

**DISCIPLINARE DI GARA PER L’AFFIDAMENTO DELLO  
STUDIO “SISTEMA INTEGRATO DELLA MOBILITA’ E  
RIQUALIFICAZIONE TERRITORIALE DELL’AREA NORD DI  
NAPOLI”**

**(D.G.R.C. N. 1808 DEL 12/10/2007)**

## ARTICOLO 1 OGGETTO DELL’AFFIDAMENTO

L’Assessorato ai Trasporti ed alla Viabilità della Regione Campania, di seguito per brevità denominato come *Amministrazione* o *Stazione Appaltante*, indice un bando di gara europeo che ha per oggetto l’affidamento dello **Studio per la definizione dei contenuti dei principali interventi infrastrutturali ed economici da realizzare nell’area a Nord di Napoli<sup>1</sup> interessata dal completamento dei programmi dell’Alta Velocità.**

Lo studio richiesto e le sue modalità di realizzazione sono descritti nel presente Disciplinare.

I recapiti della Stazione Appaltante sono i seguenti:

- Indirizzo: Centro Direzionale Isola C3 22° piano – 80143 Napoli, Italia;
- Telefono: +39.081 7969297/47
- Fax: +39.081 7969603
- Responsabile del Procedimento: Arch Massimo Pignalosa - Tel.: +39 081 796.9560
- e.mail: m.pignalosa@maildip.regione.campania.it

## ARTICOLO 2 RIFERIMENTI NORMATIVI E DOCUMENTI A BASE DI GARA

L’appalto di servizi è soggetto alle norme e condizioni previste dal D.Lgs. 163/2006 e dalla L.R. 3/2007, dal presente Disciplinare di gara, oltre che, per quanto non regolato dalle clausole e disposizioni suddette, dalle norme del Codice Civile e dalle altre disposizioni di legge vigenti in materia di contratti di diritto privato.

La documentazione di gara, di seguito richiamata, potrà essere visionata e/o ritirata dai concorrenti dalle ore 10.00 alle ore 12.00 di tutti i giorni, esclusi il sabato e festivi, presso la sede dell’Area Generale di Coordinamento Trasporti e Viabilità della Regione Campania - Centro Direzionale Isola C3 22° piano – 80143 Napoli. L’estrazione di copie può aver luogo previo pagamento dei diritti di accesso. I documenti potranno essere acquisiti fino al giorno prima della scadenza del termine per la presentazione delle offerte previsto dal Bando di gara:

- Programma Generale degli Interventi Infrastrutturali del Sistema Integrato Regionale dei Trasporti, approvato con Delibera di Giunta Regionale n. 1282 del 05.04.2002;
- Quarto Piano Attuativo del Programma Generale degli Interventi Infrastrutturali del Sistema Integrato Regionale dei Trasporti, approvato con Delibera di Giunta Regionale n. 1092 del 22.06.2007;
- Piano Territoriale Regionale (PTR) della Regione Campania, adottato dalla Giunta Regionale con Delibera n. 1956 del 30.11.2006 e pubblicato sul BURC numero speciale del 10.1.2007;
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) della Provincia di Napoli, redatto nel 1999 e adottato nel luglio 2003, e Documento Preliminare di PTCP, rielaborato sulla

---

<sup>1</sup> L’area a nord di Napoli coincide con i comuni appartenenti ai Sistemi Territoriali di Sviluppo E1 ed E2 del Piano Territoriale Regionale. I comuni appartenenti al Sistema Territoriale di Sviluppo E1 sono: Acerra, Afragola, Brusciiano, Caivano, Cardito, Casalnuovo, Castello di Cisterna, Crispano, Pomigliano d’Arco; quelli appartenenti al sistema E2 sono: Arzano, Casandrino, Casavatore, Casoria, Frattamaggiore, Frattaminore, Grumo Nevano, Melito e Sant’Antimo.

base della legge regionale n. 16 del 22.12.2004 attualmente in discussione al Consiglio Provinciale;

- Programma Operativo Regionale Regione Campania FESR 2007-2013 adottato dalla Commissione Europea con decisione n. CONV C(2007) 4265 del 11.08.2007;
- Piano ASI della provincia di Napoli;
- Il presente Disciplinare di Gara.

Tutta la documentazione richiesta ai concorrenti e la corrispondenza tra la Stazione Appaltante ed i concorrenti dovrà essere redatta in lingua italiana, **pena l'esclusione dalla gara.**

### ARTICOLO 3 MOTIVAZIONI DELLO STUDIO

La Regione Campania sta promovendo un modello policentrico urbano e di sviluppo delle reti materiali ed immateriali al fine di perseguire uno sviluppo equilibrato e sostenibile del territorio e di ridurre le diseconomie derivanti dalla dispersione territoriale. È, quindi, strategico incentivare la scelta di localizzazione di eventuali nuove attività economico-produttive e di nuovi insediamenti urbani lungo le direttrici principali del trasporto e, laddove possibile, in corrispondenza dei nodi del sistema ferroviario. In tal modo si permette la realizzazione dell'intelaiatura infrastrutturale per mettere in comunicazione in maniera rapida ed efficace le diverse realtà locali della Regione.

Questo sviluppo del territorio "rail friendly" costituisce la preconditione per incrementare la "coesione" regionale. Da ciò discende che per il periodo di programmazione 2007-2013, in coerenza con gli orientamenti nazionali e comunitari, la strategia della mobilità della Regione Campania intende favorire l'accessibilità mediante la realizzazione di un sistema di trasporto sempre più integrato ed interconnesso nonché garantire la fluidità dei flussi di persone e merci necessaria a sostenere le dinamiche di crescita e di incremento della competitività del sistema produttivo regionale. Più in generale si prosegue nell'operazione di messa in rete delle infrastrutture, sia quelle esistenti che in via di realizzazione, all'interno del sistema intermodale regionale fornendo un'adeguata connettività con i maggiori poli di attrazione.

C'è, infine, la necessità di indirizzare il territorio verso modelli che recuperino condizioni di vivibilità nei centri urbani congestionati e che, al contempo, consentano una migliore accessibilità alle nuove polarità dello sviluppo. Sulla base di tali orientamenti, la Regione individua nel modo ferroviario la componente strategica per conseguire uno sviluppo sostenibile dei trasporti e per l'incremento della quota modale del trasporto pubblico, mediante il completamento del Sistema di Metropolitana Regionale, già in parte realizzato con il sostegno delle risorse del precedente Programma Operativo. In tali termini, il progetto di Sistema di Metropolitana Regionale, e la sua condivisione con tutti i soggetti interessati, diventa lo strumento guida delle azioni relative alle scelte degli investimenti, alla contrattazione dei servizi stessi e, soprattutto, alla creazione di un modello di mobilità sostenibile.

Le prospettive di crescita del trasporto ferroviario potranno avere successo solo se si riuscirà a trattare le complessità proprie del sistema ferroviario mediante una progettazione unitaria di tutte le sue componenti che realizzi una forte integrazione con gli altri modi di trasporto, aumenti l'accessibilità al e dal territorio da servire, presenti una struttura degli orari che riduca la discontinuità dell'offerta.

Da tali considerazioni discende l'obiettivo di orientare verso il trasporto pubblico l'attuale ripartizione della mobilità, attraverso la definizione ed il dimensionamento di un

sistema di servizi *unitario* per l'intera regione; *integrato* nelle sue componenti funzionali; *attrattivo* per qualità e livelli di servizio; *accessibile* al territorio, quindi competitivo con il mezzo di trasporto individuale.

Nell'ambito di tale Progetto di Sistema, il programma degli interventi infrastrutturali è stato impostato su due scenari, quello delle Invarianti e quello delle Opzioni. Lo **scenario delle Invarianti** prevede:

- interventi per il completamento di opere già in corso di realizzazione o già finanziati;
- interventi necessari a correggere le discontinuità nella rete ferroviaria regionale e urbana;
- interventi destinati ad aumentare l'accessibilità e la connettività del sistema, attraverso l'integrazione modale tra diversi mezzi di trasporto (stazioni e nodi di interscambio);
- interventi destinati a migliorare la qualità del materiale rotabile.

Lo **scenario delle Opzioni** comprende gli interventi destinati all'ulteriore sviluppo del sistema ferroviario, per i quali non sono disponibili i progetti o non ne sono ancora verificate le fattibilità. Dalla verifica di fattibilità dovranno emergere la dimensione di spesa dei suddetti interventi e la loro sostenibilità economica e finanziaria.

Tutto quanto detto deve essere posto alla base del presente studio il cui obiettivo è quello di individuare l'assetto trasportistico e territoriale che meglio consenta lo sviluppo socio-economico e produttivo dell'area di riferimento. Questa presenta una favorevole disposizione geografica essendo situata al centro delle principali linee di collegamento nazionale, ma è caratterizzata, anche a causa dell'elevata conurbazione, da una persistente confusione e contraddittorietà d'usi che alimentano la perdita di identità territoriale e ne limitano le potenzialità di crescita economico-produttiva e la coesione sociale.

Nell'ottica di razionalizzare e valorizzare le aree produttive, lo studio dovrà, dunque, individuare, nel contempo, interventi coerenti e funzionali nel campo delle infrastrutture materiali e immateriali e dei servizi di interesse collettivo, tali da assicurare un disegno integrato degli spazi pubblici delle aree urbane, delle loro periferie e del "paesaggio" circostante comprensivo delle nuove aree di insediamento, nel rispetto degli obiettivi generali di promozione dello sviluppo sostenibile e di tutela dell'integrità fisica e dell'identità culturale del territorio la loro piena integrazione nel tessuto urbano. Si tratta di territori i cui problemi di sviluppo industriale e produttivo non possono difatti essere scissi dalla questione urbana che li caratterizza.

#### **ARTICOLO 4** **ATTIVITÀ DA SVOLGERE**

L'affidamento dell'incarico si compone di tre fasi:

- *la prima fase* ha per oggetto lo studio del sistema integrato della mobilità e della riqualificazione territoriale dell'area, con l'individuazione dell'armatura infrastrutturale, della componente immateriale e dei servizi di interesse collettivo, funzionale allo sviluppo sostenibile dell'area;
- *la seconda fase* riguarda lo studio di fattibilità di almeno due interventi rilevanti di tipo invariante;
- *la terza fase* riguarda la progettazione preliminare degli interventi sopra individuati.

L'Aggiudicatario dovrà produrre su supporto cartaceo ed informatico relazioni, tabelle, cartografie ed ogni altra documentazione ritenuta idonea al fine della massima

leggibilità dello studio in oggetto, soprattutto in fase di comunicazione e diffusione dei risultati raggiunti al Tavolo di Concertazione Istituzionale di cui al successivo art. 16.

In particolare, ci si riferisce all'evidenziazione di scenari ed alternative comparabili secondo parametri quantitativi e qualitativi desunti dall'attività di simulazione effettuata mediante sistemi di modelli di domanda, offerta e interazione domanda-offerta.

A tale proposito, l'Aggiudicatario dovrà fornire all'Amministrazione, su supporto informatico, la banca dati messa a punto per le simulazioni di traffico, con particolare riferimento al modello di offerta (specificazione delle funzioni di costo utilizzate, database relativi ai grafi della rete ferroviaria utilizzati per i vari scenari comprensivi, per ciascun arco, di tutte le caratteristiche geometriche e funzionali) e al modello di domanda (specificazione funzionale del modello utilizzato, matrici di domanda per le diverse fasce orarie considerate e per i diversi scenari di intervento).

Per quanto riguarda gli elementi geografici considerati nella redazione dello studio in oggetto (cartografie, zonizzazioni, reti stradali e ferroviarie, punti di particolare interesse ecc.), l'Aggiudicatario dovrà fornirne all'Amministrazione una rappresentazione su supporto GIS, mediante l'utilizzo di software specializzati che consentano una facile esportabilità/importabilità dei dati rispetto a formati differenti di uso comune.

Resta inteso che la Regione acquisirà in proprietà piena ed assoluta tutta la documentazione prodotta dall'Aggiudicatario, potendo, a suo insindacabile giudizio, darne o meno esecuzione.

Di seguito si riportano i contenuti essenziali delle attività da svolgere nelle tre fasi sopra descritte.

#### **FASE 1) *Studio del sistema integrato della mobilità e della riqualificazione territoriale dell'area***

Si dovrà produrre un piano d'area vasta che definisca le scelte strategiche per lo sviluppo sostenibile del territorio ed individui gli interventi coerenti con la strategia scelta. Tali interventi saranno di tipo *invariante*, se la loro realizzazione risulta essenziale per lo sviluppo dell'area, o di tipo *opzionale* se la convenienza economica e sociale dipende dalle scelte strategiche. In relazione agli obiettivi generali su esposti, lo Studio avrà la seguente articolazione:

- inquadramento territoriale ed individuazione delle principali criticità;
- identificazione delle alternative d'intervento, distinte in interventi *invarianti* e *opzionali*, tali da consentire la costruzione di un nuovo ruolo territoriale, nel sistema policentrico auspicato dal PTR e dalla proposta di PTCP della Provincia di Napoli, assumendo, come centralità, la valorizzazione delle vocazioni economiche e produttive e dei servizi ad esse correlati e, quale vincolo, la ricucitura e la riqualificazione urbana, la salvaguardia e la valorizzazione del territorio agricolo, la riorganizzazione della rete infrastrutturale in base alle nuove relazioni che si verranno a determinare sul territorio;
- analisi di pre-fattibilità fisico-territoriale degli interventi;
- analisi di pre-fattibilità economico-finanziaria e gestionale attraverso la stima della domanda potenziale, del posizionamento di mercato, delle possibili fonti di finanziamento degli interventi, con particolare riferimento alle disponibilità delle risorse comunitarie per il periodo 2007-2013 e al ricorso al *project financing*;
- analisi di pre-fattibilità amministrativa-istituzionale-gestionale, con particolare riferimento all'individuazione di strumenti attuativi che sappiano accelerare e snellire gli iter procedurali.

**FASE 2) *Verifica di fattibilità tecnico-economica di almeno due interventi rilevanti nell'ambito delle invariati***

Gli esiti dello studio saranno sottoposti all'esame del tavolo di concertazione istituzionale di cui al successivo art. 16 per la conseguente individuazione di almeno due interventi di tipo invariante da sottoporre a verifica di fattibilità tecnico-economica.

Tali verifiche di fattibilità dovranno essere conformi a quanto indicato nell'allegato B della deliberazione C.I.P.E. n° 106/99 del 30.06.1999, che prevede la seguente articolazione:

1. Inquadramento territoriale e socio economico degli interventi, struttura ed obiettivi;
2. Analisi della domanda attuale e prevista e specifica dei gruppi di beneficiari;
3. Analisi dell'offerta attuale e prevista;
4. Descrizione degli investimenti (localizzazione, dimensione, caratteristiche, costi di realizzazione, etc.), con verifica della disponibilità dei più importanti input materiali ed umani e con individuazione delle alternative tecnologiche possibili;
5. Analisi delle alternative possibili;
6. Analisi degli aspetti e dei costi gestionali in fase d'esercizio;
7. Analisi di fattibilità finanziaria (analisi costi e ricavi);
8. Analisi di fattibilità economica e sociale;
9. Descrizione e analisi degli impatti ambientali;
10. Contributo alla programmazione regionale;
11. Relazione sintetica conclusiva riportante i principali risultati e le raccomandazioni motivate sulla fattibilità degli interventi.

E' ammessa una diversa articolazione delle verifiche di fattibilità, purché gli elementi richiesti nei punti sopra indicati siano comunque presenti. Pertanto, laddove s'intendano seguire schemi alternativi, sarà indispensabile segnalare, sulla base dell'indice suesposto, dove siano rintracciabili i singoli elementi all'interno della diversa articolazione adottata.

Ogni aspetto dello studio dovrà essere trattato ricorrendo agli strumenti metodologici ritenuti, in relazione alla dottrina e alla pratica di settore, i più idonei allo scopo di favorire un adeguato livello di integrazione tra i seguenti tre ambiti tematici e capitoli fondamentali:

***a) Sostenibilità tecnico-territoriale***

L'esplicitazione, anche attraverso apposite esplorazioni progettuali, delle conseguenze indotte sugli assetti ambientali, morfologici, e figurativi dello spazio fisico in cui si producono le azioni di progetto attraverso, in linea di massima:

- Definizione degli obiettivi e delle scelte di intervento;
- Costituzione del quadro conoscitivo;
- Individuazione e quantificazione della domanda effettiva e potenziale;
- Elaborazione ed analisi delle alternative di progetto mediante l'ausilio di strumenti di supporto alle decisioni;
- Individuazione delle fondamentali alternative tecnologiche disponibili;
- Esplorazioni della configurazione fisica dell'area d'intervento;

- Identificazione delle conseguenze ambientali delle alternative del progetto.

*b) Sostenibilità economica e finanziaria*

Un'apposita disamina delle componenti finanziarie ed economiche del progetto anche attraverso lo studio delle caratteristiche gestionali, pubbliche o private, più idonee a conseguire gli obiettivi attesi, consistente in linea di massima nella:

- Rappresentazione del contesto territoriale e socio-economico;
- Analisi del quadro delle risorse finanziarie disponibili e attivabili, nonché le modalità (tempi e condizioni) di conferimento di tali risorse al progetto, anche con riferimento alla finanza di progetto;
- Costruzione di un modello di analisi finanziaria che, per le varie alternative progettuali, consenta di effettuare:
  - stima di flussi costi-ricavi;
  - formulazione delle ipotesi gestionali che sottendono il modello finanziario;
  - verifica della sostenibilità finanziaria in un arco temporale sufficiente date le caratteristiche economiche gestionali del progetto;
- Costruzione di un modello di analisi economica (tipo costi-benefici), in grado di valutare la convenienza dell'investimento dal punto di vista del benessere della collettività nelle varie alternative;
- Costruzione di un modello di analisi di sensitività ed analisi di rischio.

*c) Sostenibilità amministrativa e istituzionale*

L'esistenza, ovvero l'individuazione, delle condizioni istituzionali, amministrative, organizzative ed operative necessarie affinché si possa procedere all'effettiva realizzazione delle iniziative individuate, nel rispetto delle condizioni di complessità e d'integrazione di cui sopra.

**FASE 3) *Progettazione preliminare dei due interventi sottoposti a verifica di fattibilità tecnico-amministrativa***

Gli esiti delle verifiche di fattibilità saranno sottoposti all'esame del tavolo di concertazione istituzionale di cui al successivo art. 16 per l'approvazione e per il conseguente avvio delle progettazioni preliminari degli interventi.

L'Aggiudicatario eseguirà la progettazione preliminare secondo quanto disposto dalla vigente normativa.

All'Aggiudicatario è fatto divieto di subappalto, come prescritto ai sensi dell'art. 91 del D.Lgs. 163/2006.

L'Aggiudicatario si obbliga ad introdurre nei progetti, anche se già elaborati e presentati, tutte le modifiche necessarie per il rispetto delle norme stabilite dalle leggi vigenti al momento della presentazione dei progetti, senza che ciò dia diritto a speciali e maggiori compensi.

L'Aggiudicatario è altresì tenuto, a richiesta della Regione, ad introdurre nei progetti le necessarie modifiche determinate da esigenze e/o normative successive alla presentazione dei progetti medesimi. In tal caso all'Appaltatore sarà riconosciuto un compenso a norma della tariffa per le varianti in corso d'opera.

## **ARTICOLO 5 TEMPI E TERMINE DEL SERVIZIO**

La durata del servizio è stabilita in 365 giorni naturali e consecutivi dalla data di sottoscrizione del contratto di appalto.

La Regione si riserva, comunque, ai sensi del D. Lgs. 163/2006, art. 11, comma 12, di dare avvio alle attività a seguito dell'avvenuta aggiudicazione definitiva dell'appalto, nelle more della stipula del contratto.

## **ARTICOLO 6 CORRISPETTIVO**

L'importo massimo del servizio a base di gara è pari ad Euro € 778.688,52 (settesettantottomilaseicentottantotto/52) oltre IVA ed oneri previdenziali, onnicomprensivo delle spese per eventuali indagini che l'aggiudicatario intendesse effettuare.

L'importo resterà fisso ed invariabile per tutta la durata del contratto. Con tale importo l'Aggiudicatario si intende compensato di tutti gli oneri impostigli con le presenti norme e per tutto quanto occorre per fornire la prestazione, inclusi i rimborsi spese e compensi accessori, calcolati in base alla vigente tariffa di cui al DM Giustizia del 04.04.2001.

La imputazione della spesa di cui sopra sarà effettuata sulla UPB 1.1.6. - Capitolo gestionale 2180, del Bilancio Gestionale 2007 approvato con Deliberazione di Giunta Regionale n. 160 del 10/02/2007.

## **ARTICOLO 7 MODALITÀ DI PAGAMENTO**

I pagamenti all'Aggiudicatario saranno dovuti soltanto per i servizi resi, a soddisfazione della Regione, per la realizzazione delle attività di cui all'art. 4.

I corrispettivi saranno così erogati:

- 10% all'approvazione da parte della Regione del piano di lavoro operativo che dovrà descrivere le fasi dello studio, specificando i tempi, i risultati previsti e le risorse impiegate (giornate/uomo e professionalità specificando se interne/esterne e se senior/junior) per ciascuna fase;
- 30% all'approvazione da parte della Regione, acquisito il parere favorevole da parte del Tavolo di Concertazione Istituzionale di cui al successivo art. 16, dello Studio del sistema integrato della mobilità e della riqualificazione territoriale dell'area (fase 1);
- 20% all'approvazione da parte della Regione, acquisito il parere favorevole da parte del Tavolo di Concertazione Istituzionale di cui al successivo art. 16, delle Verifiche di fattibilità dei due interventi rilevanti nell'ambito delle invariati (fase 2);
- 30% alla consegna delle progettazioni preliminari dei due interventi sottoposti a verifica di fattibilità;
- 10% e svincolo cauzionale all'approvazione da parte della Regione delle progettazioni preliminari di cui al punto precedente.

I corrispettivi saranno pagati, previa presentazione di regolare fattura, entro 90 gg. naturali e continuativi dalle scadenze sopra richiamate.

## **ARTICOLO 8 SOGGETTI AMMESSI A PARTECIPARE ALLA PROCEDURA DI GARA, MODALITÀ DI PRESENTAZIONE DELL'OFFERTA E REQUISITI MINIMI ECONOMICI E TECNICI**

Sono ammessi a partecipare alla presente procedura di gara:



- a. Liberi professionisti singoli, laureati in ingegneria o architettura o provvisti di laurea equipollente nei paesi dell'Unione europea, iscritti nei relativi Albi professionali;
- b. Società di ingegneria, costituite nelle forme di cui all'art. 90 del D.Lgs. n. 163/2006;
- c. Società di professionisti costituite come indicato all'art. 90 del D.Lgs. n. 163/2006;
- d. Raggruppamenti temporanei di soggetti di cui ai punti precedenti;
- e. Altri soggetti pubblici o privati di consulenza e/o di ricerca, purché il responsabile del redigendo studio sia un soggetto di cui al precedente punto a), il cui nominativo dovrà essere indicato nella domanda di partecipazione.

Le offerte dovranno pervenire, a pena di esclusione, entro e non oltre le ore 12.00 del sessantesimo giorno successivo dalla pubblicazione del presente **Bando sulla Gazzetta Ufficiale della Comunità Europea**, all'indirizzo di cui al punto 1) del presente Bando di Gara in plico sigillato e controfirmato sui lembi di chiusura, con evidenziata la dicitura "PROCEDURA APERTA PER L'AFFIDAMENTO DI SERVIZI PER L'ELABORAZIONE DELLO STUDIO-SISTEMA INTEGRATO DELLA MOBILITÀ E RIQUALIFICAZIONE TERRITORIALE DELL'AREA NORD DI NAPOLI". Il recapito tempestivo dei plichi rimane ad esclusivo rischio dei mittenti. Detto plico potrà essere recapitato direttamente a mano, a mezzo posta raccomandata oppure con qualunque altro mezzo che garantisca la riservatezza dell'offerta, nel termine perentorio suddetto.

Non saranno prese in considerazione le offerte pervenute dopo il termine di presentazione indicato nel presente articolo, anche se aggiuntive o sostitutive, nonché tardive dichiarazioni di revoca di offerte pervenute tempestivamente.

Detto Plico unico dovrà contenere, **a pena di esclusione dalla gara**,

- a) Una busta chiusa, controfirmata sui lembi di chiusura, recante gli elementi identificativi del soggetto partecipante e la dicitura "Procedura aperta per l'affidamento di servizi per l'elaborazione dello studio - Sistema integrato della mobilità e riqualificazione territoriale dell'area nord di Napoli" - BUSTA A: Documentazione amministrativa";
- b) Una busta chiusa, controfirmata sui lembi di chiusura, recante gli elementi identificativi del soggetto partecipante e la dicitura "Procedura aperta per l'affidamento di servizi per l'elaborazione dello studio -Sistema integrato della mobilità e riqualificazione territoriale dell'area nord di Napoli" - BUSTA B : Offerta tecnico-organizzativa";
- c) Una busta chiusa, controfirmata sui lembi di chiusura, recante gli elementi identificativi del soggetto partecipante e la dicitura "Procedura aperta per l'affidamento di servizi per l'elaborazione dello studio -Sistema integrato della mobilità e riqualificazione territoriale dell'area nord di Napoli" - BUSTA C: Offerta economica";

L'offerta ed i documenti richiesti dovranno essere prodotti **a pena di esclusione** in lingua italiana.

I concorrenti stranieri dovranno esibire certificazioni equipollenti rilasciate dagli organi competenti del proprio stato di residenza, con traduzione in lingua italiana, resa secondo le modalità di legge.

Possono partecipare alla gara imprese raggruppate o consorziate, anche appositamente e temporaneamente. E' fatto divieto ai concorrenti di partecipare alla gara in più di una ATI, ovvero di partecipare anche in forma individuale, qualora abbiano partecipato alla gara medesima in associazione o consorzio, pena l'esclusione di tutti i soggetti coinvolti.

Alle medesime si applicano le disposizioni dell'art. 10 del decreto legislativo 24/7/1992 n. 358 e successive modifiche ed integrazioni.

L'impresa capogruppo deve presentare copia autentica del contratto di mandato collettivo speciale con rappresentanza stipulato tra l'impresa mandataria capogruppo e le imprese mandanti, risultante da atto pubblico o da scrittura privata autenticata. La procura inserita nel mandato deve essere conferita al legale rappresentante dell'impresa mandataria capogruppo.

Inoltre, in caso di raggruppamento non ancora costituito, andrà prodotta una dichiarazione sottoscritta dai legali rappresentanti delle imprese singole associate, dalla quale risulti l'intenzione di costituirsi in associazione temporanea di imprese, nonché l'indicazione della società capogruppo.

**Nella busta contrassegnata dalla lettera "A", recante esternamente la dicitura "Busta A – Documentazione amministrativa" dovranno essere contenuti i seguenti documenti:**

1. dichiarazione con sottoscrizione non autenticata e con allegata fotocopia leggibile di un valido documento di riconoscimento, resa da parte del legale rappresentante, ai sensi degli artt. 2, 4 e 26 della legge 4 gennaio 1968 n. 15, secondo le modifiche apportate dalla legge 127/98 e dalla legge 191/98, e riportante:
  - a) il nominativo del legale rappresentante e l'idoneità dei suoi poteri per la sottoscrizione dei documenti di gara;
  - b) di non trovarsi in alcuna delle condizioni di esclusione previste dall'art. 38 del D.Lgs 163/2006 succ. modificazioni, nonché dalla normativa antimafia di cui all'art. 7, comma 9, della legge 19 marzo 1990 n. 55 e sue successive modifiche ed integrazioni. Verranno altresì escluse le società che si trovano in un rapporto di controllo o di collegamento ai sensi dell'art. 2359 c.c. con altre società partecipanti alla presente gara;
  - c) di non aver riportato, né di avere in corso procedimenti definitivi di applicazione di misure di prevenzione, né provvedimenti di cui all'art. 10, commi 3, 4, 5, 5ter, 10quater e comma 2, Legge 31/5/65 n. 575;
  - d) che il soggetto proponente ha realizzato, negli ultimi tre anni (ultimi tre bilanci approvati):
    - un volume di affari globale in servizi, non inferiore a tre volte l'importo a base d'asta;
    - almeno tre servizi analoghi a quello posto a base d'asta, i cui importi assommino ad un valore pari ad 1,5 volte l'importo a base d'asta.

In caso di raggruppamento di imprese, i requisiti dinanzi esposti dovranno essere posseduti per il 60% almeno dalla società mandataria e per la rimanente parte dalle altre società costituenti l'associazione temporanea d'impresa. Ciascuna società mandante dovrà possedere tali requisiti in misura non inferiore al 10%;

- e) la conoscenza e la piena e incondizionata accettazione di tutte le disposizioni contenute nel presente disciplinare e nel bando di gara e di realizzare il servizio a perfetta regola d'arte;
- f) il nominativo del Direttore responsabile del servizio, che dovrà essere iscritto al rispettivo Albo professionale da almeno 15 anni rispetto alla data di pubblicazione del bando di gara, sarà il referente unico dell'Amministrazione per l'esecuzione del presente disciplinare;

- g) che il concorrente è in regola con le norme (o non è tenuto al rispetto delle norme) che disciplinano il diritto al lavoro dei disabili cui alla legge 12 marzo 1999 n. 68;
- h) certificazione di qualità rilasciata da apposito Ente certificatore; in caso di raggruppamento, la certificazione dovrà essere posseduta da tutte le Società, Consorzi o Enti raggruppati;
2. dichiarazione di essere a conoscenza del “Protocollo di legalità in materia di appalti”, sottoscritto in data 1/8/07 da Regione Campania, Prefettura di Napoli, Provincia di Napoli, Comune di Napoli, Camera di Commercio di Napoli, consultabile sul sito <http://www.utgnapoli.it>, e di impegnarsi sin d’ora a sottoscriverne le clausole, in quanto compatibili, in sede di stipula del contratto;
  3. certificato o dichiarazione sostitutiva di iscrizione alla C.C.I.A.A. ovvero ad organismo similare esistente in altri Stati, per le categorie di attività indicate nel bando;
  4. cauzione provvisoria, pari al due per cento dell’importo complessivo posto a base d’asta, sotto forma di cauzione o di fideiussione, a scelta dell’offerente. La fideiussione, a scelta dell’offerente, può essere bancaria o assicurativa o rilasciata dagli intermediari finanziari iscritti nell’elenco speciale di cui all’articolo 107 del decreto legislativo 1° settembre 1993, n. 385, che svolgono in via esclusiva o prevalente attività di rilascio di garanzie, a ciò autorizzati dal Ministero dell’economia e delle finanze. A pena d’esclusione, la garanzia deve prevedere espressamente la rinuncia al beneficio della preventiva escussione del debitore principale, la rinuncia all’eccezione di cui all’articolo 1957, comma 2, del Codice Civile, nonché l’operatività della garanzia medesima entro quindici giorni, a semplice richiesta scritta della Stazione Appaltante. Sempre a pena di esclusione, la garanzia deve avere validità per almeno centottanta giorni decorrenti dalla scadenza del termine previsto nel Bando di Gara per la presentazione delle offerte. L’importo della garanzia, e del suo eventuale rinnovo, è ridotto del cinquanta per cento per gli operatori economici ai quali venga rilasciata, da organismi accreditati, ai sensi delle norme europee della serie UNI CEI EN 45000 e della serie UNI CEI EN ISO/IEC 17000, la certificazione del sistema di qualità conforme alle norme europee della serie UNI CEI ISO 9000, ovvero la dichiarazione della presenza di elementi significativi e tra loro correlati di tale sistema. Per fruire di tale beneficio, l’operatore economico deve segnalare, in sede di offerta, il possesso del requisito, e lo deve documentare nei modi prescritti dalle norme vigenti.
  5. dichiarazione di essere in regola con i versamenti contributivi.

In caso di raggruppamento temporaneo di imprese (costituito o da costituire) le dichiarazioni di cui al punto 1a), 1b), 1c), 1g) ed 1h) e punto 2, dovranno essere prodotte da ogni componente il raggruppamento.

6. Documentazione comprovante l’avvenuto versamento del contributo Autorità per la Vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture, ai sensi dell’art. 1, commi 65 e 67 della Legge 23 dicembre 2005, n. 266 e della Delibera dell’Autorità medesima del 10 gennaio 2007 pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 12 del 16 gennaio 2007. Versamento pari a Euro 50,00 da effettuarsi on line collegandosi al portale web “Sistema di riscossione” all’indirizzo <http://riscossione.avip.it> seguendo le istruzioni disponibili sul portale ovvero mediante pagamento sul C/C postale n. 73582561, intestato a “AUT.CONTR.PUBB.” Via di Ripetta n. 246 - 00186 ROMA - codice fiscale 97163520584. La causale del versamento deve riportare esclusivamente il codice fiscale del partecipante ed il codice di identificazione della presente procedura di gara. A comprova dell’avvenuto pagamento, la concorrente: nel caso di pagamento effettuato on line, deve allegare copia stampata dell’email di conferma trasmessa dal sistema di riscossione; nel caso di pagamento mediante versamento su C/C postale, deve allegare la

ricevuta in originale del versamento ovvero copia fotostatica dello stesso corredata da dichiarazione di autenticità alla quale deve essere allegata da copia fotostatica non autenticata di un documento di identità, in corso di validità, del sottoscrittore.

La mancanza o l'incompletezza della documentazione di cui ai punti precedenti o la mancanza dei requisiti di ammissibilità determina l'esclusione dalla gara.

**La busta contrassegnata dalla lettera "B", recante esternamente la dicitura "Busta B – Offerta tecnico-organizzativa", dovrà contenere:**

1. Documentazione per la valutazione della Capacità Tecnica
  - a. Referenze specifiche testimoniate dalla descrizione dei tre servizi più significativi, prestati negli ultimi tre anni, analoghi a quelli oggetto del bando, con indicazione degli importi, delle date in cui gli incarichi sono stati conferiti e degli enti committenti. In caso di enti pubblici le citate referenze dovranno essere certificate dalle amministrazioni committenti; in caso di committenza privata il concorrente medesimo potrà autocertificarne la veridicità. La descrizione di ciascuna prestazione dovrà essere contenuta in un'unica cartella in formato A4, carattere Times New Roman, dimensione 12, interlinea 1,5 e righe 28 per pagina.
  - b. Descrizione dei software dedicati, utilizzati per la prestazione del servizio;
  - c. Curricula dei componenti il gruppo di lavoro che sarà effettivamente dedicato al progetto. Ciascuno dei componenti del gruppo dovrà risultare iscritto negli appositi albi previsti dai vigenti ordinamenti professionali. Essi devono essere nominativamente indicati già in sede di presentazione dell'offerta con specificazione delle rispettive qualificazioni professionali. Occorre, inoltre, che sia indicato il/i direttore tecnico di ciascun concorrente o di ciascun soggetto parte di un raggruppamento, consorzio, società etc., dotato di idoneo titolo professionale secondo la normativa vigente. Andrà inoltre indicata la persona fisica coordinatore del gruppo di lavoro dedicato agli studi, oggetto del presente appalto. In proposito è richiesta, **a pena l'esclusione**, la presenza obbligatoria almeno delle seguenti professionalità:
    - esperto in pianificazione e progettazione dei sistemi di trasporto;
    - esperto in progettazione di infrastrutture di trasporto;
    - esperto in scienze urbanistiche e gestione del territorio;
    - esperto in gestione dei procedimenti amministrativi;
    - esperto in analisi tecnico – economiche e finanziamento degli investimenti;
    - esperto in sociologia urbana e territoriale;
    - esperto in analisi ambientali;

Si precisa che è richiesta, **a pena di esclusione**, la presentazione del curriculum anche per la figura del coordinatore del gruppo di lavoro.

2. Documentazione per la valutazione della metodologia

Dovrà essere presentata apposita relazione non superiore a 20 cartelle formato A4 carattere Times New Roman, dimensione 12, interlinea 1,5 e righe 28 per pagina, in cui sarà dettagliato, in tre sezioni distinte, quanto segue:

  - a. commenti al Disciplinare di gara, a dimostrazione della comprensione dei fattori chiave dei servizi da fornire, rinviando ogni eventuale aspetto migliorativo alla relazione di cui al successivo punto 3;

- b. metodologia ed attività proposte dal Concorrente per conseguire gli obiettivi posti dall'Amministrazione;
  - c. programma temporale delle attività proposte, in forma di diagramma logico di Gantt; programma d'impiego del personale chiave in relazione alle attività previste dal programma delle attività proposto (con indicazione dei mesi-uomo previsti per ciascun membro del team e con la specificazione del suo impiego nell'area di studio o nell'ufficio di casa madre);
  - d. Articolazione temporale delle attività;
3. Relazione sulle varianti migliorative
- La relazione sulle eventuali varianti migliorative proposte al Disciplinare di gara per il conseguimento degli obiettivi del progetto, non dovrà superare 10 pagine formato A4 carattere Times New Roman, dimensione 12, interlinea 1,5 e righe 28 per pagina, in cui saranno dettagliati:
- a) Eventuali integrazioni al Disciplinare d'oneri proposte dal Concorrente;
  - b) Servizi aggiuntivi proposti dal Concorrente in conseguenza delle integrazioni al Disciplinare di gara e metodologie relative.

4. Documentazione per la valutazione della certificazione del Sistema Qualità

Certificazione di sistema qualità aziendale, posseduta almeno dalla mandataria, conforme alla norma UNI EN ISO 9001.2000, rilasciato dai soggetti accreditati ai sensi delle norme europee della serie EN 45000.

La documentazione – **a pena di esclusione** – sarà siglata in ogni pagina e sottoscritta all'ultima pagina con firma per esteso e in modo leggibile dal legale rappresentante (quello della società capogruppo nel caso di raggruppamento di imprese già costituito); in caso di raggruppamento da costituirsi, le sigle e la firma sull'ultima pagina dovranno essere apposte dai legali rappresentanti di tutti i soggetti raggruppati.

**La busta contrassegnata dalla lettera "C", recante esternamente la dicitura "Busta C - Offerta economica", dovrà contenere:**

a) il prezzo offerto, che deve essere riportato in cifre e lettere, con l'indicazione della percentuale del ribasso sull'importo a base di gara. Dovrà, inoltre, essere riportata una descrizione analitica e dettagliata dei costi per ciascuna attività da realizzare, ivi compresa quella del personale (responsabile, coordinatore, senior, junior, ecc.) e quella delle altre voci che concorrono alla definizione del prezzo offerto, che è da intendersi come valore forfetario ed onnicomprensivo per la realizzazione del servizio.

La documentazione sarà siglata in ogni pagina e sottoscritta all'ultima pagina con firma per esteso e in modo leggibile dal legale rappresentante (nel caso di raggruppamento di imprese già costituito o da costituirsi, dal rappresentante di ciascuna impresa componente il raggruppamento).

Nel caso di raggruppamento l'offerta conterrà, altresì, sottoscritta per esteso in modo leggibile da ciascun componente il raggruppamento, una dichiarazione in cui saranno indicate le parti del servizio che saranno eseguite dai singoli e una dichiarazione con la quale le imprese componenti il raggruppamento si impegnano ad ottemperare a quanto previsto dall'art. 34 del D. Lgs n. 163 del 2006.

Saranno escluse le offerte in aumento e/o che eguagliano il prezzo indicato a base d'asta.

Saranno, altresì, escluse le offerte parziali o condizionate o espresse in modo indeterminato.

b) giustificazioni rese ai sensi degli articoli 86 ed 87 del D.Lgs. n. 163/2006.

## ARTICOLO 9

### CRITERI DI SELEZIONE E DI AGGIUDICAZIONE

L'esame della documentazione e delle offerte è demandato ad una Commissione nominata con decreto del Coordinatore dell' A.G.C. Trasporti e Viabilità, su designazione dell'Assessore ai Trasporti e Viabilità della Regione Campania.

Il servizio sarà aggiudicato con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, come stabilito dall'art. 83 del D.Lgs n. 163/2006.

Con la presentazione dell'offerta si intendono accettate, incondizionatamente, tutte le clausole e condizioni del presente Disciplinare di Gara.

L'offerta economicamente più vantaggiosa sarà valutata sulla base dei seguenti fattori ponderali:

<b>capacità tecnica</b>	valutazione delle schede presentate relativamente a studi e progetti eseguiti	<b>30</b>
<b>metodologia</b>		<b>55</b>
metodologia	Qualità ed articolazione della proposta metodologica	35
gruppo di lavoro	Qualità delle risorse professionali (gruppo di lavoro e coordinamento)	15
attrezzature	consistenza e qualità delle attrezzature tecniche utilizzate per la redazione del progetto	5
<b>prezzo</b>		<b>10</b>
<b>varianti migliorative</b>		<b>5</b>
<b>TOTALE</b>		<b>100</b>

L'offerta economica (max. punti 10/100), sarà valutata sulla base della seguente formula:

$$\text{punteggio offerta economica} = (Q \text{ minima} / Qx) * 10$$

dove Q minima è l'offerta economica per importo più basso, Qx è l'offerta in esame.

Nel caso di presentazione di offerte anomalmente basse, la Commissione procederà ai sensi di quanto previsto dall'articolo 86 del Decreto Legislativo n. 163 del 2006.

La gara sarà aggiudicata in base all'offerta che avrà conseguito la massima valutazione totale. A parità di valutazione totale, si procederà all'aggiudicazione a favore del concorrente che abbia riportato il maggior punteggio per l'offerta tecnica. In caso di ulteriore parità si procederà all'aggiudicazione a favore del concorrente che abbia offerto il prezzo più basso.

## ARTICOLO 10

### COMPOSIZIONE DELLA COMMISSIONE E PROCEDURA DI GARA

La Commissione di gara, nominata con decreto del Coordinatore dell'AGC Trasporti su designazione dell'Assessore ai Trasporti e Viabilità della Regione Campania, è composta da cinque componenti di cui uno con funzioni di Presidente e da un funzionario regionale con mansioni di segretario. La Commissione di gara, sulla base dei criteri indicati al precedente punto 9, perverrà all'aggiudicazione provvisoria secondo la seguente procedura:

1. la Commissione di gara procede in seduta pubblica all'apertura della busta A), verificando la sussistenza della documentazione e delle dichiarazioni richieste, ai fini dell'ammissione delle offerte alle successive fasi di gara;
2. successivamente, la Commissione, in una o più sedute riservate, procederà alla valutazione delle offerte tecniche contenute nella busta B), assegnando i relativi punteggi;
3. in seguito la Commissione, in seduta pubblica, nel giorno, nell'ora e nel luogo che verrà comunicato alle società/imprese, che hanno superato le precedenti fasi di gara, procederà all'apertura delle offerte economiche, contenute nella busta C), assegnerà i relativi punteggi procederà alla formulazione della graduatoria finale ed alla individuazione del primo classificato.

Tutte le operazioni eseguite dalla Commissione vengono descritte in apposito verbale, tenuto secondo la progressione cronologica delle operazioni, redatto dal Segretario. Il verbale viene firmato, alla sua chiusura, da tutti i componenti della Commissione e viene conservato agli atti dell'Amministrazione. Al verbale vengono allegati tutti i documenti di gara, siglati dal Presidente e dal Segretario della Commissione.

## ARTICOLO 11

### DOCUMENTI DA PRESENTARE IN CASO DI AGGIUDICAZIONE

Entro e non oltre 30 giorni dalla comunicazione dell'avvenuta aggiudicazione, l'aggiudicatario, nel caso non l'abbia già prodotta, dovrà produrre la seguente documentazione o altra equipollente, tenuto conto dello Stato in cui ha sede legale la stessa:

- certificato di iscrizione alla C.C.I.A.A., o altro equipollente, in data non anteriore a tre mesi a quella fissata per la gara attestante l'attività specifica svolta e in caso di società il nominativo o i nominativi delle persone titolari delle cariche sociali;
- certificato del registro delle imprese attestante che la società partecipante non si trovi in stato di liquidazione, fallimento, concordato preventivo ovvero non abbia in corso procedimenti per la dichiarazione di tale situazione;
- certificato dell'INPS (INPDAI nel caso di dirigenti) in data non anteriore a tre mesi a quella fissata per la gara da cui risulti che la società è in regola con gli obblighi relativi al pagamento dei contributi assistenziali e previdenziali;
- certificato generale del Casellario Giudiziario in data non anteriore a tre mesi a quella fissata per la gara, rilasciato dalla competente autorità.

Tale ultimo certificato dovrà essere prodotto:

- *Imprese individuali*: per il titolare e per il direttore tecnico se questi è una persona diversa dal titolare.
- *Società commerciali, Cooperative e loro Consorzi*: per il direttore tecnico della società di qualsiasi tipo, cooperative e loro consorzi, nonché:
  - per tutti i soci accomandatari, nel caso di società in accomandita semplice;
  - per tutti i componenti la società, nel caso di società in nome collettivo;
  - per tutti gli amministratori muniti dei poteri di rappresentanza, nel caso di società di qualunque tipo.
- le notizie e la documentazione necessaria per il rilascio del certificato antimafia ai sensi del decreto 8 agosto 1994 n.490 e successive modificazioni ed integrazioni;
- i bilanci relativi agli ultimi tre anni antecedenti la data di stipula del contratto;

- la documentazione fiscale attestante il fatturato in servizi di cui al punto 8.1.d, comma 1;
- le attestazioni dei soggetti committenti delle attività svolte di cui al punto 8.1.d, comma 2;
- cauzione definitiva, nella misura del 10 per cento dell'importo contrattuale. In caso di aggiudicazione con ribasso d'asta superiore al 10 per cento, la cauzione definitiva sarà aumentata di tanti punti percentuali quanti sono quelli eccedenti il 10 per cento; ove il ribasso sia superiore al 20 per cento, l'aumento sarà di due punti percentuali per ogni punto di ribasso superiore al 20 per cento. La cauzione definitiva deve prevedere espressamente la rinuncia al beneficio della preventiva escussione del debitore principale, la rinuncia all'eccezione di cui all'articolo 1957, comma 2, del Codice Civile, nonché l'operatività della garanzia medesima entro quindici giorni, a semplice richiesta scritta della Stazione Appaltante., costituita nelle forme di legge. La cauzione sarà svincolata al termine dell'adempimento di tutti gli obblighi contrattuali e comunque entro tre mesi dal termine del servizio.

Nel caso di raggruppamento, la predetta documentazione deve essere prodotta per ciascun componente, salvo la cauzione definitiva che dovrà essere prestata dalla capogruppo.

Ove l'aggiudicatario, nel termine di 30 giorni dalla suddetta comunicazione non abbia perfettamente e completamente ottemperato a quanto sopra richiesto, o non si sia presentato alla stipula del contratto nel giorno stabilito, l'amministrazione potrà disporre la revoca dell'aggiudicazione, riservandosi di chiedere il risarcimento danni e di attuare le procedure previste dalla normativa in vigore.

Dell'aggiudicazione dell'appalto sarà data comunicazione nelle forme previste dal decreto legislativo n. 163 del 2006 e smi.

L'aggiudicazione definitiva resta comunque subordinata, alla registrazione del decreto di approvazione del contratto per la fornitura del servizio in questione. Sino alla predetta registrazione l'Amministrazione resta libera da qualunque impegno nei confronti dell'aggiudicatario e quest'ultimo, in caso di mancata registrazione del provvedimento, si impegna a recedere dall'aggiudicazione, senza pretendere alcun rimborso o risarcimento, accettando implicitamente il conseguente provvedimento di autotutela da parte di questa Amministrazione. La partecipazione alla gara comporta l'integrale accettazione del predetto patto di rinuncia ad ogni rimborso o risarcimento e dell'eventuale provvedimento di autotutela.

L'amministrazione si riserva di disporre con provvedimento motivato, ove ne ricorra la necessità, la riapertura della gara e l'eventuale ripetizione delle operazioni di essa.

## **ARTICOLO 12**

### **VARIAZIONI E SOSPENSIONI DEL SERVIZIO**

L'Amministrazione si riserva di apportare all'offerta tecnica le variazioni che riterrà più opportune in relazione alle esigenze che potranno emergere in corso di realizzazione e potrà disporre, altresì, previa acquisizione dell'assenso dell'aggiudicatario, l'esecuzione di servizi o attività sostitutivi, qualora questi non comportino notevoli modificazioni della natura del servizio oggetto del presente atto, in luogo di prestazioni che dovessero risultare superflue, non necessarie e/o non soddisfacenti.

L'Amministrazione si riserva il diritto insindacabile di sospendere il servizio e quindi di recedere dal contratto. In tal caso sarà dovuto all'aggiudicatario il compenso maturato sulla base delle prestazioni effettuate, maggiorato del 20% della differenza tra l'importo contrattuale e il compenso maturato.



### **ARTICOLO 13**

#### **COMPOSIZIONE DEL GRUPPO DI LAVORO**

Il Gruppo di lavoro indicato dall'aggiudicatario, in sede d'offerta, dovrà contenere almeno una professionalità senior ed una junior di ciascuna delle figure indicate all'art. 8 e non potrà essere modificato, né nel numero, né nella persona dei singoli componenti.

Qualora l'aggiudicatario, durante lo svolgimento delle prestazioni, dovesse, per cause di forza maggiore, sostituire uno o più componenti del gruppo di lavoro, dovrà formulare specifica, motivata richiesta alla Regione, indicando i nominativi e le referenze dei componenti che intende proporre in sostituzione di quelli indicati in sede d'offerta.

Al riguardo, si precisa che i nuovi componenti dovranno avere requisiti, documentati, almeno equivalenti a quelli posseduti dai componenti da sostituire.

### **ARTICOLO 14**

#### **CLAUSOLA RISOLUTIVA ESPRESSA**

Le parti, ai sensi e per gli effetti dell'art. 1456 c.c., convengono la risoluzione espressa del contratto nel caso in cui ricorra una delle seguenti ipotesi:

- cessione in subappalto di tutto o parte del servizio;
- sospensione del servizio senza giustificato motivo;
- cessione anche parziale del contratto;
- gravi e reiterate inadempienze nella esecuzione delle prestazioni commissionate, tali da aver comportato l'irrogazione di penali pari al 10% dell'importo contrattuale;
- il verificarsi di situazioni di conflitto di interesse dell'aggiudicatario e dei singoli componenti del gruppo di lavoro, valutate come tali e adeguatamente motivate dall'Amministrazione;
- il venir meno in capo all'aggiudicatario, durante l'esecuzione del servizio, dei requisiti prescritti nel presente Disciplinare .

Il contratto, al di fuori delle ipotesi di cui al comma precedente, potrà altresì risolversi nel caso di singole inadempienze e/o casi di inefficienza e di inadeguatezza dei servizi prestati, allorquando l'aggiudicatario, ricevuta, a mezzo raccomandata A.R., dal servizio competente della Regione, l'intimazione ad adempiere a quanto necessario, non ottempererà entro il termine perentorio di 30 gg. (trenta) giorni.

In tutti i casi di cui al presente articolo, la risoluzione si verifica di diritto mediante unilaterale dichiarazione della Regione e comporta l'incameramento della cauzione definitiva oltre il risarcimento del maggior danno.

### **ARTICOLO 15**

#### **SUBAPPALTO**

E' fatto divieto di subappaltare tutto o parti del servizio aggiudicato, pena la risoluzione di diritto del contratto ai sensi dell'art. 1456 cod. civile e l'incameramento dell'intera cauzione, fatto salvo il maggior danno.

### **ARTICOLO 16**

#### **TAVOLO DI CONCERTAZIONE ISTITUZIONALE**

La Regione Campania, successivamente all'aggiudicazione definitiva dei servizi in argomento, istituirà, presiederà e coordinerà un Tavolo di Concertazione Istituzionale al quale parteciperanno la Provincia di Napoli ed i comuni appartenenti ai Sistemi Territoriali di Sviluppo E1 ed E2 del Piano Territoriale Regionale, in forma singola e/o associata. Il

Suddetto Tavolo di concertazione svolgerà azione di indirizzo e controllo per la redazione dello studio oggetto del presente bando.

#### **ARTICOLO 17 CONTROVERSIE**

Non è ammesso dalle Parti il ricorso all'arbitrato.

Eventuali controversie che dovessero insorgere durante lo svolgimento del servizio tra la Società aggiudicataria e la Regione, saranno demandate al Giudice ordinario.

Il Foro competente è, in via esclusiva, quello di Napoli.

#### **ARTICOLO 18 RISERVATEZZA**

I dati e gli elementi ed ogni informazione acquisita in sede di offerta sono utilizzati dall'Amministrazione aggiudicatrice esclusivamente ai fini del procedimento di gara e dell'individuazione dell'aggiudicatario, garantendo l'assoluta sicurezza e riservatezza, anche in sede di trattamento dati con sistemi automatici e manuali.

L'aggiudicatario si impegna ad osservare la piena riservatezza su informazioni, documenti, conoscenze o altri elementi forniti dalle Amministrazioni e organismi responsabili dei programmi, nonché sui risultati delle attività.

#### **ARTICOLO 19 RESPONSABILITÀ**

L'aggiudicatario solleva l'Amministrazione da ogni eventuale responsabilità penale e civile, diretta o indiretta, verso terzi comunque connessa alla esecuzione delle attività di servizio affidate. Nessun ulteriore onere potrà dunque derivare a carico dell'Amministrazione, oltre al pagamento del corrispettivo contrattuale.

#### **ARTICOLO 20 SPESE DI CONTRATTO**

Sono a carico dell'aggiudicatario tutte le eventuali spese relative alla stipulazione e registrazione del Contratto nonché ogni altra spesa inerente all'esecuzione del contratto.

#### **ARTICOLO 21 VINCOLI**

La società aggiudicataria è vincolata dal momento della notifica del decreto di aggiudicazione definitiva della gara.

L'aggiudicazione definitiva legittima l'Amministrazione, ove ricorressero ragioni d'urgenza, a disporre l'inizio della prestazione in pendenza della stipula del contratto, ai sensi del D. Lgs. 163/2006 art. 11 comma 12.

#### **ARTICOLO 22 RISPETTO DELLA NORMATIVA IN MATERIA DI LAVORO E DI ASSICURAZIONI SOCIALI**

L'aggiudicatario si obbliga ad ottemperare nei confronti del proprio personale a tutti gli obblighi derivanti da disposizioni legislative e regolamentari vigenti in materia di lavoro e di assicurazioni sociali, assumendo a loro carico tutti gli oneri relativi. L'aggiudicatario si obbliga, altresì, ad applicare, nei confronti dei propri dipendenti impiegati nelle prestazioni oggetto del presente contratto, condizioni normative e retributive non inferiori a quelle risultanti dai contratti collettivi di lavoro applicabili alla categoria e nelle località in cui si svolgono le prestazioni stesse ed in genere da ogni contratto collettivo, successivamente stipulato con la categoria applicabile nelle località.

**ARTICOLO 23**  
**RITARDI NELLE PRESTAZIONI E PENALI**

In caso di ritardo nell'esecuzione del servizio rispetto ai tempi previsti dal presente contratto, la Regione, fatto salvo il risarcimento del maggior danno, irrognerà per ogni giorno naturale e consecutivo, previa contestazione all'aggiudicatario, una penale pari a 2.500,00 Euro (ovvero lo 0,25 % dell'importo posto a base d'asta).

In seguito alla contestazione della penale, l'aggiudicatario potrà fornire giustificazioni scritte entro cinque giorni dalla ricezione della contestazione medesima.

Nel caso in cui non siano fornite le giustificazioni, ovvero le medesime non risultino idonee, la Regione irrognerà la penale mediante trattenuta sulla cauzione o, in mancanza, sui compensi da corrispondere all'aggiudicatario.

Nel caso che il ritardo superi i 30 (trenta) giorni si applica il disposto dell'art. 14.

**ARTICOLO 24**  
**VALIDITÀ DELLE OFFERTE**

Le offerte presentate rimangono valide per tutto il periodo necessario all'Amministrazione per la loro valutazione e, comunque, non oltre il centottantesimo giorno dalla data di scadenza della presentazione delle stesse.

**ARTICOLO 25**  
**PROTOCOLLO DI LEGALITÀ**

La società aggiudicataria si obbliga ad applicare, nell'espletamento dell'incarico, quanto previsto dal Protocollo di legalità in materia di appalti di cui alla Deliberazione di Giunta Regionale n. 1601 del 7 settembre 2007.

**ARTICOLO 26**  
**DOMICILIO**

Agli effetti contrattuali e giudiziari, la società aggiudicataria dovrà eleggere il proprio domicilio, al quale la Regione indirizzerà tutte le comunicazioni del caso, con l'obbligo di comunicare tempestivamente ogni variazione.

Resta inteso tra le parti che, ove l'aggiudicataria mutasse domicilio senza darne preventivo avviso alla Regione, tutte le comunicazioni ad esse indirizzate s'intenderanno legittimamente inoltrate, ad ogni effetto contrattuale e di legge, all'ultimo domicilio dichiarato.

**ARTICOLO 27**  
**EFFICACIA**

Le norme e le disposizioni di cui ai presenti articoli sono vincolanti per l'aggiudicatario dal momento in cui viene notificata l'offerta, mentre lo sono per l'Amministrazione solo dopo la registrazione del decreto di approvazione del contratto per la fornitura del servizio in questione.

*DISCIPLINARE DI GARA PER L’AFFIDAMENTO DELLO STUDIO “SISTEMA INTEGRATO DELLA MOBILITA’ E RIQUALIFICAZIONE TERRITORIALE DELL’AREA NORD DI NAPOLI”*

**Scheda di sintesi allegata al Disciplinare di Gara**

**ALLEGATO 1 – INQUADRAMENTO TERRITORIALE**

Il documento di “*Inquadramento Territoriale*” costituisce parte integrante del presente Disciplinare .

L’Area nord dell’area metropolitana di Napoli comprende, in prima approssimazione i territori dei Sistemi Territoriali di Sviluppo E1 e E2 del PTR. Lo studio dovrà approfondire anche una maggiore articolazione delle aree, connessa a specificità territoriali. Già, in prima approssimazione appaiono evidenti delle differenze, sia in termini di assetto territoriale attuale sia in termini di prospettive, tra le diverse aree che compongono i due sistemi. Abbiamo il Sistema incentrato intorno ai Comuni di Caivano, Afragola, Acerra, con la loro corona di centri più piccoli, il sistema di Casoria, Casavatore, Arzano, il Frattese, l’area di Pomigliano.

Le problematiche che lo studio dovrà affrontare riguardano la costruzione di un nuovo ruolo territoriale, nel sistema policentrico auspicato dal PTR e dalla proposta di PTCP della Provincia di Napoli.

Questo ruolo potrà incentrarsi intorno ad una nuova area della “produzione e dei servizi alla produzione” alla ricucitura e riqualificazione urbana attraverso la creazione di nuove centralità e attività connesse alla riorganizzazione della rete infrastrutturale, alla salvaguardia e valorizzazione del territorio agricolo e alla riorganizzazione della rete infrastrutturale in base alle nuove gerarchie che si sono create nel territorio. Si riportano di seguito le indicazioni dei principali strumenti urbanistici sovracomunali e alcune caratteristiche produttive dell’area.

Piano Territoriale Regionale

La regione Campania nel dicembre 2000 con del. n. 7566 ha dato inizio al processo di pianificazione territoriale con la predisposizione del Piano Territoriale Regionale. Il processo di pianificazione ancora in corso si articola in tre fasi: una prima fase si è conclusa con l’approvazione nel settembre 2002 delle *Linee Guida per la pianificazione territoriale regionale* sulla base degli *Indirizzi per la redazione del PTR* approvati nel giugno 2001; una seconda fase ha portato alla predisposizione del quadro di riferimento con la formazione della *Proposta di Piano territoriale regionale* che, presentata nel settembre 2004, ha iniziato il suo iter per l’approvazione; un’ultima fase prevede di arrivare a costruire accordi e intese su azioni e progetti locali integrati avendo attivato, con il coordinamento delle Province, delle Conferenze di pianificazione.

Il Piano Territoriale Regionale della Campania di fatto è un piano d’inquadramento, d’indirizzo e di promozione di azioni integrate.

Nel delineare le linee strategiche per lo sviluppo il P.T.R. sottolinea l’importanza dei processi di auto-identificazione dei Sistemi Territoriali di Sviluppo che si sono costruiti intorno agli strumenti di programmazione negoziata. I comuni interessati dallo studio rientrano nei sistemi A DOMINANTE URBANO-INDUSTRIALE:

- E1 - NAPOLI NORD-EST: Acerra, Afragola, Brusciano, Caivano, Cardito, Casalnuovo di Napoli, Castello di Cisterna, Crispano, Pomigliano d'Arco.
- E2 - NAPOLI NORD: Arzano, Casandrino, Casavatore, Casoria, Frattamaggiore, Frattaminore, Grumo Nevano, Melito di Napoli, Sant'Antimo.

L'andamento della popolazione (cfr.tab.seguente) risulta di notevole interesse. Infatti, sono gli unici tipi di sistema ad avere, nella loro totalità, lo stesso tipo di andamento della popolazione, sempre positivo in entrambi i periodi intercensuari. La tendenza alla diminuzione del trend positivo nell'ultimo decennio, presente in tutti i sistemi, è particolarmente rilevante nei sistemi: E1 - Napoli nord-est (+15,99% per il periodo '81-'91 e +5,46% per l'ultimo decennio) ed il sistema E2 - Napoli nord (+11,00% per il periodo '81-'91 e +2,87% per l'ultimo decennio).

	Popolazione 1981	Popolazione 1991	Popolazione 2001	Variazione popolazione 1981-1991		Variazione popolazione 1991-2001	
				Valore assoluto	Valore %	Valore assoluto	Valore %
E1-Napoli nord-est	221.342	263.461	277.835	+42.119	+15,9	+14.374	+5,5
E2-Napoli nord	242.850	272.857	280.693	+30.007	+11,0	+7.836	+2,9
<b>Totale</b>	<b>464.192</b>	<b>536.318</b>	<b>558.528</b>				

In entrambi i sistemi emerge un basso livello di ruralità rispetto al contesto regionale, una riduzione delle aziende agricole e della superficie agricola. Nel PTR sono attribuiti due indirizzi strategici di priorità elevata relativi al recupero di aree dismesse e alla difesa dal rischio delle attività estrattive. Altri indirizzi strategici riconosciuti di priorità alta sono l'interconnessione e l'accessibilità e la riqualificazione e la messa a norma della città.

#### Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Napoli

La Provincia di Napoli si è dotata di un Progetto preliminare e un Progetto definitivo di Piano di Coordinamento territoriale Provinciale (redatto nel 1999 e adottato nel 2003).

In generale il PTCP propone un'articolazione della provincia di Napoli in un sistema urbano policentrico, caratterizzato da rapporti equilibrati fra popolazione, attività economiche, attrezzature e servizi: ognuno dei centri urbani da consolidare, con riferimento ad "ambiti" sovra comunali oppure, nel caso di Napoli, a nuovi "municipi metropolitani", dovrà avere, pertanto, un adeguato livello di autonomia.

Il PTCP suddivide il territorio provinciale in nove ambiti sovracomunali e colloca i Comuni oggetto di studio all'interno di due distinte sub-aree provinciali: a) la sub area Acerra-Pomigliano comprendente: Acerra, Afragola, Brusciano, Caivano, Cardito, Casalnuovo, Castello di Cisterna, Crispano, Pomigliano; b) la sub area nord di Napoli comprendente: Arzano, Casoria, Casandrino, Casavatore, Frattamaggiore, Frattaminore, Grumo, Melito, S. Antimo.

Successivamente all'entrata in vigore della legge regionale 16/2004, l'Amministrazione Provinciale ha disposto di procedere alla rielaborazione del piano adottato in via preliminare nel 2003, al fine di adeguarlo ed uniformarlo ai criteri, alle analisi, agli obiettivi ed alle prescrizioni introdotte dalla nuova normativa regionale in materia di governo del territorio. Il Piano, nel ribadire le politiche già proposte, incentra

l'attenzione su alcune tematiche, come ad esempio, il rafforzamento del sistema articolato delle centralità urbane con redistribuzione insediativa e dei grandi servizi e individua per l'ambito in esame grandi opportunità in cui il potenziamento di centralità può trovare un ulteriore fattore di qualità in un progetto degli spazi aperti che recuperi, in una logica di rete, le residue aree agricole e i nuovi spazi verdi per la fruizione collettiva.

Riguardo alla mobilità prospetta soluzioni differenziate per le tre principali macro-componenti dell'area metropolitana, assestando diversi ambiti gravitativi per la mobilità, in tipologie così distinte:

- il capoluogo e i piccoli comuni ormai parte integrante della periferia napoletana, non solo urbanisticamente ma anche dal punto di vista socio-culturale, integrati in una rete efficiente di trasporto pubblico metropolitano;
- i comuni a ridosso della cintura del capoluogo, anch'essi oggetto di una forte immigrazione "napoletana", parte del continuum urbanizzato ma che, per le loro precedenti caratteristiche, possono ancora ambire ad una loro autonomia (es. Afragola, Casoria), centri intermedi di mobilità ;
- i comuni che hanno conservato una loro precisa autonomia rispetto al capoluogo, fungendo da poli di riferimento anche per le realtà urbane circostanti, e che possono ancora configurarsi con una loro forte identità e costituirsi come efficaci poli della mobilità locale e centri di interscambio per le connessioni interprovinciali e con il capoluogo.

A seguito dell'analisi del quadro di riferimento ambientale e paesistico degli ambienti insediativi locali il Piano individua le linee strategiche specifiche per i vari sistemi.

Si prevede l'incremento dell'offerta di servizi urbani di livello superiore in una logica di complementarità con il rafforzamento del centro maggiore e di integrazione con la riqualificazione delle aree già compromesse da un'edificazione disordinata conferendo un ordine riconoscibile alla struttura fisica, anche attraverso operazioni di ristrutturazione radicale. La costruzione della rete e dei sistemi di centralità delinea una strategia di rafforzamento delle aree settentrionali ed orientali della provincia, prevedendo il potenziamento delle centralità esistenti che rivestono già un ruolo di livello metropolitano o possono realisticamente acquisirlo.

Tale potenziamento è sostenuto dalle linee esistenti del trasporto su ferro e dalle relative integrazioni programmate e/o proposte.

Nella strategia complessiva rivestono un ruolo significativo la riqualificazione ambientale e la salvaguardia delle aree inedificate intercluse nel continuum urbanizzato dell'area settentrionale.

In particolare si propone l'estensione del "Parco metropolitano delle colline" e la realizzazione del "Parco nord", costituito dalle residue aree libere presenti nella fascia di territorio da Giugliano a Frattamaggiore, e del Parco agricolo dei Regi Lagni, quali elementi essi stessi capaci di esplicitare forme nuove di centralità sovracomunale in termini di fruizione sociale del territorio.

Nella conurbazione a nord di Napoli gli interventi di organizzazione urbana, l'incremento dei servizi pubblici e privati di livello superiore, la riqualificazione delle aree della produzione manifatturiera e dell'integrazione funzionale delle strutture commerciali per la grande distribuzione, sono affidati alla grande centralità intercomunale (il "cuore verde") costituita dalle aree a parco attrezzato.

Tale centralità verde quale fulcro della riorganizzazione insediativa si estende verso oriente nel “cuneo verde” del sistema afragolese con le attrezzature e i servizi a supporto della stazione di Porta dell’ Alta velocità secondo il piano dei 5 comuni, approvato ed in corso di realizzazione.

Verso est, il parco agricolo dei Regi Lagni, che completa la cintura verde, diventa riferimento per la valorizzazione ed il rafforzamento delle attività di produzione e ricerca del triangolo Pomigliano-Acerra – Casalnuovo, attraverso la “messa in rete” e l’integrazione dei servizi e l’incremento delle funzioni urbane di livello superiore.

#### Territorio e caratteristiche produttive

Una parte dei comuni dell’area in esame appartengono al distretto industriale di Grummo Nevano.

Il distretto industriale di Grumo Nevano viene identificato dalla Regione Campania, con la delibera n.°25/1 del 15 novembre 1999 del Consiglio Regionale pubblicata sul BURC n.°8 in data 11 febbraio 2000, come aggregato di 21 comuni dislocati tra la Provincia di Napoli e la Provincia di Caserta; le analisi svolte dalla Regione hanno indicato come principale specializzazione produttiva il settore del Tessile Abbigliamento.

Il Sub Distretto Napoli Nord comprende 15 comuni a nord di Napoli: Arzano, Calvizzano, Cardito, Casalnuovo di Napoli, Casandrino, Casavatore, Casoria, Crispano, Frattamaggiore, Frattaminore, Grumo Nevano, Marano di Napoli, e Melito, Mugnano e Sant’Antimo.

E’ opportuno ricordare che all’interno del distretto vi sono diverse aggregazioni di Comuni in rapporto alle tematiche dello sviluppo. Nove Comuni, infatti, appartengono Patto ZEN - Zona Espansione Nord (Arzano, Casandrino, Casavatore, Casoria, Crispano, Frattamaggiore, Frattaminore, Grumo Nevano e Sant’Antimo), due (Cardito e Casalnuovo di Napoli) fanno parte del Patto Europeo per l’Occupazione di Napoli Nord-Est. Restano fuori da queste aggregazioni Melito, Marano di Napoli, Mugnano e Calvizzano.

Questa articolazione rispecchia in parte anche la diversità le varie aree del Sub Distretto.

Dal punto di vista geografico il distretto interessa una porzione significativa delle conurbazione napoletana; comprende i territori della prima cintura di espansione del capoluogo, e anche fasce più recentemente coinvolte da processi di trasferimento di popolazione dalla città di Napoli.

Si tratta di territori i cui problemi di sviluppo industriale e produttivo, non possono essere scissi dalla questione urbana che li caratterizza. Di fatto è possibile leggere tre sistemi insediativi:

Il territorio di Casoria, Casavatore ed Arzano, fortemente congestionato, ad alta densità insediativa, con aree industriali attive e dimesse, fortemente intrecciate dal punto di vista delle localizzazioni con gli abitati;

Il territorio del Frattese (Cardito, Casandrino, Crispano, Frattamaggiore, Frattaminore, Grumo Nevano e Sant’Antimo) che costituisce di fatto una sorta di città continua, nata dalla saldatura degli insediamenti. Il tessuto industriale, più o meno in modo pianificato, si è sviluppato lungo direttrici viarie di collegamento con Napoli, che vengono a formare una sorta di tridente convergente su Arzano (Arzano-Frattamaggiore, Arzano- Grumo Nevano, Arzano-Casandrino);

Il territorio delle pendici che, da Napoli, scendono verso l'area di Giugliano. Comprende i centri di Melito, Marano di Napoli, Mugnano e Calvizzano.

Più isolato, da questo punto di vista il Comune di Casalnuovo che, per molti versi, gravita sulla direttrice di Pomigliano d'Arco.

Gli insediamenti sono concentrati lungo i principali assi stradali, le strade Provinciali e le strade Statali (in buona parte declassate a strade comunali), senza soluzione di continuità. Insediamenti sparsi si rilevano nei comuni di Marano, Mugnano e Calvizzano dove insistono alcune vecchie Masserie che testimoniano un passato agricolo fiorente.

Molte le costruzioni abusive (condonate) sorte soprattutto in aree periferiche anch'esse strettamente conurbate tanto da poter affermare che esiste una "grande area periferica" che costituisce uno degli elementi di degrado ambientale del Distretto. Nella maggior parte dei casi si tratta di residenze con i piani terra adibiti ad attività produttive e commerciali di vario tipo.

In molti nuclei storici, anche questi molto degradati, scantinati e seminterrati ospitano un numero considerevole di attività produttive sommerse e semi-emerse nei settori della pelletteria ed dell'abbigliamento.

Come si evince dalle analisi del PTR i Sistemi Territoriali di Sviluppo dell'area d'interesse, oltre a comuni appartenenti a Distretti Industriali presenta anche comuni nelle cui aree ricadono agglomerati ASI e PIP finanziati come pure industrie esistenti a vario titolo di rischio.

	STL	comuni STL	N° comuni delle STS appartenenti a:				Industrie a rischio	
			Distretti Industriali	IT	SI	P.I.P. finanziati	Ind-rischio-n°comuni interss.	n° complessivo -ind a rischio
E-Sistemi dominante urbano-industriale	E.1 Napoli nord - est		3			1	4	8
	E.2 Napoli nord		8			2	1	1
	E.3 Nolano	8	3	5		2	2	2
	E.4 Sistema aversano	9	1 2			9	2	2

Tra i maggiori punti di forza dell'intera area vi è sicuramente la disposizione geografica; essa è situata al centro delle principali linee di trasporto nazionali. Le grandi opere infrastrutturali della zona, dal raccordo autostradale all'asse mediano, rappresentano sicuramente una garanzia in termini di accessibilità per gli operatori industriali.

Le grandi vie di comunicazione sono essenzialmente adeguate ad eccezione delle reti per le telecomunicazioni, la rete idrica e lo smaltimento dei rifiuti. Queste rappresentano, insieme ad una attenta gestione degli spazi industriali disponibili, le priorità di intervento per lo sviluppo dell'area. Potenzialmente, infatti, vi sono alcune aree utili ad insediamenti produttivi, manca però una chiara identificazione delle stesse ed occorrerebbe una capillare analisi territoriale per identificarle e riprogettarle in termini di fruibilità industriale.



Tra i punti di debolezza bisogna segnalare l'accentuata conurbazione, che produce, anche nelle aree produttive una perdita di identità territoriale e una confusione e contraddittorietà di usi.

Si registra inoltre una notevole insufficienza di infrastrutture: parcheggi, attrezzature di interesse collettivo, aree verdi che si salda al degrado urbano e sociale di estese porzioni dei centri storici e delle periferie, dove si svolgono attività produttive sommerse in ambienti impropri.

Pur se in presenza di numerose aree produttive e dell'adesione a momenti di programmazione negoziata si registra una notevole difficoltà per le Amministrazioni locali di immaginare occasioni di sviluppo in rete alla scala sovracomunale; molti PIP sono, infatti, pensati e situati in un'ottica estremamente locale. La razionalizzazione localizzativa, in un'area così conurbata, è indispensabile anche per la logistica del traffico merci e per lo smaltimento dei rifiuti.

In conclusione, anche in presenza di una articolata diffusione di attività produttive locali, spesso contigue ad aree produttive di Comuni confinanti, si pone con urgenza la definizione di una visione complessiva delle opportunità localizzative delle aree produttive al fine di identificare e coordinare da parte della Regione e degli Enti locali le polarizzazioni e le priorità.