

AUTORITÀ PORTUALE DI TRIESTE

CAPITOLATO DI FORNITURA

OGGETTO: ITS ADRIATIC MULTI-PORT GATEWAY - ESECUZIONE ATTIVITÀ PREVISTA DAL WP3: AFFIDAMENTO DELLA FORNITURA DI UN PORT COMMUNITY SYSTEM VOLTO ALL'INFORMATIZZAZIONE DELLE OPERAZIONI PORTUALI.

Importo a base d'asta: € 300.000,00

Il Responsabile del Procedimento

- Ivano Di Santo idisanto@cert.porto.trieste.it
+39 0406732361

Con la collaborazione di:

Servizio Gare e Contratti:

- dott. Massimo Stocchi _____
- rag. Edi Giorgi _____

Trieste, 13 settembre 2013

CAPITOLATO DI FORNITURA

ART. 1) OGGETTO DELLA FORNITURA

La fornitura ha per oggetto l'acquisizione di un *Port Community System* (PCS) per poter dare avvio all'informatizzazione delle operazioni portuali. Nella fattispecie l'Autorità Portuale di Trieste, d'ora in poi APT, ha la necessità di approvvigionarsi di procedure e dati attraverso un sistema integrato, fondamentalmente un interprete/instradatore di informazioni, che permetta l'acquisizione ("Work Package 3") e lo scambio informazioni ("Work Package 4") previste dal progetto europeo denominato ITS Adriatic Multi-Port Gateway (Code:2010-EU-21106-S), di seguito chiamato ITS, il cui scopo è lo scambio automatizzato di informazioni attraverso un portale unico per i porti NAPA (Trieste, Venezia, Ravenna, Capodistria e Fiume), indipendente dal sistema informatico locale.

Fatta esclusione di prodotti specifici per la tracciabilità delle merci in punto franco ai fini della security, il porto di Trieste non dispone di un sistema informatico logistico/doganale di tipo orizzontale, che permetta l'automazione dei processi. E' intenzione di questo Ente acquisire un sistema già esistente sul mercato e di comprovata maturità, che sia predisposto per l'interoperabilità prevista dagli organismi centrali, come l' "Agenzia per l'Italia Digitale", che ne detta le linee guida.

ART. 2) CARATTERISTICHE GENERALI DELLA FORNITURA

L'APT è partner nel progetto europeo ITS (finanziato su fondi TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK) che vede la cooperazione dei porti NAPA al fine di istituire una rete dei porti del Nord Adriatico capace di integrare attraverso internet tutti gli operatori del trasporto, per lo scambio di dati su linee di navigazione e navi, al fine di realizzarne il coordinamento e l'integrazione e di promuovere il concetto di "sportello unico", con l'obiettivo di ridurre i costi di transazione ed il tempo delle operazioni portuali.

Tra le attività di progetto c'è il miglioramento dell'esistente PCS al fine della realizzazione di una piattaforma condivisa tra i porti NAPA con le seguenti funzionalità:

1. dovrà gestire telematicamente la movimentazione delle merci e dei mezzi che le trasportano, sia in entrata che in uscita, per ogni tipo di mezzo utilizzato (nave/treno/camion) consentendone la tracciabilità e l'immediata individuazione logistica sulla concessione portuale;
2. non dovrà prevedere installazioni presso gli utenti della comunità portuale, il requisito minimo sarà un browser aggiornato e compatibile;
3. dovrà consentire l'automazione della presentazione delle richieste di accesso, siano esse permanenti o temporanee, attivando i meccanismi di interoperabilità con il sistema di controllo accessi fornito da Regione FVG/Insiel, giungendo ad un modello di comunicazione tra sistemi che integri l'intero processo;
4. dovrà prevedere la possibilità di effettuare dichiarazioni telematiche, coinvolgendo nel processo le fasi di acquisizione/autorizzazione, che investano progressivamente tutti gli attori presenti nella comunità portuale come: Dogana, Capitaneria di Porto, Guardia di Finanza, Agenzie Marittime, Spedizionieri, Terminalisti, APT e, in misura

ITS ADRIATIC MULTI-PORT GATEWAY - ESECUZIONE ATTIVITÀ PREVISTA DAL WP3:
AFFIDAMENTO DELLA FORNITURA DI UN PORT COMMUNITY SYSTEM VOLTO
ALL'INFORMATIZZAZIONE DELLE OPERAZIONI PORTUALI.

minore, Piloti, Ormeggiatori, Rimorchiatori, Guardie ai Fuochi, Società di Sorveglianza, Società adibite al servizio di conferimento rifiuti ed altre. Particolare attenzione va posta anche ad attori esterni a tale contesto come, ad esempio l'Agenzia delle Entrate, la Motorizzazione civile ed altri che potrebbero essere coinvolti in contesti di automazione (gestione del bollo virtuale, automazione delle procedure di rilascio dei transiti);

5. dovranno essere disponibili funzioni avanzate di estrazione di informazioni ai fini di fornire dati statistici di dettaglio ed aggregati, senza necessità di ricorrere all'alimentazione dall'esterno dei database;
6. dovrà essere predisposta al dialogo telematico (interoperabilità) con la *EDI platform*, realizzata con il *Work Package 4* del progetto ITS, che prevede lo scambio automatico di informazioni per i dati intra-Napa, entro un tempo non superiore a 30 gg. dal momento dell'aggiudicazione. L'interoperabilità come già descritto deve essere garantita anche con i sistemi che in questo momento sono già in produzione o che lo saranno entro i prossimi due anni quali AIDA, PMIS2, TRAMAR o con altri che saranno progettati in futuro;
I dati in esso contenuti dovranno essere totalmente compatibili con gli standard internazionali (ISO, IS/TARIC, ecc...) e, in casi eccezionali, in grado di ereditare codifiche provenienti da tali sistemi esterni;
7. dovrà essere già interconnessa con il sistema doganale attraverso *webservices* utilizzando una connessione diretta;
8. al suo interno dovranno essere già in esercizio processi logistici/doganali compatibili con il porto di Trieste ed il punto Franco, ove almeno le macro analisi siano già state portate a compimento.

ART. 3) CARATTERISTICHE E DESCRIZIONE TECNICA DEL SISTEMA

Il *Port Community System* (PCS) oggetto della fornitura dovrà costituire un sistema integrato, fondamentalmente un interprete/instradatore di informazioni, in grado di permettere l'acquisizione e lo scambio delle informazioni previste dal "*Work Package 3*" del progetto ITS, il cui scopo è lo scambio automatizzato di informazioni attraverso un portale condiviso tra i porti NAPA.

Tale piattaforma software sarà suddivisa in quattro moduli principali e relativi sotto-moduli completamente integrati tra di loro; sono ammessi anche moduli assimilabili a quelli di seguito descritti, purché garantiscano gli stessi risultati.

I quattro moduli principali, meglio dettagliati nel seguito, saranno:

- NAVI;
- TRENI;
- MERCI;
- PERSONE.

Vi saranno tre ulteriori moduli (o assimilabili per funzionalità) ad uso esclusivo dell'APT:

- APTABILITA, necessario per gestire le abilitazioni degli operatori o le ditte autorizzate ad operare con tale software;
- APTDATI, contenente l'accesso ai dati del database (ad esempio: Merci, Porti, Tipi contenitori, Tipi mezzi, ecc...) per lo svolgimento dei compiti istituzionali previsti dalla legge 84/94. Si dovrà poter intervenire autonomamente anche attraverso delle modifiche (al solo titolo di esempio

ITS ADRIATIC MULTI-PORT GATEWAY - ESECUZIONE ATTIVITÀ PREVISTA DAL WP3:
AFFIDAMENTO DELLA FORNITURA DI UN PORT COMMUNITY SYSTEM VOLTO
ALL'INFORMATIZZAZIONE DELLE OPERAZIONI PORTUALI.

dovrà essere data la possibilità di fissare, nella tabella merci, le aliquote dei diritti marittimi nonché la loro data di validità).

Tale modulo darà anche accesso al sotto-modulo STATISTICHE;

- APTEDI, deputato all'interscambio dati tra l'APT ed altri enti e sarà crocevia dell'interoperabilità.

Tale modulo darà anche accesso al sotto-modulo NAPA.

Di seguito viene data una descrizione generica dei quattro moduli principali.

1. Modulo NAVI

Il modulo NAVI è finalizzato alla gestione delle pratiche nave e alle relative procedure autorizzative, dall'arrivo di una nave in porto o in rada fino alla sua uscita. Le utenze principali sono: Agenzie Marittime, Capitaneria di Porto, Piloti, Ormeggiatori, Rimorchiatori, Guardie ai Fuochi e società adibite al servizio di conferimento rifiuti. Tale modulo deve garantire la possibilità di produrre il piano accosti giornaliero del porto di Trieste: tale piano è oggetto del *Work Package 4* del progetto ITS e si compone di informazioni che saranno scambiate con la *EDI platform* e pubblicate sul sito internet del progetto all'indirizzo <http://www.its-napa.eu/>.

Il modulo NAVI dovrà contenere almeno le seguenti gestioni:

1. Anagrafica Nave: con i relativi dati tecnici della nave; i dati fisici, quelli amministrativi, nonché i certificati nave (riferimento Scheda d'Arrivo UE);
2. Viaggi: con relativa Richiesta d'ormeggio; Documentazione *pre-arrival*; Formulare IMO-FAL in Arrivo e in Partenza; C.O.W..

2. Modulo TRENI

Il modulo TRENI è finalizzato alla gestione delle pratiche "Treno", relative all'entrata o uscita dal Punto Franco e allo spostamento e alla consegna delle merci/contenitori ai vari operatori (esempio: Terminalisti).

Tale modulo deve garantire la possibilità di produrre dati aggregati sul trasportato via ferro del porto di Trieste: tali informazioni sono oggetto del *Work Package 4* del progetto ITS e si compongono di informazioni che saranno scambiate con la *EDI platform* e pubblicate sul sito internet del progetto all'indirizzo <http://www.its-napa.eu/>.

Il modulo TRENI dovrà venir progettato prevedendo almeno le seguenti gestioni:

1. Generazione del CH30, sia Arrivo che Partenza;
2. Gestione delle entrate/uscite attraverso il varco ferroviario.

3. Modulo MERCI

Il modulo MERCI è finalizzato alla gestione dell'entrata e uscita delle merci e dei Mezzi/Contenitori dalle aree portuali. E' previsto in primis l'inserimento dei dati del mezzo/contenitore e, in caso di mezzo/contenitore carico, la gestione dei dati della merce.

ITS ADRIATIC MULTI-PORT GATEWAY - ESECUZIONE ATTIVITÀ PREVISTA DAL WP3:
AFFIDAMENTO DELLA FORNITURA DI UN PORT COMMUNITY SYSTEM VOLTO
ALL'INFORMATIZZAZIONE DELLE OPERAZIONI PORTUALI.

Il software deve gestire il particolare iter delle merci in Punto Franco nelle fasi di Sbarco, ed in particolare:

- Arrivo via nave e generazione del numero di A2 e dei relativi numeri di PF;
- Trasbordi senza uscita dal Punto Franco;
- Uscita via terra o via treno con scarico del numero di PF e di Imbarco;
- Preavviso di Arrivo;
- Entrata in Punto Franco con gestione del MRN ai fini doganali e di sicurezza;
- Sosta in Punto Franco con eventuale rilavorazione;
- Gestione delle dichiarazioni di sicurezza (EXS) nel caso in cui le stesse risultino scadute per giacenze superiori a 14 giorni (o tempi diversi ove concordato);
- Gestione delle merci pericolose: deve permettere un'individuazione puntuale, secondo gli standard internazionali, che consenta di avviare una futura implementazione del modulo di gestione delle stesse. È necessario che venga fornita una classificazione almeno pari alla seguente:
 1. Explosives (dynamite, caps);
 2. Gases (propane, anhydrous ammonia, chlorine, oxygen);
 3. Flammable Liquids (gasoline, oil, tars, diesel, kerosene);
 4. Flammable Solids (plastics, asphalt/shingles);
 5. Oxidizing Substances (peroxides);
 6. Poisonous and infectious substances (herbicides, pesticide);
 7. Radioactive materials;
 8. Corrosives (acids);
 9. Miscellaneous (PCB's, dangerous wastes).
- Uscita via nave con dichiarazione del MRN, solo ai fini di sicurezza, e del numero di A10;
- Gestione delle Postume Partenze.

Tale modulo deve garantire la possibilità di produrre dati aggregati sulla merce del porto di Trieste, tali dati sono oggetto del *Work Package 4* del progetto ITS e si compongono di informazioni che saranno scambiate con la *EDI platform* e pubblicate sul sito internet del progetto all'indirizzo <http://www.its-napa.eu/>.

Il modulo MERCI, dovrà prevedere almeno le seguenti gestioni:

1. Procedure di Sbarco
 - a. Gestione del Manifesto delle Merci Arrivo;
 - b. Conferma dell'arrivo delle merci;
 - c. Comunicazioni per Statistiche;
 - d. Comunicazioni per Diritti Marittimi.
2. Procedure di Imbarco
 - a. Gestione del Manifesto delle Merci in Partenza;
 - b. Comunicazioni per Statistiche;
 - c. Comunicazioni per Diritti Marittimi.
3. Procedure di Entrata in P.F. – Camion/Contenitore
 - a. Preavviso di Arrivo del Mezzo/Contenitore (e della merce se presente), inclusa la destinazione all'interno delle aree portuali;
 - b. Conferma dell'entrata del mezzo/Contenitore.
4. Procedure di Uscita da P.F. – Camion/Contenitore
 - a. Inserimento dati per l'uscita;
 - b. Visto uscire per conferma uscita dalle aree portuali.

4. Modulo PERSONE:

Il modulo PERSONE è finalizzato al controllo dell'entrata e dell'uscita delle persone all'interno delle aree portuali, siano esse operatori abituali (e quindi forniti di Badge di entrata) o occasionali.

Il modulo PERSONE, dovrà venir progettato prevedendo almeno le seguenti gestioni:

1. La rilevazione delle persone fisiche al momento del loro ingresso/uscita in porto, prelevando i dati dal sistema fornito da Regione FVG/Insjel;
2. L'interscambiabilità delle informazioni tra i terminalisti e i varchi.

I quattro moduli principali conterranno i sotto-moduli DIRITTI MARITTIMI, NAPA e STATISTICHE, anch'essi oggetto del presente bando di gara, come descritti di seguito.

1. DIRITTI MARITTIMI

Attraverso tale sotto-modulo si gestiranno i dati di arrivo e partenza di Merci/Mezzi/Contenitori, onde determinare gli importi da addebitare ai singoli operatori e predisporre i relativi pagamenti.

Se non già prevista sarà sviluppata, entro 120gg dall'aggiudicazione, una sezione specifica deputata alla svincolabilità dei contenitori in sbarco, attraverso la quale l'organo doganale, preposto al controllo del pagamento dei diritti marittimi, da parte degli spedizionieri od altri operatori a cui faranno capo tali operazioni, renderà i contenitori stessi liberi di uscire dal relativo terminal.

Questo processo di gestione dei contenitori permetterà di produrre, in forma aggregata, l'esatta filiera della movimentazione contenitori tenendo affiancati gli aspetti logistici e quelli doganali: tali dati sono oggetto del *Work Package 4* del progetto ITS e si compongono di informazioni che saranno scambiate con la *EDI platform* e pubblicate sul sito internet del progetto all'indirizzo <http://www.its-napa.eu/>.

Il sotto-modulo DIRITTI MARITTIMI, oltre alle tabelle di supporto necessarie al proprio funzionamento, dovrà pertanto prevedere:

- a. La gestione dei diritti marittimi in Sbarco e in Imbarco;
- b. La visualizzazione e rettifica dati;
- c. La gestione dei pagamenti (mensile o immediato);
- d. La conferma della svincolabilità per i contenitori in sbarco di cui si saranno pagati i relativi diritti marittimi, dematerializzazione totale della procedura attraverso la procedura di visualizzazione dei contenitori liberi di uscire dal terminal.

I dati di base verranno raccolti e gestiti dalle relative procedure attivate nei moduli principali secondo le indicazioni generali riportate nelle pagine precedenti e, quindi, elaborati nel sotto modulo DIRITTI MARITTIMI presente nel Modulo MERCI.

2. NAPA

Attraverso il sotto modulo NAPA verranno raccolti, elaborati ed inviati i relativi dati al server centrale ospitante il prototipo (le specifiche informazioni su detto server saranno comunicate dall'APT direttamente al vincitore della gara), nel formato richiesto. Una porzione di queste informazioni, in forma aggregata, verrà pubblicata sul portale del progetto ITS <http://www.its-napa.eu>.

I dati da trasmettere sono:

- STATISTICS (espo model)
- INFORMATION ABOUT ARRIVALS OF VESSELS
- INFORMATION ABOUT CONTAINER TRAFFIC
- INFORMATION ABOUT BERTHING PLAN
- CUSTOMS MANIFEST
- CREW LIST (IMO FAL FORM 5)
- PASSENGER LIST (IMO FAL FORM 6)
- INFORMATION ABOUT DANGEROUS GOODS
- SHIPS CERTIFICATES

I dati di base verranno raccolti e gestiti dalle relative procedure attivate nei moduli principali secondo le indicazioni generali riportate nelle pagine precedenti e, quindi, elaborati nel sotto modulo NAPA presente nel Modulo APTEDI.

3. STATISTICHE

Tale modulo dovrà garantire l'elaborazione del modello **espo** per il porto di Trieste a partire dal *data entry* iniziale di processo, senza dover fornire nuovamente i dati, attraverso una specifica funzione costruita *ad hoc*. Una volta realizzato, il modello espo sarà oggetto di interscambio dati con la *EDI-platform* come previsto dal *Work Package 4*. Inoltre dovranno essere costruite interfacce che possano permettere ricerche di tipo RAW sull'intera disponibilità: lo scopo è quello di permettere lo sviluppo di strategie specifiche per ogni singola attività portuale (movimentazione navi, merci, passeggeri etc.). Tali dati dovranno comunque essere allineati con la realtà quotidiana del porto e l'effettivo movimentato, pertanto dovranno essere la *summa* tra l'import e l'export doganale totale.

Inoltre:

- Il sotto modulo DIRITTI MARITTIMI apparterrà al modulo MERCI, e vedrà coinvolta la Dogana, gli Agenti Marittimi, gli Spedizionieri ed i Terminalisti;
- Il sotto modulo STATISTICHE apparterrà sia al modulo MERCI che al modulo APTEDATI, e vedrà coinvolti gli Agenti Marittimi e l'APT;
- Il sotto modulo NAPA apparterrà sia al modulo MERCI che al modulo APTEDI, e vedrà coinvolti gli Agenti Marittimi e l'APT.

Requisiti tecnici generali del sistema.

La soluzione dovrà essere realizzata con le più moderne tecnologie atte a garantire un adeguato livello di “apertura” ed interoperabilità con sistemi terzi, tale da consentire una flessibile integrazione con i sistemi informativi di tutti gli attori coinvolti della rete logistica regionale, nazionale e internazionale.

Il sistema dovrà essere progettato e realizzato per rispondere ai seguenti requisiti qualitativi:

- **Interoperabilità:** facilità e versatilità d'integrazione con qualsiasi sistema di terze parti grazie alle più moderne tecnologie e standard di condivisione dati. L'interfacciamento con i database dei sistemi di altri organi pubblici e privati, nonché eventuali sistemi futuri, dovrà avvenire mediante la tecnologia Web Services (XML – SOAP);
- **Scalabilità:** garantire elevate performance anche in presenza di notevoli livelli di carico ed un elevato numero di contatti giornalieri. Le componenti server dovranno essere progettate per poter lavorare in modalità “cluster” e dimensionarsi facilmente ad eventuali incrementi di traffico negli anni futuri;
- **Sicurezza:** la massima sicurezza della trasmissione dei dati. A tale scopo dovranno essere utilizzate esclusivamente connessioni sicure e meccanismi d'autenticazione ed autorizzazione. L'accesso ai sistemi dovrà essere vincolato a meccanismi di sicurezza ad elevata indecifrabilità (es. password criptate e non decifrabili neanche dagli amministratori dei sistemi);
- **Flessibilità:** l'intera architettura del sistema dovrà essere basata su moduli applicativi distinti in grado di adattarsi anche ai contesti più complessi;
- **Velocità:** il sistema dovrà garantire un'elevata performance in termini di velocità per l'elaborazione e la rappresentazione dei dati anche on line in tempo reale in modo integrato sui terminali degli operatori;
- **Fruibilità:** la componente *end-user layer* dovrà essere rappresentata in un portale, garantendo il massimo grado di fruibilità tramite interfacce web e di utilizzo dei dati in termini di integrazione con le applicazioni esistenti. Ciò al fine di garantire la massima compatibilità con i più importanti browser presenti sul mercato ma soprattutto con l'operatività già acquisita dagli attori portuali;
- **Portabilità e distribuzione:** la componente dovrà prevedere la possibilità di potersi svincolare dalla particolare piattaforma (sistema operativo ed hardware). Per aumentare il valore intrinseco del sistema ed aumentare la riusabilità, diminuendo parimenti il grado di obsolescenza si richiede di progettare e sviluppare una piattaforma “portabile”.

Requisiti tecnici aggiuntivi.

- Le interfacce dovranno essere realizzate in lingua inglese, riportando, ove richiesto dagli operatori/utenti, anche la relativa traduzione in lingua italiana e dovranno rispettare i requisiti di semplicità e fruibilità.
- Il software sarà dotato di procedure di ricerca facilitata e di estrazione dati in formato XLS, CSV e PDF.
- Dovrà essere prevista la gestione della firma elettronica per l'invio di documenti o di flussi di dati firmati digitalmente;
- Dovranno in esso essere impediti, oppure adeguatamente gestiti, l'inserimento di caratteri non legali secondo i formati più diffusi di interscambio dati (es: XML), onde evitare blocchi nelle relative operazioni di interscambio dei dati stessi. Laddove necessario, e per le informazioni non preventivamente tabellate, dovranno essere previste funzioni di controllo sul *data entry*. Ad esempio, l'uso tassativo delle lettere maiuscole nelle targhe, oppure nelle sigle dei Contenitori oppure, ancora, nelle P.IVA, nei codici EORI, ed altre tipologie di anomalie che verranno di volta in volta gestite da APT.

Ulteriori requisiti minimi di fornitura.

La proprietà del codice sorgente del software e dei dati maturati dall'utilizzo delle procedure per tutte le elaborazioni necessarie al funzionamento del sistema portuale sarà dell'APT.

Il software verrà installato presso il CED dell'APT e le modalità di esperimento dell'attività saranno concordate direttamente con il responsabile del CED e dei servizi connessi.

La fornitura del software dovrà prevedere la garanzia per tre anni a far data della sua prima installazione, così come gli eventuali interventi di manutenzione ordinaria necessari al suo buon funzionamento, nonché l'assistenza agli utenti da fornirsi, eventualmente, anche attraverso un sito WEB all'uopo predisposto.

Il servizio di manutenzione ordinaria software sarà attivo 365 giorni all'anno, 24 ore su 24 e 7 giorni su 7, dovrà prevedere una sede ospitante il personale competente per gli interventi entro la provincia di Trieste o, al massimo ad una distanza non superiore ai 30 minuti di percorrenza tenendo come riferimento l'indirizzo della sede legale di APT, con i seguenti tempi di intervento:

1. per problemi bloccanti:
 - a. nelle ore diurne e feriali: entro un'ora dalla segnalazione;
 - b. nelle ore notturne o giornate festive: entro due ore dalla segnalazione.
2. per problemi non bloccanti:
 - a. nelle ore diurne e feriali: entro due ore dalla segnalazione;
 - b. per richieste notturne o festive: entro le prime due ore di lavoro nella successiva prima giornata lavorativa.

Dovrà essere previsto un costo complessivo di acquisizione del prodotto, comprensivo del primo anno di manutenzione ed uno di mantenimento nel tempo nei due anni successivi all'installazione (secondo e terzo anno), onnicomprensivo degli adempimenti normativi e delle future implementazioni, attraverso la rivisitazione mensile di un cronoprogramma lavori rimodulato di volta in volta in base alle esigenze.

Formazione

Eseguito lo start-up del sistema ed avviato lo scambio dati con la *EDI-platform*, sarà individuato il personale interno a APT, per unità operativa e ruolo funzionale, che dovrà essere opportunamente formato sulla base di un programma condiviso ed approvato dall'Ente. Il programma di formazione dovrà avere come obiettivo immediata autonomia nell'utilizzo del software del personale che parteciperà ai processi integrati del sistema.

Competenze

La società vincitrice dell'appalto dovrà garantire una comprovata esperienza nella gestione dei processi portuali tale da diminuire il più possibile il coinvolgimento di APT nell'analisi del processo, garantendole il solo ruolo autorizzativo dello stesso.

ART. 4) RISERVATEZZA E DIRITTI SUI MATERIALI

Nello svolgimento dell'attività dovrà essere osservata la massima riservatezza su ogni informazione di cui il fornitore, nel corso dello svolgimento dell'incarico, venisse a conoscenza.

Inoltre il fornitore espressamente rinuncia fin d'ora a qualsiasi diritto per il materiale prodotto, che rimane di esclusiva proprietà del committente che ne può disporre liberamente. In particolare la proprietà del codice sorgente del software e dei dati maturati dall'utilizzo di tale procedure per tutte le elaborazioni necessarie al funzionamento del sistema portuale sarà dell'APT.

ART. 5) TERMINI

I termini per l'esecuzione delle attività ricomprese nel presente affidamento dall'atto di aggiudicazione della fornitura sono i seguenti:

- 1) 10 giorni per la consegna e l'installazione della piattaforma;
- 2) Il termine offerto dal concorrente in sede di gara a partire da un massimo di 15 giorni (e con un minimo di 7 giorni) per la predisposizione all'interoperabilità con la *EDI-platform* e per la creazione della sezione dedicata alla svincolabilità dei contenitori in sbarco all'interno dei "Diritti Marittimi".

ART. 6) PERSONALE UTILIZZATO

L'impresa aggiudicataria ed il personale da questa incaricata sono tenuti al rispetto del segreto professionale (art. 622 del C.P.) su fatti e circostanze concernenti l'organizzazione e la documentazione dell'APT, dei quali abbia avuto notizia durante l'esecuzione della fornitura.

L'Impresa deve utilizzare personale in numero adeguato a garantire l'efficiente esecuzione di quanto previsto dal presente capitolato ed adeguatamente formato alle specifiche attività di competenza.

In particolare la società vincitrice dell'appalto dovrà dimostrare e garantire una comprovata esperienza nella gestione dei processi portuali tale da diminuire il più possibile il coinvolgimento di APT nell'analisi del processo, garantendole il solo ruolo autorizzativo dello stesso.

Ai sensi della normativa vigente, l'impresa è obbligata a garantire al lavoratore tutte le

condizioni assistenziali, previdenziali e assicurative applicabili al rapporto di lavoro.

Il personale addetto all'esecuzione della fornitura:

- deve essere a conoscenza delle modalità di espletamento dello stesso, qualificato e ritenuto idoneo a svolgere le relative funzioni;
- è tenuto a mantenere un contegno decoroso ed irreprensibile, riservato e corretto, al fine di svolgere adeguatamente le mansioni affidategli senza ostacolare l'andamento regolare del lavoro dell'Amministrazione, nonché disponibile alla collaborazione con altri operatori;
- deve esibire in maniera visibile il cartellino di riconoscimento fornito dall'Impresa, che deve riportare la denominazione dell'Impresa, il nominativo del dipendente/socio e corredato di fototessera dello stesso.

ART. 7) COLLAUDO

Al termine della fornitura sarà eseguito il Collaudo di tipo "in linea".

Verranno eseguiti tre distinti test che garantiranno la corretta esecuzione della fornitura, come di seguito specificato:

1. il primo sarà uno stress test per il database e per la configurazione generale della macchina ospitante la procedura. Ciò al fine di garantire la giusta velocità di esecuzione delle attività anche a pieno carico;
2. il secondo test coinvolgerà un operatore portuale, preferibilmente un agente, che eseguirà l'inserimento dati nave/merce a partire da quale si verificherà la corretta esecuzione del processo collegato, e cioè l'aggregazione dei dati per la formazione della statistica ESPO necessaria allo scambio dati previsto dal WP4 del progetto europeo ITS-Gateway;
3. l'ultimo test, il più importante, riguarderà l'omologazione dell'intero processo di scambio dati per l'area Napa, così come previsto dal WP4 del progetto europeo ITS-Gateway.

ART. 8) CORRISPETTIVO

Il corrispettivo a base d'asta per la fornitura – soggetto a riduzione in sede di gara – è pari ad € **300.000,00**, non imponibile I.V.A. ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 673/72.

Il compenso come sopra indicato, si intende riferito a tutte le prestazioni descritte nel presente Capitolato d'oneri nessuna esclusa.

Ogni eventuale prescrizione e/o modifica suggerita da Enti e/o Organi preposti all'esame e all'approvazione del progetto non darà titolo ad alcun rimborso aggiuntivo o integrativo al compenso per la prestazione.

ART. 9) MODALITÀ DI PAGAMENTO

La fornitura sarà compensata a stati di avanzamento: sarà riconosciuto il 40% dell'importo totale al completamento dell'installazione del software ed il rimanente 60% sarà erogato a seguito di collaudo positivo.

Il pagamento del corrispettivo, dedotte le eventuali penalità cui l'Impresa sarà incorsa, avverrà a ricezione della relativa fattura, che l'impresa potrà emettere solo in seguito all'emissione del certificato di pagamento da parte del Responsabile del Procedimento.

I pagamenti saranno effettuati entro 30 (trenta) giorni dalla data di ricevimento della fattura, riscontrata regolare e conforme alle pattuizioni contrattuali.

ART. 10) GARANZIE

La garanzia sulla piattaforma fornita avrà la durata minima di TRE ANNI con interventi on site presso la/e sede/i dell'Autorità Portuale di Trieste, decorrente dalla data del verbale di positivo collaudo.

La garanzia suddetta dovrà prevedere, per la soluzione di qualsiasi tipo di problema software, una prima assistenza telefonica e, ove non fosse sufficiente, interventi on-site secondo le tempistiche previste all'art. 3.

Tali tempi sono a tutti gli effetti tempi contrattuali e dovranno essere rigorosamente rispettati a pena di richiesta di risarcimento danni per inadempimento contrattuale.

a) Durante tale periodo l'aggiudicatario si obbliga pertanto a riparare tutti i guasti e le imperfezioni che si manifestino.

b) L'impresa è tenuta ad adempiere a tale obbligo secondo le tempistiche previste all'art. 3.

Restano a completo carico dell'aggiudicatario tutte le spese sostenute per i suddetti interventi di manutenzione (installazioni, verifiche, mano d'opera, viaggi, trasferte e permanenze del personale e tutto quant'altro si renda necessario per una perfetta riparazione).

ART. 11) PENALITÀ

In caso di mancata, ritardata, incompleta o inadeguata esecuzione delle prestazioni previste la cui gravità non concreti il presupposto per la risoluzione contrattuale in base all'art. 13), l'ente committente potrà applicare le seguenti penalità:

a) per ipotesi di inadempimento (mancata, tardiva o irregolare esecuzione riferibile ad una scadenza temporale), una penale giornaliera pari allo 0,15% (zerovirgolaquindici per cento);

b) per altre ipotesi di inadempimento non legate a scadenze temporali, penalità da un minimo dello 0,10% (zerovirgola dieci per cento) ad un massimo dello 0,15% (zerovirgolaquindici per cento). L'entità della penale in rapporto alla gravità dell'inadempimento verranno accertate in esito ad un procedimento in contraddittorio con il fornitore.

Le penali applicate ai sensi dei precedenti commi verranno trattenute sul saldo del compenso e non potranno comunque superare, complessivamente, il 10% dell'importo contrattuale.

Qualora ciò si verificasse l'ente committente ha facoltà di risolvere il rapporto senza che la controparte possa pretendere alcun compenso o indennizzo di sorta, eccetto la parte di attività svolta sino a quel momento.

ART. 12) CLAUSOLA RISOLUTIVA ESPRESSA

Il contratto può essere risolto, di diritto, per inadempimento, ai sensi dell'art. 1456 del codice civile, nel caso in cui il ritardo nello svolgimento delle prestazioni previste, non giustificato e

non autorizzato, superiori 20 (venti) giorni, termine oltre il quale si darà avvio alla procedura di risoluzione contrattuale per grave ritardo.

In tale ipotesi, il committente si intenderà libero da ogni impegno verso la controparte inadempiente, senza che questa possa pretendere compensi ed indennità di sorta con l'esclusione di quelli relativi alle prestazioni già assolte al momento della risoluzione del contratto che siano state approvate o comunque fatte salve dal committente medesimo.

ART. 13) ULTERIORI IPOTESI DI RISOLUZIONE CONTRATTUALE

Il committente si riserva altresì la facoltà di risolvere il contratto, ai sensi dell'art. 1454 del codice civile, mediante idoneo provvedimento, qualora l'incaricato non abbia provveduto in esito a formale diffida ad adempiere alle obbligazioni derivanti dal contratto e in ogni altro caso di grave ed ingiustificato inadempimento.

In caso di risoluzione del contratto per inadempimento non sarà riconosciuto all'incaricato alcun altro compenso o indennità di sorta con l'esclusione di quanto dovuto per le prestazioni già assolte al momento della risoluzione del contratto, fatta salva l'applicazione delle penali ed impregiudicato il diritto al risarcimento di eventuali ulteriori danni patiti dal committente in conseguenza dell'inadempimento.

ART. 14) RECESSO

L'ente committente, con idoneo provvedimento, può recedere dal contratto in qualsiasi momento per ragioni di pubblico interesse.

In tale caso l'Impresa ha diritto ad ottenere il corrispettivo per l'attività svolta fino a quel momento e le spese già sostenute e documentate per l'espletamento dell'incarico.

L'Impresa può recedere dal contratto per sopravvenuti, imprevisi ed imprevedibili motivi, della cui gravità dovrà dare conto all'ente committente nella comunicazione scritta che dovrà pervenire all'ente committente stessa con preavviso di almeno 30 (trenta) giorni.

In tal caso, l'Impresa ha diritto al corrispettivo per l'attività svolta fino alla data di recesso.

ART.15) INCOMPATIBILITÀ

Per l'affidatario, fino al termine dell'incarico, valgono tutte le cause di incompatibilità previste al riguardo dalle vigenti disposizioni legislative e regolamentari.

Al riguardo l'affidatario dovrà dichiarare in fase di presentazione dell'offerta di non avere in corso situazioni che possano configurare ipotesi di conflitti di interesse con il committente.

L'affidatario si impegna comunque a segnalare tempestivamente l'eventuale insorgere di cause di incompatibilità o di cessazione delle condizioni indicate ai precedenti commi, sia per se medesimo sia per i suoi collaboratori.

ART.16) CONTROVERSIE

Eventuali controversie che dovessero insorgere tra l'affidatario e l'ente committente in relazione all'interpretazione o all'esecuzione del relativo contratto, che non siano definibili in via amministrativa, saranno deferite alla competenza dell'Autorità Giudiziaria Ordinaria.

Il Foro competente è fin d'ora indicato in quello di Trieste.

ART. 17) RINVIO

Per quanto non espressamente stabilito nel presente atto si fa rinvio alle disposizioni del Codice Civile, a quelle del decreto legislativo n. 163/2006 e del D.P.R. 207/2010, nonché ad ogni altra disposizione legislativa o regolamentare vigente o emanata successivamente, in quanto applicabile.

ART. 18) ELEZIONE DOMICILIO

Il fornitore eleggerà il proprio domicilio speciale presso la sede dell'APT per tutta la durata della fornitura.

ART. 19) SPESE

Tutte le spese, imposte e tasse, inerenti e conseguenti all'appalto, compresa bollatura e registrazione del contratto, sono e saranno ad esclusivo carico del fornitore.
Si intendono altresì a carico dello stesso gli oneri per l'ottimale espletamento delle prestazioni contenute nel presente capitolato.

www.Albopretorionline.it 19/09/13