

**PROCEDURA APERTA IN MODALITA' TELEMATICA PER AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO DI REDAZIONE E SVILUPPO DEGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE DELLA MOBILITÀ URBANA
(N. CIG. 8282937FD4)**

CAPITOLATO TECNICO

PREMESSA

IL CONTESTO di RIFERIMENTO:

Il Comune di Ancona, in stretto rapporto con le Società partecipate ed in collaborazione istituzionale con gli altri Enti coinvolti (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione Marche, Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, Università Politecnica delle Marche, Azienda Ospedali Riuniti Umberto I, Camera di Commercio, Comuni aderenti al Piano di sviluppo dell'Area metropolitana medio adriatica_ AMMA, SVIM, etc.), ha da tempo avviato attività e progetti in grado di preconstituire una griglia di obiettivi, e di conseguenti azioni, utile alla redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS).

Tali obiettivi sono stati fissati all'interno del "DOCUMENTO METODOLOGICO" approvato con Delibera di Giunta n. 204 DEL 17/04/2018, avente ad oggetto "PROCEDIMENTO PER LA FORMAZIONE DEL PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE (PUMS). ATTO DI INDIRIZZO PER L'AVVIO DEL PIANO".

Con tale atto la Giunta Comunale, oltre ad approvare il Documento, ha dato mandato alla Urbanistica, Edilizia Pubblica, Porto e Mobilità, di avviare il processo di redazione del Piano Urbano di Mobilità Sostenibile (PUMS), e di procedere, d'intesa con la Direzione Generale, del gruppo di lavoro formato da soggetti interni all'Amministrazione Comunale.

Successivamente, a seguito del Decreto Ministero Trasporti e Infrastrutture 171 del 10/05/2019, il Comune di Ancona è risultato tra i possibili beneficiari delle risorse per il "Fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese...", da utilizzare prioritariamente per la redazione dei PUMS. A seguito del successivo Decreto Direttoriale n. 8060 dell'8/08/2019, con cui la Direzione Generale per l'Edilizia Statale e gli Interventi Speciali del MIT ha disciplinato le modalità ed i termini per la presentazione delle domande di ammissione al finanziamento, il Comune ha presentato istanza di finanziamento, che gli è stato concesso con Decreto Direttoriale della Direzione Generale del MIT datato 17/12/2019.

Il finanziamento è destinato a finanziare il servizio di progettazione articolato nelle seguenti voci:

1_PIANO URBANO DI MOBILITA' SOSTENIBILE - PUMS (D.M. 04-08-17)

integrato dai seguenti piani/programmi:

- 2 Piano Generale del Traffico Urbano PGTU (piano quadro del PUT_ art. 36 D. Lgs. 285/1992);
- 3 Programma triennale del TPL urbano (L.R. Marche n. 6/2013 – art. 3) - Aggiornamento;
- 4 Programma Urbano dei Parcheggi PUP (L. 122/1989);
- 5 Piano urbano della Mobilità Ciclistica BICIAN.

Al fine dell'inquadramento delle suddette pianificazioni in un processo realmente integrato e coerente, si ritiene utile riportare di seguito un passo dell'allegato 1 del decreto MIT 4 agosto 2017 (Linee guida PUMS):

“Il PUMS, da inquadrarsi nello scenario pianificatorio regionale e nazionale, deve essere concepito in un'ottica di integrazione e messa a sistema degli strumenti di pianificazione territoriale e trasportistica già esistenti a livello locale, ponendosi come piano sovraordinato ai piani di settore.

In particolare il PUMS è da intendersi quale strumento di pianificazione della mobilità sovraordinato rispetto a quelli descritti al capitolo 4 delle «Direttive per la Redazione, adozione ed attuazione dei Piani urbani del traffico» redatte dal Ministero dei lavori pubblici (DM 24/06/1995), in seguito a quanto disposto dall'art. 36 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, Nuovo codice della Strada (PGTU_Piano Generale del Traffico Urbano; PPTU_Piani Particolareggiati del Traffico Urbano, Piani Esecutivi del Traffico Urbano, Piani di settore relativi al potenziamento e/o ristrutturazione del servizio di vigilanza urbana ed alle campagne di informazione e di sicurezza stradale).

..... omissis.....

Il PUMS è nettamente differenziato dal PUT, ma è con esso interagente.

_Il PUMS è un piano strategico di medio-lungo termine, con il quale si affrontano problemi di mobilità la cui soluzione richiede «investimenti» e quindi risorse finanziarie e tempi tecnici di realizzazione, oltre che la realizzazione di politiche urbane/metropolitane complesse e intersettoriali. Gli obiettivi vengono perseguiti «non a risorse infrastrutturali inalterate».

_Il PUT, invece, essendo un piano di breve periodo, assume «risorse infrastrutturali inalterate» ed organizza al meglio l'esistente; esso è, quindi, sostanzialmente un piano di gestione.

In tale ottica è evidente che dall'analisi delle criticità irrisolvibili con il PUT possano individuarsi le opere previste dal PUMS e che il PUT, una volta realizzate le opere del PUMS, dovrà essere rivisto poiché risulta mutato l'insieme delle infrastrutture disponibili.”

In relazione alla ampiezza delle attività di pianificazione e programmazione da mettere in campo, alla multidisciplinarietà delle competenze necessarie ed alla stretta ed inderogabile tempistica per la redazione ed approvazione dei piani/programmi imposta dal Decreto di finanziamento, gli Uffici dell'Amministrazione Comunale non hanno la possibilità di garantire il perseguimento degli obiettivi posti dalla Giunta Comunale. In tal senso è emersa la opportunità di dotare il Comune di Ancona di un servizio tecnico volto alla redazione degli strumenti di pianificazione della mobilità urbana come appresso indicati:

- 1_Piano Urbano della Mobilità Sostenibile_PUMS;
- 2_Piano Generale del Traffico Urbano_PGTU (piano quadro del PUT);
- 3_Programma triennale del TPL urbano – Aggiornamento;
- 4_Programma Urbano dei parcheggi_PUP;
- 5_Piano Urbano della Mobilità Ciclistica_BICIPLAN.

REQUISITI di PARTECIPAZIONE

Saranno ammessi a partecipare alla presente procedura concorsuale – come meglio specificato all'articolo 5 del disciplinare di gara, i soggetti di cui all'articolo 45 - secondo le forme di cui agli articoli 46, 47, 48 - del decreto legislativo. n. 50/2016, che non si trovino in alcuna delle circostanze previste dall'articolo 80 del medesimo decreto delegato, quali cause di esclusione dalla partecipazione a pubblici appalti.

L'operatore economico interessato a partecipare dovrà essere in possesso – avendoli già maturati al momento di presentazione della domanda - dei requisiti di capacità economico-finanziaria e tecnico-professionale di cui all'art. 6 e 7 (7.1 – 7.2 – 7.3) del disciplinare di gara. Detti requisiti dovranno essere attestati mediante sottoscrizione del D.G.U.E (Documento di Gara Unico Europeo – allegato II al disciplinare di gara) e del *modulo unico dichiarazioni integrative al DGUE* (allegati III e V al disciplinare di gara).

ART. 1 – OGGETTO E CONTENUTI DEL SERVIZIO

La Impresa affidataria dovrà fornire il servizio di progettazione, redazione e sviluppo del sistema di gestione dei seguenti strumenti di pianificazione della mobilità urbana:

1. PIANO URBANO di MOBILITA' SOSTENIBILE (PUMS) - ex D.M. 04.08.2017, integrato dai seguenti piani / programmi:
2. Piano Generale del Traffico Urbano PGTU (piano quadro del PUT - art. 36 D.lgs. 285/1992);
3. Programma triennale del TPL urbano (PTT) – Aggiornamento;
4. Programma Urbano dei Parcheggi PUP (L. 122/1989);
5. Piano urbano della Mobilità Ciclistica BICIPLAN.

Il Servizio descritto dal presente capitolato tecnico è individuato alla categoria 12 dell'allegato IIA del D.lgs. 163/06, come specificato dai seguenti codici:

- CPC 867, CPV 71356400-2 “servizi di pianificazione tecnica”.

ART. 2 – NORMATIVA DI RIFERIMENTO E PRESTAZIONI

Le prestazioni oggetto del presente capitolato dovranno essere eseguite in conformità a quanto stabilito dal D.lgs. 50/2016, tenuto conto – laddove applicabili - delle Linee Guida ANAC.

In particolare, la impresa affidataria sarà chiamata fornire le seguenti prestazioni:

1 PROGETTAZIONE, REDAZIONE E SVILUPPO DEL SISTEMA DI GESTIONE (rif. art. 2) DEL PIANO URBANO DI MOBILITA' SOSTENIBILE PUMS (D.M. 04-08-17), comprensivo di:

1a__MILESTONE A

Predisposizione del quadro conoscitivo, area territoriale funzionale, punti di forza e debolezza, opportunità e minacce.

(DM 4 agosto 2017 n.397 allegato 1 par.2 lett. b);

Il quadro conoscitivo dovrà essere sviluppato così come segue:

Parte dell'analisi dovrà essere effettuata su una porzione di territorio “metropolitano” che superi i confini amministrativi comunali, arrivando a comprendere il tessuto insediativo ed infrastrutturale territoriale che potenzialmente genera domanda di mobilità sistematica con origine/destinazione il comune di Ancona.

A1_Quadro normativo, pianificatorio e programmatico

A1.1. Livello regionale;

A1.2. Livello sovralocale (piani e programmi di livello generale e di settore);

A1.3. Livello locale (piani e programmi di livello generale e di settore);

A2_Inquadramento territoriale e socio-economico dell'area di PianoA2.1. Struttura territoriale e insediativa (territorio metropolitano);

A2.2. Caratteristiche e dinamiche demografiche salienti (territorio metropolitano);

A2.3. Imprese e dinamiche occupazionali(territorio metropolitano);

A2.4. Localizzazione di servizi e dei poli di attrazione(territorio metropolitano);

A3_Offerta di reti e servizi di trasporto

A3.1. Rete stradale esistente e gerarchizzazione(territorio metropolitano);

A3.2. Reti e servizi di trasporto pubblico e nodi di interscambio(territorio metropolitano);

- A3.3. Rete ciclabile, aree pedonali, Zone 30 e ZTL(scala urbana);
- A3.4. Sistema della sosta(scala urbana);
- A3.5. Servizi integrativi al trasporto pubblico e mobilità' condivisa(Comune di Ancona);
- A3.6. Logistica urbana(scala urbana);
- A3.7. Sistemi ITS e di informazione, regolamentazione e controllo della circolazione(scala urbana);
- A3.8. Politiche della mobilità'(scala urbana);

A4_Domanda di mobilità

- A4.1. Zonizzazione a scala metropolitana ed urbana;
- A4.2. Indagini e rilievi sui flussi veicolari , utenza TPL, attività portuale commerciale e e turistica (almeno a scala urbana) ;
- A4.3. Matrici O/D degli spostamenti delle persone e delle merci, articolate nelle diverse modalità e suddivise per fasce orarie di punta e di morbida ed eventuali picchi stagionali (scala urbana);

A5_ Interazione tra domanda e offerta di trasporto

- A5.1. Livelli di Servizio della rete stradale e flussi di traffico (scala urbana);
- A5.2. Livelli di servizio sul TPL e flussi trasportati (scala urbana);
- A5.3. Flussi di traffico ciclabile e pedonale (scala urbana);
- A5.4. Rappresentazione delle dinamiche della logistica urbana (scala urbana);
- A5.5. Indice di utilizzo della sosta (scala urbana);

A6_Criticita' e impatti

- A6.1. Grado di accessibilità (scala urbana);
- A6.2. Congestione della rete stradale(scala metropolitana per la viabilità principale (strade cat. A, B), a scala urbana su tutto il reticolo viario (da strade cat. A a strade cat. F);
- A6.3. Saturazione dei servizi di TPL urbano ed extraurbano(almeno a scala urbana);
- A6.4. Incidentalità (scala urbana);
- A6.5. Impatti ambientali (parco veicolare, qualità' dell'aria, inquinamento acustico, consumi energetici)(scala urbana).

A7_determinazione dell'area territoriale funzionale", quale limite geografico entro cui sviluppare scenari ed interventi/azioni.

A8_Punti di forza e di debolezza, opportunità e minacce; definizione dello scenario di riferimento (SR), relativo al 2031 in assenza di PUMS (sia su scala metropolitana che su scala urbana). Lo SR e' lo scenario che si verifica per la naturale evoluzione (ad esempio demografica) del sistema e per effetto di singoli interventi eventualmente realizzati sul sistema dei trasporti e della mobilità a seguito di dinamiche indipendenti o per altri piani sovraordinati, in assenza di PUMS.

La costruzione del quadro conoscitivo, come sopra delineata, supporterà il percorso partecipato (che il Comune di Ancona affiderà ad altro soggetto con separata procedura selettiva) il quale, in conformità al DM 4 agosto 2017 n.397 allegato 1 par.2 lett. c), concorrerà a sua volta, attraverso l'ascolto dei cittadini e dei portatori di interesse, all'individuazione delle criticità presenti, nonché, successivamente, alla definizione degli obiettivi del Piano.

1b MILESTONE B

Definizione degli obiettivi e degli indicatori, avvio del processo partecipato (DM 4 agosto 2017 n.397_ allegato 1 par.2 lett. d)

Nella definizione degli obiettivi si dovranno assumere le indicazioni contenute nel paragrafo 4.2 del "DOCUMENTO METODOLOGICO" approvato dalla Giunta Comunale con Delibera n.204 del 17/04/2018.

All'interno del PUMS si perverrà alla migliore definizione e declinazione di:

_macro-obiettivi che rispondano a interessi generali di efficacia ed efficienza del sistema di mobilità e di sostenibilità sociale, economica ed ambientale ai quali verranno associati indicatori di risultato e i relativi valori / target da raggiungere entro 10 anni;

_obiettivi specifici di livello gerarchico inferiore, funzionali al raggiungimento dei macro-obiettivi.

La gerarchia degli obiettivi permetterà di riconoscere e proporre strategie del Piano per gli anni di valenza dello stesso (10 anni). Gli obiettivi perseguiti dal PUMS e la relativa quantificazione (target) dovranno essere monitorati con cadenza biennale per valutare il loro raggiungimento e confermarne l'attualità attraverso la definizione del sistema di indicatori di risultato e di realizzazione.

Il set degli indicatori sarà restituito nei documenti tecnici del Piano e la loro gestione verrà definita con la milestone D. Nella costruzione del sistema di indicatori, nonché per la definizione delle modalità del relativo monitoraggio, l'affidatario del Servizio dovrà assumere le indicazioni contenute nel paragrafo 6 del "DOCUMENTO METODOLOGICO" approvato dalla Giunta Comunale con Delibera n.204 del 17/04/2018.

Una chiara individuazione degli obiettivi, come sopra descritti, supporterà il percorso partecipato che sarà avviato a cura di altro soggetto selezionato dal Comune di Ancona, il quale dovrà trovare piena collaborazione da parte dell'operatore incaricato di redigere il PUMS; in tal senso, il soggetto incaricato di redigere il PUMS, dovrà garantire la presenza agli incontri fissati dal processo partecipativo più significativi, per almeno 10 giornate uomo/anno, a decorrere dall'avvio del processo sino all'approvazione del Piano.

Il Percorso partecipato in conformità al DM 4 agosto 2017 n.397 allegato 1 par.2 lett. e, concorrerà a sua volta alla definizione delle strategie e delle azioni, punti di partenza per la costruzione degli scenari alternativi di Piano.

1c MILESTONE C

Costruzione e adozione dello scenario di Piano (SP) (DM 4 agosto 2017 n.397 allegato 1 par.2 lett. e)

I diversi scenari alternativi, costituiti da specifiche azioni e interventi classificati in ordine di priorità anche attraverso gli esiti del percorso partecipato avviato con la milestone B, saranno collocati temporalmente all'interno del decennio di validità del Piano, quindi, saranno messi a confronto con lo Scenario di riferimento (SR) già definito nella milestone A, sia in termini di impatto sugli indicatori di cui alla milestone B, sia in termini di sostenibilità economica, attraverso una analisi multicriteria che metta in relazione gli obiettivi proposti nei diversi scenari e le risorse necessarie per la loro attuazione, con le eventuali fonti di finanziamento potenzialmente disponibili.

Dalla valutazione comparata ex ante degli scenari alternativi, attraverso l'uso degli indicatori di raggiungimento dei macro obiettivi di cui all'allegato 2 del DM 4 agosto 2017 n.397, si perviene alla individuazione dello Scenario di piano (SP) che include anche gli interventi già programmati dall'Amministrazione e/o presenti in pianificazioni adottate e approvate dalla stessa.

Lo scenario di Piano dovrà prevedere un crono-programma degli interventi da attuare a breve termine (es. 5 anni) ed a lungo termine (10 anni), nonché una stima dei relativi costi di realizzazione e delle possibili coperture finanziarie, evidenziando le risorse disponibili nel bilancio comunale ed altre eventuali fonti di finanziamento potenzialmente accessibili (es. fondi POR-FESR, bandi ministeriali etc.).

All'interno dello scenario di Piano dovrà risultare altresì l'elenco degli interventi prioritari, indicando gli eventuali lotti funzionali per una loro attuazione per stralci.

1d_MILESTONE D

Rapporto Finale; gestione del sistema di indicatori di monitoraggio del Piano e modalità per il loro controllo; adattabilità del Piano (DM 4 agosto 2017 n.397_allegato 1 par.2 lett. h)

Nell'ambito della redazione del PUMS, e successivamente alla definizione degli indicatori (milestone B) e dello scenario di piano (milestone C), si dovrà produrre un Rapporto finale che ricomprenda le milestones precedenti e definisca le attività di monitoraggio obbligatorio da avviare a seguito dell'approvazione del Piano.

A tale scopo si rende opportuna la definizione delle modalità di gestione del sistema di indicatori di risultato e di realizzazione (monitoraggio) già definito con la milestone B (vedi allegato 2 del DM 4 agosto 2017 n.397) che consenta di valutare l'effettivo perseguimento degli obiettivi e l'efficacia e l'efficienza delle azioni e degli interventi individuati nel Piano.

Nella definizione delle modalità del monitoraggio, l'affidatario del servizio dovrà assumere le indicazioni contenute nel paragrafo 6 del "DOCUMENTO METODOLOGICO" approvato dalla Giunta Comunale con Delibera n.204 del 17/04/2018.

Il monitoraggio periodico dovrà produrre un **rapporto biennale** sullo stato di realizzazione del PUMS e sulla sua capacità di perseguire gli obiettivi e i relativi target fissati, con il terzo rapporto si procederà ad una verifica congiunta tra Amministrazione e progettisti sull'eventuale adeguamento/aggiornamento del Piano; inoltre, il percorso partecipato (che il Comune di Ancona si riserva di affidare ad altro soggetto con separata procedura selettiva), sarà presente anche nella fase del monitoraggio, con lo scopo di verificare il progressivo conseguimento degli obiettivi e di individuare eventuali problemi e criticità che ostacolano la regolare attuazione del Piano.

In base alle risultanze del monitoraggio, il Piano dovrà prevedere criteri e modalità per operare le rettifiche dello Scenario di Piano (SP) (adattabilità) nonché del set di indicatori e della loro gestione, utile a garantire l'attualità del Piano nel corso del decennio di validità.

1e Attività di supporto alla procedura di VAS e nelle fasi di adozione e approvazione del Piano (DM 4 agosto 2017 n.397_allegato 1 par.2 lett. f) e g)

Secondo quanto stabilito dagli artt. 4 e segg. del decreto legislativo n. 152/2006 e ss.mm.ii., i piani ed i programmi strategici, che possano avere un impatto significativo sull'ambiente, debbono essere sottoposti alle procedure di Valutazione ambientale strategica (VAS) al fine di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e promuovere uno sviluppo sostenibile.

La VAS accompagnerà pertanto tutto il percorso di formazione del Piano fino alla sua approvazione; l'affidatario dovrà pertanto fornire, in qualunque momento si rendesse necessario, al soggetto titolare del relativo incarico, tutte le informazioni ed il supporto necessario allo sviluppo dei connessi rapporti ambientali.

L'affidatario dovrà inoltre fornire al Responsabile del Procedimento ed al gruppo di lavoro interno il necessario supporto nelle fasi di adozione e successiva approvazione del Piano, ivi compreso il supporto nella fase di controdeduzione ad eventuali osservazioni pervenute.

La documentazione progettuale di redazione e modellazione predisposta dall'affidatario, come sopra indicato, consisterà nella predisposizione della seguente documentazione da produrre alla stazione appaltante (nella persona del Responsabile Unico del Procedimento):

1° Rapporto PUMS MILESTONE A.

Tempi di consegna: **5 mesi** decorrenti dall'affidamento dell'incarico (o eventuale altra data indicata dal RUP in ragione di possibili sopravvenute esigenze).

2° Rapporto PUMS MILESTONE B

Obiettivi e scenari alternativi

Tempi di consegna: **9 mesi** decorrenti dall'affidamento dell'incarico (o eventuale altra data indicata dal RUP in ragione di possibili, sopravvenute esigenze).

3 Rapporto PUMS MILESTONE C

Tempi di consegna: **14 mesi** decorrenti dall'affidamento dell'incarico (o eventuale altra data indicata dal RUP in ragione di possibili, sopravvenute esigenze).

4 Rapporto finale del PUMS MILESTONE D e verifica/aggiornamento Milestones precedenti

Tempi di consegna: **18 mesi** decorrenti dall'affidamento dell'incarico (o eventuale altra data indicata dal RUP in ragione di possibili, sopravvenute esigenze).

Per quanto sopra non espressamente esplicitato la stazione appaltante farà riferimento alle funzioni ed ai compiti previsti dalle normative vigenti in materia ed al "DOCUMENTO METODOLOGICO" approvato con Delibera di Giunta n. 204 DEL 17/04/2018, avente ad oggetto "PROCEDIMENTO PER LA FORMAZIONE DEL PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE (PUMS). ATTO DI INDIRIZZO PER L'AVVIO DEL PIANO", al quale integralmente si rimanda precisando che, sarà preciso onere degli operatori concorrenti, prenderne debita visione.

2 REDAZIONE E SVILUPPO DEL SISTEMA di MODELLISTICA DEL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO PGTU (piano quadro del Piano Urbano del traffico PUT - art.36 D.lgs.285/1992)

La seconda parte del processo di pianificazione riguarderà la redazione e l'approvazione del Piano Urbano del Traffico PUT, limitatamente al primo livello di progettazione relativo al Piano Generale del traffico Urbano PGTU, inteso quale progetto preliminare o piano quadro del PUT, relativo all'intero centro abitato ed indicante sia la politica intermodale adottata, sia la qualificazione funzionale dei singoli elementi della viabilità principale e degli eventuali elementi della viabilità locale destinati esclusivamente ai pedoni (classifica funzionale della viabilità), nonché il rispettivo regolamento viario, anche delle occupazioni di suolo pubblico (standard geometrici e tipo di controllo per i diversi tipi di strade - cfr. allegato - pgf. 1.2.), sia il dimensionamento preliminare degli interventi previsti in eventuale proposizione alternativa, sia il loro programma generale di esecuzione (priorità di intervento per l'esecuzione del PGTU).

Detto dimensionamento dovrà rispondere al soddisfacimento complessivo della domanda di mobilità e dovrà risolvere il coordinamento delle esigenze almeno delle quattro componenti fondamentali del traffico:

1. circolazione dei pedoni;
2. movimento di veicoli per il trasporto collettivo con fermate di linea (autobus, filobus e tram), urbani ed extraurbani;
3. movimento di veicoli motorizzati senza fermate di linea (autovetture, autoveicoli commerciali, ciclomotori, motoveicoli, autobus turistici e taxi);
4. sosta di veicoli motorizzati, in particolare relativamente alle autovetture private.

La documentazione progettuale di redazione e modellazione svolta dall'affidatario, come sopra indicato, dovrà consistere nei seguenti documenti, da fornire in sede di produzione dell'offerta:

1° Rapporto PGTU il sistema della mobilità dolce. Regolamentazione, itinerari ed infrastrutture per la mobilità pedonale, il sistema delle aree e dei percorsi pedonali -AP- e delle zone a traffico limitato -ZTL- o, comunque, a

traffico pedonalmente privilegiato. Regolamentazione, itinerari ed infrastrutture per la mobilità ciclabile e per la micromobilità.

Tempi di consegna: **12 mesi** decorrenti dall'affidamento dell'incarico (o eventuale altra data indicata dal RUP in ragione di possibili, sopravvenute esigenze).

2° Rapporto PGTU il Sistema del TPL (verifica degli itinerari e delle infrastrutture di supporto (fermate, nodi di interscambio soste tecniche), con definizione delle eventuali corsie e/o carreggiate stradali ad essi riservate, e dei principali nodi di interscambio, nonché dei rispettivi parcheggi di scambio con il trasporto privato e dell'eventuale piano di riorganizzazione delle linee esistenti e delle loro frequenze (eventuali approfondimenti nel Piano Triennale del TPL)).

Tempi di consegna: **15mesi** decorrenti dall'affidamento dell'incarico (o eventuale altra data indicata dal RUP in ragione di possibili, sopravvenute esigenze).

3° Rapporto PGTU Sistema della mobilità privata, con definizione dello schema generale di circolazione veicolare (per la viabilità principale di attraversamento e penetrazione e per quella secondaria di distribuzione), sia della viabilità tangenziale per il traffico di attraversamento del centro abitato; verifica ed aggiornamento/adequamento dei sensi di percorrenza.

Analisi delle modalità di assegnazione delle precedenze tra i diversi tipi di strade ed eventuale adeguamento ed aggiornamento. Verifica della geometria e dei criteri di regolamentazione delle principali intersezioni; sistema di semaforizzazione: interventi di adeguamento e miglioramento delle performance. Sistema di segnalazione stradale: verifica, aggiornamento e potenziamento; introduzione di sistemi a messaggio variabile we-connected; introduzione di sistemi per la guida autonoma.

Tempi di consegna: **18 mesi** decorrenti dall'affidamento dell'incarico (o eventuale altra data indicata dal RUP in ragione di possibili, sopravvenute esigenze).

4° Rapporto PGTU il sistema della sosta, con definizione sia delle strade dotate di sosta laterale, sia delle aree di sosta a raso fuori delle sedi stradali ed, eventualmente, delle possibili aree per i parcheggi multipiano, sostitutivi della sosta su strada, Lo strumento è propedeutico alla redazione del PUP.

Tempi di consegna: **21 mesi** decorrenti dall'affidamento dell'incarico (o eventuale altra data indicata dal RUP in ragione di possibili, sopravvenute esigenze).

A seguito della consegna dell'ultimo Rapporto, il soggetto affidatario dovrà predisporre le eventuali modifiche e gli aggiornamenti che dovessero rendersi necessari nelle fasi di adozione/approvazione.

I suddetti elaborati progettuali dovranno essere redatti in scala da 1:25.000 fino ad 1:5.000 (o eccezionalmente valori inferiori) ed essere accompagnati da una relazione tecnica comprendente anche le analisi di rispondenza delle soluzioni proposte alla domanda di mobilità, con descrizione dei dati e dei metodi di calcolo utilizzati (simulazioni del traffico, con diverso grado di approfondimento delle valutazioni in rapporto alla complessità dell'area in esame). Tali analisi dovranno riguardare, in particolare, il dimensionamento e la configurazione della rete viaria principale, il bilancio cella sosta, veicolare (tra posti-auto eliminati e quelli recuperati, in rapporto alla politica intermodale adottata) ed, eventualmente (Piano della mobilità), la riorganizzazione delle linee del trasporto pubblico collettivo.

Qualora tra gli interventi del PGTU siano eccezionalmente previste opere di rilevante onere economico (parcheggi multipiano, nuove linee di trasporto pubblico collettivo, soluzioni di intersezioni a livelli sfalsati, nuovi tronchi di viabilità tangenziale, sistemi di controllo centralizzato del traffico, nuovi sistemi tecnologici di informazione per l'utenza), la relazione anzidetta dovrà essere integrata con le specifiche analisi di convenienza economica (benefici / costi) e di fattibilità finanziaria delle opere medesime.

I parcheggi multipiano, ove non previsti nei PUP (Piani urbani dei parcheggi), le intersezioni a livelli sfalsati ed i nuovi tronchi di viabilità tangenziale, ove non previsti dagli strumenti urbanistici vigenti, dovranno essere opportunamente segnalati, per il tramite degli Uffici comunali competenti, all'amministrazione per le necessarie modifiche di detti strumenti, secondo la vigente legislazione e normativa urbanistica, e, per le ipotesi viarie di interesse statale, secondo l'articolo 81 del D.P.R. 616/1977. Al contrario, qualora gli interventi infrastrutturali fossero già previsti dagli strumenti urbanistici e le specifiche analisi di convenienza economica e di fattibilità finanziaria delle opere abbiano dato esito positivo, questi dovranno essere considerati prioritari prevedendo comunque la realizzazione dei necessari interventi atti alla limitazione ed all'abbattimento dei fenomeni di inquinamento atmosferico ed acustico.

Qualora per la zona comprendente il centro abitato in esame fosse stato predisposto il Piano di intervento operativo (PIO) per la gestione degli stati di attenzione e di allarme, come previsto dall'articolo 9 del D.M. 20.5.91 "Criteri per la raccolta dei dati inerenti la qualità dell'aria", uno specifico paragrafo della relazione tecnica (integrato con gli specifici elaborati grafici e di calcolo necessari) dovrà essere destinato al pacchetto degli interventi considerati dal Piano per prevenire l'inquinamento atmosferico e di quelli necessari quando il livello di attenzione o di allarme imponesse l'adozione di misure di emergenza; tali interventi dovranno essere integrati nella strategia adottata per il PGTU.

Per quanto non espressamente esplicitato si farà riferimento, comunque, alle funzioni ed ai compiti previsti dalle normative vigenti in materia.

3 AGGIORNAMENTO DEL PROGRAMMA TRIENNALE DEL TPL URBANO.

La terza parte del processo di pianificazione dovrà riguardare la redazione e l'approvazione dell'aggiornamento del Piano Urbano dei Trasporti Programma Triennale del TPL Urbano.

La documentazione progettuale di redazione e modellazione svolta dall'affidatario, come sopra indicato, consisterà nei seguenti documenti, da produrre alla stazione appaltante:

1° Rapporto aggiornamento TPL Stato di fatto, articolato come segue:

PROGRAMMA DI ESERCIZIO IN ESSERE

- 1_ Risorse (monte corrispettivi e fonti);
 - 2_ Quadro delle linee in servizio;
 - 3_ Riserve disponibili;
 - 4_ Standard minimi di qualità previsti da Contratto;
 - 5_ Sistema tariffario vigente, fonti di contribuzione e margini manovra rispetto a vincoli tariffari regionali;
- Tempi di consegna: **15 mesi** decorrenti dall'affidamento dell'incarico (o eventuale altra data indicata dal RUP in ragione di possibili, sopravvenute esigenze).

2° Rapporto aggiornamento TPL Progetto articolato come segue:

AGGIORNAMENTO DEL SISTEMA DI TPL URBANO

- 1_Recepimento delle indicazioni progettuali dell'Amministrazione e del completamento dell'anello filoviario (bando TRM):
 - 1.1 obiettivi generali;
 - 2.2 obiettivi specifici (economici, sociali ed ambientali);
- 2_Sviluppo del sistema di TPL urbano rispetto alle altre soluzioni di intermodalità in fase di studio/attuazione (es. sharing elettrico ed altre soluzioni promosse dal PUMS):
 - 2.1 individuazione delle linee portanti e delle linee adduttrici;

2.2 identificazione dell'offerta di trasporto suddivisa per linee e corse sviluppata per almeno quattro periodi dell'anno (invernale scolastico, invernale festivo, estivo feriale, estivo festivo);

2.3 revisione delle fermate (numero e ubicazione);

2.4. aggiornamento della politica tariffaria (integrazione/intermodalità);

Tempi di consegna: **18 mesi** decorrenti dall'affidamento dell'incarico (o eventuale altra data indicata dal RUP in ragione di possibili, sopravvenute esigenze).

3° Rapporto aggiornamento TPL Progetto articolato come segue:

RICLASSIFICAZIONE DEL SISTEMA DI TPL URBANO SECONDO LE SPECIFICHE RICHIESTE DALLA GARA REGIONALE DI AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO

1_LME - Livelli Minimi Essenziali;

2 ricavi standard;

3 costi standard;

Tempi di consegna: **21 mesi** decorrenti dall'affidamento dell'incarico (o eventuale altra data indicata dal RUP in ragione di possibili, sopravvenute esigenze).

4° Rapporto aggiornamento TPL Progetto articolato come segue:

MONITORAGGIO DEL RAPPORTO DOMANDA/OFFERTA

1 altri indicatore prestazionali;

2 standard qualitativi minimi;

3 standard qualitativi facoltativi;

RESILIENZA DEL SISTEMA

CONCLUSIONI

Tempi di consegna: **24 mesi** decorrenti dall'affidamento dell'incarico (o eventuale altra data indicata dal RUP in ragione di possibili, sopravvenute esigenze).

A seguito della consegna dell'ultimo Rapporto, il soggetto affidatario dovrà predisporre le eventuali modifiche e gli aggiornamenti che dovessero rendersi necessari nelle fasi di adozione/approvazione del Programma Triennale.

Per quanto non espressamente esplicitato si farà riferimento, comunque, alle funzioni ed ai compiti previsti dalla normativa vigente in materia.

4 PROGRAMMA URBANO DEI PARCHEGGI PUP (Legge 122/1989 Art. 3)

La quarta parte del processo di pianificazione riguarderà la redazione e l'approvazione del Programma Urbano dei parcheggi.

La documentazione progettuale di redazione svolta dall'affidatario, come sopra indicato, consisterà nei seguenti documenti, da consegnare alla stazione appaltante:

Rapporto PUP – Programma Urbano dei Parcheggi

Il programma dovrà indicare le localizzazioni ed i dimensionamenti dei parcheggi, le priorità di intervento ed i tempi di attuazione, privilegiando le realizzazioni volte a favorire il decongestionamento del centro urbano mediante la creazione di parcheggi finalizzati all'interscambio con sistemi di trasporto collettivo e dotati anche di aree attrezzate per veicoli a due ruote, nonché le disposizioni necessarie per la regolamentazione della circolazione e dello stanziamento dei veicoli nelle aree urbane.

In abbinamento al Rapporto PUP, gli estensori dovranno produrre anche il Regolamento della sosta (criteri, modalità di tariffazione della sosta onerosa, gestione dei permessi di sosta etc.).

Il Rapporto dovrà inoltre essere corredato delle previsioni economiche e finanziarie.

Tempi di consegna: **24 mesi** decorrenti dall'affidamento dell'incarico (o eventuale altra data indicata dal RUP in ragione di possibili, sopravvenute esigenze).

A seguito della consegna del Rapporto, il soggetto affidatario dovrà predisporre le eventuali modifiche e gli aggiornamenti che dovessero rendersi necessari nelle fasi di adozione/approvazione del PUP.

Per quanto non espressamente esplicitato si farà riferimento, comunque, alle funzioni ed ai compiti previsti dalle normative vigenti in materia.

5 BICIPLAN (Legge 11 gennaio 2018, n. 2)

La quarta parte del processo di pianificazione riguarderà la redazione e l'approvazione del Piano Urbano della Mobilità Ciclistica, inquadrato dalla normativa come piano di settore del piano urbano della mobilità sostenibile (PUMS) finalizzato a definire gli obiettivi, le strategie e le azioni necessari a promuovere e intensificare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative e a migliorare la sicurezza dei ciclisti e dei pedoni.

Il biciplan sarà pubblicato in formato di tipo aperto nel sito internet istituzionale dell'ente.

Il BICIPLAN dovrà definire:

- a. la rete degli itinerari ciclabili prioritari o delle ciclovie del territorio comunale destinata all'attraversamento e al collegamento tra le parti della città lungo le principali direttrici di traffico, con infrastrutture capaci, dirette e sicure, nonché gli obiettivi programmatici concernenti la realizzazione di tali infrastrutture;
- b. la rete secondaria dei percorsi ciclabili all'interno dei quartieri e dei centri abitati;
- c. la rete delle vie verdi ciclabili, destinata a connettere le aree verdi e i parchi della città, le aree rurali e le aste fluviali del territorio comunale e le stesse con le reti di cui alle lettere a) e b);
- d. gli interventi volti alla realizzazione delle reti di cui alle lettere a) e c) in coerenza con le previsioni dei piani di settore sovra-ordinati;
- e. il raccordo tra le reti e gli interventi definiti nelle lettere precedenti e le zone a priorità ciclabile, le isole ambientali, le strade 30, le aree pedonali, le zone residenziali e le zone a traffico limitato;
- f. gli interventi che possano essere realizzati sui principali nodi di interferenza con il traffico auto-veicolare, sui punti della rete stradale più' pericolosi per i pedoni ed i ciclisti e sui punti di attraversamento di infrastrutture ferroviarie o autostradali;
- g. gli obiettivi da conseguire nel territorio del comune, nel triennio di riferimento, relativamente all'uso della bicicletta come mezzo di trasporto, alla sicurezza della mobilità ciclistica e alla ripartizione modale;
- h. eventuali azioni per incentivare l'uso della bicicletta negli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro;
- i. gli interventi finalizzati a favorire l'integrazione della mobilità ciclistica con i servizi di trasporto pubblico urbano, regionale e nazionale;
- j. le azioni finalizzate a migliorare la sicurezza dei ciclisti;
- k. le azioni finalizzate a contrastare il furto delle biciclette;
- l. eventuali azioni utili a estendere gli spazi destinati alla sosta delle biciclette prioritariamente in prossimità degli edifici scolastici e di quelli adibiti a pubbliche funzioni nonché in prossimità dei principali nodi di interscambio modale e a diffondere l'utilizzo di servizi di condivisione delle biciclette (bike-sharing);
- m. le tipologie di servizi di trasporto di merci o persone che possano essere effettuati con velocipedi e biciclette;
- n. eventuali attività' di promozione e di educazione alla mobilità sostenibile;
- o. il programma finanziario triennale di attuazione degli interventi definiti dal piano stesso nel rispetto del quadro finanziario di cui all'articolo 3, comma 3, lettera e), e dei suoi eventuali aggiornamenti.

p. la realizzazione di eventuali velostazioni, ossia di centri per il deposito custodito, l'assistenza tecnica e l'eventuale servizio di noleggio di biciclette in prossimità di stazioni ferroviarie, di autostazioni, di stazioni metropolitane e di stazioni di mezzi di trasporto marittimi.

La documentazione progettuale di redazione svolta dall'affidatario, come sopra indicato, si dovrà tradurre nella redazione dei sotto elencati documenti, da produrre alla stazione appaltante in sede di gara:

Rapporto BICIPLAN_Progetto

Tempi di consegna: **12 mesi** decorrenti dall'affidamento dell'incarico (o eventuale altra data indicata dal RUP in ragione di possibili, sopravvenute esigenze).

A seguito della consegna del Rapporto, il soggetto affidatario dovrà predisporre le eventuali modifiche e gli aggiornamenti che dovessero rendersi necessari nelle fasi di adozione/approvazione del Biciplan.

Per quanto non espressamente esplicitato si farà riferimento, comunque, alle funzioni ed ai compiti previsti dalla normative vigenti in materia.

2.1 OUTPUT DEGLI ELABORATI E SISTEMA DI GESTIONE DEI PIANI/PROGRAMMI

Il fornitore dovrà produrre tutti gli elaborati richiesti su supporto digitale editabile nei formati dwg, shp, xls, doc, mdb, shp, mxd.

Su richiesta dell'Ente appaltante, potranno essere trasmesse al massimo n.ro tre copie su carta degli stessi elaborati.

Gli elaborati di output relativi agli scenari del PUMS, ai flussi della domanda di mobilità, all'offerta di TPL e della sosta, dovranno essere caricabili su shapefile compatibili con le versioni di Arcview Esri 10.1 e successive.

Ogni milestone ed ogni Piano/Programma andranno accompagnati da una presentazione riassuntiva dei contenuti e delle risultanze in formato ppt o analogo editabile e compatibile con Libre Office.

Il progettista dovrà fornire i criteri e le modalità per aggiornare i Piani ed i Programmi richiesti utilizzando i files nei formati suindicati.

ART. 3 - ARTICOLAZIONE DEL SERVIZIO

La complessità e l'articolazione della attività di pianificazione sopra descritta richiederà un approccio multidisciplinare capace di coprire tutti i settori specialistici necessari.

L'affidatario dovrà dunque garantire la partecipazione al gruppo di progettazione da figure professionali le cui singole e specifiche **caratteristiche minime** sono definite ai fini dell'ammissione alla valutazione dell'offerta (requisiti tecnico-professionali), come meglio specificato all'articolo 7 – 7.3 del disciplinare di gara.

Il Gruppo di progettazione, che vedrà l'esperto in PUMS e PUT/PGTU in qualità di referente, dovrà raccordarsi con il RUP e con il Gruppo di Lavoro interno all'Ente affidante.

ART. 4 – CONTROLLO DELLE PRESTAZIONI E PROCEDIMENTI CONSEGUENTI

Il controllo dell'esatto e puntuale espletamento delle azioni progettuali, secondo quanto previsto nel presente Capitolato e nel disciplinare di gara, nonché il livello delle prestazioni rese, sarà effettuato dal Direttore della esecuzione del contratto se ed in quanto nominato; sarà onere del Direttore della esecuzione del contratto coordinarsi e riferire ogni circostanza relativa alla fase esecutiva del contratto al Responsabile Unico del Procedimento.

ART. 5 – INIZIO, MODALITA' E DURATA DELL'AFFIDAMENTO

La durata del servizio decorrerà dalla data di stipula del contratto di cui alla presente procedura concorsuale ed avrà una durata **di 24 mesi**, con facoltà di eventuale proroga, senza ulteriori oneri per l'Ente, qualora le attività a carico del Comune di Ancona, di cui al precedente articolo 2, non fossero completate per motivi non dipendenti dall'Amministrazione o dall'incaricato.

Durante tutta la durata, l'incaricato dovrà garantire la propria presenza a riunioni e/o incontri convocati dal DEC (se ed in quanto nominato) e/o dal RUP.

L'incaricato sarà obbligato a tenere costantemente informato il Responsabile del Procedimento in ordine alle eventuali criticità delle attività affidategli.

Il Responsabile del Procedimento potrà concedere eventuali proroghe alle scadenze di cui all'articolo 2, su motivata richiesta del professionista o qualora accerti che il ritardo dipenda da cause non imputabili allo stesso (necessità di conferenze di servizi, sopravvenute normative, etc.).

Il servizio dovrà essere svolto interamente secondo le disposizioni tutte di cui al presente capitolato tecnico, al disciplinare e ad ogni altra documentazione complementare di gara. Eventuali modifiche rispetto a quanto sopra, che dovessero / potessero rendersi necessarie in corso di esecuzione del contratto, dovranno essere preventivamente concordate con il Direttore dell'Esecuzione del Contratto (se ed in quanto nominato).

Il servizio dovrà essere attivato dalla impresa aggiudicataria entro e non oltre **30 giorni consecutivi** dalla data di sottoscrizione del contratto.

La stazione appaltante verificherà, tramite il DEC per tutto il periodo di vigenza contrattuale, il rispetto degli impegni assunti contrattualmente e la reale qualità del servizio reso.

ART. 6 – BASE D'ASTA

La base d'asta per l'affidamento dei servizi oggetto di gara è fissata in **Euro 200.000,00** (euro duecentomila/00), oltre cassa previdenziale ed IVA come per legge.

Deve sin d'ora considerarsi a carico della impresa affidataria ogni spesa accessoria necessaria per l'espletamento del servizio oggetto del presente appalto.

ART. 7 – AGGIUDICAZIONE

Ai sensi dell'articolo 95, comma 2, del decreto legislativo n. 50/2016 l'aggiudicazione del presente appalto sarà effettuata secondo il criterio **dell'offerta economicamente più vantaggiosa**, individuata sulla base del miglior rapporto qualità prezzo, secondo i seguenti criteri di valutazione:

- | | |
|---|-------------------------|
| - QUALITA' DELL'OFFERTA TECNICA | massimo 90 punti |
| - RIBASSO SULL'IMPORTO A BASE D'ASTA (PREZZO) | massimo 10 punti |

QUALITA':

L'attribuzione del punteggio relativo al parametro QUALITA' (max punti 90/100) sarà effettuata sulla base dei criteri e degli elementi di valutazione dettagliati nell'allegato B al presente capitolato, e declinati all'articolo 17 del disciplinare di gara.

La valutazione dei punteggi qualitativi – laddove non attribuibili in maniera tabellare - sarà effettuata sulla base di un sintetico giudizio discrezionale espresso dalla Commissione Giudicatrice di Gara (si veda in tal senso l'art. 17 – 17.1 del disciplinare di gara) che, dall'esame comparativo delle proposte, attribuirà i sub-punteggi previsti (laddove non vincolata dai cd. "punteggi tabellari" predeterminati) assegnando un punteggio maggiore all'offerta che riterrà più qualificata e uguale punteggio o punteggi decrescenti alle offerte degli altri concorrenti. **I concorrenti**

che avranno ottenuto un punteggio qualitativo totale inferiore a 81 punti, non saranno ammessi alla seconda fase della gara per l'applicazione del punteggio relativo al parametro prezzo. Il raggiungimento o superamento della citata soglia è da intendersi quindi come condizione necessaria per l'apertura delle offerte economiche.

PREZZO:

L'attribuzione del successivo punteggio relativo al parametro PREZZO (max punti 10/100) – soltanto per i concorrenti le cui proposte progettuali saranno state ritenute ammissibili – sarà calcolata in maniera proporzionale tra i concorrenti non esclusi per offerta anomala (si vedano in tal senso l'articolo 17 – 17.2 e 21 del disciplinare di gara) stante l'attribuzione del massimo punteggio (10 punti) all'indirizzo dell'offerta riportante il maggior ribasso percentuale rispetto alla base d'asta (cd. migliore offerta) e valutando le ulteriori offerte economiche in maniera proporzionale.

L'individuazione dell'operatore economico con cui sottoscrivere il contratto utile alla eventuale affidamento del presente appalto, sarà formulata nei confronti dell'operatore economico che avrà conseguito il punteggio più alto nella complessiva valutazione parametro QUALITA' + parametro PREZZO.

ART. 8 – MODALITA' DI SVOLGIEMNTO DELLA PROCEDURA

Con riguardo alle modalità di svolgimento della presente procedura di gara, si rimanda integralmente a quanto in tal senso previsto all'art. 18, 19 e 20 del disciplinare di gara.

ART. 9 - PAGAMENTI E FATTURAZIONE

Il compenso dovuto all'affidatario sarà liquidato dalla stazione appaltante, con riferimento alla documentazione delle attività di supporto svolte di cui ai punti 1 e 2 del precedente art. 2, secondo le seguenti scadenze :

- una prima tranche, pari al 20% del corrispettivo, potrà essere fatturata successivamente alla consegna del **MILESTONE 1** di cui al precedente art. 2;
- una seconda tranche, pari al 10% del corrispettivo, potrà essere fatturata successivamente alla consegna del **MILESTONE 2** di cui al precedente art. 2;
- una terza tranche, pari al 10% del corrispettivo, potrà essere fatturata successivamente alla consegna del **MILESTONE 3** di cui al precedente art. 2;
- una quarta tranche, pari al 10% del corrispettivo, che potrà essere fatturata successivamente alla consegna del **MILESTONE 4** di cui al precedente art. 2;
- una quinta tranche, pari al 30% del corrispettivo, potrà essere fatturata successivamente alla consegna dei quattro Piani e Programmi PGTU, PUP, PTT, Biciplan di cui al precedente art. 2 e previo rilascio del certificato di regolare esecuzione da parte RUP.
- La sesta tranche a saldo, pari al 20% del corrispettivo, potrà essere fatturata successivamente alla approvazione definitiva del PUMS di cui al precedente art. 2 e previo rilascio del certificato di regolare esecuzione da parte RUP.

La liquidazione del corrispettivo avverrà entro 60 giorni dalla presentazione di regolare fattura al Comune.

La fattura dovrà essere inviata esclusivamente in formato elettronico ai sensi della legge n. 244/2007 e successive modificazioni e decreto ministeriale n. 55/2013.

La fattura, tra l'altro, dovrà obbligatoriamente contenere:

- codice CUP: E32G19000540001;
- codice GIG: 8282937FD4;
- codice univoco ufficio: 13MQXL ;

- oggetto: SERVIZIO DI REDAZIONE E SVILUPPO DEGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE DELLA MOBILITÀ URBANA”.

La fattura dovrà riportare, inoltre, le modalità di pagamento comprensive del codice IBAN. Nel caso in cui fossero rinvenute delle irregolarità il termine stabilito per il pagamento delle fatture decorrerà dalla data di ricevimento del documento corretto.

Il Comune verificherà la regolarità dell'affidatario in ordine al versamento dei contributi previdenziali e dei contributi assicurativi.

Il pagamento sarà effettuato mediante bonifico bancario sul conto corrente dedicato al presente contratto, il quale dovrà essere comunicato dall'incaricato ai sensi dell'art.3, comma 7, Legge 13 agosto 2010 n. 136 nei termini di Legge. L'incaricato sarà obbligato altresì a comunicare ogni modifica relativa ai dati trasmessi. Le commissioni bancarie applicate per l'esecuzione del bonifico a seguito del mandato di pagamento, saranno a carico dell'incaricato.

ART. 10 – OBBLIGHI IN RELAZIONE ALLA RINTRACCIABILITÀ' DEI FLUSSI FINANZIARI

L'operatore economico concorrente, in relazione alla definizione della presente procedura di gara (ed al futuro contratto d'appalto scaturente dall'aggiudicazione della procedura medesima) identificata con il CIG n. **8282937FD4** assume sin d'ora, a pena di nullità assoluta, tutti gli obblighi di tracciabilità relativa ai flussi finanziari di cui all'art. 3, Legge n. 136/2010 e successive integrazioni e modifiche.

L'operatore economico aggiudicatario, a pena di nullità del contratto ovvero di risoluzione dello stesso, assume altresì l'onere di comunicare alla stazione appaltante gli estremi identificativi dei conti correnti dedicati **entro 7 (sette) giorni** dalla loro accensione nonché, entro lo stesso termine, le generalità e il codice fiscale delle persone delegate ad operare su di essi.

L'operatore economico aggiudicatario, si impegna inoltre a dare immediata comunicazione alla stazione appaltante (nella persona del Responsabile del Procedimento e/o del Direttore della Esecuzione del Contratto) ed alla Prefettura / Ufficio Territoriale del Governo della Provincia di Ancona, della notizia di inadempimento della propria controparte (qualora esistente – subappaltatore / subcontraente) rispetto agli obblighi di tracciabilità finanziaria ed al fine di consentire opportuna verifica delle clausole in esso inserite, assume l'onere di trasmettere prontamente alla stazione appaltante, copia di ogni eventuale contratto di subappalto sottoscritto.

L'operatore economico aggiudicatario sarà tenuto a comunicare prontamente al Responsabile del Procedimento e/o del Direttore della Esecuzione del Contratto qualsiasi variazione e/modifica concernente gli obblighi normativi di cui sopra.

La stazione appaltante si farà carico di verificare, in occasione del pagamento di quanto dovuto all'impresa aggiudicataria, l'assolvimento degli obblighi relativi alla tracciabilità dei flussi finanziari.

ART. 11 – DOCUMENTO UNICO DI VALUTAZIONE DEI RISCHI INTERFERENTI (DUVRI)

Ai sensi dell'articolo 26, comma 3 bis, del Decreto Legislativo n. 81/2008, in relazione al presente appalto non si rilevano possibili rischi da interferenza; in tal senso non risulta necessario redigere il Documento Unico di Valutazione dei Rischi Interferenziali (DUVRI). **I costi della sicurezza sono pertanto pari ad € 0,00.**

ART. 12 – RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

Ai sensi del combinato disposto della Legge n. 241/1990, del Decreto Legislativo n. 50/2016, il Responsabile Unico del presente Procedimento è l'arch. Claudio CENTANNI – Direzione Urbanistica, Edilizia Pubblica, Porto e Mobilità del Comune di ANCONA.

ART. 13 – CLAUSOLA DI SALVAGUARDIA

L'Amministrazione appaltante si riserva, a proprio insindacabile giudizio, la facoltà di non procedere alla aggiudicazione in caso di offerte non compatibili rispetto alla propria disponibilità di bilancio (anche se successivamente sopraggiunta rispetto all'avvio della presente procedura) o non ritenute idonee all'accoglimento sotto l'aspetto della congruità economica o sotto l'aspetto tecnico / normativo, ovvero di adottare ogni e qualsiasi provvedimento motivato di sospensione, annullamento, revoca, aggiudicazione parziale ed abrogazione della presente procedura che potrà essere posto in essere, a suo insindacabile giudizio, senza che i concorrenti possano accampare alcuna pretesa o diritto al riguardo.

ART. 14 – DISPOSIZIONI GENERALI

Qualsiasi controversia dovesse insorgere con la stazione appaltante non esime l'impresa aggiudicataria dall'esecuzione dell'appalto. Ogni caso di arbitraria interruzione delle prestazioni contrattuali sarà ritenuto contrario alla buona fede e l'impresa aggiudicataria sarà considerata diretta responsabile di eventuali danni causati alla stazione appaltante da tale interruzione.

ART. 15 – FORO COMPETENTE

Per la risoluzione di eventuali controversie, sarà competente il Foro di Ancona.

ART. 16 – TUTELA DELLA PRIVACY NELL'ESECUZIONE DEL CONTRATTO

In relazione alla tutela ed alla protezione dei dati personali, l'affidatario sarà tenuto all'osservanza delle disposizioni previste dal Decreto Legislativo 30 giugno 2003, n.196 così come modificato dal D.lgs. 10.08.2018 n. 101 *"Codice in materia di protezione dei dati personali, recante disposizioni per l'adeguamento dell'ordinamento nazionale al Regolamento UE n. 2016/679, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati"*.

L'affidatario, ai sensi del D.lgs. 196/2003, avrà l'obbligo di mantenere riservati i dati e le informazioni di cui venisse a conoscenza, non divulgandoli in alcun modo e non utilizzandoli per scopi diversi da quelli strettamente necessari all'esecuzione del contratto.

Ai sensi del Regolamento (UE) 2016/679 oltre alle ipotesi di responsabilità penale ivi contemplate, l'affidatario sarà comunque tenuto al risarcimento del danno provocato agli interessati in violazione della normativa richiamata.

ART. 17 ESTENSIONE DEGLI OBBLIGHI DI CONDOTTA PREVISTI PER I DIPENDENTI PUBBLICI

L'affidatario prende atto dell'esistenza del codice di comportamento dei dipendenti pubblici emanato con d.p.r. n. 62 del 16/04/2013 e del codice di comportamento integrativo del Comune di Ancona di cui dichiara di aver preso piena conoscenza sul sito internet dell'Ente – sezione amministrazione trasparente sottosezione documenti generali - e si obbliga a far osservare al proprio personale ed ai propri collaboratori a qualsiasi titolo, interessati dalla attività svolta, gli obblighi di condotta in essi previsti.

ART. 18 – ASSENZA DI CAUSE INTERDITTIVE EX ART. 53, COMMA 16-TER, D.LGS. 30 MARZO 2001 N.165

Ai sensi dell'art. 53, comma 16 *ter*, del decreto legislativo 30 marzo 2001 n. 165 e successive modificazioni l'affidatario con la sottoscrizione del presente affidamento, attesta di non aver concluso contratti di lavoro subordinato o autonomo e comunque di non aver attribuito incarichi, nel triennio successivo alla cessazione del rapporto, a ex dipendenti del Comune che hanno esercitato poteri autoritativi o negoziali, negli ultimi tre anni di servizio, per conto dell'Ente nei confronti del professionista medesimo.

ART. 19 – DICHIARAZIONE ASSENZA DI CONFLITTO DI INTERESSE E/O DI CAUSE DI ASTENSIONE E/O DI CONDIZIONI OSTATIVE

Il Dirigente del Servizio competente ed il Responsabile del Procedimento, danno atto, come da dichiarazione sostitutiva di atto di notorietà ai sensi dell'art. 47 del d.p.r. n. 445/00, conservata agli atti del Comune come da disposizioni impartite con circolare n. 78489 del 26.05.2017, che nei propri confronti relativamente alla procedura in oggetto:

- non ricorre una situazione di conflitto di interesse, anche potenziale di cui all'art. 6 bis della legge 241/90, all'art. 6 del d.p.r. 62/2013 ed all'art. 6 del codice di comportamento del Comune di Ancona;
- non ricorrono obblighi di astensione di cui all'art. 7 del d.p.r. 62/2013 e all'art. 7 del codice di comportamento del Comune di Ancona;
- non ricorrono le condizioni di astensione di cui all'art. 14 del d.p.r. n. 62/2013 e all'art. 18, commi 1 e 5, del citato codice di comportamento del Comune di Ancona, né le situazioni ed i comportamenti ivi indicati;
- non ricorrono le condizioni ostative previste dall'articolo 35 bis del d.lgs 165/2001.

ART. 20 – RINVIO

Per tutto quanto non espressamente previsto nel presente capitolato tecnico e nel disciplinare di gara, debbono intendersi applicabili le disposizioni contenute nella legge, nel codice civile, nonché le altre leggi e regolamenti vigenti in materia se, ed in quanto, o applicabili.