi preliminari della progettazione ove dovessero emergere particolari complessità in relazione alle aree individuate (es. ambientali); iii) degli eventuali lavori di adeguamento della viabilità di accesso al Varco.

Progettazione del nuovo centro merci ferroviario di Alessandria Smistamento (Art. 3.1, lett. c) della Convenzione)	
Contesto di riferimento	<p>Il Progetto interessa lo "Scalo Smistamento di Alessandria".</p> <p>Si tratta di un'area ferroviaria di circa 500.000 mq collegata alla Stazione di Alessandria, nata per consentire la composizione dei convogli ferroviari (di seguito, "l'Area").</p> <p>Attualmente gli impianti presenti sull'Area in parola sono scarsamente utilizzati e buona parte della struttura è dismessa.</p> <p>L'Area gode della presenza di fasci di binari di circa 2 km di lunghezza ed è comodamente raggiungibile dalle linee ferroviarie per Savona e per Genova e può essere considerata un buon punto per raggiungere tutte le altre destinazioni.</p> <p>Per le dimensioni e la posizione l'Area si presenta come uno snodo di fondamentale importanza per l'incremento del traffico ferroviario da e per i porti liguri.</p>
Descrizione sintetica del Progetto	Obiettivo del Progetto è verificare se l'Area possa essere utilizzata come area puramente ferroviaria o sia invece necessario/preferibile orientarsi verso un adeguamento intermodale della stessa.
Attività a valere sui fondi	<p>A valere sui fondi saranno realizzate, con il coinvolgimento di operatori economici all'uopo selezionati, le seguenti attività:</p> <p>A. analisi preliminare volta a verificare l'impianto esistente ed a individuare eventuali problematiche che lo stesso presenta (ad esempio, inquinamento ambientale);</p> <p>B. redazione di un documento di fattibilità delle alternative progettuali sul possibile reimpiego dell'area, al fine di decidere se la stessa debba essere utilizzata come area puramente ferroviaria o sia invece possibile orientarsi verso un adeguamento intermodale della stessa;</p> <p>C. fatte le valutazioni di cui alle precedenti lettere A. e B., redazione progettazione di fattibilità tecnico-economica e definitiva dell'intervento.</p>
Valore stimato	Euro 2 MK ¹
Stima temporale	2019-2020
Tipologia di procedure	<ul style="list-style-type: none"> • Per l'attività di cui alla lett. A), in considerazione del fatto che si tratta di intervenire su un'area di proprietà di Mercitalia, si procederà tramite un accordo di partenariato con RFI. • Per le attività diverse da quella supra A) sono ipotizzabili: <ul style="list-style-type: none"> iv) procedure di affidamenti diretti sotto i 40 mila euro ai sensi dell'art. 36, comma 1, lett. a), del D.Lgs. n. 50/2016 (durata stimata in 15/20 giorni per pervenire all'affidamento);

	v) procedure negoziate per affidamenti sotto soglia (durata stimata per l'espletamento della procedura di affidamento da 3 a 5 mesi).
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Si precisa che:

- l'elencazione delle attività comprese nell'importo stimato dell'intervento è per macro-attività;
- la stima economica della progettazione è stata effettuata in via presuntiva;
- allo stato si prevede di ricorrere alle deroghe del Commissario concesse a UIRNet con il Decreto n. 15/2019 per restringere i tempi delle procedure. L'eventuale esigenza di ricorso a procedure negoziate di urgenza sarà evidenziata e motivata nel Documento programmatico con la specificazione della/e attività per la/e quale/i viene/vengono scelta/e tale/i procedura/e;
- la tempistica di svolgimento delle procedure di gara, ed in particolare delle gare europee è suscettibile di variazioni anche significative in considerazione di possibili variabili che possono presentarsi nello svolgimento della gara quali ad esempio: i) allungamento dei tempi per la nomina della Commissione connessi all'obbligo, operativo da luglio 2019, di utilizzare commissari di gara esterni alla stazione appaltante, estratti a sorte nell'ambito di un Albo nazionale gestito dall'Anac ai sensi degli articoli 77 e 78 del Codice Appalti; ii) articolazione temporale delle sedute della Commissione per la valutazione dell'offerta economicamente più vantaggiosa; iii) eventuale necessità di attivare il subprocedimento di verifica dell'anomalia;
- la stima temporale complessiva di tutte le attività è suscettibile di modifiche anche significative in ragione: i) dei possibili rallentamenti sopra segnalati relativi allo svolgimento della gara; ii) della tempistica di definizione dell'Accordo di partenariato con RFI; iii) delle risultanze delle analisi preliminari ove dovessero essere emergere particolari complessità dell'Area (es. ambientali, viabilità) con conseguente necessità di studi più approfonditi nella fase di progettazione.

Realizzazione di due Aree buffer (Art. 3.1, lett. d) e e) della Convenzione)	
Contesto di riferimento	Il contesto è il medesimo dell'attività di cui all'art. 3.1, lett. a), della Convenzione.
Descrizione sintetica del Progetto	<p>Il progetto prevede la realizzazione di due Aree Buffer tra quelle individuate nell'attività "Progettazione Aree buffer (Art. 3.1, lett. a) della Convenzione") precedentemente esposta. In particolare, si intende, secondo la progettazione scaturita e approvata nell'attività di cui sopra:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) realizzare un'area ad alta automazione (Buffer) dedicata ai camion, localizzata nel basso alessandrino e scelta fra le aree previste dall'Art. 7 del D.L. 130/2018; 2) realizzare un'ulteriore area ad alta automazione (Buffer) dedicata ai camion, sempre scelta fra le aree previste dell'Art. 7 del D.L. 130/2018.
Attività da compiere	<p>Le attività realizzative comprendono:</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'acquisizione delle aree; • i lavori civili per la realizzazione delle infrastrutture materiali necessarie per svolgere le funzioni primarie e quelle secondarie (superfici coperte, scoperte, viabilità, impianti e reti civili); • la realizzazione delle infrastrutture immateriali e lo sviluppo dei software per garantire lo svolgimento delle funzioni primarie informative e tecnologiche; • la realizzazione delle infrastrutture leggere che comprendono l'attrezzaggio tecnologico dei varchi, in termini di hardware e software per il riconoscimento dei veicoli (OCR), per la video sorveglianza, e per tutte le altre tecnologie ICT per l'interscambio dei dati e delle informazioni; • le spese tecniche, generali e per gli imprevisti.
Valore stimato	35.450.000,00 € nel caso si tratti di aree ex-novo da edificare completamente.
Stima temporale	2020-2021-2022 Consegna prevista nel primo semestre 2022; se saranno individuate Aree Buffer già industrializzate il servizio potrebbe essere parzialmente avviato già nel 2021.
Tipologia di procedura	Per le attività da svolgere sono ipotizzabili gare europee ed affidamenti sottosoglia.

Si precisa che:

- allo stato non ci sono gli elementi per effettuare una stima economica e temporale ponderata, che sarà possibile solo a valle dell'attività di progettazione di cui all'Art. 3.1, lett. a), della Convenzione;
- l'importo dei fondi che residua dalle attività di cui all'art. 3.1, non è sufficiente a coprire le attività di realizzazione dell'Area buffer, si evidenzia la necessità di ulteriori 33 M€ come stima massima. Detti fondi potranno essere reperiti tramite il contributo del progetto e-Bridge (per

circa 2,1 M€), dai fondi rivenienti dal DL 18/2017 per quanto riguarda i gate, da un prestito a tasso agevolato della BEI.

Riepilogo economico

Al fine di agevolare la migliore comprensione si espone di seguito lo schema economico riepilogativo:

Attività	Fabbisogno	Cof. E-Bridge	Residuo DL 130/2018	Note
Progettazione aree Buffer con Field Test(Art. 3.1, lett.a)	7.962.500,00 €	1.390.000,00 €	6.572.500,00 €	
Varco Ponente + Nuova Area Buffer (Art. 3.1, lett.b)	10.596.250,00 €	672.500,00 €	9.923.750,00 €	Acquisto area non compreso
Progettazione Alessandria Smistamento (Art. 3.1, lett. c)	2.000.000,00 €	- €	2.000.000,00 €	
Realizzazione 2 Aree Buffer Ecosostenibili	35.525.000,00 €	75.000,00 €	35.450.000,00 €	Acquisto aree non compreso
Totali	56.083.750,00 €	2.137.500,00 €	53.946.250,00 €	
	Fabbisogno mancante oltre i 23M		- 30.946.250,00 €	(Residuo - 23M)

In sintesi, possiamo quindi indicare che il fabbisogno per arrivare alla realizzazione delle 2 Aree Buffer previste in Convenzione è di 56.083.750,00 euro. Di questi il progetto E-Bridge potrà coprirne, grazie al finanziamento CEF, 2.137.500,00 euro. Per poter quindi completare la realizzazione del programma occorre quindi trovare risorse per ulteriori 53.946.250,00 euro.