

Aeroporto di Brindisi Master Plan Aeroportuale e Studio di Impatto Ambientale

Disciplinare Tecnico

Agosto 2019

1 PREMESSA

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e l'ENAC, Ente Nazionale della Aviazione Civile, hanno individuato la necessità, per l'evoluzione del trasporto aereo, di fare uso sistematico di strumenti di programmazione, controllati costantemente per verificare che gli obiettivi che si realizzano abbiano un "range" di scostamento molto basso rispetto a quelli prefigurati.

Il *Piano Generale dei Trasporti* in coordinamento con il "*Piano Nazionale degli Aeroporti*" di ENAC costituiscono importanti strumenti di indirizzo e programmazione per la redazione del presente Master Plan Aeroportuale, oltre agli indirizzi definiti nell'ambito della politica dei Trasporti della Regione Puglia.

In riferimento alle finalità evidenziate da tali strumenti di pianificazione sono state così tracciate le linee-guida che, nel breve periodo, dovranno costituire un punto di riferimento preciso per un corretto sviluppo dell'aeroporto, mentre per il medio e lungo periodo esse, potranno essere suscettibili di variazione in relazione al volume di traffico reale ed alla potenzialità economica e finanziaria degli enti interessati.

La Aeroporti di Puglia S.p.A. ha pertanto ritenuto necessario procedere alla redazione del **Master Plan** dell'aeroporto di Brindisi al fine di pianificare e razionalizzare il processo di sviluppo dello scalo per rispondere alla necessità di controllo degli aspetti di programmazione e realizzativi, in considerazione della prospettiva di crescita del trasporto aereo e della capacità dal punto di vista infrastrutturale – aeronautico dello scalo stesso, anche sulla base del Documento di Pianificazione strategica adottato dalla società di gestione.

2 VALENZA ED OBIETTIVI DEL PIANO

Il Master Plan dell'Aeroporto di Brindisi, "Aeroporto del Salento", inteso come strumento di controllo dello sviluppo dello scalo e dell'utilizzazione del suolo, opera scelte programmatiche per evitare, nei limiti del possibile, il rischio di assumere decisioni non rispondenti alle previsioni a medio e lungo termine.

Lo scopo principale della redazione del Mastre Plan è quello di fornire le linee guida fondamentali per lo sviluppo delle diverse strutture, in modo che la domanda di trasporto prevista possa essere soddisfatta in termini tecnicamente ed economicamente realizzabili.

Nel contempo si dovranno salvaguardare le esigenze dell'intorno territoriale (tutela dell'ambiente e fenomeni indotti sulla struttura socio-economica) e tenere presenti le problematiche, sia pregresse che legate alle future potenzialità di crescita, relative all'attività di trasporto aereo.

Tale ipotesi di sviluppo territoriale dovrà considerare le indicazioni programmatiche espresse dagli strumenti urbanistici vigenti, coniugandole con le necessità operative dell'aeroporto e diventando così un sicuro elemento di riferimento per ulteriori attività di pianificazione delle aree in esame.

Il Master Plan dovrà definire, attraverso l'analisi di risorse, criticità e potenzialità del territorio di inserimento, il quadro conoscitivo e di indirizzo per la pianificazione dello sviluppo futuro dell'aeroporto.

Il lavoro dovrà essere avviato da un'analisi dello stato attuale riferita sia al potenziale bacino di utenza che all'ambito aeroportuale vero e proprio proseguendo poi con l'individuazione delle previsioni di sviluppo dell'attività aeronautica e infine giungendo alla proposizione delle linee di intervento necessarie a favorire lo sviluppo del sistema.

Sulla base dei risultati dello studio, la Aeroporti di Puglia S.p.A. potrà poi definire in dettaglio le caratteristiche tecnico-economiche degli interventi aeroportuali, verificare e richiedere l'attivazione delle possibili fonti di finanziamento, interloquire con gli Enti responsabili della viabilità, delle varie modalità di trasporto e dei servizi di trasporto pubblico per i necessari adeguamenti delle infrastrutture di accesso, valutare e proporre specifiche misure di sostegno al trasporto aereo di tutto o di parte del bacino di riferimento ed attuare le adeguate misure di mitigazione dell'impatto ambientale.

2.1 REDAZIONE DEL PIANO

Il Master Plan costituisce un documento di riferimento per la pianificazione del settore trasporti, fornendo l'elenco generale degli interventi e i relativi costi, ripartiti per soglie temporali, al Piano Regionale dei Trasporti, (PRT) che a sua volta risulta uno strumento di coordinamento per la pianificazione di settore ai diversi livelli istituzionali.

Il Master Plan

deve essere predisposto ed armonizzato con i principali strumenti di pianificazione aeroportuale sviluppati da Aeroporti di Puglia S.p.A., il "Piano Quadriennale degli Investimenti" 2019-2022, secondo le "Linee guida per la redazione dei piani di sviluppo aeroportuali" redatte dall'ENAC.

Nel Master Plan si dovrà provvedere inoltre all'aggiornamento:

- a) dello stato della pianificazione urbanistica generale vigente sul territorio di inserimento dell'aeroporto di Brindisi;
- b) dell'evoluzione delle varie componenti del traffico aereo reale e previsto e all'inserimento della nuove priorità di intervento per lo sviluppo dello Scalo nelle diverse fasi temporali con l'individuazione di una nuova configurazione del sistema aeroporto.

Il Master Plan dovrà individuare l'anno 2030 come scenario futuro.

Il documento di pianificazione nella Relazione Tecnica dovrà tener conto dei seguenti aspetti di carattere tecnico-edilizio, urbanistico-ambientale e socio-economico:

- Definizione delle principali caratteristiche dell'intervento progettato.
- Ottimizzazione del rapporto tra le linee fondamentali del piano di sviluppo con quelle relative all'assetto del territorio.
- Armonizzazione tra la programmazione Statale, Regionale e quella Comunitaria nel settore dei trasporti.
- Recepimento delle eventuali prescrizioni previste dagli strumenti urbanistici dei vari comuni limitrofi.
- Acquisizione dei dati circa la situazione proprietaria delle aree attuali e di quelle necessarie per la futura espansione aeroportuale.
- Individuazione delle planimetrie progettuali in scala idonea a una corretta rappresentazione dell'intervento.
- Acquisizione dei pareri, visti e nulla-osta eventualmente necessari.
- Individuazione delle fonti relative all'acquisizione di risorse disponibili o prevedibili per la realizzazione delle opere.

3 CONTENUTI DEL PIANO

A tale scopo il Master Plan dovrà contenere elaborati grafici e descrittivi che illustrino compiutamente lo studio analitico e le scelte strategiche di piano nei seguenti ambiti:

3.1 Obiettivi e strategie

Dovranno essere esaminati tutti gli obiettivi del piano di sviluppo e previsioni dello sviluppo aeroportuale con particolare riferimento alla documentazione riportata al successivo par. nonché alla definizione degli scenari di piano, agli aspetti ambientali e alle alternative progettuali considerate.

3.2 Inquadramento Territoriale

Il Master Plan dovrà contenere e considerare tutti i vincoli e le previsioni territoriali dei:

- Il Piano Urbanistico Territoriale Tematico Regione Puglia
- Il Piano Territoriale Coordinamento Provinciale di Brindisi

3.3 Inquadramento Urbanistico

Il Master Plan dovrà contenere e considerare tutti i vincoli e le previsioni e prescrizioni urbanistiche dei:

Il Piano di Assetto Idrogeologico dell'area

Il Piano Regolatore Generale di Brindisi

D.P.P. Città di Brindisi

3.4 Il Sistema Infrastrutturale

Il Master Plan per quanto riguarda le possibilità di integrazione con le reti di trasporto urbane, regionali e nazionali, dovrà integrarsi a quanto previsto da:

Piano Nazionale dei Trasporti Ferroviari

Piano Regionale dei Trasporti

Corridoi Europei

Sistema stradale

Dovranno essere anche elaborate previsioni di sviluppo nei seguenti ambiti tematici:

- sinergie tra Aviazione generale e nautica da diporto: Air&Boat
- sinergie tra Aviazione commerciale e crocierismo: Air&Cruisers
- ciclovia verso le aree naturali protette: Air&Bike

3.4.1 Infrastrutture Airside

Per quanto riguarda le strutture e infrastrutture in Air Side dovranno essere valutati e presi in considerazione i dati e lo stato di fatto relativo a:

Assetto attuale

Progetti in corso di definizione

Lavori in corso di esecuzione

Assetto A.V.L. attuale e futuro

Previsioni di sviluppo

3.4.2 Infrastrutture Landside

Analogamente anche per quanto riguarda le strutture e infrastrutture in Land Side dovranno essere valutati e presi in considerazione i dati e lo stato di fatto relativo a:

Assetto attuale

Terminal passeggeri

Stazione ferroviaria

Stazione Bus

Assetto viabilità, parcheggi, percorsi pedonali e ciclabili

Previsioni di sviluppo

3.5 Servizi Tecnologici, Reti ed Impianti

Il Master Plan dovrà tener conto oltre che dello stato attuale e delle previsioni progettuali delle infrastrutture anche quello degli impianti AVL, delle reti telematiche e delle principali fonti di approvvigionamento energetico.

3.6 Traffico Storico e Trend

Il Master Plan dovrà contenere relazione dettagliata sulle previsioni da estendere al 2030 e da supportare sulla base della comparazione tra le note metodologie di stima indicate nel Doc 8991 ICAO "Air Traffic Forecasting" (linee di tendenza della serie storica; metodo econometrico; studi di settore), nonché in considerazione della domanda potenziale espressa dal bacino di traffico dello scalo.

3.7 Fabbisogno di infrastrutture e strutture

Sulla base dei dati che emergeranno dalla relazione di cui al punto precedente il Master Plan dovrà riportare esaustive considerazioni su:

- picchi di traffico

- fabbisogno per infrastrutture airside
- fabbisogno di piazzole di sosta su piazzale aeromobili
- fabbisogno capacità aerostazione passeggeri
- fabbisogno infrastrutture land side
- fabbisogno parcheggi land side

redatto sulla base del Documento della IATA Airport Development Reference Manual 10° Edizione.

3.8 Obiettivi del Piano di Sviluppo

Dai dati e dalle analisi di cui ai punti precedenti, dovranno scaturire le scelte strategiche poste alla base del Piano, con riferimento sia alla Visione al futuro ed al conseguente quadro degli obiettivi e delle strategie da perseguire, che agli esiti progettuali che ne scaturiranno sia in termini di schema di assetto che di quadro di interventi ed opere previste.

3.9 Conclusioni

In sintesi il piano dovrà illustrare, secondo i criteri della proposta tecnica posta alla base del capitolato, la analisi condotta sull'infrastruttura aeroportuale negli indirizzi progettuali definiti nella presente relazione ed in quelli definiti dal "Piano Nazionale Aeroporti" e dal "Documento di Indirizzo" relativo al Master Plan di Brindisi di Aeroporti di Puglia, approvato da ENAC relativamente in data 13/03/2019 ed allegato al presente Documento.

4 LA REDAZIONE DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

In osservanza di quanto fissato dalla normativa di riferimento, per la redazione dello Studio di Impatto Ambientale i riferimenti sono l'art. 22 e l'allegato VII del D.Lgs. 16 giugno 2017, n. 104.

Lo Studio di impatto ambientale dovrà essere articolato nei tre canonici quadri di riferimento:

- Quadro di Riferimento Programmatico
- Quadro di Riferimento Progettuale
- Quadro di Riferimento Ambientale
- Sintesi non tecnica

4.1 Quadro di Riferimento Programmatico

Finalità precipua del quadro in esame consiste nella individuazione e descrizione dei rapporti di coerenza tra l'opera in progetto e gli obiettivi perseguiti dagli strumenti di pianificazione e programmazione nonché nella individuazione delle eventuali disarmonie di previsione contenute in distinti strumenti di pianificazione, alla indicazione degli interventi connessi, complementari ed a servizio di quello proposto, ed ai tempi di attuazione dell'opera.

In ragione di tali finalità, le attività che dovranno essere svolte nello studio riguarderanno:

1. Ricostruzione dello stato della pianificazione
2. Raccolta dei documenti di pianificazione/programmazione
3. Lettura dei documenti acquisiti in relazione allo stato approvativo, alla struttura di Piano, ai principali aspetti contenutistici ed alle tematiche di coerenza ravvisabili;
4. Individuazione e descrizione dei rapporti di coerenza organizzati per linee e livelli di coerenza;
5. Ricostruzione dello stato dei vincoli e delle discipline di tutela del territorio e descrizione dei rapporti di conformità con i suddetti e con il regime d'uso dei suoli previsto dagli strumenti di pianificazione locale.

Stanti le peculiarità del caso in specie, si propone di integrare il quadro delle attività anzidette attraverso la ricostruzione dello scenario delle reti di mobilità per la accessibilità aeroportuale. In questa ottica, nella lettura degli strumenti pianificatori, siano essi del settore trasporti e di pianificazione ordinaria, sarà prestata particolare attenzione alle previsioni inerenti le infrastrutture di mobilità.

La articolazione del quadro di riferimento in questione e le tematiche affrontate possono essere così schematizzate:

1. Analisi del contesto pianificatorio
 - Il quadro programmatico e pianificatorio assunto a riferimento dello SIA;
 - Gli strumenti di pianificazione ordinaria
 - Gli strumenti di pianificazione settoriale
 - Il sistema dei vincoli e dei regimi di tutela ambientale

2. Gli scenari previsionali
 - Il modello di assetto insediativo
 - Il modello programmatico della rete di mobilità
3. Valutazioni
 - Le coerenze
 - Le conformità
 - Le disarmonie contenute negli strumenti di pianificazione

4.1.1 Quadro di Riferimento Progettuale

- **Aspetti trasportistici**

Come noto, nel caso di un aeroporto, la analisi degli aspetti trasportistici attiene sia quelli riferiti al traffico aereo che a quello terrestre originato. Per quanto riguarda il traffico aereo, lo studio documenterà il grado di soddisfacimento del rapporto domanda/offerta, così come derivante dalle previsioni di traffico condotte da AdP S.p.A.. Per quanto attiene il traffico a terra, lo studio darà conto della entità dei flussi di traffico veicolare di origine aeroportuale in ragione del volume di traffico passeggeri atteso allo scenario di progetto.
- **Analisi ambientale delle alternative**

Gli aspetti principali che saranno oggetto della analisi ambientale delle alternative saranno:

 - Opzione zero, ossia di assenza di intervento;
 - Alternative di configurazione
- **Assetto di Piano**

Descrizione delle principali scelte progettuali e dell'assetto finale dell'aeroporto a seguito delle previsioni di Piano
- **Aspetti realizzativi**

La descrizione degli aspetti realizzativi verterà essenzialmente su tre punti:

 - Modalità costruttive delle opere in progetto
 - Analisi dei fabbisogni di materiali (bilancio materiali) ed identificazione delle modalità di loro copertura;
 - Localizzazione delle aree di cantiere e traffico originato dalla cantierizzazione
- **Mitigazioni e compensazioni**

Sulla base delle analisi ambientali, lo studio definirà quegli interventi, a carattere gestionale o fisico, che si riterranno necessari al fine di eliminare e/o ridurre gli impatti attesi, nonché a bilanciare gli eventuali impatti residuali.

- **Monitoraggi** Come stabilito dal nuovo Dlgs 4/2008, il tema dei monitoraggi riveste un ruolo centrale all'interno della procedura di VIA. In questa ottica, lo SIA fornirà una prima indicazione del piano di monitoraggio, atta a dare conto al Valutatore delle componenti e delle modalità (parametri, frequenza, punti di misura) attraverso le quali si intende controllare gli effetti ambientali dell'esercizio del nuovo scalo

4.1.2 Quadro di Riferimento Ambientale

Il quadro di riferimento ambientale, essendo rivolto alla definizione del rapporto Opera-Ambiente, costituisce la parte centrale di uno Studio di impatto ambientale.

In ragione di tale finalità, lo studio dovrà essere articolato in tre fasi:

- Analisi dello stato iniziale dell'ambiente,
- Individuazione stima degli impatti,
- Stima e valutazione degli impatti alla luce delle misure di mitigazione a tal fine proposte.

Le attività che per ciascuna delle tre fasi sarà necessario condurre, sono le seguenti.

1. Analisi dello stato iniziale dell'ambiente

- Inquadramento dell'ambito territoriale e dei sistemi ambientali direttamente ed indirettamente interessati dal progetto;
- Analisi settoriali relative alle componenti ed ai fattori ambientali di cui al DPCM 27/12/88, riferite alle aree direttamente ed indirettamente interessate dall'intervento;
- Analisi settoriali relative ad ulteriori componenti rilevanti ai fini dell'analisi;

Tutte le analisi saranno condotte con livelli di approfondimento e metodiche finalizzate ad una esaustiva esplicitazione della qualità e della sensibilità ambientale delle aree coinvolte dall'intervento.

2. Individuazione e stima degli impatti

L'analisi delle interazioni opera-ambiente sarà eseguita utilizzando le informazioni contenute nel quadro di riferimento progettuale e nella fase di analisi dello stato iniziale dell'ambiente, ed adottando le metodiche che saranno state definite nella Relazione inerente il piano di lavoro, redatta ai fini dello scoping.

L'impostazione metodologica di carattere generale che si intende adottare, prevede i seguenti passaggi:

- Selezione delle azioni di progetto derivanti dalla considerazione del Piano di sviluppo nelle sue tre dimensioni costitutive, e cioè come insieme di interventi da realizzare, come interventi fisici e come esercizio (cfr. Figura 4.1-1);
- Definizione dei fattori di impatto connessi a ciascuna azione di progetto;

- Individuazione, rispetto a ciascun fattore di impatto, dei potenziali impatti significativi, intesi come i potenziali effetti delle azioni di progetto che possono provocare significative modificazioni di segno negativo sull'ambiente

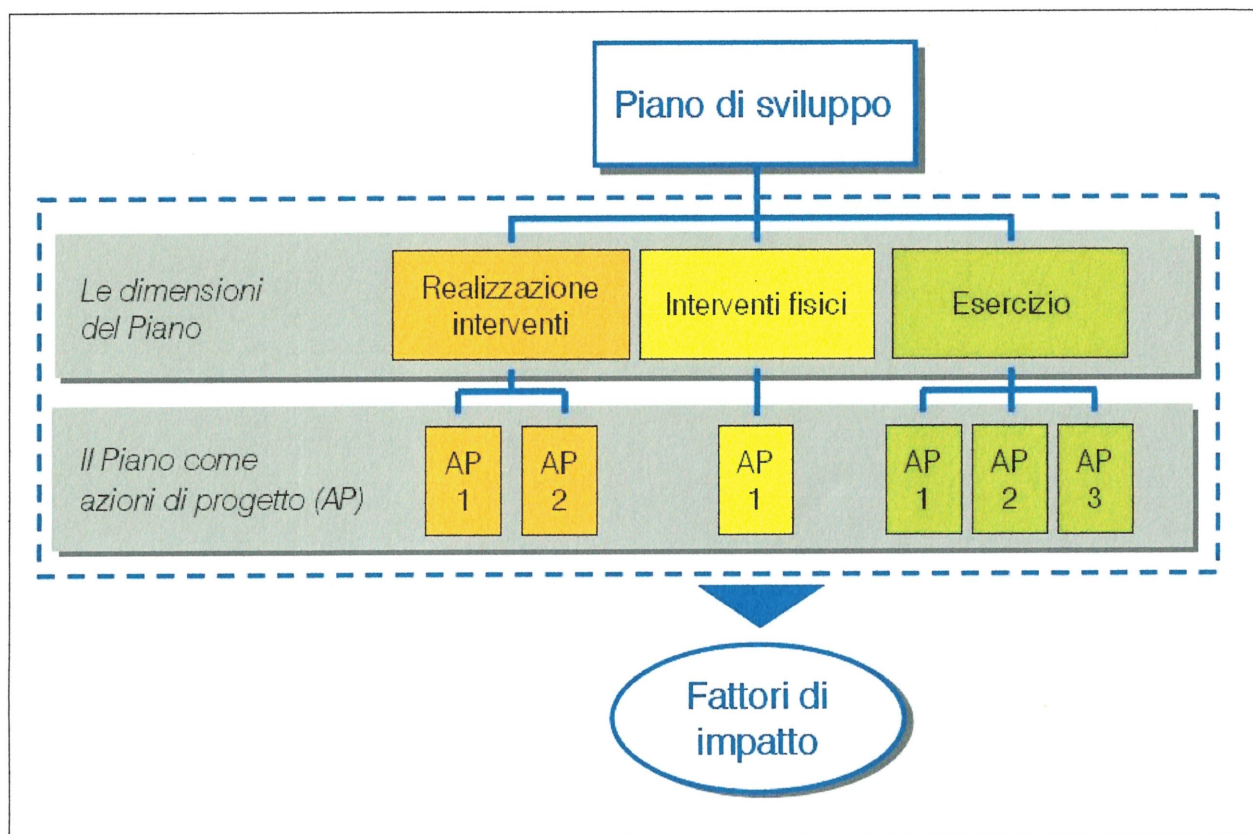


Figura 4.1-1 Schematizzazione del modello interpretativo del Piano di sviluppo

3. Stima e valutazione degli impatti

Sulla base delle risultanze di cui all'attività precedente, si procederà a:

- Stima degli impatti attesi, precedendo i cambiamenti da essi prodotti sull'ambiente;
- Individuazione delle misure e degli interventi di mitigazione, atti ad eliminare ed a ridurre gli impatti attesi;
- Valutazione, a fronte degli interventi di mitigazione previsti, della rilevanza che le modificazioni previste assumono nel contesto ambientale oggetto di studio, in relazione al carattere reversibile/irreversibile, primario/secondario, di breve termine/di lungo termine dell'impatto atteso.

Una seppur speditiva applicazione di tale metodologia di lavoro alle specificità del contesto di intervento, consente di individuare un primo quadro delle tematiche che, per ciascuna delle componenti ambientali di cui alla normativa vigente, si ritiene assumano una rilevanza centrale.

COMPONENTI	TEMATICHE CHIAVE
Aria	• Inquinamento atmosferico originato dal traffico aeronautico e sorgenti aeroportuali
Acque superficiali	• Incremento dei consumi risorse idriche • Modificazione della qualità delle acque superficiali
Suolo e sottosuolo	• Trasformazioni morfologiche; • Occupazione di suolo; • Modificazione della qualità delle acque sotterranee • Piano di gestione delle terre comprendente: - indicazione di eventuali aree protette - elementi suscettibili di incidenza - cambiamenti fisici indotti dal Masterplan - quadri di raffronto e tabelle di sintesi
Vegetazione/ecosistemi	• Sottrazione di formazioni vegetali • Birdstrike • Verifica di incidenza su SIC
Rumore	• Inquinamento acustico originato dal traffico aeronautico e sorgenti aeroportuali
Campi elettromagnetici	• Inquinamento elettromagnetico originato dai sistemi di radio assistenza
Paesaggio	• Modificazioni della struttura del paesaggio • Compromissione di beni archeologici
Salute pubblica	• Analisi su un'area coincidente con quella entro la quale si esauriscono gli impatti delle componenti ambientali maggiormente correlate con la salute pubblica e entro i cui confini sono stati identificati possibili impatti ambientali relativamente a: - atmosfera; - rumore; - ambiente idrico; - suolo e sottosuolo
Alternative al progetto compresa l'"opzione zero"	• una descrizione delle alternative ragionevoli prese in esame dal proponente, adeguate al progetto ed alle sue caratteristiche specifiche, compresa l'alternativa zero, con indicazione delle ragioni principali alla base dell'opzione scelta, prendendo in considerazione gli impatti ambientali (art. 11 del d.lgs. n. 104 del 2017)

Tabella 4.1-1 Le tematiche chiave del rapporto Opera-Ambiente

Si precisa che le attività connesse alla componente rumore relative al rumore aeronautico saranno fornite da AdP spa in quanto rese sinergiche con quelle necessarie ed in atto per la gestione della Commissione aeroportuale (ex art. 5 DPCM 31.10.1997).

5 GLI ELABORATI DI SINTESI

Gli elaborati di sintesi che, in ragione del dettato normativo e della prassi, risultano necessari allo svolgimento delle fasi di consultazione ed istruttoria sono:

- Sintesi non tecnica;
- Presentazione in power point

Nello spirito della normativa che individua nella sintesi non tecnica lo strumento finalizzato alla informazione del pubblico, questa dovrà essere articolata in due parti distinte:

- Parte 1 Sintesi descrittiva dello SIA;
- Parte 2 Sintesi delle peculiarità dello SIA e del progetto

Obiettivo della prima parte è quello di offrire al pubblico un quadro complessivo dell'intero studio di impatto ambientale.

Essendo rivolta a costruire una visione d'insieme atta a dare conto - seppur in forma sintetica - di tutte le parti che compongono lo studio e di tutti gli argomenti trattati, la Parte 1 avrà quindi un approccio omnicomprensivo.

Obiettivo della Parte 2 è invece quello di descrivere i nodi essenziali del rapporto Opera-Ambiente; conseguentemente, l'approccio assunto sarà di tipo selettivo, in quanto finalizzato ad offrire una sintesi ragionata delle risultanze dello SIA che sia capace di far risaltare quegli aspetti intorno ai quali si articola il rapporto Opera – Ambiente.

Per quanto attiene la presentazione in power point, l'elaborato prodotto non consisterà in una semplice sintesi dello SIA in formato grafico-testuale, quanto in una ragionata rilettura delle risultanze di detto studio, volta a dare conto del lavoro svolto ed a documentare le motivazioni per le quali il progetto del nuovo aeroporto è risultato compatibile e sostenibile.

5.1 La assistenza tecnica

Oltre al supporto consulenziale alla definizione dell'iter procedurale, la attività di assistenza tecnica si sostanzierà all'interno della istruttoria nell'ambito della procedura VIA vera e propria.

Nello specifico, il supporto richiesto si riferisce a:

- Redazione della documentazione amministrativa necessaria alla attivazione delle diverse fasi procedurali;
- Individuazione dei soggetti competenti in materia ambientale e delle autorizzazioni, intese, concessioni, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati, inerenti l'opera in progetto;
- Rapporti con il Ministero dell'ambiente, in qualità di autorità competente alla procedura di valutazione ambientale, e con gli altri soggetti ambientali coinvolti nel processo valutativo (Ministero per i Beni ed Attività Culturali, Regione, Provincia, etc);
- Preparazione della documentazione di supporto agli incontri tecnici che si terranno nel corso delle due succitate fasi, fatta salva, ovviamente, la redazione dei documenti connessi alla eventuale richiesta di integrazioni.

Tali attività saranno condotte da un esperto senior che assumerà il ruolo di referente di Aeroporti di Puglia. Al riguardo si chiede di indicare il nominativo di una persona referente della quale dovrà essere fornito idoneo curriculum.

5.2 Piano-programma di monitoraggio ambientale

Tenendo conto delle azioni già in essere quali i monitoraggi acustici connessi alle azioni della Commissione aeroportuale, dovrà essere predisposto un piano di ulteriori verifiche che riguarderanno la componente atmosfera ed il rumore (implementazione delle misure e delle tipologie di rilievi).

Dovranno essere individuate, di comune accordo con AdP, le tipologie, le postazioni e le modalità di misura individuando le tempistiche.

6 TEMPI

Il Master Plan Aeroportuale e lo Studio di impatto ambientale (incluso il piano di monitoraggio) e la Sintesi non tecnica dovranno consegnati nella versione definitiva per la presentazione agli Enti competenti, ciascuno entro quattro mesi dalla comunicazione di avvio del Servizio di Ingegneria da parte del responsabile del Procedimento.

Per quanto riguarda la presentazione in power point, questa sarà consegnata nella versione definitiva entro dieci giorni lavorativi dalla data di presentazione delle istanza di valutazione/approvazione.

L'assistenza alla procedura deve considerarsi continuativa sino alla acquisizione delle approvazione delle relative competenti Autorità.

7 COMPENSO PROFESSIONALE

Per il suddetto incarico è previsto un compenso professionale complessivo fissato in € 361.385,40 come definito nel Disciplinare di gara.

Sono a carico del concorrente i costi per i pass di accesso in aeroporto, oltre a tutti rilievi e misurazioni, di qualunque tipo richiesto, necessari alla completa definizione di tutti gli elaborati previsti dal Master Plan aeroportuale e Studio di Impatto Ambientale.

8 ONERI ED OBBLIGHI A CARICO DELL’AFFIDATARIO

- L’approvazione da parte della Committente non esime il professionista incaricato dall’obbligo di apportare al progetto quelle correzioni, modifiche, integrazioni o chiarimenti che dovessero essere successivamente richieste in sede di sua approvazione da parte del Ministero competente e di ENAC o di altri Enti competenti al rilascio di qualsivoglia approvazione, concessione, autorizzazione, nulla osta o pareri occorrenti. Tali ulteriori adempimenti sono pertanto dovuti dal professionista incaricato e ricompresi nell’ammontare del corrispettivo indicati nel Disciplinare di gara. Il professionista incaricato assume, pertanto, la responsabilità di produrre un progetto in grado di acquisire ogni necessaria approvazione. Ogni elaborato prodotto dovrà essere consegnato, oltre che in numero di sei copie in forma cartacea, anche in formato digitale editabile.
- Il professionista incaricato solleva la committente da ogni e qualsiasi rivendicazione di terzi dovuta a gravi errori di progettazione.
- Laddove la committente o il Responsabile del Procedimento accerti l’inidoneità, la carenza o anche la non conformità della progettazione alla regola d’arte, per errori, omissioni o per quant’altro, oppure rilevi delle inadempienze agli obblighi previsti nell’incarico, richiederà al professionista incaricato di porre rimedio a tali inconvenienti, riservandosi la facoltà di fissare all’uopo un congruo termine. Qualora il professionista non provvedesse con prontezza ed entro i termini stabiliti ad eliminare le suddette eventuali inadeguatezze e/o carenze la committente avrà diritto di risolvere il contratto ai sensi dell’art. 1456 c.c. nonché di rivalersi per i danni conseguenti. Tale diritto compete alla committente, anche se il professionista sia intervenuto a portare le relative correzioni, nel caso che tale intervento non sia comunque sufficiente a prevenire i danni. Il professionista non avrà diritto al riconoscimento di costi aggiuntivi per gli adeguamenti al progetto.

La risoluzione, si precisa meglio, opererà di diritto ai sensi dell’art. 1456 c.c.:

- a. in caso di gravi o ripetute violazioni degli obblighi assunti dal professionista incaricato;
- b. nel caso di accertamento di carenze della progettazione secondo quanto indicato in precedenza;
- c. in caso di mancato rispetto dei termini assegnati ai sensi dell’articolo 4 della presente convenzione.
- d. nel caso di sospensione ingiustificata della prestazione.

Nei suddetti casi la committente avrà diritto di richiedere i maggiori danni. Avvenuta la risoluzione, la committente comunicherà al professionista la data in cui deve aver luogo la consegna della parte di progetto eseguita. Il professionista è obbligato all’immediata consegna degli elaborati nello stato in cui si trovano. La consegna avverrà con un verbale di constatazione, redatto in contraddittorio, dello stato di

avanzamento delle attività di progettazione. Avvenuta la consegna degli elaborati, si darà corso alla compilazione dell'ultima situazione delle attività di progettazione, al fine di procedere al conto finale di liquidazione. La committente avrà facoltà di differire il pagamento del saldo dovuto in base al conto finale di liquidazione sino alla quantificazione del danno che il professionista è tenuto a risarcire, nonché di operare la compensazione tra i due importi. Ogni contestazione in merito alla legittimità del provvedimento di risoluzione della presente Convenzione, in considerazione del carattere pubblico nonché dell'urgenza dell'opera cui attengono le prestazioni, potrà riguardare soltanto il risarcimento del danno e non l'annullamento del provvedimento adottato dalla committente e non potrà essere invocata dal professionista stesso per rifiutare o per ritardare l'adempimento dell'obbligo di consegnare immediatamente gli elaborati nello stato in cui si trovano.

- Il professionista, quindi, espressamente dichiara di essere consapevole (e pertanto ne assume direttamente la responsabilità) che il progetto dovrà contenere tutti gli elementi necessari ai fini del rilascio delle prescritte autorizzazioni ed approvazioni comunque denominate.
- Il professionista si impegna, anche in relazione alla natura delle prestazioni affidate ad osservare la massima riservatezza nei confronti delle notizie e/o delle informazioni di qualsiasi natura comunque acquisite nello svolgimento del servizio in oggetto. In linea generale l'obbligo di riservatezza a carico del professionista rimane anche dopo il termine della Convenzione e sino a che le informazioni al medesimo non siano divenute manifestamente già di pubblico dominio. Il professionista si impegna per l'osservanza di detti obblighi di riservatezza anche per parte dei propri dipendenti restando sempre l'unico responsabile verso la committente a questo titolo.
- Il professionista dichiara di essere a conoscenza delle disposizioni di cui al Decreto Legislativo 8 giugno 2001 n. 231, e successive integrazioni, nonché delle norme del Codice Etico e di quelle previste dal Modello 231 della società Aeroporti di Puglia in relazione al presente incarico e si impegna, pertanto, a tenere un comportamento in linea con il suddetto Codice Etico e con il Modello, per le parti applicabili, e comunque tale da non esporre la Società al rischio dell'applicazione delle sanzioni previste dal suddetto Decreto Legislativo. L'inosservanza di tale impegno da parte del professionista costituirà grave inadempimento contrattuale e legittimerà la committente a risolvere il presente contratto con effetto immediato, ai sensi e per gli effetti di cui all' Art. 1456 cod. civ., fermo restando il risarcimento dei danni.
- Ai sensi di quanto previsto dal D.Lgs n. 196/03 in tema di trattamento di dati personali, le parti dichiarano di essersi preventivamente e reciprocamente comunicate per iscritto, prima della sottoscrizione della presente convenzione, le modalità e le finalità del trattamento di dati personali che verrà effettuato per l'esecuzione del medesimo. "Responsabile" dei trattamenti dei dati connessi all'espletamento delle operazioni oggetto della presente Convenzione il Dott. Col. Giuseppe Italiano. Tutto il materiale e i prodotti originali, conservati su qualsiasi supporto, derivanti dall'esecuzione della Convenzione restano di esclusiva proprietà della committente.

9 PENALE

Nel caso di mancato rispetto dei termini di cui sopra verrà applicata una penale, per ogni giorno naturale e consecutivo di ritardo, pari all'uno per mille del corrispettivo professionale convenuto.

Non sono ammessi differimenti dei termini di consegna degli elaborati progettuali e comunque di ultimazione della prestazione, previsti dal presente incarico, se non in caso di sospensione degli stessi disposta dalla committente con comunicazione mediante fax cui farà seguito apposita raccomandata.

ALLEGATI:

Stralcio del Documento di Pianificazione Strategica di AdP

Piano quadriennale degli investimenti 2019-2022

Linee Guida: Documento di indirizzo per la redazione del Master Plan all'anno 2030

Nota ENAC prot. n. 29211 del 13 marzo 2019

Bari, 23/09/2019

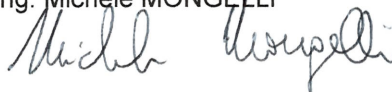
Il Responsabile del Procedimento
Arch. Roberto FAEDDA



Verificato

Il Post Holder Progettazione Infrastrutture e Sistemi

Ing. Michele MONGELLI



Visto

Il Direttore Tecnico

Ing. Donato D'AURIA

