

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR LIGURE OCCIDENTALE

Decreto n. **141**

OGGETTO: **P.2946 COLD IRONING DETERMINA A CONTRARRE PROCEDURA
NEGOZIATA APPALTO INTEGRATO**

IL DIRIGENTE

VISTA la legge 28 gennaio 1994, n. 84, di riordino della legislazione in materia portuale, il Decreto Legislativo n. 169 del 4 agosto 2016 e il Decreto Legislativo n. 232 del 13 dicembre 2017;

VISTO il decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 29 dicembre 2020 n. 601, notificato all'Ente in pari data, di nomina del Dott. Paolo Emilio Signorini nella carica di Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale;

VISTA la deliberazione assunta dal Comitato di Gestione nella seduta del 18 maggio 2021, Prot. n. 19/1/2021, concernente la nomina dell'Avv. Paolo Piacenza a Segretario Generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale a far data dal 18 maggio 2021;

VISTO il decreto n. 477 del 20 maggio 2021 concernente la delibera del Comitato di Gestione del 18 maggio 2021, Prot. n. 19/1/2021;

VISTA la deliberazione assunta dal Comitato di Gestione nella seduta del 2 dicembre 2021, Prot. n. 78/2, con la quale è stato approvato l'ampliamento della dotazione organica dell'AdSP, approvata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con nota prot. n. 39493 del 30 dicembre 2021;

VISTO il decreto n. 1522 del 31 dicembre 2021, con il quale è stata approvata la nuova organizzazione, la declaratoria delle strutture dirigenziali e il relativo funzionigramma dell'AdSP;

VISTO il Regolamento di Amministrazione e di Contabilità dell'ex Autorità portuale approvato dal Comitato Portuale nella seduta del 23 aprile 2007, integrato dal Ministero dei Trasporti e dal Ministero dell'Economia e delle Finanze con nota del 26 giugno 2007, integrato dal Comitato Portuale con delibera 117/2 nella seduta del 29 novembre 2011 ed

approvato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, con nota M_TRA/PORTI/3927 del 26 marzo 2012;

VISTO l'art. 22 comma 4 del Decreto Legislativo 4 agosto, n. 169 con cui, fino all'approvazione del regolamento di contabilità di cui all'art. 6, comma 9, della Legge n.84 del 1994, come modificato dal decreto di cui trattasi, l'Autorità di Sistema Portuale applica il regolamento di contabilità della soppressa Autorità portuale dove ha sede la stessa Autorità di Sistema Portuale;

VISTO l'art. 8 della Legge 84/94 ed in particolare il comma 2 che dispone che al Presidente spetta la gestione delle risorse finanziarie in attuazione del piano di cui all'articolo 9, comma 5, lettera b;

VISTO il decreto n. 393 del 24 aprile 2021 con il quale sono state approvate le linee guida per la verifica di regolarità amministrativo-contabile dei provvedimenti aventi impatto economico finanziario di bilancio;

VISTO il Bilancio di Previsione 2022 approvato dal Comitato di Gestione con Delibera n. 75/5/2021 nella seduta del 29.10.2021, ed approvato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con nota prot. AdSP n. 12/01/2022.000592.E (prot. M_INF.VPTM.REGISTRO UFFICIALE.U.0000746 dell'11.01.2022);

VISTO il decreto n. 5 del 27/01/2022 con il quale sono stati assegnati i budget finanziari a ciascun Centro di Responsabilità dell'Ente;

VISTO il Decreto Legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito nella Legge 16 novembre 2018, n. 130, recante "Disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze";

VISTO il D.P.C.M. del 4 ottobre (annotato dal Segretariato Generale della Presidenza del Consiglio dei Ministri al n. 3008 del 5 ottobre 2018), avente ad oggetto la "Nomina del dott. Marco Bucci a Commissario Straordinario per la ricostruzione ai sensi dell'art. 1, comma 1, del Decreto Legge 28 settembre 2018";

VISTO l'art. 1, comma 5, del Decreto Legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito con Legge 16 novembre 2018, n. 130, il quale prevede che "Per la demolizione, la rimozione, lo smaltimento e il conferimento in discarica dei materiali di risulta, nonché per la progettazione, l'affidamento e la ricostruzione dell'infrastruttura e il ripristino del connesso sistema viario, il Commissario Straordinario opera in deroga ad ogni disposizione di legge diversa da quella penale, fatto salvo il rispetto delle disposizioni del codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, di cui al Decreto Legislativo 6 settembre 2011, n. 159, nonché dei vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione europea;

VISTO altresì, l'articolo 9-bis della richiamata Legge 16 novembre 2018, n. 130 ove è previsto che "Il Commissario straordinario adotta, entro il 15 gennaio 2019, con propri provvedimenti, su proposta dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure occidentale,

un programma straordinario di investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e delle relative infrastrutture di accessibilità e per il collegamento intermodale dell'aeroporto Cristoforo Colombo con la città di Genova, da realizzare a cura della stessa Autorità di Sistema Portuale entro trentasei mesi dalla data di adozione del provvedimento commissariale, con l'applicazione delle deroghe di cui all'articolo 1, nei limiti delle risorse finalizzate allo scopo, ivi comprese le risorse previste nel bilancio della citata Autorità di sistema portuale e da altri soggetti";

VISTO il Decreto n. 3 del 15 novembre 2018 a mezzo del quale il Commissario Straordinario ha disposto che le attività per la demolizione, la rimozione, lo smaltimento e il conferimento in discarica dei materiali di risulta, nonché per la progettazione, l'affidamento e la ricostruzione dell'infrastruttura e il ripristino del connesso sistema viario - compresa la direzione dei lavori, le procedure per la sicurezza dei lavori ed il collaudo ed ogni attività propedeutica e connessa relativa anche a servizi e forniture - vengano affidate, ai sensi dell'art. 32, comma 2 lettera c) della direttiva 2014/24/UE, mediante una o più procedure negoziate senza previa pubblicazione di bandi o avvisi e che la stipulazione dei contratti avvenga nel rispetto delle norme previste dalla legge di conversione del Decreto Legge n. 109 del 2018;

VISTO il Decreto n. 2 del 15 gennaio 2019, a mezzo del quale il Commissario Straordinario ha approvato il "Programma straordinario di investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e delle relative infrastrutture di accessibilità e per il collegamento intermodale dell'aeroporto Cristoforo Colombo con la città di Genova" (di seguito "Programma Straordinario") proposto dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale;

VISTO il decreto n. 15 del 11/04/2019 a mezzo del quale il Commissario Straordinario ha individuato nell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale il soggetto attuatore degli interventi di cui all'art. 6 comma 1 del D.L. 109 del 2018;

VISTO il Decreto n. 19 del 3 maggio 2019 con il quale il Commissario ha confermato, ai sensi dell'art. 9 bis della legge 130/2018, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale quale soggetto attuatore degli interventi previsti nel "Programma Straordinario" approvato con Decreto n. 2 del 15/01/2019 prendendo atto che la stessa procederà all'attuazione degli interventi previsti applicando, nella propria autonomia amministrativa e negoziale, le deroghe previste dall'art. 1 della L. 130/2018 con le modalità definite nel "Piano Procedurale" allegato al decreto;

VISTO, altresì, l'articolo 9-bis della Legge n. 130/2018, rubricato "Semplificazione delle procedure di intervento dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale", così come modificato dal comma 72 articolo 1 della Legge n. 160/2019 (Legge di Bilancio 2020) in virtù del quale il Programma Straordinario viene esteso anche a favore dei lavori di messa in sicurezza e di adeguamento idraulico del rio Molinassi e del rio Cantarena, di adeguamento alle norme in materia di sicurezza dei luoghi di lavoro nonché di

razionalizzazione dell'accessibilità dell'area portuale industriale di Genova Sestri Ponente prevedendo che il Commissario Straordinario aggiorni il Programma entro il 28 febbraio 2020;

RICHIAMATO il decreto di AdSP n. 723 del 16/05/2019 mediante cui è stata istituita la struttura operativa dedicata a seguire gli interventi descritti nel "Programma Straordinario di investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e delle relative infrastrutture di accessibilità e per il collegamento intermodale dell'aeroporto Cristoforo Colombo con la città di Genova";

VISTO il Decreto n. 1 del 28 febbraio 2020 con il quale il Commissario ha, tra l'altro:

- adottato l'aggiornamento al "Programma straordinario di investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e delle relative infrastrutture di accessibilità e per il collegamento intermodale dell'aeroporto Cristoforo Colombo con la città di Genova nonché per la messa in sicurezza idraulica e l'adeguamento alle norme in materia di sicurezza dei luoghi di lavoro";
- condiviso ed adottato il Piano di attuazione del suddetto aggiornamento predisposto dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale;
- preso atto e condiviso la proposta di modello organizzativo proposta dal Responsabile dell'attuazione del programma e condivisa dall'ADSP;

CONSIDERATO CHE con Decreto dell'AdSP n. 834 del 5 agosto 2020 è stato istituito il nucleo di supporto al Programma Straordinario collocato in staff al Presidente dell'AdSP conferendo ai due dirigenti in carico alla struttura la delega all'assunzione e finalizzazione di tutti gli atti occorrenti all'espletamento delle procedure relative all'affidamento di lavori, servizi e forniture necessari per l'esecuzione del Programma;

RILEVATO CHE con decreto dell'AdSP n. 1085 del 15/10/2020 è stata altresì costituita l'Unità Speciale Gare e Contratti Programma Straordinario operante in diretto coordinamento con il già istituito Staff Programma Straordinario disponendo una ripartizione di attività e deleghe fra i dirigenti dello Staff come ivi meglio indicato;

VISTA la Delibera prot. n. 30/2/2021 del 29 giugno 2021 con la quale il Comitato di Gestione ha approvato un ulteriore aggiornamento del Programma Straordinario delle Opere redatto ai sensi dell'art. 9 bis della Legge n. 130/2018;

VISTO il Decreto n. 5 del 15 luglio 2021 con il quale il Commissario ha, tra l'altro:

1. approvato e adottato l'aggiornamento al "Programma straordinario di investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e delle relative infrastrutture di accessibilità e per il collegamento intermodale dell'aeroporto Cristoforo Colombo con la città di Genova nonché per la messa in sicurezza idraulica e l'adeguamento alle norme in materia di sicurezza dei luoghi di lavoro" costituente l'Allegato 2 della Delibera del Comitato di Gestione di AdSP;
2. approvato e adottato l'aggiornamento del Piano procedurale predisposto dall'ADSP costituente l'Allegato 3 della citata Delibera;

3. nominato quale responsabile dell'attuazione del Programma Straordinario il Dott. Pasquale Umberto Benezzi, a seguito della cessazione anticipata rispetto al termine contrattuale, dell'incarico conferito all'Ing. Marco Rettighieri con decreto n.6/2019 del Commissario per la ricostruzione;

VISTO l'art. 16, comma 1, DL 121/2021, convertito in Legge n. 156/2021, che ha modificato l'art. 1, comma 1, del DL 109/2018 prevedendo che "la durata dell'incarico del Commissario straordinario è di dodici mesi e può essere prorogata o rinnovata non oltre la data del 31 dicembre 2024";

VISTO il decreto n. 1421 del 23/12/2021 mediante cui al dott. geol. Giuseppe Canepa viene conferita, ad integrazione di quanto già previsto nei decreti n. 834 del 5 agosto 2020 e n. 1085 del 15 ottobre 2020 ed in aggiunta ai Dirigenti ivi indicati, specifica delega all'assunzione e finalizzazione di tutti gli atti occorrenti all'espletamento delle procedure relative all'affidamento di lavori, servizi e forniture necessari per l'esecuzione del Programma;

DATO ATTO CHE nell'aggiornamento del Programma Straordinario di investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e delle relative infrastrutture di accessibilità e per il collegamento intermodale dell'aeroporto Cristoforo Colombo con la città di Genova nonché per la messa in sicurezza idraulica e l'adeguamento alle norme in materia di sicurezza dei luoghi di lavoro è incluso il lavoro P. 2946 "Cold ironing del porto di Genova per banchine crociere e traghetti";

DATO ATTO CHE in data 23/08/2021, con nota del RUP, Ing. Davide Sciutto, prot. n. 24989, è stato trasmesso all'Unità Speciale Gare e Contratti, per i seguiti di competenza, il PD relativo al P. 2946, conservato agli atti;

VISTO il verbale di verifica, prot. n. 19915 del 01/07/2021;

VISTO il verbale di validazione, prot. n. 24545 del 13/08/2021;

RILEVATO CHE in data 17/05/2021, prot. n. 15081, è stato pubblicato l'avviso esplorativo preliminare alla procedura negoziata ex art. 63 comma 2 lettera c) D.Lgs. 50/2016, volto a ricevere manifestazioni di interesse da parte di operatori in possesso dei requisiti indicati nell'avviso stesso per il successivo invito di massimo n. 10 operatori economici, se sussistenti in tale numero soggetti idonei;

RICHIAMATO il decreto n. 1171 del 09/11/2021 con cui:

1. è stato approvato il progetto definitivo P.2946, verificato e validato;
2. è stato approvato l'avvio, ai sensi di quanto previsto dal piano procedurale, di una procedura negoziata ex art. 63 comma 2 lettera c) D.Lgs. 50/2016 con gli operatori come individuati dal verbale di selezione del RUP, prot. n. 32404 del 25/10/2021, per l'affidamento dell'appalto integrato avente ad oggetto l'elaborazione della progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori di cold ironing del porto di Genova per banchine crociere e traghetti (P. 2946);

3. è stato approvato il Q.E. dell'intervento in oggetto, il quale ammonta a euro ad euro 20.000.000,00.- di cui euro 18.093.494,45 per lavori, servizi e forniture ed euro 1.906.505,55 quali somme a disposizione;
4. è stata approvata la prenotazione di impegno pari a € 19.924.020,54 al capitolo U.5110 del bilancio 2021:

DATO ATTO CHE tale prenotazione d'impegno è decaduta al 31 dicembre 2021, e che occorre, quindi, procedere ad indire nuovamente la procedura negoziata di cui trattasi;

RITENUTO di approvare il progetto definitivo P.2946, verificato e validato, comprensivo della relazione generale ed allegato modificati dal RUP, che si allega al presente provvedimento nella sua versione aggiornata, e che annulla e sostituisce quella precedentemente approvata;

PRESO ATTO della Lettera invito, e dello schema di contratto allegati al presente provvedimento;

CONSIDERATO CHE, vista la particolare complessità dell'appalto (lex specialis), potrà essere utilizzato il subappalto della categoria prevalente fino al 40% (quaranta) dell'importo lavori, così come indicato nel Capitolato Speciale di Appalto;

CONFERMATO CHE il QE dell'intervento in oggetto ammonta ad euro 20.000.000,00.- di cui euro 18.093.494,45 per lavori, servizi e forniture ed euro 1.906.505,55 quali somme a disposizione già approvato con decreto n. 1171/2021;

TENUTO CONTO che ad oggi risultano impegni complessivi per euro 1.639.731,82 per servizi propedeutici alla realizzazione dell'opera;

TENUTO CONTO che nella programmazione 2021 del Programma Straordinario era previsto l'intervento P.2946 per l'importo complessivo di 20 milioni di euro, e che entro il termine dell'esercizio non si è provveduto con il perfezionamento dell'obbligazione giuridica;

DATO ATTO CHE l'intervento in questione non è stato previsto in sede di predisposizione del Bilancio di Previsione 2022, e che si dovrà provvedere alla prima occasione utile all'aggiornamento della programmazione straordinaria delle opere e delle previsioni di bilancio ai fini di inserire l'intervento in questione a carico dell'esercizio finanziario 2022;

VISTO che l'importo complessivo di euro 18.360.268,18 trova copertura a valere sul capitolo U.5110;

RITENUTO QUINDI NECESSARIO procedere con la prenotazione di impegno pari ad euro 18.360.268,18.- a carico del capitolo U.5110 dell'esercizio finanziario in corso che presenta la necessaria disponibilità;

RICHIAMATO il Codice Unico di Progetto C31F20000120001 acquisito presso il comitato interministeriale per la programmazione economica ed il Codice CIG 9119573DB3, acquisito presso l'ANAC, ai sensi della Legge 13 agosto 2010, n. 136 e s.m.i.;

SU PROPOSTA del RUP e del Dirigente dello Staff Programma Straordinario che attesta la regolarità tecnica amministrativa del presente provvedimento;

DECRETA

1. di approvare il progetto definitivo P.2946, verificato e validato, modificato secondo quanto indicato in premessa;
2. di avviare, ai sensi di quanto previsto dal piano procedurale, una procedura negoziata ex art. 63 comma 2 lettera c) D.Lgs. 50/2016 con gli operatori come individuati in premessa, per l'affidamento dell'appalto contraddistinto come P. 2946;
3. di approvare gli atti della procedura di gara richiamati in premessa ed allegati al presente provvedimento, autorizzando eventuali successive rettifiche e/o modifiche e/o integrazioni che si rendessero eventualmente necessarie;
4. di prevedere che la verifica della documentazione amministrativa sia svolta dal RUP, eventualmente con un supporto specialistico professionale, se necessario;
5. di confermare il Q.E. dell'intervento in oggetto, già approvato con decreto n. 1171/2021, il quale ammonta a euro ad euro 20.000.000,00.- di cui euro 18.093.494,45 per lavori, servizi e forniture ed euro 1.906.505,55 quali somme a disposizione;
6. di approvare la prenotazione di impegno pari ad euro 18.360.268,18.- a carico del capitolo U.5110 dell'esercizio finanziario in corso che presenta la necessaria disponibilità;
7. di disporre la pubblicazione del presente atto sul sito internet istituzionale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, in Amministrazione Trasparente e sul sito del Commissario Straordinario per la Ricostruzione.

Genova, li **07/03/2022**

IL DIRIGENTE

¹Firmato digitalmente

Ing. Marco Vaccari

¹ Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del testo unico D.P.R. 28/12/2000 n. 445, del D.Lgs. 07/03/2005 n. 82 e norme collegate, il quale sostituisce il testo cartaceo e la firma autografa.



- DIREZIONE TECNICA E AMBIENTE -

n. 01

PROGETTO DEFINITIVO 2946

COLD IRONING GENOVA CROCIERE E TRAGHETTI

RELAZIONE GENERALE E QUADRO ECONOMICO

REV.	DATA	DESCRIZIONE		REDATTO:
02	Febbraio 2022	Verifica e regolamento		
01	Gennaio 2021	Revisione generale		
00	Settembre 2019	Prima emissione		
<u>Progettisti interni:</u> Ing. Francesca Pino			<u>Collaboratori alla progettazione:</u> Per. Ind. Ignazio Barraco Per. Ind. Fabio Capato	
Coordinatore della progettazione:		Organismo di verifica	IL RUP	IL DIRIGENTE
Ing. Francesca Pino		Pro Iter Srl Resp. Tecnico: ing. Mauro Moroni Coord. Attività ispettiva: arch. Marzia Lanzoni	Ing. Davide Sciutto	Dott. Giuseppe Canepa

Sommario

1. Relazione generale aggiornata 3

2. Descrizione delle motivazioni dell’intervento 3

3. Servizio opzionale di erogazione energia elettrica e alimentazione navi in attracco (nota 1)..... 8

4. Descrizione sommaria delle lavorazioni 15

5. Valutazione compatibilità del finanziamento pubblico del progetto con le norme UE sugli aiuti di stato e sulla concorrenza 17

6. Categorie d’intervento e modalità di aggiudicazione..... 21

7. Documenti da pubblicare nel bando 22

1. Relazione generale aggiornata

La presente relazione generale annulla e sostituisce la relazione generale inviata in allegato all'avviso della manifestazione di interesse.

2. Descrizione delle motivazioni dell'intervento

L'Autorità di sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, nell'intento di migliorare la qualità dell'aria e ridurre l'inquinamento acustico nelle aree portuali e nelle aree limitrofe intende realizzare gli impianti necessari alla alimentazione elettrica delle navi dalla rete elettrica nazionale così come previsto dal programma di interventi in attuazione del piano di risanamento e tutela della qualità dell'aria e per la riduzione dei gas serra.

Alimentazione da rete elettrica nazionale

E-distribuzione fornirà l'energia elettrica al concessionario delle banchine di ormeggio che si occuperà di gestire la fornitura a bordo delle navi. L'armatore riconoscerà al concessionario gli oneri associati alla posa in opera della connessione elettrica nave-terra e gli oneri del consumo elettrico della nave. Allo studio la soluzione di prevedere che ASP si sostituisca al concessionario in considerazione della rilevanza sociale del progetto in stretta collaborazione con il concessionario che provvederà mediante il proprio personale alle operazioni di collegamento alla nave necessarie per l'alimentazione.

Descrizione del problema

Le navi producono l'energia elettrica per i fabbisogni di bordo con gruppi elettrogeni il cui motore primo è normalmente un motore diesel veloce o medio veloce alimentato a MDO (Marine Diesel Oil) o HFO (Heavy Fuel Oil). Quando stazionano nei porti, il funzionamento dei gruppi elettrogeni di bordo causa emissioni gassose e rumore in aria nelle vicinanze delle zone portuali.

Stato dell'Arte

Il collegamento delle navi alla rete di terra avviene da anni nelle basi navali militari e nei porti turistici, ma non è assolutamente una pratica comune nei porti commerciali.

Le prime applicazioni nei porti commerciali sono molto recenti e riguardano alcune banchine dei porti di Juneau (Alaska), Los Angeles e San Francisco (California), Lubeck (Germania), Goteborg (Svezia) e altri.

Il sistema consiste nel predisporre alcune banchine con prese per consentire il collegamento delle spine con cavo flessibile in modo che possa realizzarsi il collegamento elettrico all'apposito quadro di bordo nave.

La soluzione prevede quindi di dotare sia il porto, sia la nave, di una apposita attrezzatura per il collegamento elettrico, attrezzatura studiata appositamente per consentire un collegamento elettrico temporaneo, in sicurezza, per la trasmissione di elevata potenza (alcuni MW).

Esperienza porto di Genova

Nel 2008 Autorità Portuale di Genova ha ultimato la redazione del progetto definitivo della fornitura elettrica da terra delle navi nell'area delle riparazioni navali del Porto di Genova di cui è stato pubblicato il bando di gara nel 2010. Ai tempi era un progetto veramente all'avanguardia per scelte progettuali e componentistica in quanto in quegli anni la normativa di riferimento e le conoscenze sull'argomento ed in particolare sulle esigenze delle navi non erano precise ed affinate come oggi. In quegli anni di vera innovazione, Autorità Portuale di Genova ha organizzato il primo grande convegno di rilevanza nazionale sulla alimentazione delle navi da terra in data 23 aprile 2009 presso la sede dell'Ente riscontrando la partecipazione dei più importanti armatori, fornitori, organi politici e terminalisti interessati all'argomento. Pertanto Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale impegnata nella progettazione con personale interno può vantare la maggiore esperienza nel campo della alimentazione delle navi da terra sul territorio nazionale. Nel 2015 è stato pubblicato il bando per la alimentazione delle navi da terra nel porto di Prà dove del valore di 10.000.000 Euro a completare l'esperienza nel cold ironing. Il progetto bandito nella forma dell'appalto integrato è stato redatto a livello esecutivo dall'impresa nel 2019 ed in maggio 2019 sono stati consegnati i lavori.

In data 2 luglio 2019 è stata presentata a Palazzo San Giorgio la pubblicazione della dispensa "Cold Ironing nei Porti del Mar Ligure Occidentale" riscontrando notevole interesse da parte di molti operatori.

Pertanto le conoscenze acquisite dall'Ente e la conoscenza del territorio dovuta all'utilizzo di personale interno per la progettazione sono ottime garanzie sull'ottenimento di un buon risultato anche per il progetto in oggetto. In più i costi di progettazione rientrano nei costi dell'Ente non essendo necessario ricorrere ad affidamenti a progettisti esterni nell'ottica di riduzione delle spese complessive del progetto. Il progetto di alimentazione delle navi nel terminal crociere e traghetti è molto simile a quello delle riparazioni navali in quanto vi sono alimentazioni ai diversi livelli di tensione e frequenza.

Porto di Genova terminal crociere e traghetti

Il Porto di Genova presenta zone utilizzate da navi di linea (ossia navi che sostano sistematicamente nel porto) e zone utilizzate da navi che approdano solo occasionalmente. La durata delle soste può variare da poche ore ad ormeggi di lungo periodo in inverno. Solitamente gli accosti durano circa 6 ore per i traghetti e circa 10 ore per le navi da crociera.

Il terminal è molto vicino alla città e vi sono numerose problematiche per il rumore generato dai gruppi elettrogeni di bordo che vengono sentiti dalla popolazione soprattutto nelle ore notturne.

Il terminal crociere e traghetti è un terminal ottimo dal punto di vista energetico per implementare con profitto il progetto di riduzione delle emissioni gassose ed acustiche del porto di Genova, a causa del gran numero di toccate di navi e di energia richiesta dalle stesse essendo un terminal che muove circa 1.000.000 di passeggeri da crociera e circa 3.000.000 di passeggeri su traghetto.

Dal punto di vista operativo la scelta del terminal da alimentare presenta una nuova sfida in quanto influenza l'operatività di terra anche in considerazione dei limitati spazi disponibili.

Emissioni delle navi nell'area del Porto di Genova

L'impatto ambientale delle navi è oggetto di attenzione e studio da parte del DINAV (Dipartimento di Ingegneria Navale e Tecnologie Marine dell'Università di Genova) almeno dal 1989. Nell'ambito di queste attività è stato anche messo a punto un codice di calcolo delle emissioni delle navi in grado di stimare le emissioni sia in porto che in navigazione [1].

Le emissioni in aria delle navi in termini di emissioni specifiche (grammi di emissione/kWh) sono sostanzialmente legate all'età della nave (tecnologia dei motori) e al combustibile utilizzato.

Le navi di nuova costruzione devono rispettare i limiti imposti a livello internazionale dall'IMO che riguardano solo il valore di NO_x (17-9.8 g/kWh). Le emissioni di SO_x sono di fatto controllate indirettamente tramite il contenuto di zolfo del combustibile (S<1.5% in massa).

Le emissioni specifiche delle navi in esercizio sono state misurate da alcuni ricercatori.

Le misure di Cooper [3] si riferiscono a navi nuove che utilizzano combustibili abbastanza raffinati, possono essere considerate un limite inferiore. Le misure di Cooper, elaborate dal DINAV per ottenere dati facilmente utilizzabili, sono riportate in tabella.

Tabella 1 – Emissioni Specifiche (elaborazione DINAV da Cooper 2004)

	Emission Factors [g/kWh]	
	Load 50%	Load 90%
NO _x	14.6	11.7
CO	0.72	0.44
CO ₂	688	671
VOC	0.14	0.23
PM	0.29	0.10

Altre informazioni, riferite ad un campione maggiore di navi, sono state elaborate dal DINAV ottenendo i fattori di emissione della tabella sottostante.

Tabella 2 – Emissioni Specifiche (elaborazione DINAV da fonti varie)

	Emission Factors [g/kWh]
NO _x	12.47
SO _x	12.3
VOC	0.40
PM	0.80
CO ₂	720
CO	1.3

Le misure di Write [4] si riferiscono a navi più vecchie, di tipologie varie, alimentate sia a HFO che MDO. I fattori di emissione sono riportati nella tabella sottostante.

Tabella 3 – Emissioni specifiche (da Write 1995)

	Emission Factors [g/kWh]
NO _x	13.8
CO	1.8
HC	0.6
CO ₂	760
SO _x	4.9xS

1.5<S<4.5 , S=% zolfo nel combustibile

Riduzione delle emissioni nel Porto di Genova

La riduzione delle emissioni che si può ottenere dal collegamento delle navi alla rete di terra dipende:

- dai fattori di emissione delle centrali elettriche di terra (valori indicativi NO_x=0.35 [g/kWh], SO_x=0.46 [g/kWh], VOC=0.02 [g/kWh], PM=0.03 [g/kWh]);
- dalla potenza impegnata;
- dal tempo di collegamento.

Normativa di riferimento

Si rileva la seguente normativa di riferimento:

- Comunicazione COM (2002) 595 della Commissione, che espressamente *“invita le autorità portuali a considerare la possibilità di (...) incentivare o facilitare l’uso da parte delle navi di energia elettrica prodotta a terra”*
- Comunicazione accolta favorevolmente dal Parlamento europeo con Risoluzione A5-400/2003 del 10.11.2003, che - nel quadro di una strategia dell’Unione per ridurre le emissioni atmosferiche delle navi marittime - addirittura giudica necessario migliorare e ampliare le misure raccomandate dalla Commissione.
- Raccomandazione 2006/339/CE della stessa Commissione, espressamente finalizzata *“a promuovere l’utilizzo di elettricità erogata da reti elettriche terrestri per le navi ormeggiate nei porti comunitari”*, con la quale si invitano gli Stati membri a *“prendere in esame la possibilità di installare sistemi di erogazione dell’elettricità dalle reti terrestri per le navi ormeggiate nei porti”*, nonché a *“sensibilizzare le autorità portuali (...) in merito all’erogazione di elettricità dalle reti terrestri”*.
- Memo della Commissione UE del 23.05.2013, che espressamente incoraggia l’adozione dei sistemi di *cold ironing* nei porti appartenenti alla rete transfrontaliera di trasporto (cd. “TEN-T”).
- Direttiva del Parlamento 2014/94/UE prevede a sua volta - seppur nel contesto, parzialmente diverso, della *“realizzazione di un’infrastruttura per i combustibili alternativi”*, e in specie della *“fornitura di elettricità per il trasporto”* - che *“gli Stati membri assicurano che sia valutata nei rispettivi quadri strategici nazionali la necessità di fornitura di elettricità lungo le coste per le navi adibite alla navigazione interna e le navi adibite alla navigazione marittima nei porti marittimi e nei porti della navigazione interna. Tale fornitura di elettricità lungo le coste è installata, entro il 31 dicembre 2025, quale priorità nei porti della rete centrale della TEN-T, e negli altri porti, a meno che non vi sia alcuna domanda e i costi siano sproporzionati rispetto ai benefici, inclusi i benefici ambientali”*.
- Il D.lgs. 257/2016 ha dato attuazione alla suddetta Direttiva, introducendo il cd. “Quadro Strategico Nazionale” finalizzato alla riduzione della dipendenza dal

petrolio e all'attenuazione dell'impatto ambientale nel settore dei trasporti (cfr. spec. artt. 1 e 3), Quadro chiamato a valutare, fra l'altro, *"la necessità di fornitura di elettricità alle infrastrutture di ormeggio nei porti marittimi e nei porti della navigazione interna"* a fronte della previsione, analoga a quella contenuta all'art. 4, par. 5, Dir. 2014/94/UE, per cui la fornitura di elettricità lungo le coste *"è installata, entro il 31 dicembre 2025, come priorità nei porti della rete centrale della TEN-T, e negli altri porti, tranne i casi in cui non vi è alcuna domanda e i costi sono sproporzionati rispetto ai benefici, inclusi i benefici ambientali"* (art. 4, co. 7, D.lgs. 257/2016).

- Entro tale contesto, il Quadro Strategico ha peraltro previsto espressamente, nell'ambito della seconda sottosezione della Sezione "A", l'alimentazione elettrica delle navi attraverso impianti installati lungo le banchine quale importante strumento per la riduzione delle emissioni nelle aree portuali.
- Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica adottato con D.P.C.M. del 26.08.2015, che espressamente richiama l'elettificazione delle banchine-*cold ironing* quale misura idonea a consentire la riduzione delle emissioni di gas serra e favorire il miglioramento delle prestazioni ambientali
- Linee Guida approvate dal Ministero dell'Infrastrutture e dei Trasporti nel marzo 2017 per la redazione dei Piani regolatori del sistema portuale, ove egualmente si indica il *cold ironing* quale strumento diretto al raggiungimento di obiettivi di miglioramento energetico-ambientale.

Come sopra rappresentato si rilevano svariate indicazioni legislative in linea con la realizzazione dell'intervento in oggetto.

In particolare, per quanto concerne l'analisi costi benefici dell'intervento si richiamano i contenuti della nota al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti Prot. n. 29449 del 12 11 2019 ed alla Regione Liguria Prot. n. 29464 del 12 11 2019 che evidenziano chiaramente i benefici dell'intervento in oggetto.

Con nota prot. n. 1942 del 24 1 2020 si rileva l'interesse da parte del concessionario (terminal crociere e traghetti) e degli armatori MSC e GNV all'utilizzo del cold ironing quale modalità di abbattimento delle emissioni.

3. Servizio opzionale di erogazione energia elettrica e alimentazione navi in attracco

ADSP si riserva, a suo insindacabile giudizio, di affidare all'appaltatore il seguente servizio:

Gestione delle attività di alimentazione delle navi con fornitura di EE mediante intestazione dei POD relativi,

nelle more dell'emanazione da parte di ARERA di apposito provvedimento che stabilisca le tariffe per la fornitura di energia nell'ambito del cold ironing¹.

L'esercizio della suddetta opzione dovrà avvenire mediante manifestazione espressa di volontà da parte di ADSP da rendersi entro il termine per l'ultimazione dei lavori compresi nell'appalto, come specificato nella lettera di invito e nel CSA.

In tal caso, le parti si impegnano a sottoscrivere successivo e separata atto negoziale che regoli l'erogazione del servizio nel rispetto delle condizioni minime di seguito dettagliate.

Resta in ogni caso inteso che ADSP non presta alcuna garanzia in ordine all'affidamento del predetto servizio, rispetto al cui affidamento e/o alla cui esecuzione non può ritenersi in alcun modo vincolata.

Con la presentazione dell'offerta, l'appaltatore dichiara di essere a conoscenza ed accettare le sopra richiamate previsioni, e di impegnarsi ad eseguire il servizio in caso di esercizio dell'opzione di affidamento da parte di ADSP.

Resta in ogni caso inteso, che l'appaltatore nulla avrà a pretendere da ADSP in caso di mancato esercizio dell'opzione di affidamento in suo favore del servizio di gestione delle attività di alimentazione delle navi con fornitura di EE mediante intestazione dei POD relativi non potendo sullo stesso prestare alcun affidamento.

I costi per le concessioni/autorizzazioni necessarie all'alimentazione delle navi saranno in capo all'appaltatore e rientrano nelle spese generali di cui all'art. 2 del CSA, così come le procedure amministrative e procedurali per rendere possibile il cold ironing secondo le indicazioni di progetto.

In caso di esercizio della suddetta opzione da parte di ADSP, l'Impresa sarà tenuta a prestare il servizio a tutte le imbarcazioni che richiedono l'allaccio per tutto il periodo contrattuale, a prescindere dal numero navi, dal tempo di stazionamento ed energia erogata.

Richiamato il calendario accosti per l'anno 2018 di cui alla Relazione Generale, e ipotizzato un numero di attracchi nelle banchine oggetto di appalto pari a circa 2200, si precisa che sarà cura dell'Impresa acquisire dal Terminalista il calendario accosti sulla cui base organizzare l'erogazione del servizio e quantificare il numero di tecnici che dovranno essere impiegati.

(1) Ex art 34 bis della legge n. 8/2020

L'impresa, in caso di esercizio dell'opzione, dovrà eseguire le pratiche per ottenere l'esenzione delle accise e degli oneri di sistema per alimentare le navi, ovvero per fruire delle agevolazioni specifiche previste dalla legislazione vigente al momento dell'esercizio dell'opzione. Si veda nota (A) nella tabella di cui infra.

L'impresa dovrà altresì provvedere alla fatturazione ed all'incasso nei confronti degli armatori, per l'importo costituito dalle seguenti voci:

- *Costo dell'energia a bordo della nave (AdSP valuterà la congruità del prezzo di produzione del kWh elettrico a bordo).*
- *Costo del servizio per la singola connessione.*

Per il costo della singola connessione, esemplificativamente, si intende:

- *Movimentazione struttura di connessione fino a bordo nave*
- *Movimentazione AMP fino a bordo banchina nel caso di nave da crociera*
- *Collegamento cavi alla JB di terra nel caso di nave da crociera*
- *Movimentazione prese per quanto di competenza del personale di terra per connessione a bordo*
- *Prove impianto per connessione ai sensi IEC80005*
- *Alimentazione nave e controllo corretto funzionamento alimentazione e sicurezza impianto*
- *Disconnessione e messa a deposito*

si riporta di seguito una tabella, con valori ipotizzati, che rappresenta sinteticamente la ripartizione dei costi e degli oneri dell'impresa con la precisazione che trattasi di valori stimati e non vincolanti:

PREV. AL 2025

INCENTIVAZIONE IMPRESA MANUTENZIONE								
Ipotesi energia erogata alle navi <i>kWh</i>	Ipotesi Costo Energia Terra (2020) soggetto a fluttuazioni <i>Euro/kWh</i>	Ipotesi Costo Energia Terra esente Accise e Oneri di Sistema (A) soggetto a fluttuazioni <i>Euro/kWh</i>	Ipotesi quota potenza/anno <i>kEuro</i>	Costo Energia Terra esente Accise e Oneri di Sistema (bollette energia elettrica esente accise e oneri di sistema) <i>Euro</i>	Ipotesi Costo Energia Prodotta a Bordo soggetto a fluttuazioni <i>Euro/kWh</i>	costo energia a bordo versato da armatore a impresa <i>Euro/anno</i>	pagamenti da AdSP a impresa (se positivo) e riduzione certificati di pagamento per manutenzione convertitori da ASP a impresa (se negativo) <i>Euro/anno</i>	Note
500.000,00	0,80	0,50	compresi nel costo energia terra	250.000,00	0,12	60.000,00	190.000,00	(D)
4.500.000,00	0,17	0,09	compresi nel costo energia terra	405.000,00	0,12	540.000,00	- 135.000,00	(C)
9.000.000,00	0,17	0,09	compresi nel costo energia terra	810.000,00	0,12	1.080.000,00	- 270.000,00	(C)

	Prezzo a base d'appalto <i>Euro</i>	% Ribasso di gara	Prezzo ribassato riconosciuto da AdSP ad impresa <i>Euro</i>
Costo servizio per singola connessione nave da crociera	1.300,00	20%	1.040,00
Costo servizio per singola connessione traghetto	600,00	20%	480,00
Costo servizio fatturazione da impresa ad armatore per singola connessione	100,00	20%	80,00

La Stazione Appaltante chiederà all'Impresa di attivare il contatore, che dovrà essere intestato alla medesima Impresa, dopo aver verificato, sulla base delle connessioni/anno previste, un costo dell'energia a terra - esente da accise e oneri di sistema - inferiore rispetto al costo dell'energia a bordo della nave. Pertanto il caso di cui alla nota (D) non potrà verificarsi.

L'importo negativo riportato (dato dalla differenza tra il costo dell'energia a bordo della nave ed il costo a terra) sarà utilizzato/assorbito all'interno del contratto per la manutenzione (anche dei convertitori) ai prezzi d'appalto, sottraendolo ai relativi certificati di pagamento, e/o eventuali ampliamenti dell'impianto. Si veda nota (C) nella tabella di cui supra.

Il costo dell'energia a terra esente accise ed oneri di sistema ed il costo energia a bordo sono da intendersi indicativi previo aggiornamento in base al costo reale in esercizio.

Le tariffe (0,17...0,09...0,8...0,5...0,12) saranno da valorizzare in base alle tariffe reali durante l'esercizio nel corso degli anni.

In caso di attivazione del servizio opzionale:

- la durata della gestione sarà pari alla durata della manutenzione ordinaria offerta
- non sono previste marginalità (guadagno) per l'operatore economico per il servizio di erogazione dell'energia elettrica con riferimento alla prima tabella.
- sono previste le marginalità (guadagno) per l'operatore come indicato nella seconda tabella

Per ulteriori informazioni si allegano alla relazione generale le FAQ sull'argomento.

Previsioni utilizzo

Il numero e la tipologia di accosti del 2018 a titolo di esempio nell'area dei traghetti e delle crociere è riportato in tabella. Con ragionevoli previsioni conservative in considerazione dell'innovazione del progetto è presumibile il seguente assorbimento di energia e la seguente riduzione delle emissioni.

anno 2018								
classe	stazza	potenza apparecchi MV A	Potenza MW	numero di accosti anno 2018	banchina	predisposizione cold ironing	tempo accostamento min	energia kWh
cruise								
altre		5	5	42	mille ponente/doria ponente	no	10	2.100.000
MSC classe Fantasia	140.000	8,6	7,8	63	mille ponente/doria ponente	no	10	4.900.000
MSC classe musica	92.000	6,1	5,6	29	mille ponente/doria ponente	no	10	1.627.222
MSC classe Meraviglia	171.000	10,5	9,5	29	mille ponente/doria ponente	sì	10	2.755.000
MSC classe lirica	65.000	5,0	4,6	42	mille ponente/doria ponente	no	10	1.936.667
MSC Seaside	153.000	9,4	8,5	24	mille ponente/doria ponente	sì	10	2.040.000
totale energia cruise				229				15.358.889
ferry								
GNV								
suprema	50.000	4,2	3,6	98	Caracciolo/a ssereto	no	4	1.407.086
superba	50.000	4,2	3,6	98	Caracciolo/a ssereto	no	4	1.407.086
rhapsody	44.000	3,7	3,2	98	Caracciolo/a ssereto	no	4	1.238.235
excellent	39.000	3,3	2,8	98	Caracciolo/a ssereto	no	4	1.097.527
majestic	32.000	2,7	2,3	98	Caracciolo/a	no	4	900.535

					assereto			
fantastic	35.000	2,9	2,5	98	Caracciolo/a assereto	no	4	984.960
allegria	31.000	2,6	2,2	98	Caracciolo/a assereto	no	4	872.393
totale				684				7.907.822
Tirrenia								
Nuraghes	40.000	3,4	2,9	186	assereto/col ombo	no	4	2.142.720
Janua	36.000	3,0	2,6	186	assereto/col ombo	no	4	1.928.448
bhitia	36.000	3,0	2,6	186	assereto/col ombo	no	4	1.928.448
totale				558				5.999.616
Moby								
zaza	22.000	1,8	1,6	113	colombo/do ria	no	4	712.800
corse	19.000	1,6	1,4	113	colombo/do ria	no	4	615.600
drea	22.000	1,8	1,6	113	colombo/do ria	no	4	712.800
otta	22.000	1,8	1,6	113	colombo/do ria	no	4	712.800
totale				450				2.754.000
altre compagnie	25.000	2,1	1,8	100		no	4	720.000
totale energia cruise + traghetti								32.740.327
CRUISE								
accosti singoli								64
accosti doppi								64
accosti tripli								11
accosti quadrupli								1
accosti alimentati con due convertitori								216
numero totale accosti								229
giorni anno di accosto								140
giorni anno con due o più navi								76
totale energia navi da crociera alle 2 prese								14.486.987
TRAGHETTI								
energia traghetti (kWh)								17.381.438
toccate traghetti (n)								1.792
potenza media traghetto								2,42

(MW)								
bassa stagione								
toccate mese (n)								100,00
mesi stagione								8,00
ore medie toccata								6,00
numero banchine utilizzate in bassa stagione								4,00
energia navi di stagione kWh								11.639.355,61
energia erogata 4 prese								11.639.355,61
alta stagione								
toccate mese (n)								250,00
mesi stagione								4,00
ore medie toccata								3,00
numero banchine utilizzate in bassa stagione								10,00
energia di stagione kWh								7.274.597,26
energia erogata 4 prese								2.909.838,90
totale traghetti								
totale energia traghetti								18.913.952,87
numero toccate anno								1.800,00
totale energia navi traghetti alle 4 prese								14.549.194,52
totale energia terminal crociere e traghetti								34.272.841,76
totale energia navi da crociera e traghetti alle 6 prese								29.036.181,41
PREVISIONE ANNO 2025								
fattore di predisposizione navi ipotizzato e navi LNG non predisposte								0,50
totale energia erogata tenendo conto dei fattori sopra indicati								14.518.091
energia disponibile da 2 convertitori da 10 MW ciascuno								175.200.000

Da cui calcolare il quantitativo di emissioni eliminate dall'atmosfera sottoindicate considerate le emissioni con navi alimentate con combustibile a basso tenore di zolfo 0,1 %. Simili emissioni sono eliminate in caso di alimentazione di navi bi-fuel alimentate a LNG.

sostanza inquinante	Emission factor NAVI [g/kWh] combustibile basso tenore di zolfo 0,1 %	Emissions factor TERRA [g/kWh]	differenza [g/kWh]	energia navi anno [kWh/anno]	emissioni "eliminate" [t/anno]
NOx	13	0,35	12,65	14.553.600	184
SOx	0,5	0,46	0,04	14.553.600	1
VOC	0,4	0,02	0,38	14.553.600	6
PM	0,3	0,03	0,27	14.553.600	4
CO ₂	720	530	190	14.553.600	2.765

4. Descrizione sommaria delle lavorazioni

Come previsto dalla normativa di riferimento si è previsto in sede di progettazione definitiva il richiamo ai contenuti del “documento di valutazione delle alternative progettuali” così come riportato nell’elaborato grafico di riferimento intitolato “valutazione delle alternative progettuali”. Tale elaborato evidenzia le soluzioni possibili per collegare elettricamente il polo di conversione delle Riparazioni Navali con il polo di conversione del terminal crociere per aumentare la sinergia degli impianti. La soluzione progettuale contenuta nel progetto definitivo rappresenta le migliori condizioni prestazioni prezzo anche in relazione al ciclo di vita dell’impianto. Si precisa che il cavo sottomarino di collegamento fra i 2 poli di conversione della frequenza può avere una lunghezza massima di 1000 metri in considerazione di esigenze tecniche di produzione dello stesso.

Il presente documento descrive le funzioni e l’architettura del sistema di distribuzione elettrica necessario per l’alimentazione delle navi da terra nel terminal traghetti e crociere del Porto di Genova.

Il progetto recepisce le esigenze di servizio e definisce una struttura impiantistica adeguata al presente e flessibile per adattarsi alle future esigenze legate all’evoluzione del mercato delle navi. In particolare il sistema di distribuzione progettato consente l’alimentazione delle navi dalla rete elettrica nazionale alle tensioni e frequenze previste dalla normativa vigente IEC 80005 riportate in Tabella.

#	Tensione [V]	Frequenza [Hz]
1	11.000	50
2	11.000	60
3	6.600	50
4	6.600	60

Obiettivo del sistema è garantire la piena operatività della nave senza l’impiego delle centrali di produzione di energia di bordo. E’ comunque possibile per le navi attingere

all'acqua del mare in maniera che sia possibile utilizzare le centrali di bordo come riserva a fronte di disservizi del sistema di alimentazione da terra delle navi.

Occorre sottolineare come il sistema di distribuzione, ed in particolare i sistemi elettronici di conversione di frequenza, impieghino le tecnologie di punta (up-to-date), su taglie di tensione e potenza prossime ai limiti costruttivi oggi disponibili. Deve d'altronde considerarsi come il progetto abbia un traguardo funzionale di circa 15-20 anni (life-cycle). Con tale obiettivo è di fatto necessario fare ricorso alle tecnologie più di frontiera, che offrano nel contempo garanzie funzionali e di affidabilità ben provate (well-proven technology).

Nave da crociera

La normativa IEC 80005-1 annex C paragrafo 4.7 prevede che il sistema di connessione nave terra per navi da crociera debba essere dimensionato per 16 MVA (20 MVA raccomandato dove possibile). Il convertitore di Assereto sarà dimensionato per il massimo possibile erogabile dalla alimentazione di media tensione dedicata MT di E-distribuzione, il sistema di distribuzione e connessione sarà dimensionato per 16 MVA come richiesto dalla normativa. Si considera che la nave ad oggi di maggiori dimensioni che ormeggia alla banchina di ponte dei Mille eroga circa 9,5 MW. Al momento del sopralluogo avvenuto a bordo della MSC meraviglia stazza 170.000 GWT il 21 agosto alle ore 12.00 si sono rilevati i seguenti dati di erogazione: 9130 kW, 511 A, 9730 kVA, 3089 kVA reattivi, 11 kV, 60 Hz con 2 chiller in funzione da 860 W. Pertanto la possibilità di erogare 16MVA è conservativa rispetto alla massima potenza richiesta all'impianto. Tuttavia si rileva l'importanza di erogare tale potenza in considerazione dei riferimenti normativi e della possibilità di incremento della potenza in caso di maggiori temperature o di arrivo di altra tipologia di nave.

Nave traghetto

La normativa IEC 80005-1 annex B paragrafo 7.1 prevede che il sistema di connessione nave terra per navi da crociera debba essere dimensionato per 6,5 MVA. Il carico atteso si aggira sui 3,6 MW. Il convertitore di Assereto sarà pertanto in grado di alimentare diverse navi traghetto. Nel sopralluogo a bordo della nave GNV superba della stazza di circa 50.000 GWT del 30 9 2019 alle ore 9.00 si è rilevato un carico di 4,2 MVA. La norma stessa riporta che per alimentazioni superiori a 1 MW è opportuna una alimentazione in media tensione. Viste le potenze dei traghetti aventi maggiori dimensioni che si aggirano intorno a 3,5 MW, della necessaria standardizzazione dell'impianto e del suggerimento della normativa si ritiene opportuno prevedere connessioni nave terra in media tensione.

5. Valutazione compatibilità del finanziamento pubblico del progetto con le norme UE sugli aiuti di stato e sulla concorrenza

Concetto UE di aiuto di stato

Un aiuto di Stato consiste nell'intervento di un'autorità pubblica (a livello nazionale, regionale ovvero locale), effettuato tramite risorse pubbliche, per sostenere alcune imprese o attività produttive. Un'impresa che beneficia di tale aiuto ne risulta avvantaggiata rispetto ai suoi concorrenti. Il controllo degli aiuti di Stato risponde pertanto alla necessità di salvaguardare una concorrenza libera e leale all'interno dell'Unione europea.

Art. 87 Trattato CE - Nozione di aiuto di Stato e deroghe

L'articolo 87 del Trattato CE è composto di tre commi. Il 1° contiene la nozione di aiuto di Stato "incompatibile", il 2° prevede delle deroghe de iure alla incompatibilità e il 3° prevede delle ipotesi in cui la Commissione Europea può discrezionalmente dichiarare compatibile l'aiuto.

1) Salvo deroghe contemplate dal presente trattato, sono incompatibili con il mercato comune, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza.

2) Sono compatibili con il mercato comune:

- a) gli aiuti a carattere sociale concessi ai singoli consumatori, a condizione che siano accordati senza discriminazioni determinate dall'origine dei prodotti;
- b) gli aiuti destinati a ovviare ai danni arrecati dalle calamità naturali oppure da altri eventi eccezionali;
- c) gli aiuti concessi all'economia di determinate regioni della Repubblica federale di Germania che risentono della divisione della Germania, nella misura in cui sono necessari a compensare gli svantaggi economici provocati da tale divisione.

3) Possono considerarsi compatibili con il mercato comune:

- a) gli aiuti destinati a favorire lo sviluppo economico delle regioni ove il tenore di vita sia anormalmente basso, oppure si abbia una grave forma di sottoccupazione;
- b) gli aiuti destinati a promuovere la realizzazione di un importante progetto di comune interesse europeo oppure a porre rimedio a un grave turbamento dell'economia di uno Stato membro;
- c) gli aiuti destinati ad agevolare lo sviluppo di talune attività o di talune regioni economiche, sempre che non alterino le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse;
- d) gli aiuti destinati a promuovere la cultura e la conservazione del patrimonio, quando non alterino le condizioni degli scambi e della concorrenza nella Comunità in misura contraria all'interesse comune;
- e) le altre categorie di aiuti, determinate con decisione del Consiglio, che delibera a maggioranza qualificata su proposta della Commissione.

Regolamento n. 800/2008 del 6 agosto 2008

Consolida in un unico documento tutti i Regolamenti di Esenzione per categoria (eccetto il de minimis), attraverso i quali gli Stati Membri possono concedere intere categorie di aiuti di Stato senza previa notifica alla Commissione europea. Il nuovo testo semplifica e rende più veloce il controllo sugli aiuti di Stato.

Politica UE sulla concorrenza

La politica europea di concorrenza intende garantire l'esistenza di una concorrenza libera e legale nell'Unione europea. Le norme comunitarie di concorrenza (artt. da 81 a 89 del Trattato che costituisce la Comunità europea - TCE) si articolano intorno a cinque assi principali:

- il divieto degli accordi e pratiche commerciali anticoncorrenziali e degli abusi di posizione dominante suscettibili di ostacolare la concorrenza in seno al mercato comune (norme antitrust);
- il controllo preventivo delle operazioni di concentrazione, che presentano una dimensione europea allo scopo di stabilire se esse limitano la concorrenza;
- il controllo degli aiuti concessi dagli Stati membri che minacciano di falsare la concorrenza favorendo talune imprese o certe produzioni;
- l'apertura alla concorrenza di settori precedentemente controllati dai monopoli pubblici come i mercati delle telecomunicazioni, dei trasporti o dell'energia;
- la cooperazione con autorità di concorrenza esterne all'Unione

Trattato CE – Capo 1 sezione prima regole applicabili alle imprese - Articolo 81

1. Sono incompatibili con il mercato comune e vietati tutti gli accordi tra imprese, tutte le decisioni di associazioni di imprese e tutte le pratiche concordate che possano pregiudicare il commercio tra Stati membri e che abbiano per oggetto o per effetto di impedire, restringere o falsare il gioco della concorrenza all'interno del mercato comune ed in particolare quelli consistenti nel:

- a) fissare direttamente o indirettamente i prezzi d'acquisto o di vendita ovvero altre condizioni di transazione,
- b) limitare o controllare la produzione, gli sbocchi, lo sviluppo tecnico o gli investimenti,
- c) ripartire i mercati o le fonti di approvvigionamento,
- d) applicare, nei rapporti commerciali con gli altri contraenti, condizioni dissimili per prestazioni equivalenti, così da determinare per questi ultimi uno svantaggio nella concorrenza,
- e) subordinare la conclusione di contratti all'accettazione da parte degli altri contraenti di prestazioni supplementari, che, per loro natura o secondo gli usi commerciali, non abbiano alcun nesso con l'oggetto dei contratti stessi.

2. Gli accordi o decisioni, vietati in virtù del presente articolo, sono nulli di pieno diritto.

3. Tuttavia, le disposizioni del paragrafo 1 possono essere dichiarate inapplicabili:

- a qualsiasi accordo o categoria di accordi fra imprese,
- a qualsiasi decisione o categoria di decisioni di associazioni di imprese, e

— a qualsiasi pratica concordata o categoria di pratiche concordate che contribuiscano a migliorare la produzione o la distribuzione dei prodotti o a promuovere il progresso tecnico o economico, pur riservando agli utilizzatori una congrua parte dell'utile che ne deriva, ed evitando di

a) imporre alle imprese interessate restrizioni che non siano indispensabili per raggiungere tali obiettivi,

b) dare a tali imprese la possibilità di eliminare la concorrenza per una parte sostanziale dei prodotti di cui trattasi.

Politica regionale UE

Uno dei principali obiettivi della politica regionale UE è la crescita economica e dell'occupazione

L'obiettivo consiste nel far confluire la politica regionale nella cosiddetta agenda di Lisbona, per promuovere la crescita e l'occupazione attraverso le seguenti iniziative:

- consentire ai paesi e alle regioni di attrarre maggiori investimenti, migliorando l'accessibilità, offrendo servizi di qualità e salvaguardando le potenzialità offerte dall'ambiente;
- promuovere l'innovazione, l'imprenditoria e l'economia basata sulle conoscenze attraverso lo sviluppo delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione;
- creare posti di lavoro migliori e più numerosi attirando più persone nel mondo del lavoro, migliorando la capacità di adattamento dei lavoratori e aumentando gli investimenti nel capitale umano.

L'obiettivo "Competitività regionale e occupazione" viene perseguito mediante i fondi strutturali.

Trattato CE Titolo XVII (ex titolo XIV) coesione economica e sociale Articolo 158

Per promuovere uno sviluppo armonioso dell'insieme della Comunità, questa sviluppa e prosegue la propria azione intesa a realizzare il rafforzamento della sua coesione economica e sociale.

In particolare la Comunità mira a ridurre il divario tra i livelli di sviluppo delle varie regioni ed il ritardo delle regioni meno favorite o insulari, comprese le zone rurali

Strumenti CE per l'attuazione della politica regionale

Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR) che mira a consolidare la coesione economica e sociale dell'Unione europea correggendo gli squilibri fra le regioni.

In sintesi, il FESR finanzia:

- aiuti diretti agli investimenti nelle imprese (in particolare le PMI) volti a creare posti di lavoro sostenibili;
- **infrastrutture correlate ai settori della ricerca e dell'innovazione, delle telecomunicazioni, dell'ambiente, dell'energia e dei trasporti;**
- strumenti finanziari (fondi di capitale di rischio, fondi di sviluppo locale ecc.) per sostenere lo sviluppo regionale e locale ed incentivare la cooperazione fra città e regioni;
- misure di assistenza tecnica

Nella Regione Liguria l'obiettivo "Competitività regionale e occupazione" viene attuato mediante i fondi strutturali (FESR e FSE) POR Liguria normalmente adottato dalla Commissione CE.

Il finanziamento del progetto fornitura di energia elettrica alle navi tramite collegamento alla rete di terra

L'eventuale finanziamento del progetto da parte della Regione Liguria con i fondi FESR del POR ed il Ministero dell'Ambiente con fondi statali od altri destinati alla realizzazione e da parte dell'Autorità di Sistema Portuale del mar ligure Occidentale, del progetto di fornitura di energia elettrica alle navi tramite collegamento alla rete di terra – terminal traghetti e crociere di Genova è assolutamente compatibile con la normativa comunitaria in materia di aiuti di stato e sulla concorrenza per i seguenti motivi:

- Il beneficiario del finanziamento, Autorità di sistema Portuale del mar Ligure Occidentale, è un soggetto interamente pubblico.
- Il progetto consiste nella realizzazione di una infrastruttura fissa e di quanto necessario per garantirne il funzionamento collocata in ambito portuale a servizio degli operatori (Società e/o Imprese) del terminal crociere e traghetti di Genova e degli armatori e tale infrastruttura non genera entrate; gli utilizzatori pagheranno solamente l'energia consumata. Infatti l'Autorità di sistema, dietro il pagamento del canone demaniale concede a Società, Imprese e Armatori di insediarsi e operare in porto ed **il canone non varia in funzione della realizzazione o meno di questa infrastruttura.**
- In concreto questo progetto può essere assimilato alla realizzazione di una strada senza pedaggio a servizio di un determinato territorio.

I vantaggi derivanti dalla realizzazione di questo progetto sono essenzialmente ambientali infatti verranno drasticamente abbattute le emissioni inquinanti in atmosfera ed il rumore derivanti dall'uso da parte delle navi dei motori ausiliari per produrre energia elettrica mentre sono ormeggiate alle banchine.

Occorre ricordare che una nave non può stare senza alimentazione di energia elettrica in quanto risulta necessaria per l'erogazione dei servizi essenziali per la nave: sistemi di sicurezza, illuminazione, antincendio, ventilazione ecc.

Le Imprese che operano nel comparto all'interno del Porto di Genova e gli armatori delle navi potranno, se lo riterranno utile/conveniente, usufruire del servizio di fornitura di energia elettrica dalla rete di terra a prezzi di mercato. Infatti non è prevista l'emanazione di una ordinanza che stabilisca lo spegnimento dei motori ausiliari a favore della fornitura dalla rete di terra.

Direttive 2020 sull'esenzione delle accise per il Cold Ironing

Con l'aggiornamento del 01 gennaio 2020, l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, ha emanato le nuove aliquote di imposta che, assieme all'entrata in vigore dell'art.34bis che modifica il DL 504 del 26/10/95 Allegato I, all'energia elettrica fornita alle navi con potenza nominale installata superiore ai 35KWh, si applica un'imposta di 0,0005 euro/KWh.

Tale imposta proposta, in attesa del verificarsi delle condizioni sospensive, per la fornitura di energia elettrica è più bassa del 96% rispetto all'imposta per uso industriale di 0,0125 euro/KWh ad oggi applicata.

Si riporta di seguito lo stralcio degli articoli di riferimento:

«Art. 34-bis. – (Cold ironing) – 1. Al fine di favorire la riduzione dell'inquinamento ambientale nelle aree portuali mediante la diffusione delle tecnologie elettriche, entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, l'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente adotta uno o più provvedimenti volti a introdurre una specifica tariffa per la fornitura di energia elettrica erogata da impianti di terra alle navi ormeggiate in porto dotate di impianti elettrici con potenza installata nominale superiore a 35 kW.

2. Alla voce: "Energia elettrica" dell'allegato I annesso al testo unico delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi e relative sanzioni penali e amministrative, di cui al decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, è aggiunta, in fine, la seguente sottovoce:

"per la fornitura di energia elettrica erogata da impianti di terra alle navi ormeggiate in porto dotate di impianti elettrici con potenza installata nominale superiore a 35 kW: si applica l'imposta di euro 0,0005 per ogni kWh".

3. La disposizione di cui al comma 2 ha efficacia subordinatamente all'adozione di una decisione del Consiglio dell'Unione europea che autorizzi, ai sensi dell'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE del Consiglio, del 27 ottobre 2003, lo Stato ad applicare un'aliquota di accisa ridotta all'energia elettrica fornita per l'impiego di cui al medesimo comma 2, richiesta a cura del Ministero dell'economia e delle finanze, d'intesa con le altre amministrazioni competenti.

4. L'efficacia della disposizione di cui al comma 2 è altresì subordinata all'autorizzazione della Commissione europea, ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, richiesta a cura del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con le altre amministrazioni competenti».

Direttive 2020 sull'esenzione degli oneri di sistema per il Cold Ironing

Con l'entrata in vigore del "DL semplificazioni" ovvero D.L. n. 76 del 16 luglio 2020, all'art. 48 comma 7 bis, viene inoltre esclusa l'applicazione degli oneri generali di sistema all'energia elettrica utilizzata per alimentare le navi.

Si riporta di seguito lo stralcio degli articoli di riferimento:

7-bis. Al fine di semplificare le componenti tariffarie dell'energia elettrica necessaria per alimentare le navi tramite cold ironing, all'articolo 34-bis, comma 1, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Alle stesse forniture non si applicano gli oneri generali di sistema, data la natura addizionale dei suddetti prelievi». Dall'attuazione del presente comma non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. L'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente provvede, ove necessario, ai conseguenti aggiornamenti compensativi delle componenti tariffarie dell'energia elettrica.

6. Categorie d'intervento e modalità di aggiudicazione

Si rimanda agli art. 2 e 3 del capitolato speciale di appalto.

L'esame dell'importo dei lavori è stato ottenuto usando, ove possibile, il prezzario regionale della Camera di Commercio. Alcune lavorazioni sono state ottenute sviluppando le quantità delle lavorazioni con le analisi dei prezzi correntemente usate dalla Direzione Tecnica di AdSP e già approvate in precedenti progetti al CSLPP, altre con ricerca di mercato perché non esistono prezzari ufficiali adatti per lavori specifici come quelli valutati nel presente progetto, altre ancora utilizzando come riferimento i prezzi utilizzati per altri progetti di alimentazione delle navi da terra nell'area delle riparazioni navali e nel porto di Prà.

7. Documenti da pubblicare nel bando

Nel bando saranno pubblicati tutti i documenti di progetto ad esclusione delle analisi prezzi, del quadro economico e del dossier preventivi.



- DIREZIONE TECNICA E AMBIENTE -

n. 01

PROGETTO DEFINITIVO 2946

COLD IRONING GENOVA CROCIERE E TRAGHETTI

ALLEGATO RELAZIONE GENERALE

FAQ

REV.	DATA	DESCRIZIONE		REDATTO:
02	Gennaio 2022	Verifica e regolamento		
01	Gennaio 2021	Revisione generale		
00	Settembre 2019	Prima emissione		
<u>Progettisti interni:</u> Ing. Francesca Pino		<u>Collaboratori alla progettazione:</u> Per. Ind. Ignazio Barraco Per. Ind. Fabio Capato		
Coordinatore della progettazione:		Organismo di verifica	IL RUP	IL DIRIGENTE
Ing. Francesca Pino		Pro Iter Srl Resp. Tecnico: ing. Mauro Moroni Coord. Attività ispettiva: arch. Marzia Lanzoni	Ing. Davide Sciutto	Dott. Giuseppe Canepa

QUESITO 1

omissis

A fronte di queste prescrizioni riscontrate nei documenti di gara, si richiede: - di esplicitare chiaramente quali siano gli adempimenti da includere nel ns. scopo di fornitura, inerenti al tema della fornitura di energia elettrica ed al tema della gestione dell'impianto di connessione terra-nave, per poterne stimare gli oneri inclusi nella ns. offerta. - L'eventuale necessità o meno di un'eventuale concessione diretta emessa da Adsp e/o di un'autorizzazione rilasciata ai sensi dell'articolo 45 bis del Codice della Navigazione su richiesta dal concessionario, per poter operare in banchina.

Riscontro quesito

L'Impresa sarà tenuta ad intestarsi il "contatore di energia" della cabina elettrica di cold ironing e sarà suo onere gestire l'impiantistica a valle di esso.

L'Impresa sarà tenuta a prestare, contemporaneamente al servizio di manutenzione, la manodopera qualificata per tutte le operazioni di connessione delle spine fino a bordo nave ed avviamento e distacco, con il coordinamento del personale di nave.

Per quanto attiene:

"...Al fine di favorire lo sviluppo del cold ironing e sottolineando che l'adesione è su base volontaria è stato previsto un contributo agli armatori come da computo metrico estimativo..." a tempo debito, sarà concordata con il settore Demanio dell'Ente, opportuna concessione per le operazioni di banchina e dell'impianto.

Si prega di non tenere conto ai fini della formulazione dell'offerta quanto previsto in relazione generale dal capitolo "Valutazione compatibilità del finanziamento pubblico del progetto con le norme UE sugli aiuti di stato e sulla concorrenza".

Per quanto indicato nella relazione ambientale si rimarca che l'intestazione della fornitura sarà in capo all'Impresa.

Per quanto riguarda la dicitura di CME "spese di esercizio kwh erogato", si precisa che il riferimento da utilizzarsi per la valutazione di tale voce sono le tabelle a pag. 10 della relazione generale dove sono previsti i riconoscimenti per kWh erogato a seconda dei vari casi di utilizzo.

QUESITO 2

Omissis

Si richiede inoltre conferma che NON sia inclusa, nel presente scopo, la fornitura di socket (inlet) da installare su nave (tipicamente già a corredo dei quadri elettrici di MT installati su nave).

RISCONTRO

L'Impresa non sarà tenuta a fornire e/o installare apparecchiature e sistemi a bordo nave o che prevedano lavori sulle imbarcazioni. Gli oneri indicati si riferiscono all'eventuale contributo all'Armatore nel caso in cui equipaggi la nave con sistemi di connessione nave/terra così come indicato nella relazione tecnica.

QUESITO 3

Omissis

Si richiede conferma circa la necessità o meno dell'inclusione del servizio di collegamento nel ns. scopo di fornitura. Si richiede inoltre se, per eventuali attività da eseguire in loco nel periodo post-installazione, siano necessarie eventuali autorizzazioni o concessioni.

In riferimento al file Specifica Tecnica Servizio di Manutenzione Ordinaria e Straordinaria: si può meglio descrivere impegno per le attività di collegamento, presidio durante alimentazione da banchina movimentazione e ricovero unità carrellata e disalimentazione? A quante ore / giorni anno corrisponde la richiesta? Potreste indicare la valorizzazione attesa? A quanto è stato valorizzato il costo orario relativo alla manodopera nella stima riportata nel Computo Metrico?

Si chiede di chiarire a quale soggetto sarà richiesto di operare l'infrastruttura di cold ironing, con particolare riferimento a chi sarà incaricato delle operazioni di connessione e disconnessione delle imbarcazioni dall'infrastruttura di cold ironing: • E'richiesto che queste operazioni siano eseguite dall'impresa, dal terminalista, dal personale dell'armatore o da altre strutture appositamente organizzate? • Nel caso si tratti di un servizio richiesto all'impresa, si chiede di definire le caratteristiche del servizio richiesto.

RISCONTRO QUESITO

Durante il periodo di servizio di manutenzione del convertitore (da 1 a 10 anni), l'Impresa sarà tenuta a dedicarsi alle operazioni di trasporto e posizionamento dell'AMP Mobile e gestione delle AMP fisse, apprestamento cavi di banchina, connessione alla nave, alimentazione, disconnessione, "riparcheggio" AMP Mobile, ripristino banchina, per tutta la durata di presenza nave in banchina. Il personale pertanto dovrà essere costantemente presente durante tali periodi per eseguire le operazioni e supervisionare il corretto funzionamento dei sistemi. Questo comprende anche la movimentazione dell'AMP Mobile e gestione AMP fisse. L'Impresa sarà tenuta a prestare, contemporaneamente al servizio di manutenzione, la manodopera qualificata per tutte le operazioni di connessione delle spine fino a bordo nave ed avviamento e distacco, con l'aiuto ed il coordinamento del personale di nave. Il personale pertanto dovrà essere costantemente presente durante tali periodi per eseguire le operazioni e supervisionare il corretto funzionamento dei sistemi. Questo comprende anche la movimentazione dell'AMP Mobile e gestione AMP fisse.

Il servizio dovrà essere garantito ogni qualvolta vi sia una nave attraccata che possa essere alimentata elettricamente da terra.

La frase che riporta " 365 giorni all'anno e 24 ore su 24" si riferisce alla reperibilità ed all'intervento per manutenzione ordinaria/straordinaria, ma eventualmente anche nel caso in cui una nave debba restare connessa elettricamente oltre l'orario usuale di sosta previsto dalla schedulazione degli accosti.

Per operare in porto/banchina, saranno necessarie autorizzazioni e concessioni che tutte le Imprese operanti devono usualmente ottenere, pertanto come minimo la concessione da parte del Demanio dell'Ente, i permessi di accesso portuali, i piani operativi e di sicurezza usuali.

L'impresa sarà tenuta inoltre ad effettuare i test di connessione previsti dalla IEC 80005 così come previsto dalla normativa per consentire l'allaccio. Tale servizio è ricompreso nel servizio di manutenzione ordinaria / straordinaria.

Deve essere garantito un presidio adeguato durante l'alimentazione della nave da terra al prezzo riconosciuto ed indicato nella tabella della relazione generale a pagina 10.

QUESITO 4

Carrello Elevatore - ST13 Quadro BT400 Power Center Accessori Aggiuntivi (pag. 2): Viene richiesta la fornitura di un carrello elevatore. - ST14 Cabina di Conversione Prefabbricata Carroponte (par. 1.9, pag. 7): per facilitare lo spostamento degli apparati all'interno dei locali quadri si prevede l'installazione di due carroponti.

Si chiede conferma che il carrello elevatore non sia da fornire, visto che il power center può essere movimentato dal carroponte.

RISCONTRO QUESITO

L'Impresa dovrà provvedere alla movimentazione della AMP Mobile con proprio mezzo adeguato per il servizio richiesto. L'Impresa potrà optare per un carrello elevatore o altra tipologia di mezzo da essa ritenuto adeguato. Gli oneri del servizio rientrano negli oneri di manutenzione.

QUESITO 5

Vi chiediamo di esplicitare il fine, la modalità di erogazione, il soggetto erogante e il soggetto ricevente, della voce di CME "spese di esercizio kwh erogato" ?

RISCONTRO QUESITO

Per quanto riguarda la dicitura di CME "spese di esercizio kwh erogato", si precisa che il riferimento da utilizzarsi per la valutazione di tale voce è la tabella a pag. 10 della relazione generale dove sono previsti i riconoscimenti per kWh erogato a seconda dei vari casi di utilizzo riconosciuti mediante ordinari SAL.

QUESITO 6

Omissis

RISCONTRO QUESITO

Si conferma quanto previsto dalla specifica tecnica della AMP mobile. L'AMP Mobile sarà parcheggiata in un luogo da definirsi in accordo con il concessionario e dovrà essere traslata fino al punto di connessione con JB e nave al momento opportuno in accordo con le tempistiche dell'Armatore/concessionario. Non potrà sostare in banchina quando la nave non è presente o non disponibile all'alimentazione elettrica. L'AMP Mobile dovrà potersi muovere in entrambe le direzioni a partire dalla cassa di giunzione, mossa dal muletto previsto in appalto.

Si prega di quotare secondo le quantità indicate a computo.

Si invita a quotare secondo i dati indicati nella specifica di riferimento.

QUESITO 7

Omissis

Si evince che all'impresa aggiudicataria verrà garantita un'apposita concessione per le operazioni di banchina e dell'impianto: al riguardo si domanda l'importo del canone annuale previsto per questa concessione.

RISCONTRO QUESITO

Si tratterà di una autorizzazione alle operazioni di banchina, il cui costo si attesta intorno a 5000 euro/anno. La concessione della cabina ha un costo di circa 150 Euro/m2/anno (superficie calpestabile). La concessione dei cavidotti ha un costo di circa 5 Euro/m2/anno. Tali costi rientrano nelle spese generali dell'impresa.

QUESITO 8

Omissis

Si domanda se la durata della concessione all'impresa per le operazioni di banchina e dell'impianto coincide con la durata del contratto di manutenzione offerto dall'impresa.

RISCONTRO QUESITO

Avrà durata pari al contratto di manutenzione ordinaria.

QUESITO 9

Con riferimento alla tabella in pagina 10 della "Relazione Generale", rileviamo che si dovrebbe configurare un rapporto tra Impresa ed armatori.

In merito a questo: Come si dovrebbe configurare la relazione tra Impresa e Armatore, atteso che lo schema di contratto presente nella documentazione di gara, prevede come parti contrattuali solo Impresa aggiudicataria e Stazione Appaltante? sulla base di quale documento contrattuale verrà gestita la fatturazione tra l'impresa e gli armatori?

RISCONTRO QUESITO

L'Impresa dovrà prendere contatti con l'Armatore in fase di esecuzione del contratto per farsi riconoscere l'impostazione rappresentata nella tabella allegata. Sulla base dell'accordo tra Impresa ed Armatore che verrà stipulato in fase di esecuzione con il supporto di ASP.

QUESITO 10

Si prega di chiarire se nel meccanismo indicato "Relazione Generale", le tariffe indicate siano da considerarsi fisse nel periodo di fornitura del servizio oppure siano da valorizzare durante l'esercizio, alla luce delle tariffe reali registrate nel corso degli anni.

RISCONTRO QUESITO

Le tariffe saranno da valorizzare in base alle tariffe reali durante l'esercizio nel corso degli anni.

QUESITO 11

Si chiede di chiarire se la fornitura di energia elettrica debba configurarsi come una vendita di energia ai singoli armatori o se il contratto sia verso l'Autorità portuale, che a sua volta si rifarà sugli armatori.

RISCONTRO QUESITO

Si considera vendita dell'energia o del servizio dall'Impresa al singolo Armatore. L'Impresa dovrà adoperarsi (amministrativamente e proceduralmente) affinché le navi siano alimentate.

Restano in capo all'Impresa le procedure amministrative e procedurali per rendere possibile il cold ironing secondo le indicazioni di progetto. I costi di tali procedure sono da considerarsi compresi nelle spese generali.

Il progetto prevede contatori fiscali; se sono necessari altri tipi di contatori, questi sono da prevedersi nel progetto in oggetto a cura e carico dell'Impresa. Il costo di tali contatori eventualmente aggiuntivi sono da considerarsi all'interno delle spese generali del contratto.

QUESITO 12

La richiesta della stazione appaltante in base alla quale l'impresa debba acquistare e rivendere energia elettrica ha implicazioni quali necessità dell'impresa di detenere autorizzazione doganale denominata "cliente grossista" che consente la fatturazione al cliente con l'applicazione, oltre al costo del prodotto, della relativa accisa ed IVA.

Potenziale necessità di sottoscrivere un contratto di fornitura di energia elettrica con un armatore non residente nel territorio della UE (es. cinese, indiano, ecc.).

Quanto rappresentato evidenzia la necessità di indicazioni da parte dell'Agenzia delle Dogane che dovrà confermare le modalità operative e fiscali.

Chiediamo cortesemente alla stazione appaltante se abbia già indicazioni verificate con l'Agenzia delle Dogane in tal senso.

RISCONTRO QUESITO

Restano in capo all'Impresa le procedure amministrative e procedurali per rendere possibile il cold ironing secondo le indicazioni di progetto. I costi di tali procedure sono da considerarsi compresi nelle spese generali.

QUESITO 13

Si chiede di fornire indicazioni in merito ai tempi e alla modalità di riconoscimento della remunerazione della AdSP all'Impresa. Come sono organizzati i SAL durante la realizzazione dell'opera? Qual è la struttura dei pagamenti durante l'esercizio dell'opera? Come vengono remunerate la fornitura dell'energia (e in particolare i costi fissi della fornitura) e gli altri servizi nel caso non vengano erogati kWh?

RISCONTRO QUESITO

Per quanto riguarda i pagamenti in fase di realizzazione si rimanda all'art. relativo del CSA. Per quanto concerne i pagamenti in fase di manutenzione e di fornitura dell'energia, si prevedono SAL quadrimestrali.

QUESITO 14

Si chiede se il rischio normativo/regolatorio legato all'ottenimento dell'esenzione da oneri e accise ricada sull'operatore economico.

RISCONTRO QUESITO

Sì. Gli operatori sono invitati ad attivarsi fin da subito, anche in fase di gara, con gli Enti da loro ritenuti competenti per ottenere l'esenzione delle accise e degli oneri di sistema previsti dalla legge.

QUESITO 15

Si chiede di chiarire se il servizio di "allaccio" delle navi verrà fatturato dall'Operatore Economico agli Armatori o all'Autorità Portuale.

RISCONTRO QUESITO

L'operatore (Impresa) emetterà fattura all'Armatore. Restano in capo all'Impresa le procedure amministrative e procedurali per rendere possibile il cold ironing. I costi del servizio di allaccio e del kWh erogato sono previsti nella tabella della relazione generale, a pagina 10.

QUESITO 16

A seguito del completamento e messa in servizio della nuova cabina elettrica e dei nuovi impianti sottesi ad essa (nuovi elettrodotti e nuove apparecchiature per connessione Nave), chi sarà il 'Proprietario' di detti impianti?

In virtù del punto precedente, a chi sarà in capo la Responsabilità della buona conservazione di detti impianti (in riferimento ad eventuali deterioramenti o danneggiamenti per cause non imputabili all'Impresa, ad esempio atti vandalici)?

RISCONTRO QUESITO

Ai sensi della Legge 84/94 il proprietario degli impianti è AdSP, il concessionario è l'Impresa. Ai sensi della Legge 84/94 è responsabilità dell'Impresa la cura, la sorveglianza in relazione alla buona conservazione di quanto concesso (cabine e impianti) anche in relazione agli atti vandalici.

QUESITO 17

Nel CME, le voci riportano una quantità pari a 10. Si chiede se tale valore sia da intendersi come 10 anni di servizio e manutenzione massima da offrire.

RISCONTRO QUESITO

SI

QUESITO 18

Nel caso la fornitura da Impresa e Armatore includa altri servizi oltre l'energia, si prega di indicare quali altri servizi possano essere fatturati dall'impresa all'Armatore.

I servizi da fatturare da parte dell'Impresa agli armatori e alla AdSP devono essere parametrizzati sulla voce kWh, come sembra di capire dalla tabella della Relazione Generale o possono essere strutturati con componenti fisse.

RISCONTRO QUESITO

L'Armatore "pagherà" quanto previsto dalla tabella della relazione generale pagina 8 e 9. Restano in capo all'Impresa le procedure amministrative e procedurali per rendere possibile il cold ironing. I costi di tali procedure sono da considerarsi compresi nelle spese generali dell'impresa.

QUESITO 19

Vorremmo valutare con l'Autorità la possibilità di prevedere uno schema alternativo in cui sia la Autorità a vendere agli armatori il servizio di connessione e l'energia elettrica, associate in un unico servizio. In tal modo si eliminerebbero gli ostacoli, più volte rappresentati, in merito alla richiesta fatta all'Impresa di vendere e fatturare la sola energia elettrica agli armatori; dato che il rapporto Impresa/Armatore è limitato alla sola vendita di energia, non è possibile configurare questo rapporto come vendita di un servizio.

RISCONTRO QUESITO

Restano in capo all'Impresa le procedure amministrative e procedurali per rendere possibile il cold ironing. I costi di tali procedure sono da considerarsi compresi nelle spese generali dell'impresa. L'operatore può utilizzare la procedura amministrativa con l'Armatore che ritiene più funzionale al fine di garantire l'alimentazione della nave. Resta inteso che l'Impresa deve garantire le esenzioni degli oneri di sistema e delle accise previste dalla Legge in caso di cold ironing ed il costo del servizio indicato a pagina 10 della relazione generale.

QUESITO 20

Laddove l'impresa sia costituita da una ATI o più in generale da un consorzio, il POD deve essere intestato all'ATI/consorzio, alla mandataria o ad uno qualunque dei membri?

RISCONTRO QUESITO

L'impresa può intestare il contatore a chi ritiene opportuno per il fine indicato nel contatto: "alimentare le navi". L'Impresa deve adoperarsi per ottenere un prezzo di mercato competitivo della vendita dell'energia elettrica al contatore intestato all'Impresa. Restano in capo all'Impresa le procedure amministrative e procedurali per rendere possibile il cold ironing. I costi di tali procedure sono da considerarsi compresi nelle spese generali dell'impresa.

QUESITO 21

Con riferimento alla Relazione Generale, si chiede gentilmente di chiarire la differenza tra 'energia alle banchine' e 'energia alle prese'.

RISCONTRO QUESITO

Per "energia alle banchine" si intende l'energia che viene in generale utilizzata dalle navi ormeggiate ipotizzando la produzione a bordo. Per "energia alle prese" si intende l'energia che può essere erogata alla nave attraverso la presa di cold ironing.

QUESITO 22

Si richiede gentilmente di chiarire le previsioni fatte sul consumo di energia; nel CME vengono indicati dati di energia erogati in 10 anni.

RISCONTRO QUESITO

La voce di costo del CME, verrà erogata attraverso la tabella della relazione generale a pagina 10 in considerazione della complessità di conteggio, che non poteva essere rappresentata nel CME per ovvie ragioni. Le previsioni sono indicative e non rilevano ai fini del contratto che si riferirà solamente alla tabella della relazione generale pagine 10.

QUESITO 23

Qualora in certo periodo non ci sia erogazione di kWh, con quale voce di canone vengono riconosciuti i costi fissi che l'operatore economico sostiene per la fornitura di energia elettrica?

RISCONTRO QUESITO

Si prega di fare riferimento alla tabella della relazione generale a pagina 10 che esclude tale possibilità.

QUESITO 24

Si chiede gentilmente quali siano i tempi di fatturazione e pagamento previsti per la fornitura di energia elettrica. Qualora tali tempi siano superiori a quelli indicati da ARERA, quale è la componente economica che consente di tenere in conto tale dilazione?

Si chiede cortesemente se i termini di pagamento per i servizi forniti dall'Impresa all'Armatore siano oggetto di negoziazione tra armatore e impresa o sia da considerare obbligatoria l'indicazione di 120 giorni data fattura.

RISCONTRO QUESITO

Sarà stipulato un accordo tra Impresa ed Armatore e Stazione Appaltante che regolerà gli aspetti indicati. Si precisa che gli Armatori che utilizzeranno le banchine sono pochi (circa 4) e non si prevedono ritardi o mancati pagamenti. Qualora dovesse accadere tale evenienza, saranno applicate le norme di Legge dei LL.PP. L'Armatore pagherà a 120 giorni data fattura. Il terminalista titolare della concessione delle banchine non avrà alcun ruolo nel cold ironing oltre la disponibilità a renderlo possibile e la gestione delle eventuali interferenze in tema di sicurezza.

Il tempo indicato di 120 giorni è da considerarsi obbligatorio.

QUESITO 25

Chiediamo cortesemente di precisare se saranno previsti pagamenti (positivi) da AdSP all'Impresa, nel caso in cui il costo di acquisto dell'energia da parte dell'Impresa (al netto di accise e oneri generali di sistema) sia superiore al prezzo di vendita dell'energia fornita agli armatori. Tale circostanza potrebbe verificarsi, per esempio, nel caso di fluttuazioni di prezzo dell'energia.

RISCONTRO QUESITO

No, non è previsto. In tale circostanza il servizio verrà interrotto / non attivato, così come descritto nella tabella Relazione Generale pagina 10.

QUESITO 26

In relazione alla tabella della relazione generale pagina 10, chiediamo cortesemente di confermare che i valori rappresentati di pagina 10 come "Prezzo a base d'appalto" saranno i corrispettivi cui applicare il ribasso di gara e che costituiranno la voce da valorizzare in relazione al CME.

RISCONTRO QUESITO

Gli importi indicati alla riga 28 del CME (spese di esercizio kWh erogato) saranno erogati secondo la tabella della relazione generale a pagina 10.

QUESITO 27

La tabella della relazione generale così come integrata nei quesiti precedenti contiene una tariffa per singola connessione della Nave. Non si trova riferimento però alla richiesta di voler modificare tale prestazione 'a misura' invece che 'a corpo', rispetto la documentazione di gara. Si richiede gentilmente un riscontro esplicito a tale richiesta.

RISCONTRO QUESITO

Si invita l'Impresa a formulare il ribasso secondo le quantità ed i prezzi indicati nel CME ed i prezzi previsti dalla tabella della relazione generale pagina 10 ("Costo servizio per singola connessione nave da crociera", "Costo servizio per singola connessione traghetto" e "Costo servizio fatturazione da impresa ad armatore per singola connessione") per le connessioni effettivamente rese.

QUESITO 28

Si chiede di chiarire come viene calcolato il costo dell'energia prodotta bordo

RISCONTRO QUESITO

E' previsto l'adeguamento del prezzo di produzione dell'energia a bordo sulla base delle effettive condizioni di mercato al momento della connessione, definito da AdSP di concerto con l'Armatore.

QUESITO 29

Si richiede gentilmente di specificare come cambiano i valori qualora non sia possibile ottenere l'esenzione di oneri di sistema e accise.

RISCONTRO QUESITO

Non è prevista tale circostanza; in tal caso il servizio verrà interrotto. Ottenere l'esenzione degli oneri di sistema e delle accise è a cura dell'impresa.

QUESITO 30

omissis

RISCONTRO QUESITO

Si premette che l'Impresa non ha marginalità rispetto al costo dell'energia erogata dal fornitore e al costo dell'energia riconosciuta dall'armatore. I costi del personale operativo in banchina ed amministrativo per la fatturazione rientrano nei costi della tabella della relazione generale (solo nel caso in cui il servizio venga attivato); i costi di manutenzione ordinaria e straordinaria saranno riconosciuti a prescindere dall'attivazione dell'impianto; i costi della concessione demaniale saranno a cura e carico dell'impresa all'interno delle spese generali dell'impresa a prescindere dall'attivazione dell'impianto. I costi generali saranno a cura e carico dell'impresa a prescindere dall'attivazione dell'impianto.

L'attivazione dell'utenza non sarà richiesta all'impresa in caso di non attivazione dell'impianto. Non sono previsti contributi diversi da quelli indicati nella tabella della relazione generale.

AdSP riconoscerà all'Impresa eventuali compensazioni in caso di situazioni ad oggi imprevedibili, non prevedibili e poco probabili. Per costo sostenuto si intende la tabella della relazione generale (caso positivo) ed eventuali costi di chiusura del contatore.

QUESITO 31

Con riferimento al servizio di connessione chiediamo cortesemente quanto e come venga remunerato. Il servizio di connessione viene remunerato dall'adsp?

RISCONTRO QUESITO

I costi sono indicati nella tabella a pagina 10 della relazione generale.

QUESITO 32

In relazione ai chiarimenti precedenti, in merito alle interruzioni di servizio nel caso in cui il prezzo di costo di approvvigionamento dell'energia da parte dell'Impresa sia superiore al prezzo di vendita all'armatore, si segnala che, una volta che la fornitura sia stata avviata, non è normalmente possibile interrompere il contratto di fornitura elettrica in media tensione (se non con un preavviso di circa un anno), ed in ogni caso non è possibile riattivare il contratto di fornitura in tempi brevi o senza costi aggiuntivi. Si chiede pertanto alla AdSP se sia disponibile: a) a farsi carico dei costi di apertura/chiusura del contratto di fornitura nel caso in cui il servizio sia interrompibile. b) a farsi carico dei costi fissi associati al contratto di fornitura energetica, nel caso in cui il servizio non sia praticamente interrompibile o i costi di tale interruzione siano superiori ai costi fissi di mantenimento del servizio.

RISCONTRO QUESITO

Risposta punto a) Sì, è possibile.

Risposta punto b) Sì, nelle more delle tempistiche necessarie alla chiusura del contratto.

QUESITO 33

In relazione ai chiarimenti in merito alle interruzioni di servizio, si segnala che pur mantenendo attivo il contratto di fornitura, i costi relativi alla "quota potenza" possono essere notevolmente limitati se, con un'accurata programmazione, si interrompe il prelievo di potenza per un intero periodo di fatturazione (della durata di un mese) della fornitura elettrica. Si chiede alla AdSP:

se sia disponibile ad organizzare i periodi di interruzione in modo che l'interruzione del servizio sia tale da permettere che per interi periodi di fatturazione (di durata mensile) non si faccia uso del sistema di cold ironing.

di confermare che al momento della decisione se attivare/disattivare il servizio, siano considerati tutti i costi associati alla fornitura facendo riferimento all'intero periodo di fatturazione mensile.

RISCONTRO QUESITO

Si valuterà in fase di esercizio tale opportunità.

Sì, a consuntivo sulla base delle "bollette" ricevute dal fornitore di energia elettrica intestate all'Impresa. Si rimborserà il costo della "bolletta" detratte le esenzioni previste per il cold ironing dalla normativa vigente (oneri di sistema ed accise). Non rileva il periodo definito come "mensile".

QUESITO 34

Si richiede cortesemente di confermare che la componente relativa alla remunerazione dell'energia elettrica, indicata nella tabella della relazione generale NON sia inclusa nel CME e nell'importo complessivo dell'appalto soggetto a ribasso d'asta (lavori + fornitura + servizi oneri progettazione), ma che sia una componente di remunerazione AGGIUNTIVA rispetto a quanto offerto dal Concorrente sull'importo del lavoro e della fornitura a base di gara.

RISCONTRO QUESITO

In condizioni ordinarie (impianto in esercizio) la tabella della relazione generale non prevede remunerazioni aggiuntive, anzi è previsto un rimborso all'Ente del valore indicato in tabella (riga 2 e riga 3 tabella riportano valori negativi, pertanto a rimborso a favore di AdSP). In caso di disattivazione/riattivazione del servizio, saranno riconosciuti gli oneri a consuntivo sulle bollette come descritto in risposta ai quesiti precedenti. Si conferma altresì che, sempre in condizioni ordinarie, tali importi non sono riportati in CME.

QUESITO 35

Si richiede cortesemente di confermare che tra i costi inclusi nell'importo complessivo dell'appalto soggetto a ribasso d'asta NON siano inclusi i costi per la connessione in media tensione con il distributore. In altre parole, si chiede conferma che i costi del "preventivo di connessione" saranno sostenuti dalla stazione appaltante e non siano quindi da includere tra gli oneri che sosterrà l'Impresa.

RISCONTRO QUESITO

Si conferma che AdSP ha già provveduto a saldare gli oneri del "preventivo di connessione" al distributore e che nulla è dovuto dall'Impresa.

QUESITO 36

Si richiede cortesemente di confermare che il punto di consegna dell'energia elettrica sia ad 11MVA ovvero circa 9.9MW.

RISCONTRO QUESITO

Il contatore di MT è un contatore standard da 9,9 MW fornito da e-distribuzione. Si prega di fare riferimento alle norme del distributore di energia elettrica per maggiori dettagli.

QUESITO 37

Si chiede di confermare che il convertitore statico di frequenza può utilizzare tecnologia IGCT

RISCONTRO QUESITO

Sì

QUESITO 38

Si chiede di confermare che non sono ammessi convertitori statici di frequenza con uscita in bassa tensione

RISCONTRO QUESITO

Non sono ammessi convertitori con uscita in bassa tensione.

QUESITO 39

Si chiede di chiarire i requisiti del sistema di raffreddamento del convertitore: è disponibile acqua industriale per il raffreddamento del convertitore? Nel caso debba essere fornito un sistema di raffreddamento acqua/aria, tipo Chiller of free cooling (fin-fan) si chiede di chiarire dove possa essere installato tale apparecchiatura necessitando di un costante flusso di aria libera (ad esempio sul tetto della stazione di conversione)

RISCONTRO QUESITO

È disponibile acqua industriale in quanto sono presenti sottoservizi acqua potabile, ma è necessario installare apposito contatore e relativo contratto con l'Acquedotto a carico dell'Impresa all'interno degli oneri previsti dal CME. L'installazione delle apparecchiature potrà essere definita durante lo sviluppo del progetto esecutivo.

QUESITO 40

Si chiede di confermare che l'interfaccia con il convertitore in IEC 61850 può essere fatta attraverso il sistema di controllo del sistema di conversione

RISCONTRO QUESITO

Si conferma.

QUESITO 41

Si chiede di confermare la possibilità dell'installazione dei filtri armonici del convertitore all'interno dell'edificio.

RISCONTRO QUESITO

Si conferma.

QUESITO 42

Si chiede di chiarire ulteriormente la richiesta di: prove di carico resistivo, omnicomprensive di noleggio banchi da 6MW, installazione collegamento test e smantellamento a test positivi; è richiesto un test a pieno carico con banco resistivo?

RISCONTRO QUESITO

Si conferma che a termine installazioni l'Impresa dovrà provvedere ad effettuare un test del convertitore come indicato. La prova è indicata nella relazione tecnica.

QUESITO 43

Si chiede di confermare che il "punto di consegna" con e-distribuzione sia riferito ad una tensione di 15 kV e quindi in media tensione ai fini della valutazione della tariffa elettrica relativa.

RISCONTRO QUESITO

Si conferma.

QUESITO 44

Nel documento SPECIFICA ST 14 - BANCO DI RIFASAMENTO, si trovano le seguenti indicazioni: "...Lo scopo del Rifasamento è quello di fornire localmente la potenza reattiva necessaria al funzionamento di carichi induttivi, aumentando il fattore di potenza e riducendo quindi (a parità di potenza attiva richiesta) la corrente nella rete, a monte del rifasamento. Oltre ai vantaggi risultanti da un razionale dimensionamento di trasformatori, interruttori e linee, il rifasamento garantisce un notevole risparmio sui costi dell'energia..."

"...Tensione: 11 kV

Frequenza: 60 Hz

Potenza reattiva: 4 MVA..."

Nel documento Schema ele, viene indicata una sezione rifasamento con dati di sbarra 11kV e 50Hz.

Siamo a richiedere i seguenti quesiti:

-La necessità o meno del sistema di rifasamento può essere valutata in funzione del gruppo trasformatore-convertitore offerto?

Qualora il gruppo trasformatore-convertitore garantisse un valore di cosphi maggiore o uguale a 0,95, sul punto di consegna 15kV della cabina, può non essere fornito il sistema di rifasamento in quanto non necessario?

RISCONTRO QUESITO

Il rifasamento non è in discussione e deve essere quotato come da documenti di progetto.

QUESITO 45

Potenza del convertitore:

Nello schema elettrico si riporta come potenza del convertitore 12MVA. Nel computo metrico si riporta come potenza del convertitore 12MVA. Nella relazione viene indicato che il convertitore sarà dimensionato per 16MVA. Si richiede quale sia la potenza nominale massima del convertitore da fornire, se 12MVA o 16MVA.

RISCONTRO QUESITO

La norma si riferisce al sistema di connessione. Il "sistema di connessione nave- terra" (cavi e struttura mobile e quadri) dovrà essere dimensionato per 16 MVA. Il convertitore ed i trasformatori dovranno essere dimensionati per 12 MVA.

QUESITO 46

Con riferimento al documento capitolato speciale d'appalto - assistenza tecnica si prega di chiarire l'attività oggetto del paragrafo, in particolare, se è relativa alla sola fase di costruzione come sembrerebbe dal primo criterio di assegnazione del punteggio dove si parla di esecuzione dell'opera o include anche altri aspetti

RISCONTRO QUESITO

Il primo criterio (3 punti) si riferisce sia alla parte lavori che alla parte manutenzione (opera). Il secondo criterio (7 punti) si riferisce ai soli lavori.

QUESITO 47

Con riferimento al documento capitolato speciale d'appalto - servizio successivo alla vendita si chiede di chiarire se nella valutazione del servizio richiesto verrà considerata anche l'attività di manutenzione ordinaria/straordinaria degli apparati di connessione nave (AMP fisse e AMP mobili) come sembrerebbe dal primo paragrafo, considerato che nell'attribuzione dei punteggi si fa spesso riferimento al solo convertitore. Se sì, secondo quali dei criteri indicati al capitolo 3.4

RISCONTRO QUESITO

Con l'attribuzione del punteggio per "servizio successivo alla vendita" si valuterà la manutenzione ordinaria/straordinaria di: convertitore, strutture di connessione, quadristica di MT, quadristica di BT, struttura di cabina, impianto FTV, cavi BT/MT, AMPMobile, AMPfisse, Trafo e quant'altro previsto in fornitura e posa d'appalto. I costi di tale manutenzione rientrano nelle voci di CME e nelle spese generali d'impresa.

QUADRO ECONOMICO

P.2946 : Cold ironing Genova crociere e traghetti

RUP Sciutto Davide

QUADRO ECONOMICO

A) APPALTO

Importo componente	Comprensivi di euro 158.000 per oneri diretti di sicurezza soggetti a ribasso d'asta	€ 12.690.724,65
Attuazione della sicurezza	Oneri speciali di sicurezza non soggetti a ribasso	€ 161.000,00
Importo progettazione (art. 53 comma 2 lett b,c Dlgs 163/2006)	Oneri di progettazione esecutiva soggetti a ribasso d'asta	€ 143.819,79
Lavori in economia compresi nell'appalto	Forniture e servizi	€ 5.097.950,00
Totale Appalto		€ 18.093.494,44

B) SOMME A DISPOSIZIONE

C03: Allacciamenti a pubblici servizi		€ 1.281.764,24
C07: Spese di cui agli articoli 90, comma 5, e 92, comma 7-bis, del codice, spese tecniche relative alla progettazione, alle necessarie attività preliminari, al coordinamento della sicurezza in fase di progettazione, alle conferenze di servizi, ...	Incentivo alla progettazione	€ 253.308,92
C07: Spese di cui agli articoli 90, comma 5, e 92, comma 7-bis, del codice, spese tecniche relative alla progettazione, alle necessarie attività preliminari, al coordinamento della sicurezza in fase di progettazione, alle conferenze di servizi, ...		€ 7.845,41
C10: Spese per pubblicità e, ove previsto, per opere artistiche		€ 1.000,00
C12: IVA, eventuali altre imposte e contributi dovuti per legge		€ 297.284,66
C01: Lavori in economia, previsti in progetto ed esclusi dall'appalto, ivi inclusi i rimborsi previa fattura		€ 2.619,40
C06: Accantonamento di cui all'articolo 133, commi 3 e 4, del codice		€ 1.000,00
C08: Spese per attività tecnico amministrative connesse alla progettazione, di supporto al responsabile del procedimento, e di verifica e validazione		€ 54.682,93
C09: Eventuali spese per commissioni giudicatrici		€ 7.000,00
Totale Somme a Disposizione		€ 1.906.505,56

A) + B) Totale Quadro Economico € 20.000.000,00

Totale Impegni € 1.639.731,82

FINANZIAMENTI

Capitolo	Esercizio	Anno	Finanziamento	Importo
U1.4490	2020	2020	AUTOFINANZIAMENTO ECO	€ 800,00
U1.5110	2022	2022	FONDO FINANZ.INTERVENTI ART.18 BIS L.84/94-2017 APP	€ 699.200,00
U1.5110	2022	2022	CONTRIBUTO MIT PER LA REALIZZAZIONE DI PROGETTI COLD IRONING DM 353/2020 APP	€ 17.394.294,44
U1.5110	2021	2021	CONTRIBUTO MIT PER LA REALIZZAZIONE DI PROGETTI COLD IRONING DM 353/2020 ECO	€ 1.638.931,82
U1.5110	2022	2022	CONTRIBUTO MIT PER LA REALIZZAZIONE DI PROGETTI COLD IRONING DM 353/2020 INC	€ 253.308,92
U1.5110	2022	2022	CONTRIBUTO MIT PER LA REALIZZAZIONE DI PROGETTI COLD IRONING DM 353/2020 ECO	€ 13.464,82
Totale Finanziato				€ 20.000.000,00

Si dichiara che sono parte integrante del presente provvedimento gli allegati riportati a seguire ¹, archiviati come file separati dal testo del provvedimento sopra riportato:

1. MODULO_FIRME.pdf



¹ L'impronta degli allegati rappresentata nel timbro digitale QRCode in elenco è quella dei file pre-esistenti alla firma digitale con cui è stato adottato il provvedimento