



# COMUNE DI JESI

P.zza Indipendenza, 1 60035 Jesi (AN) - www.comune.jesi.an.it  
Tel. 07315381 – Fax 0731538328 – C.F. e P.I. 00135880425

---

## PROCEDURA APERTA PER L'AGGIUDICAZIONE DEL SERVIZIO DI CONSULENZA E ASSISTENZA TECNICA AI FINI DELLA PREDISPOSIZIONE DEL PROGETTO “TERRITORI SNODO 2” DI CUI AL DECRETO DIRETTORIALE DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E TRASPORTI N. 14825/RU DEL 18/12/2009.

### CAPITOLATO D'ONERI

#### Articolo 1

##### Quadro di riferimento strategico e territoriale

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con riferimento alla politica europea dei trasporti lanciata dalla Commissione nel 2001, ha inserito Jesi tra le 12 “aree bersaglio”, piattaforme territoriali strategiche per il posizionamento competitivo del sistema-Paese e per l'equilibrato sviluppo dello spazio nazionale, dove sperimentare una metodologia innovativa di pianificazione territoriale e di programmazione economica.

L'obiettivo del Ministero è sostenere l'attuazione di “progetti di territorio” capaci di dimostrare i benefici, in termini di effetto moltiplicatore degli investimenti e di incremento dei livelli di competitività e coesione, derivanti dal potenziamento delle reti infrastrutturali di interesse nazionale, del sistema territoriale delle città e delle aree metropolitane.

La partecipazione del Comune di Jesi al programma “Territori Snodo1” ha fatto seguito alla positiva partecipazione al progetto SISTEMA, dove ha sviluppato il progetto “Corridoio Esino” cui, poi, è seguito il progetto SINAPSI visto il grado di condivisione, del medesimo progetto, fra gli Enti locali. Il passaggio dal Progetto Sistema -Corridoio Esino- al Progetto Territori Snodo è segnato da un cambio di scala e da un approfondimento meta-progettuale; aspetti questi che si confrontano con i mutamenti di uno scenario in larga misura esogeno al contesto, sia dell'Esino sia della regione Marche.

In primo luogo, il Progetto Territori Snodo prende atto dei *mutamenti legati allo scenario macro economico* che segnano un indubbio punto di rottura rispetto ai decenni passati. Entrano in crisi i settori produttivi che hanno generato lo sviluppo economico dell'Esino e più in generale dell'area marchigiana, produzioni tradizionali (abbigliamento, calzature, mobili, elettrodomestici, ecc.) basate su un sistema di piccole e medie unità locali.

In secondo luogo, esso assume una *strategia di qualità del territorio* e di conseguenza ha la necessità di ridefinire i progetti e le infrastrutture che interessano la bassa Vallesina. La qualità del territorio diviene il criterio guida in base al quale selezionare, strutturare e definire i progetti che compongono il Programma Operativo quale risultato delle elaborazioni condotte nell'ambito del Progetto Territorio Snodo.

La sfida del Progetto Territorio Snodo Esino dipende dal fatto che le questioni in gioco, che si fondano principalmente su una moltitudine di progetti di valenza esogena, richiedono al sistema locale un salto di qualità e la capacità di inserirsi come attore in reti plurime: alla Jesi storicamente pensata come snodo sulla traiettoria Ancona-Roma, si va sostituendo con forza l'immagine di Jesi che ha come riferimento :

- il corridoio Tirreno-Adriatico ( Civitavecchia – Ancona);
- la regione Adriatico-Padana (Ancona-Bologna-Piacenza-Milano) ;
- il sistema Adriatico – Balcanico ( Centro Italia - Marche – Croazia) ;
- le relazioni con il Sud Mediterraneo e l'Autostrada del mare adriatica ( Catania – Jesi ).

Partendo quindi dallo scenario del “Parco delle attività” definito col Progetto SISTEMA e dall’interpretazione di percorsi di pianificazione recenti, politiche e strategie in atto, si è ricostruita una mappa ragionata dei progetti riconducendoli a due principali strategie progettuali, che consentono una distinzione tra progetti di scenario e nuovi progetti e una selezione degli interventi da rendere operabili:

1. Strategia Piattaforma multimodale merci
2. Strategia Esino territorio di qualità

La strategia “**Piattaforma multimodale merci**” si applica al ruolo da attribuire alla logistica esina, attraverso la valutazione delle possibili relazioni/integrazioni locali, nazionali e internazionali, mettendo a sistema un insieme di infrastrutture che ancora stentano a trovare le necessarie sinergie. La questione non sembra tanto o solo quella di una mancata dotazione (capacità) di infrastrutture fisiche, quanto piuttosto del loro impiego. Dal punto di vista dell’offerta, infatti, Jesi e il territorio della bassa Vallesina, fino ad Ancona, presentano una buona dotazione di piastre logistiche che, nell’insieme, si configurano come una vera e propria “piattaforma”. Le criticità sono dovute alle reti di connessione delle medesime, agli aspetti gestionali (coordinamento e servizi integrati) e ambientali.

L’Interporto con il suo intorno (scalo ferroviario e raccordo stradale) è il motore delle principali trasformazioni e per questo risulta centrale rispetto alle finalità del Progetto di Territorio Snodo. D’altro canto, le strette connessioni territoriali e funzionali, oltre che gli effetti indotti nei territori limitrofi, configurano l’attuale “grappolo di progetti” puntuali – Interporto-scalo merci-porto-aeroporto- cui fanno da complemento connessioni stradali e ferroviarie oltre che interventi specifici, come una piattaforma logistica in grado di esprimere grandi valenze.

Come si è detto, nel tempo si è accumulato un patrimonio di realizzazioni e progetti, già condivisi e in parte finanziati, che si è ritenuto di considerare un punto di partenza per il Progetto Territori Snodo 1, uno scenario di riferimento per altre azioni volte a integrarlo e qualificarlo.

La strategia “**Esino territorio di qualità**” persegue l’obiettivo di rendere sostenibile il funzionamento della nuova piattaforma intermodale merci, trasformando gli interventi di mitigazione in opportunità per la valorizzazione del territorio con la persistenza e lo sviluppo delle altre economie locali.

Nell’ambito territoriale che ospita la piattaforma intermodale e ha i suoi capisaldi nell’Interporto e nel Porto, la SS 76 è l’infrastruttura cerniera sulla quale ricadranno in primo luogo gli effetti dell’attivazione dell’interporto, e le cui caratteristiche risultano cruciali per la qualità dell’intero sistema della mobilità su gomma. Il progetto di messa in sicurezza e riqualificazione della superstrada è proposto come “occasione” per ripensare un territorio che è ad un tempo ricco di valenze ambientali-naturalistiche (il fiume ed il SIC “Oasi di Ripa bianca” ne sono gli emblemi) e segnato dalla presenza di infrastrutture ad elevato impatto ambientale (interporto, scalo merci, aeroporto, porto) e di attività altrettanto impattanti (cave, Turbogas, API, Sadam), etc.

Dato questo sfondo il Progetto Territorio Snodo 1 a Jesi ha posto l’attenzione su **5 progetti** riconducibili alla strategia denominata *Esino territorio di qualità* (vedi “Rapporto finale”, agosto 2009), sviluppandoli successivamente nel documento “ Piano Operativo” (consultabile sul sito indicato all’art. 10 del bando di gara) . In termini ampi la strategia persegue l’obiettivo di **rendere sostenibile la “nuova piattaforma multimodale merci”** marchigiana costituita da infrastrutture puntuali e a rete di grande impatto territoriale e ambientale: porto – interporto – aeroporto – nuovo scalo ferroviario- potenziamento del sistema della viabilità sovra locale e della rete ferroviaria (tracciati est-ovest).

La strategia *Esino territorio di qualità* poggia quindi su proposte progettuali che, partendo da realizzazioni (Interporto) e progettazioni (potenziamento porto Ancona, nuovo scalo merci di Jesi, area leader di Falconara, raddoppio linea ferroviaria Orte-Falconara, ecc.), individua le azioni in grado di mettere in sicurezza e qualificare il territorio interessato.

Più nel dettaglio, i5 progetti selezionati per i quali è stato elaborato il Programma operativo sono i seguenti.

*Messa in sicurezza e riqualificazione della SS76*

La SS 76 da Jesi a Falconara è l'infrastruttura cerniera sulla quale ricadranno gli effetti dello sviluppo della piattaforma logistica dell'Italia Centrale denominata "Corridoio Tirreno-Adriatico". La superstrada sarà chiamata a supportare i flussi di traffico di tipo commerciale generati e attratti dalle infrastrutture a servizio delle attività logistiche: Interporto Marche, Porto e retro porto, Aercargo, fiera nell'area *leader* di Falconara, ecc. Si tratta inoltre di un'infrastruttura che presenta già significative criticità, sia per l'entità dei flussi veicolari (25-26.000 veicoli bidirezionali/giorno tra Jesi e Falconara) sia per il numero di incidenti nettamente più elevato (1,42 incidenti/km) rispetto alla media nazionale (0,87 incidenti/km). Gli interventi volti a migliorarne sicurezza e prestazioni sono cruciali per il funzionamento dell'intero sistema stradale e occasione per integrarla al meglio nel paesaggio mutevole della valle.

#### *Centro intermodale passeggeri di Jesi*

La città di Jesi è il principale polo di integrazione dei servizi di trasporto gomma-ferro della Vallesina. Il Progetto si pone l'obiettivo di colmare la carenza di servizi di qualità a supporto della mobilità passeggeri, tanto sulle brevi distanze (servizi urbani, di area vasta e regionali) quanto sulle lunghe (collegamenti Ancona-Roma).

La proposta considera la realizzazione di un centro intermodale passeggeri mediante la rifunzionalizzazione della Stazione ferroviaria e il riutilizzo delle aree liberate dallo scalo merci di Jesi. La trasformazione dell'area della stazione in un efficiente nodo a servizio della mobilità vuole contribuire ad innescare un percorso di riqualificazione del tessuto urbano e sociale a valle delle Mura, attualmente soggetto a significativi processi di depauperamento fisico e funzionale.

#### *Infrastruttura verde*

L'area compresa tra Jesi e Ancona vede sia la presenza di impianti industriali ad elevato rischio ambientale (D.lgs 334/99) che di importanti infrastrutture ferroviarie e stradali su cui circolano merci pericolose (materie prime e prodotti petroliferi a servizio delle lavorazioni industriali), fattori questi che hanno indotto la Regione a classificarla come area ad elevato rischio di crisi ambientale -AERCA-. Proprio qui insistono gli ulteriori interventi che struttureranno la Piattaforma logistica generando fattori di criticità ambientale (impatti diretti e indiretti) e territoriale (consumo e depauperamento del suolo, cesure, intrusioni visive ecc.). L'Infrastruttura verde che è proposta è parte integrante della strategia di qualità: con essa il Progetto Territorio Snodo indica la costruzione di una rete ambientale articolata e diffusa, individua sostanzialmente nel fiume Esino e sui suoi torrenti, l'elemento portante di una complessa opera territoriale con valenze ecologico-ambientali, paesaggistiche, produttive e ricreative, che si raccorda con le grandi presenze ecologico-ambientali di questa parte delle Marche.

#### *City logistics*

La presenza dell'Interporto Marche offre l'opportunità di affiancare alla funzione tipica di centro intermodale, orientato a gestire i flussi di merce di medio - lunga percorrenza, un insieme di funzioni volte ad intercettare i flussi in ambito locale e distrettuale.

La proposta fa riferimento alla possibilità di attivare, all'interno dell'area interportuale, servizi a supporto dell'economia locale (attività commerciali, artigianali e produttive) nonché soluzioni concrete di logistica sostenibile (trasporto ecologico, pianificazione di tempi, rotture di carico, etc..)

#### *Territorial Center*

L'idea del Territorial Center si rifà a iniziative, ormai numerose anche in Italia, che si occupano principalmente della comunicazione pubblica relativa a progetti e politiche urbane. Esso potrebbe articolare il proprio programma in maniera incrementale su:

- attività di riflessione strategica sullo sviluppo del territorio;
- attività di formazione e informazione.

In una prima fase, promuovendo e consolidando le attività di natura partenariale utilizzando il percorso svolto nel Territorio Snodo 1 ed i risultati del Progetto SISTEMA con l'accordo di programma "Patto dei Sindaci"; in una seconda fase, una volta costituita la struttura e allestita la sede, sviluppando le attività di natura comunicativa; infine, consolidate le risorse interne, svolgendo compiti di supporto tecnico agli attori delle trasformazioni territoriali, quasi in veste di agenzia tecnica d'area.

## Articolo 2

### Obiettivo del servizio e articolazione in linee di azione

Il duplice obiettivo posto dal MIT alla base dell'esperienza di *Territori Snodo 2* consiste in

1. facilitare la concreta attuazione di progetti territoriali, coerenti e sinergici con i programmi ministeriali, già corredati da preliminari verifiche di fattibilità, supportando la costruzione delle condizioni, tecniche e finanziarie, di fattibilità avanzata degli interventi in essi ricompresi, ad immediata premessa della loro cantierabilità ;
2. dare alle Amministrazioni locali, che hanno profuso impegno e capacità di collaborare, in un'ottica di forte innovazione, il concreto segno della continuità dell'azione del Ministero, secondo il principio della premialità dei risultati conseguiti.

La relazione del MIT, Direzione Generale per lo Sviluppo del Territorio, la Programmazione e i Progetti internazionali dal titolo "Finalizzazione e rilancio delle attività di programmazione innovativa promosse dalla Direzione Generale" datata Ottobre 2009 indica due rilevanti linee di azione su cui il Comune di Jesi può orientare la sua progettualità in questa ulteriore fase di lavoro:

- a) l'approfondimento e il consolidamento delle sinergie funzionali e gestionali delle quattro infrastrutture costitutive della piattaforma logistica: porto-interporto-aeroporto-scalo merci;
- b) il progetto definitivo di strutturazione e consolidamento del "forum territoriale degli attori locali" quale cabina di regia del progetto e della connessa governance multilivello a geometria variabile in relazione ai singoli progetti o a cluster di essi.

Questi due "assi" strategici possono essere declinati nel modo seguente, onde consentire costruzione degli **obiettivi di Territori Snodo 2 a Jesi**.

- a) Il primo asse rimanda ad un contenuto e un obiettivo "**di visione**" ovvero approfondire la natura del Territorio snodo e delle sue proiezioni verso l'esterno per ottimizzare l'efficacia e la sinergia tra le infrastrutture della piattaforma ;
- b) La seconda linea di azione rimanda a un obiettivo "**di operatività**": portare a conclusione le progettualità del TS1 attraverso approfondimenti tecnici e costruzione di partenariati.

**Va sottolineato con particolare rilievo che l'attività di progettazione oggetto del presente appalto, per tutte le motivazioni e circostanze sopra esposte, dovrà essere strettamente collegata all'attività portata avanti fin qui dall'amministrazione nell'ambito dei programmi integrati SISTEMA e Territori Snodo 1, di cui dovrà essere diretta emanazione e naturale sviluppo; in altre parole la presente progettazione dovrà necessariamente assumere come propri presupposti gli esiti delle precedenti.**

Al fine di perseguire gli obiettivi sopra esposti, il servizio si articola nelle seguenti linee d'azione:

- **Linea d'azione I** – Da Territori snodo a Metropoli Snodo e Territorial center
- **Linea d'azione II** – Supporto Tecnico-giuridico all'accordo di programma territoriale
- **Linea d'azione III**– Accordo di programma quadro con RFI e progetto Centro Intermodale passeggeri
- **Linea d'azione IV** – Accordo di programma con Interporto Marche e progetto City Logistic
- **Linea d'azione V** – Coordinamento e segreteria
- **Linea d'azione VI** – Comunicazione e disseminazione

## Articolo 3

### Linea di azione I – Da Territori snodo a Metropoli Snodo e Territorial center

Le attività condotte fino ad oggi dal progetto Sistema e Territorio Snodo 1 hanno portato ad una maggiore integrazione tra le politiche delle principali piastre infrastrutturali, necessità di cui gli stessi organismi di governo delle infrastrutture sembrano ormai consapevoli (Autorità portuale, Direzione Interporto etc). Manca invece (o è a uno stadio non maturo) un' interazione adeguata con i soggetti di governo dell'area: gli organi di governo delle infrastrutture, per ovvi motivi, fanno spesso riferimento al Comune in cui si colloca l'infrastruttura mentre potrebbero compiere un salto di scala trovandosi a interloquire con gli Enti di un Territorio Snodo maggiormente coeso e integrato.

Per aumentare la propria competitività e attrattività, condizione per ottimizzare l'efficacia della presenza dell'infrastruttura logistica, il territorio snodo dovrebbe rappresentarsi, attuando un *rescaling*, come un'area urbana integrata in un sistema territoriale che può superare la soglia dei 250.000 abitanti di solito utilizzata nei programmi ESPON per individuare i sistemi urbani di rango maggiore, dotato di numerose eccellenze in campo economico, culturale e sociale capace di creatività, consapevole e capace di cura delle proprie qualità ambientali e paesaggistiche. Le città di Jesi e Ancona, che ospitano rilevanti infrastrutture, giocano un ruolo essenziale in questo progetto (da cui l'acronimo Je-An per individuare l'area in questione utilizzato a volte, per analogia col Mi-To, nel corso di Territori Snodo 1)

A valle di un'interazione tra i principali soggetti pubblici e privati su questi temi, il Territorial Center, su cui è già stato svolto un importante approfondimento progettuale su cui far confluire Regione Marche e Provincia di Ancona (oltre che il MIT) potrebbe costituire una struttura di governance di Territorio Snodo maggiormente efficace.

L'affidatario, attraverso tecniche derivate dall'universo della "Pianificazione strategica", dovrà costruire le condizioni per realizzare politiche (territoriali, di sviluppo etc.) riferite al "sistema metropolitano Jesi-Ancona", un'area, cioè, che non si identifica con alcun livello amministrativo esistente, tramite l'individuazione e il coinvolgimento dei soggetti più rilevanti, presenti sul territorio di riferimento, istituzionali e non, pubblici e privati, costruendo forme di governance strutturate ed atte a garantire un'operatività di lungo periodo (es. Territorial Center).

#### **Articolo 4**

##### **Linea di azione II – Supporto Tecnico-giuridico all'accordo di programma territoriale**

Soggetti coinvolti in questa azione saranno Ministero – Regione – Comuni Jesi e Ancona – Provincia di Ancona – soggetti presenti al Tavolo Tecnico del Territori Snodo 1 - Università - Camera di Commercio , etc.

Al fine di rendere maggiormente solidi e parzialmente istituzionalizzati gli esiti delle numerose elaborazioni progettuali compiute a partire da Progetto Sistema fino al presente Territori Snodo 2, appare necessario siglare un accordo di programma quadro (o, se si dovesse rivelare più agevole, una serie di accordi) che riconosca la rilevanza degli approfondimenti compiuti e ponga le basi per la loro operatività.

Alcuni temi dovrebbero riguardare, per esempio:

- la presa in carico da parte dell'Anas della progettazione dell'adeguamento della SS76 secondo le specifiche messe a punto nell'ambito di TS1, valutando l'opportunità di inserire un primo stralcio operativo nei documenti di programmazione o individuando le possibili altre modalità di finanziamento;
- l'inserimento nelle priorità della programmazione regionale dei progetti prioritari individuati dal Piano Operativo di TS1;
- gli impegni reciproci tra porto, interporto, RFI, anche in relazione agli esiti dell'azione 1.

La presenza costante del Ministero come facilitatore dell'operazione appare strategica in questo ambito, come appare indispensabile una presenza costante in loco del soggetto che sarà indicato come responsabile della presente azioni; in tal senso, per questa particolare azione l'amministrazione richiede una presenza minima del medesimo responsabile di almeno 1 giorno a settimana (i giorni di presenza saranno oggetto di offerta, come specificato all'art. 3 del disciplinare di gara).

Il soggetto aggiudicatario dell'appalto, fungendo da elemento di relazione tra componenti tecniche del gruppo di progettazione, Amministrazione comunale, altre Amministrazioni pubbliche e Agenzie

tecniche rilevanti per il progetto, dovrà definire i contenuti e individuare forme giuridiche e amministrative appropriate, per favorire la sottoscrizione accordi chiari, efficaci, impegnativi per tutte le parti in causa, capaci di garantire tutti gli interessi in gioco pur nell'ambito del più generale interesse collettivo

## **Articolo 5**

### **Linea d'azione III – Accordo di programma quadro con RFI e progetto Centro Intermodale passeggeri**

L'approfondimento sul tema Centro intermodale passeggeri a Jesi, condotto fino ad oggi, ha messo in evidenza alcune criticità che vanno affrontate per poter arrivare alla fase della progettazione definitiva.

La prima di queste riguarda la necessità di acquisire aree strategiche per l'opera, aree oggi di proprietà di RFI, nell'ambito di un accordo quadro sulle opere di compensazione relative alla realizzazione, nel territorio del comune di Jesi, del nuovo scalo merci.

La seconda questione riguarda lo studio complessivo dell'area del centro intermodale passeggeri (viabilità, verde) per cui redigere un masterplan adeguato, anche attraverso un'attività di ascolto degli abitanti.

La terza questione riguarda la definizione di un capitolato per la progettazione definitiva del terminal delle autolinee urbane ed extraurbane, da svolgersi successivamente anche attraverso forme concorsuali.

L'ultima riguarda la definizione di un programma operativo che consenta di avviare il centro intermodale passeggeri, fin da subito, attraverso la forma più adeguata di stazione temporanea.

L'aggiudicatario dovrà quindi procedere alla:

- progettazione del masterplan dell'area interessata dalle trasformazioni inerenti il centro intermodale passeggeri
- valutazione economica preliminare finalizzata all'accordo di programma da proporre a RFI
- definizione del capitolato per la progettazione (anche attraverso concorso d'idee) del terminal delle autolinee urbane ed extraurbane del centro intermodale passeggeri: il capitolato dovrà riguardare almeno i criteri per l'inserimento urbano, i criteri prestazionali da rispettare e le principali caratteristiche costruttive da utilizzare per la progettazione del terminal (\*questa precisazione forse potrebbe essere messa in altri punti del bando se non è mai stata inserita...)
- stesura di un programma operativo per la linea di azione III che tenga conto delle fasi intermedie ipotizzabili per consentire fin da subito lo spostamento dal sedime attuale della stazione delle autocorriere (per esempio la previsione di una stazione temporanea) e della migliore strategia di fattibilità

## **Articolo 6**

### **Linea d'azione IV - Accordo di programma con Interporto Marche e progetto City Logistics**

I contatti intrapresi con Interporto Marche e Regione Marche hanno consentito di valutare l'interesse della struttura per il progetto City Logistic.

Un accordo formalizzato potrebbe avvenire a valle della definizione del progetto City Logistic che dovrebbe essere comprendere tre aspetti:

1. uno studio di fattibilità su area vasta per la logistica di distretto che prenda come riferimento iniziale i più grandi centri della Provincia di Ancona e comunque l'area della media e bassa Vallesina;
2. un progetto definitivo per la city Logistics nell'area urbana di Jesi.

In tal senso il soggetto aggiudicatario dovrà procedere alla definizione di:

- a) un progetto esecutivo per l'area del centro storico di Jesi, immediatamente attivabile in quanto valutato economicamente e costruito anche attraverso l'interazione con gli

operatori economici interessati;

- b) un progetto definitivo per l'area urbana di Jesi, cioè un progetto costruito tramite la consultazione dei principali soggetti interessati, che sia in grado di individuare le specificità delle diverse parti di città e di definire in dettaglio l'agenda delle misure da intraprendere per la definitiva implementazione,
- c) un progetto di massima per una city logistics che interessi e si sviluppi nell'area vasta attraverso, l'esame di dati pertinenti e la valutazione delle potenzialità del progetto.

Le diverse fasi del progetto dovranno prevedere opportune modalità di confronto e accordo con Interporto Marche e gli altri soggetti pubblici e privati interessati.

## **Articolo 7**

### **Linea d'azione V – Coordinamento e segreteria**

Il soggetto aggiudicatario dovrà comunicare la composizione del gruppo di lavoro impegnato nell'espletamento del servizio in appalto, che dovrà essere composto dalle figura professionali specificate nel successivo art. 10 e di cui dovrà inoltre essere nominato un coordinatore e responsabile scientifico, che dovrà garantire la propria presenza a Jesi almeno una volta ogni 15 giorni, al fine di consentire all'Amministrazione di avere un confronto approfondito sullo stato d'avanzamento del progetto e le prospettive di sviluppo delle singole azioni.

Dovrà inoltre essere messa a disposizione dell'Amministrazione comunale una segreteria organizzativa che operi a Jesi almeno due giorni a settimana e garantisca:

- un adeguato raccordo fra il team dei professionisti incaricati ed il gruppo di lavoro interno alla struttura comunale, che il dirigente di riferimento provvederà a costituire con apposito atto amministrativo (si specifica che i giorni di presenza saranno oggetto di offerta, come specificato all'art. 3 del disciplinare di gara)
- una continuità di presenza sul territorio, onde facilitare i rapporti con i diversi attori locali che dovranno essere coinvolti nell'attività di progettazione

## **Articolo 8**

### **Linea d'azione VI – Comunicazione e disseminazione**

Il soggetto aggiudicatario dovrà garantire la partecipazione del Comune di Jesi alla edizione 2010 di URBANPROMO, per la quale il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha già previsto la propria partecipazione in partnership con tutti gli enti destinatari dei finanziamenti del programma "Territori Snodo 2". In tal senso l'aggiudicatario dovrà farsi carico della redazione, realizzazione e consegna dei due pannelli espositivi, previsti per ogni ente partecipante, dei testi da inserire nel catalogo, nel dossier Edilizia e Territorio e nel numero speciale del *Il Giornale dell'Architettura*.

Allo stesso modo l'aggiudicatario dovrà farsi carico della totalità dei costi relativi all'organizzazione, pubblicizzazione e realizzazione di un convegno finale a carattere internazionale, da concordarsi con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (valore minimo indicativo € 20.000)

L'aggiudicatario dovrà inoltre assumere i costi relativi a:

- redazione e predisposizione degli atti a stampa di tutti i materiali di comunicazione degli eventi associati al progetto e concordati con l'Amministrazione
- partecipazione di figure senior a conferenze stampa, convegni e quant'altro possa svilupparsi in connessione con il progetto in appalto
- redazione di articoli scientifici di informazione/comunicazione del progetto curati dal gruppo di lavoro.

Tutte le attività di informazione e comunicazione dovranno essere concordate con la committenza che ne autorizzerà la pubblicizzazione.

## **Articolo 9**

## Prodotti richiesti e tempi di consegna

La durata del contratto è stimata in 12 mesi

La costruzione del Progetto di territorio sarà attivata con la sottoscrizione del contratto e avrà una durata complessiva stimata in **180 giorni** dalla data di inizio.

L'espletamento del servizio si svolgerà secondo la tempistica di seguito specificata.

1. Entro 15 giorni dall'inizio delle attività, dovrà essere consegnato un **Piano Operativo dettagliato**, che illustri le diverse fasi del progetto, le singole azioni ed iniziative che si intendono attuare, i tempi previsti, i soggetti che andranno coinvolti, i referenti del team di progettazione responsabili delle varie azioni proposte. Entro 5 giorni lavorativi dalla consegna del Piano Operativo l'Amministrazione potrà formulare eventuali osservazioni e/o richiedere modifiche e integrazioni. L'affidatario sarà tenuto ad apportare le correzioni e/o integrazioni richieste, nel termine eventualmente assegnato dall'Amministrazione stessa. Qualora l'Amministrazione, nel termine a sua disposizione, non formuli alcuna osservazione, il Piano si considererà approvato.
2. Entro 120 gg dalla data di avvio delle attività, dovrà essere consegnato il **Rapporto Intermedio** il quale dovrà rendere conto dello stato di avanzamento dei lavori nell'ambito di ciascuna delle 4 azioni previste, dei risultati raggiunti, delle difficoltà incontrate, delle prospettive di sviluppo dell'attività progettuale, ecc. Entro 15 giorni dalla consegna del Rapporto Intermedio l'Amministrazione potrà formulare eventuali osservazioni e/o richiedere modifiche e integrazioni. L'affidatario sarà tenuto ad apportare le correzioni e/o integrazioni richieste, nel termine eventualmente assegnato dall'Amministrazione stessa. Qualora l'Amministrazione, nel termine a sua disposizione, non formuli alcuna osservazione, il Piano si considererà approvato;
3. Entro 180 giorni dalla data di avvio delle attività, dovrà essere consegnato il **Rapporto Finale**, recante gli esiti finali del lavoro svolto, nell'ambito delle quattro azioni individuate, in ordine ai sotto elencati obiettivi:
  - **Azione I:** costituzione del sistema territoriale d'area vasta – rescaling JE-AN – costruzione del Territorial Center
  - **Azione II:** definizione e sottoscrizione di un accordo di programma quadro d'area vasta
  - **Azione III:** Accordo di programma con RFI e progettazione definitiva del centro intermodale passeggeri
  - **Azione IV:** studio di fattibilità logistica di distretto, progetto definitivo logistica area urbana, progetto esecutivo logistica Centro Storico

Entro 15 giorni dalla consegna del Rapporto Finale l'Amministrazione potrà formulare eventuali osservazioni e/o richiedere modifiche e integrazioni. L'affidatario sarà tenuto ad apportare al rapporto le correzioni e/o integrazioni richieste, nel termine eventualmente assegnato dall'Amministrazione stessa. Qualora l'Amministrazione, nel termine a sua disposizione, non formuli alcuna osservazione, il Rapporto Finale si considererà approvato.

La realizzazione dell'evento finale sarà concordata nei modi e nei tempi con l'Amministrazione comunale, mentre per quanto attiene la partecipazione ad Urbanpromo 2010 dovrà essere rispettato il calendario della rassegna prevista a Venezia nei giorni dal 27 al 30 Ottobre p.v.

Per quanto attiene la redazione degli elaborati tecnici, il soggetto aggiudicatario dovrà osservare scrupolosamente le indicazioni fornite dall'Ufficio SIT comunale, nel documento denominato: “Specifiche di produzione dati relative alle progettazioni esterne riguardanti la pianificazione”, allegato al bando e pubblicato sul sito comunale.



## **Articolo 10**

### **Composizione del gruppo di lavoro**

Per l'affidamento della progettazione in oggetto, è richiesta la disponibilità di un gruppo di lavoro, composto almeno dalle figure professionali di seguito specificate:

- un avvocato specializzato sul tema degli accordi e del partenariato pubblico-privato
- un esperto nella pianificazione strategica
- un esperto di estimo e valutazione della fattibilità dei progetti
- un esperto in materia di trasporti e logistica
- un esperto di progettazione urbana (con particolare riferimento ad esperienze in aree interessate dalla presenza di infrastrutture per la mobilità)

Il soggetto assegnatario dell'appalto dovrà comunicare la composizione dettagliata del gruppo di lavoro, specificare l'attività che ciascun componente sarà chiamato a svolgere, e trasmettere per ognuno dei componenti il relativo curriculum vitae.

Per quanto attiene la figura del coordinatore scientifico del progetto e la segreteria del progetto si rimanda all'art. 7

## **Articolo 11**

### **Corrispettivo dell'incarico e modalità di pagamento**

Per lo svolgimento delle linee d'azione sopra indicate è previsto un corrispettivo pari a € **185.000,00** esclusa IVA e contributi previdenziali, se ed in quanto dovuti, quale importo posto a base d'asta la cui copertura è assicurata da fondi del Ministero delle Infrastrutture.

Il pagamento del corrispettivo previsto per l'espletamento delle attività di progetto avverrà, dietro presentazione di regolari fatture, secondo le seguenti modalità:

- una somma pari al 15% dell'importo dovuto al netto del ribasso offerto in sede di gara + IVA, alla presentazione del Piano Operativo Dettagliato, di cui al punto 1 dell'art. 9;
- una somma pari al 40% dell'importo dovuto al netto del ribasso offerto in sede di gara, + IVA, alla presentazione del Rapporto Intermedio, di cui al punto 2 dell'art. 9;
- una somma pari al 30% + IVA dell'importo dovuto al netto del ribasso offerto in sede di gara + IVA, alla presentazione del Rapporto Finale, di cui al punto 3 dell'art. 9;
- una somma pari al 15% dell'importo dovuto al netto del ribasso offerto in sede di gara + IVA, alla realizzazione dell'evento finale.

## **Articolo 12**

### **Subappalto**

L'aggiudicatario del servizio è tenuto ad eseguire in proprio le prestazioni comprese nel contratto e lo stesso non può essere ceduto a pena di nullità. Egli potrà avvalersi di consulenti e collaboratori senza che ciò costituisca subappalto.

## **Articolo 13**

### **Riservatezza**

L'aggiudicatario del servizio deve impegnarsi formalmente a dare istruzioni al proprio personale affinché tutti i dati e le informazioni patrimoniali, statistiche, anagrafiche e/o di qualunque altro genere di cui verrà a conoscenza in conseguenza dei servizi resi vengano considerati riservati e come tali trattati, pur assicurando nel contempo la trasparenza delle attività svolte

## **Articolo 14**

### **Risoluzione del contratto**

L'Amministrazione si riserva la facoltà di risolvere il contratto al verificarsi di adempimenti inesatti o parziali delle prestazioni contrattuali, previa diffida ad adempiere da comunicarsi con raccomandata A.R..

L'Amministrazione ha il diritto di procedere alla risoluzione del contratto o alla esecuzione d'ufficio dei servizi a spese dell'aggiudicatario, valendosi della clausola risolutiva espressa ai sensi dell'art. 1456 del Codice Civile, nei seguenti casi:

- gravi e/o ripetute violazioni degli obblighi contrattuali non eliminate in seguito a diffida formale da parte dell'Amministrazione;
- arbitrario abbandono o sospensione non dipendente da cause di forza maggiore, di tutti o parte dei servizi oggetto del contratto, da parte dell'aggiudicatario;
- cessazione o fallimento dell'aggiudicatario.

Nell'ipotesi di risoluzione del contratto l'Amministrazione ha il diritto di incamerare la cauzione a titolo di penale senza pregiudizio delle ulteriori azioni alle quali l'inadempimento degli obblighi assunti dall'aggiudicatario possa dar luogo.

### **Articolo 15 Penali**

Qualora, per negligenza imputabile all'aggiudicatario, non siano rispettati i termini di realizzazione delle attività, l'Amministrazione contraente potrà sanzionare l'aggiudicatario inadempiente con una penale pari a € 100,00 per ogni giorno di ritardo. Le somme dovute a titolo di penale saranno trattenute dall'Amministrazione comunale sugli importi dovuti a titolo di corrispettivo.

Su richiesta dell'aggiudicatario e a fronte di fondati e comprovati motivi, il Comune si riserva la facoltà di concedere delle proroghe, tramite formale comunicazione scritta, sempre che i termini siano rispettati per la presentazione del Progetto di Territorio fissati dal Ministero delle Infrastrutture.

### **Articolo 16 Controversie**

Le eventuali controversie tra l'Amministrazione e l'aggiudicatario saranno regolate ai sensi degli artt. 239 e ss. del D. lgs. 163/2006, come modificati dal D. Lgs. 53/2010.

### **Articolo 17 Tutela dei dati personali**

I dati personali conferiti ai fini della partecipazione alla gara dai concorrenti saranno raccolti e trattati ai fini del procedimento di gara e della eventuale e successiva stipula e gestione del contratto di incarico secondo le modalità e le finalità di cui al D.Lgs. 196/2003.

### **Articolo 18 Responsabile del Procedimento**

Secondo quanto previsto dall'articolo 10, comma 8, del D.Lgs.163/06, il Responsabile Unico del Procedimento è l'Ing. Andrea Crocioni, Dirigente del Servizio urbanistica e Ambiente, Tel. 0731.538313, fax. 0731.538494, e-mail. [a.crocioni@comune.jesi.an.it](mailto:a.crocioni@comune.jesi.an.it) .

### **Articolo 19 Efficacia**

Le norme e le disposizioni di cui al presente capitolato sono vincolanti per l'aggiudicatario sin dal momento in cui viene presentata l'offerta, mentre vincoleranno l'Amministrazione solo con la stipula del contratto.

## **Articolo 20**

### **Oneri a carico dell'aggiudicatario**

Tutte le spese inerenti alla stipula del contratto di incarico, ivi comprese quelle relative all'imposta di bollo e di registrazione, sono a carico dell'aggiudicatario del servizio.

## **Articolo 21**

### **Rinvio**

Per quanto non sia specificamente contenuto nel presente Capitolato d'Oneri e nel bando di gara si fa riferimento alle vigenti disposizioni legislative nazionali e comunitarie, in quanto compatibili.

IL DIRIGENTE DEL SERVIZIO  
URBANISTICA E AMBIENTE  
Ing. Andrea Crocioni