



SETTORE MOBILITÀ URBANA, TRASPORTI E MANUTENZIONI

PROCEDURA APERTA PER L'AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI REDAZIONE DEL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS) DELLA CITTÀ DI SALERNO E RELATIVA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (V.A.S.) **E PERCORSO PARTECIPATO.**

CUP: I52H19000110001

LOTTO CIG [8295969231]

CAPITOLATO TECNICO

1. PREMESSA

Il presente Capitolato disciplina – in conformità alle vigenti normative di settore - le modalità per l'affidamento dei servizi di redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) della città di Salerno, compresa la procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) e Processo Partecipato (PP). Il PUMS è uno strumento di pianificazione strategica che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana, proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali.

2. OGGETTO DELL'AFFIDAMENTO

Oggetto dell'affidamento è la redazione del Piano Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), comprensivo delle relative attività connesse alla redazione della VAS (Valutazione Ambientale Strategica), nonché l'organizzazione e la conduzione delle attività di partecipazione/comunicazione/marketing sociale/diffusione. E' altresì oggetto di contratto l'istituzione di un sistema di indicatori per il monitoraggio del Piano ex ante, in itinere ed ex post. L'affidatario, inoltre, dovrà predisporre tutta la documentazione necessaria per le varie fasi previste dall'iter di approvazione dei piani; esaminare le osservazioni pervenute agli enti e formulare le risposte in seguito all'adozione dei piani e redigere i documenti controdedotti e finali, fornendo assistenza tecnica agli uffici partecipando ai necessari incontri tecnico/istituzionali interni all'Amministrazione e a tutti gli incontri pubblici e approntando il materiale esplicativo necessario.

3. OBIETTIVI GENERALI DEL PUMS

In coerenza con gli indirizzi europei e la normativa nazionale in particolare il D.M. 04/08/2017 - integrato e modificato dal D.M. 396/2019 - il PUMS della città di Salerno definirà e svilupperà tutte le strategie e linee di azioni a partire dagli obiettivi di cui alle seguenti quattro aree di interesse generale:

- A. Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità',
- B. Sostenibilità energetica ed ambientale;
- C. Sicurezza della mobilità stradale;
- D. Sostenibilità socio-economica

nonché dagli obiettivi specifici (indicativi) di ogni realtà urbana:

- a) migliorare l'attrattività del trasporto collettivo;
- b) migliorare l'attrattività del trasporto condiviso;
- c) migliorare le performance economiche del TPL;
- d) migliorare l'attrattività del trasporto ciclo pedonale;
- e) ridurre la congestione stradale;
- f) promuovere l'introduzione di mezzi a basso impatto inquinante;
- g) ridurre la sosta irregolare;
- h) efficientare la logistica urbana;
- i) migliorare le performance energetiche ed ambientali del parco veicolare passeggeri e merci;
- j) garantire l'accessibilità alle persone con mobilità ridotta;
- k) garantire la mobilità alle persone a basso reddito;
- l) garantire la mobilità alle persone anziane;
- m) migliorare la sicurezza della circolazione veicolare;
- n) migliorare la sicurezza di pedoni e ciclisti;
- o) aumentare le alternative di scelta modale per i cittadini;

Le linee guida per la predisposizione dei PUMS, di cui al citato D.M. 4/8/2017, prevedono inoltre la condivisione delle strategie e delle azioni mediante processi partecipativi e la simulazione a fini valutativi di ogni scenario alternativo, mediante indicatori di raggiungimento dei macro obiettivi che forniscono risultati di confronto omogenei, tali da consentire agli organi e agli Enti sovraordinati sia di

individuare gli interventi che, a parità di costo, apportino maggiori benefici alla collettività, sia il confronto tra piani elaborati da diverse e distanti realtà territoriali.

In particolare **il PUMS dovrà trattare i seguenti tematismi:**

● **Rete del trasporto pubblico**

- **definizione e ridisegno della rete urbana, extraurbana e metropolitana del trasporto pubblico** e relativi livelli di servizio (comprensiva della valutazione dei costi) attraverso scenari comparativi, che tengano conto della domanda, dei contesti attraversati e della presenza di poli attrattori e di sviluppo, valutandone l'efficacia e il corretto inserimento in un'ottica complessiva di rete, individuandone un possibile sviluppo ed approfondendo, opportunamente, criticità e soluzioni, soprattutto per le linee individuate come prioritarie. L'assetto individuato sarà la base su cui si svilupperanno le politiche e le azioni previste;
- **definizione dell'assetto complessivo della rete di trasporto pubblico e tipologie di servizi**

L'Affidatario dovrà inoltre approfondire gli aspetti relativi a:

- governance del trasporto pubblico e ruolo del Comune di Salerno nonché strumenti alla luce dei cambiamenti istituzionali in atto, analizzando i possibili scenari;
- servizi di mobilità, anche di carattere innovativo, quali quelli riconducibili alla smart mobility (ad esempio condivisione dati, informazioni all'utenza, ecc.) e alla shared mobility (ad esempio car e bike-sharing, car pooling, ecc.) in quanto parti integranti e sostanziali dei sistemi per la mobilità, in particolare per quella pubblica;
- intermodalità;
- integrazione fisica, funzionale, tariffaria, informativa.

● **Mobilità ciclistica con particolare attenzione al biciplan** nonché ai servizi necessari correlati (parcheggi sicuri, bike-sharing, ecc.) ed alle **politiche di promozione dell'uso della bicicletta da sviluppare.**

● **Mobilità pedonale** che valorizzi i concetti di accessibilità delle persone ai principali poli e servizi; sicurezza e qualità dello spazio urbano; particolare attenzione alla mobilità delle persone con disabilità.

● **Mobilità privata motorizzata** con la definizione della rete portante urbana, extraurbana e metropolitana, nonché degli interventi necessari ai fini dell'adeguamento e riassetto della rete infrastrutturale e superamento delle criticità rilevate, predisponendo a tal fine una metodologia per l'individuazione delle opere prioritarie.

● **Mobilità elettrica e piano generale per la ricarica dei veicoli alimentati a energia elettrica;**

● **Mobilità turistica**, con particolare attenzione ai servizi offerti e da proporre;

● **Sistema della sosta** valutando il rapporto domanda/offerta e fornendo criteri sulla sua regolazione, razionalizzazione e integrazione;

● **Sistemi di Intelligent Transport Systems (ITS)**, ovvero delle tecnologie e degli strumenti a servizio della mobilità in termini di informazione, regolamentazione e controllo.

Il PUMS dovrà inoltre sviluppare uno studio approfondito sulla riorganizzazione del sistema di distribuzione e trasporto delle merci in un'ottica di sostenibilità ambientale, al fine di ridurre gli impatti negativi che essi generano, in ambito urbano.

Come già sopra specificato l'Appalto comprende il supporto e la redazione di tutti i materiali utili per l'adozione e l'approvazione del PUMS, (documenti preliminari, deduzioni, documenti controdedotti, documenti finali e relative tavole, ecc.), nonché tutti i materiali delle procedure necessarie alla valutazione ambientale strategica (VAS, d.lgs. 152/2006). Inoltre l'Affidatario dovrà valutare le **osservazioni e opposizioni pervenute e predisporre le controdeduzioni al fine dell'accoglimento, totale o parziale, o del rigetto delle stesse.**

Sono comprese nell'appalto tutte le prestazioni necessarie per dare il servizio completamente compiuto e secondo le condizioni stabilite dal presente Capitolato speciale d'appalto.

4. PRESTAZIONI RICHIESTE E FASI PROGETTUALI

Il PUMS dovrà essere sviluppato secondo le procedure, strategie ed azioni stabilite dal Decreto del MIT 04/08/2017 integrato e modificato dal D.M. 396/2019 (Allegati I, II e Tabelle Indicatori).

Le fasi delle attività sono disciplinate dal cronoprogramma approvato con **Delibera di Giunta Comunale n. 68/2020**.

In particolare dovranno essere sviluppate le seguenti fasi:

● **Impostazione del processo e programmazione dei lavori e crono-programma delle attività (Piano operativo).**

L'Affidatario dovrà definire la metodologia generale con una chiara descrizione delle fasi, attività e strumenti con i quali verrà impostato il processo di pianificazione, in coerenza con le Linee guida della Commissione Europea per lo sviluppo dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (c.d. Linee guida ELTIS) e le Linee guida per i piani urbani di mobilità modificate con il D.M. 396/2019.

In fase di esecuzione dell'incarico, l'impostazione del processo e la programmazione dei lavori dovranno essere coordinati con gli enti coinvolti aggiornando/integrando quanto presentato in sede di offerta.

● **Ricostruzione del quadro conoscitivo.**

L'Affidatario dovrà ricostruire il quadro conoscitivo relativo al sistema della mobilità attraverso l'acquisizione delle **informazioni atte a descrivere la domanda e l'offerta di mobilità**, nelle sue diverse componenti e modalità, l'analisi dei punti di forza e di criticità del sistema e dei suoi impatti a livello ambientale, sociale ed economico, nonché degli aspetti legati ai consumi energetici e all'incidentalità.

Il Comune, anche provvedendo all'istituzione di un gruppo di lavoro interno, metterà a disposizione tutte le informazioni quantitative e qualitative in suo possesso, che siano utili a fornire una rappresentazione del quadro conoscitivo aggiornato, tenuto conto sia dei dati osservati sia di quelli appositamente rilevati. Ai dati già in possesso ed elaborati internamente è necessario in particolare:

- aggiornare l'inquadramento territoriale, pianificatorio, progettuale e legislativo;
- aggiornare le matrici O/D e lo split modale anche tramite campagne di indagine integrative se necessario (ad esempio sui flussi di traffico, sulla sosta e sull'utilizzo del trasporto pubblico);
- **approfondire i dati su trasporto pubblico, mobilità ciclistica, mobilità pedonale, mobilità privata, mobilità condivisa e a chiamata, logistica urbana, sicurezza, qualità dell'aria/acustica;**
- effettuare una ricognizione sui servizi esistenti, sull'organizzazione dei sistemi della sosta urbana e sulla regolamentazione del traffico;
- effettuare una mappatura dei sistemi innovativi di mobilità (smart mobility, ITS, ecc.);
- aggiornare il quadro ambientale anche in base ai quadri conoscitivi della vigente pianificazione, in particolare in relazione alle **mappature acustiche** ed ai piani d'azione e Piani **per la qualità dell'aria del territorio cittadino**.

A tali attività sopraindicate si aggiungeranno ulteriori approfondimenti di altri aspetti legati alla mobilità, necessari ad un'attenta e dettagliata ricostruzione del Quadro conoscitivo.

Il Quadro conoscitivo inoltre dovrà essere corredato da un **report fotografico** che ritragga in maniera efficace le principali criticità della mobilità in ambito urbano, con un focus sulla logistica e su altre tematiche rilevanti che **verranno analizzate durante il processo di partecipazione e di confronto**.

Gli Enti coinvolti nel processo di pianificazione metteranno a disposizione tutte le informazioni quantitative e qualitative in loro possesso che siano utili a fornire una rappresentazione del quadro conoscitivo aggiornato, tenuto conto sia dei dati osservati sia di quelli appositamente rilevati.

Tutte le informazioni dovranno essere integrate dall'Affidatario, raccogliendole direttamente presso altri enti, organismi e soggetti che detengono i dati (l'ENTE COORDINATORE avrà cura di predisporre una lettera di presentazione dell'Affidatario ai soggetti terzi che l'Affidatario stesso indicherà come detentore dei dati) o rilevandoli direttamente sul territorio.

● **Costruzione/aggiornamento modello.**

La valutazione delle diverse alternative di piano, a piccola e a grande scala, deve necessariamente avvalersi di un modello **adeguato di simulazione**, sviluppato con un software che operi in macro- e in micro-simulazione dinamica e che definisca uno scenario base riferito alla situazione attuale (2020), un primo scenario di piano riferito al crescere naturale della domanda e dell'offerta, al completamento delle

opere in corso, alla realizzazione delle infrastrutture di trasporto non esistenti ma già finanziate, per le quali si prevede il completamento nell'arco temporale massimo del PUMS (2030).

Successivamente dovranno essere valutate, anche con riferimento alla procedura di VAS e agli obiettivi di ripartizione modale individuati con le Linee guida, le "Alternative di piano" che derivano dagli scenari di progetto modificando, mediante i procedimenti di simulazione, una o più variabili.

L'Affidatario dovrà definire un modello di simulazione aggiornato del traffico veicolare e dell'utenza del trasporto pubblico locale (zonizzazione, grafo della rete multimodale, schematizzazione delle intersezioni, definizione dei coefficienti modellistici, ecc.) e relativa calibrazione all'anno base sull'intera rete in relazione almeno alle due fasce orarie di punta del mattino e della sera e a un'ora di morbida. Il **modello di simulazione** potrà avere degli approfondimenti per le altre modalità di trasporto e dovrà confrontarsi con il tema della mobilità erratica. Il modello dovrà simulare la mobilità attuale e quella futura (2020 e 2030), avere una rappresentatività adeguata alla scala territoriale e alle tematiche proprie del PUMS e dovrà prevedere: la riproduzione di una rete **multimodale e intermodale** (ad esempio: **auto+bus, auto+treno, auto+bus+treno, auto+bicicletta, bus+treno, ecc.**), in quanto nell'area in esame l'integrazione dei diversi sistemi di trasporto e la configurazione/regolazione dei punti di interscambio diventano un **aspetto rilevante dell'offerta di trasporto da** riprodurre nel modello di simulazione; la riproduzione dei comportamenti delle diverse componenti di domanda, suddividendola fra: residenti e non residenti che si spostano per lavoro o studio; residenti e non residenti che si spostano per altri motivi.

Il modello dovrà essere in grado di riprodurre i comportamenti e le ripartizioni modali e i punti di interscambio delle diverse componenti di domanda ed eventuali "spostamenti" tra una modalità e l'altra in funzione degli scenari proposti e fornire elementi utili per la valutazione di impatto ambientale.

Il modello deve inoltre consentire la simulazione delle variazioni delle matrici origine/destinazione conseguenti ad una diversa distribuzione delle funzioni territoriali.

Lo strumento che verrà utilizzato per sviluppare le simulazioni del traffico deve inoltre avere caratteristiche che consentano di simulare in modo integrato le scelte di percorso e di zona/modalità di sosta, considerando sia i tempi di percorrenza sia le tariffe (parcheggio, pedaggi, ecc.); di simulare l'andamento temporale della domanda all'interno della fascia oraria in esame (comprensiva di punta e successiva morbida) e considerando l'andamento dei rapporti domanda/offerta sia nella viabilità che nella sosta; di tenere conto delle riduzioni della capacità di transito e di sosta per l'inserimento di corsie preferenziali e piste ciclabili; di simulare in modo differenziato le diverse categorie di automobilisti, considerando le stratificazioni della domanda (spostamenti per lavoro/per altri motivi, residenti/city user, autorizzati/non autorizzati ZTL).

Per le aree o direttrici di maggiore interesse o oggetto di proposte, lo strumento utilizzato deve consentire un maggior dettaglio e tenere conto dei tempi di accodamento ai nodi/incroci, considerando anche l'influenza dei flussi di traffico conflittuali nelle intersezioni non semaforizzate, e dei tempi della regolazione semaforica agli incroci e delle priorità date ai mezzi pubblici.

La simulazione degli interventi sui servizi di trasporto pubblico locale, deve potere valutare la velocizzazione dei mezzi a seguito di interventi di protezione o preferenziazione della linea oppure, in tratte di marcia in promiscuo con il traffico, la variazione dei tempi di percorrenza in funzione dei mutati livelli di congestione, l'impatto di diverse politiche tariffarie, le situazioni di sovraccarico delle linee e i conseguenti ritardi e ridistribuzioni dell'utenza.

Al fine di garantire la piena affidabilità dei risultati ottenuti, l'applicazione modellistica deve essere accompagnata da un rapporto di calibrazione che documenti in dettaglio tutti i passaggi seguiti nella costruzione, calibrazione e applicazione del modello, in modo che possano essere perfettamente riproducibili da parte di terzi, e in particolare da parte degli enti committenti, senza assistenza successiva da parte del consulente. Lo strumento deve inoltre consentire l'esportabilità dei dati per eventuali successivi utilizzi anche con software diversi.

Il modello dovrà integrarsi con i sistemi di modellazione della qualità dell'aria e dell'impatto acustico da utilizzarsi per la redazione degli studi ambientali.

L'Affidatario, successivamente alla fase iniziale di definizione ed implementazione del modello, dovrà garantire un periodo di aggiornamento fino alla fine del contratto ed effettuare tutte le simulazioni che verranno richieste dall'ENTE per far fronte ad eventuali necessità specifiche.

● **Definizione delle politiche e delle azioni.**

Il PUMS dovrà riferirsi, nella trattazione dei diversi argomenti, **al territorio della Città di Salerno in funzione ai comuni limitrofi.**

Avrà tre orizzonti temporali: a breve termine **2021 (con obiettivo la riduzione 20% del traffico veicolare privato); il 2025 e il 2030 (riduzione CO2 del 40%).**

In base quindi alle analisi del Quadro conoscitivo, e in stretta relazione con le attività di partecipazione e comunicazione che sono parte fondante del processo di redazione del PUMS, l'Affidatario dovrà:

- individuare gli obiettivi specifici del piano e la loro priorità;
- selezionare le strategie – con le relative politiche e azioni – e i progetti (sui tre orizzonti temporali) necessari al conseguimento degli obiettivi e che formeranno gli scenari di piano. Tali strategie e progetti dovranno essere coerenti con quanto contenuto nelle Linee di indirizzo/guida nazionali del PUMS, con gli indirizzi programmatici, con i piani sovraordinati e con le politiche in atto.

Il PUMS dovrà prendere in esame la **mobilità urbana e metropolitana per tutte le modalità di trasporto – pubblica, privata e condivisa –** declinate sia per gli spostamenti erratici che sistematici, con particolare attenzione verso l'utenza attiva/vulnerabile secondo anche le indicazioni sopra riportate.

L'Affidatario dovrà inoltre approfondire gli aspetti relativi a:

- **governance del trasporto pubblico**, ruolo della Città e strumenti alla luce dei cambiamenti in atto, analizzando i possibili scenari;

- **servizi di mobilità, anche di carattere innovativo**, quali quelli riconducibili alla smart mobility (ad esempio condivisione dati, informazioni all'utenza, ecc.) e alla shared mobility (ad esempio car- e bike-sharing, ecc.) in quanto parti integranti e sostanziali dei sistemi per la mobilità, in particolare per quella pubblica;

- **intermodalità;**

- **integrazione tariffaria.**

Per quanto riguarda la mobilità ciclistica il PUMS dovrà operare per garantire e sviluppare le migliori **condizioni per un uso diffuso della bicicletta come modo di trasporto, soprattutto in ambito urbano, in coerenza con i piani e i progetti in corso.** Dovrà individuarsi una rete strategica di itinerari di collegamento tra i diversi ambiti urbani e poli attrattori e di interscambio, connessa e integrata con le reti regionale, nazionale ed europea, anche ai fini della valorizzazione delle potenzialità turistiche, economiche e sociali della ciclabilità. A livello urbano, **a partire dal Biciplan si dovrà individuare la rete portante delle ciclovie nonché i servizi necessari correlati (velostazioni, parcheggi sicuri, bike-sharing, ecc.) e le politiche di promozione dell'uso della bicicletta da sviluppare.**

Per quanto riguarda la mobilità pedonale il PUMS dovrà individuare principi e indicazioni che possano valorizzare i concetti di accessibilità delle persone, sicurezza e qualità dello spazio urbano, anche attraverso la definizione di standard da recepirsi all'interno degli strumenti di pianificazione. Si dovrà garantire l'accessibilità ai principali poli e servizi (anche di trasporto) ed elaborare un programma di sviluppo della mobilità pedonale (anche considerando le fasce deboli), attraverso il ricorso ai diversi strumenti a disposizione: introduzione di nuove aree pedonali, zone a traffico limitato, zone a traffico moderato, strade residenziali, ecc.

Per quanto riguarda la mobilità privata motorizzata dovrà essere individuata la rete portante metropolitana e urbana della città di Salerno definendo anche gli interventi necessari in un'ottica di adeguamento e riassetto della rete infrastrutturale e di superamento delle criticità rilevate, predisponendo a tal fine una metodologia per l'individuazione delle opere prioritarie.

Il PUMS dovrà fornire anche indirizzi generali per la progettazione per favorire la sicurezza, l'inserimento ambientale e paesaggistico (fasce di ambientazione, ecc.) delle nuove infrastrutture.

Il PUMS dovrà inoltre aggiornare la classifica funzionale della rete urbana.

Per la viabilità, in particolare per quella urbana, si dovrà porre l'attenzione a un sistema che punti a più elevati standard di sicurezza e compatibilità tra le varie forme di mobilità motorizzata, pedonale e ciclabile, valutando anche gli impatti ambientali delle soluzioni proposte.

In ambito urbano, occorrerà fare un focus anche sul sistema della sosta su strada e dei parcheggi in sede propria e in struttura, valutando il rapporto domanda/offerta e fornendo criteri sulla sua regolazione, razionalizzazione e integrazione.

Il PUMS dovrà inoltre approfondire il capitolo degli Intelligent Transport Systems (ITS), ovvero delle tecnologie e degli strumenti a servizio della mobilità in termini di informazione, regolamentazione e controllo.

Il PUMS dovrà trattare anche il tema **della mobilità turistica** con particolare attenzione ai servizi offerti e da proporre.

Tutte le tematiche sopra riportate quindi andranno sviluppate con riferimento non solo all'assetto dell'offerta del sistema della mobilità, ma anche alle politiche e alle azioni di orientamento della domanda verso le modalità, i comportamenti e gli stili di vita più efficaci e virtuosi anche nell'ottica di miglioramento della salute. Il PUMS infine dovrà elaborare indicazioni e principi di carattere generale e strategico e fornire indirizzi operativi agli strumenti di pianificazione urbanistica e territoriale affinché si sviluppino in coerenza con quanto definito dal piano al fine di massimizzare l'efficacia e la coerenza delle misure proposte. Si fa presente che, per quanto concerne la progettazione di interventi la cui ricaduta interessi o possa interessare le persone con disabilità, è necessario che si faccia riferimento alle prerogative specifiche di ogni tipologia di disabilità.

● **Definizioni scenari, modellazione e valutazione rispetto agli obiettivi.**

In base all'analisi del Quadro conoscitivo e alla definizione partecipata delle azioni e delle politiche per ogni strategia da adottare, dovranno essere sviluppati scenari alternativi di piano, costituiti da interventi infrastrutturali da applicare alla rete e da politiche di regolazione della domanda tra loro coerenti, tenendo conto delle prospettive di sviluppo urbanistico del territorio analizzato (nuovi interventi urbanistici, poli funzionali e altri attrattori, ecc.).

Nella costruzione degli scenari dovrà essere tenuta in considerazione la valutazione economica degli interventi previsti e l'eventuale programmazione delle risorse e delle possibili fonti di finanziamento.

Tali scenari infatti dovranno essere valutati quantitativamente, in termini di sostenibilità tecnica, economica e ambientale, anche con l'utilizzo del modello di simulazione predisposto per selezionare le misure e le proposte che formeranno gli scenari di piano finali corrispondenti agli orizzonti temporali e agli ambiti territoriali richiesti: **PUMS 2021 – PUMS 2025 – PUMS 2030.**

● **Definizione indicatori e sistema di monitoraggio.**

L'Affidatario dovrà individuare e definire, per ciascuno degli obiettivi specifici del PUMS e delle conseguenti strategie, **degli indicatori di raggiungimento dei risultati e il relativo sistema di monitoraggio, nonché di raccolta dei dati.** Si dovranno scegliere indicatori misurabili, definire modalità e tempistiche per il monitoraggio, eseguire una verifica dei dati e fornire il relativo rapporto di valutazione (per la parte ex-ante – in itinere ed ex post) per determinare l'efficacia delle misure proposte. Si dovrà prevedere inoltre una metodologia per la revisione regolare dell'attuazione del piano e dei dati di monitoraggio, avendo particolare attenzione ai successivi costi di gestione e alla fattibilità tecnica del monitoraggio stesso da parte delle strutture dedicate degli ENTI, prevedendo eventuali strategie correttive.

● **Valutazione ambientale strategica**

L'Affidatario dovrà elaborare i documenti necessari ai fini della valutazione ambientale strategica (Rapporto preliminare e Rapporto ambientale), secondo quanto previsto dalla normativa vigente e dovrà seguire direttamente e integralmente le fasi dei procedimenti.

La documentazione dovrà contenere in particolare **studi relativi alle emissioni climalteranti, all'inquinamento acustico ed atmosferico dello scenario di piano, elaborati con l'ausilio di idonei modelli e basati sui dati trasportistici.**

La documentazione dovrà essere conforme al D.LGS. 152/2006 e ss.mm.ii., allegato IV, e alle normative regionali, e contenere le indicazioni che scaturiranno dalla fase di consultazione, la Sintesi non tecnica, **studio di incidentalità ed** il piano di monitoraggio ecc.

E' richiesta, in particolare, l'elaborazione dei seguenti documenti:

- a. documento di scoping (rapporto preliminare);
- b. rapporto ambientale;

- c. rapporto di sintesi;
- d. studio di incidentalità
- e. programma di monitoraggio.

Dovranno essere fornite, inoltre, le seguenti prestazioni a supporto del processo partecipativo:

1. supporto tecnico nella definizione delle fasi operative del processo di valutazione e nello svolgimento delle attività di consultazione e di partecipazione;
2. supporto alla formulazione delle controdeduzioni in materia ambientale;
3. adeguamento del rapporto ambientale sulla base dei risultati delle consultazioni;
4. supporto nella messa a disposizione, del pubblico e delle autorità interessate, delle informazioni sulle decisioni prese.

Nel rapporto ambientale debbono essere individuati, descritti e valutati i possibili impatti significativi sull'ambiente, in particolare quelli relativi alla popolazione, alla salute umana, al suolo, al paesaggio, all'aria, ai fattori climatici, all'energia e al rumore. Trattandosi di un piano relativo al settore dei trasporti dovranno essere valutati anche aspetti legati alla mobilità, alla sicurezza e incidentalità.

La VAS deve essere redatta anche in conformità alla normativa regionale di settore:

- Legge Regionale n. 16 del 22 dicembre 2004, Norme sul governo del territorio;
- Regolamento n. 5 del 4 agosto 2011, Regolamento di attuazione per il governo del territorio;
- Decreto del Presidente della Giunta Regionale della Campania n.17 del 18 dicembre 2009, Regolamento di attuazione della valutazione ambientale strategica (VAS) in Regione Campania;
- D.G.R. n. 203 del 5/3/2010 Indirizzi Operativi e Procedurali per lo svolgimento della V.A.S. in Regione Campania;
- Regolamento n. 1 del 2010, Disposizioni in materia di procedimento di Valutazione di Incidenza;
- Circolare n. 765763 dell'11 ottobre 2011, Circolare esplicativa in merito all'integrazione della valutazione di incidenza nelle VAS di livello comunale alla luce delle disposizioni del Regolamento Regionale n. 5/2011;
- D.G.R. n. 167 del 31/3/2015 Approvazione delle "Linee Guida e Criteri di Indirizzo per l'effettuazione della Valutazione di Incidenza in regione Campania" ai sensi dell'art. 9, comma 2 del Regolamento Regionale n. 1/2010 e della D.G.R. 62 del 23/02/2015.

• **Percorso partecipativo**

L'Affidatario dovrà organizzare, realizzare e gestire un percorso di confronto e di consultazione che, a partire dal documento degli obiettivi del PUMS approvato in Giunta comunale, accompagni tutto il processo di approfondimento e completamento del PUMS, di redazione della VAS e fino alla definitiva approvazione del piano.

L'obiettivo di tale percorso dovrà essere, innanzitutto, un approfondimento degli obiettivi strategici individuati nel documento degli obiettivi, eventualmente implementandoli, con conseguente definizione delle azioni da intraprendere a essi collegate. In particolare, quindi, una prima fase di consultazione dovrà essere dedicata agli obiettivi del Piano e all'individuazione delle priorità, integrando/modificando o confermando quanto già stabilito nel documento degli obiettivi.

Dovranno essere curate dall'Affidatario anche le fasi di pubblicazione e raccolta delle osservazioni presso gli altri Enti, predisponendo anche le relative controdeduzioni, fino all'approvazione del piano in Consiglio comunale.

L'individuazione dei portatori di interesse (stakeholder) e cittadini da coinvolgere nei tavoli di partecipazione dovrà essere proposta dall'Affidatario e condivisa dall'Amministrazione sulla scorta anche della prima fase di incontro/confronto già attuata dall'Amministrazione.

La partecipazione dei singoli cittadini andrà prevista anche attraverso una pagina web dedicata predisposta sul sito istituzionale del Comune di Salerno o appositamente creata e gestita dall'Affidatario, in accordo con gli strumenti già in possesso dell'Ente.

Inoltre nei termini e nei modi richiesti dall'iter approvativo, l'Affidatario dovrà valutare le osservazioni e opposizioni pervenute e predisporre le controdeduzioni al fine dell'accoglimento, totale o parziale, o del rigetto delle stesse.

L'Affidatario dovrà anche provvedere alla redazione di presentazioni sintetiche con commenti, atte all'illustrazione del piano durante i momenti partecipativi e di confronto con la cittadinanza e gli organi istituzionali, i meeting, gli incontri virtuali, ecc.

Il percorso partecipativo e di comunicazione dovrà essere coordinato e integrato con l'attività di consultazione e di partecipazione prevista per la VAS e riguardare, quindi, anche gli aspetti ambientali adempiendo all'attività di consultazione e informazione richiesta per la VAS ai sensi del titolo II del d.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.

Sono comprese nell'importo dell'appalto tutte le prestazioni accessorie necessarie alla realizzazione del servizio stesso quali: ideazione grafica e stampa di tutto il materiale necessario per le pubblicazioni, gli eventi di partecipazione e comunicazione, slide o altro materiale quali verbali, foto, report di sintesi da mostrare durante tutti i momenti di confronto, partecipazione e comunicazione.

In sintesi l'Affidatario dovrà:

- organizzare e gestire gli eventi di partecipazione pubblici e con le istituzioni: almeno quindici incontri pubblici e tutti gli incontri tecnico-politici previsti;
- redigere i verbali degli incontri (sintesi, foto e scopi raggiunti) e divulgarli;
- valutare le osservazioni e opposizioni pervenute (sia in merito agli aspetti trasportistici che ambientali) e predisporre le controdeduzioni;
- preparare e stampare il materiale necessario ai vari momenti di incontro, partecipazione e comunicazione;
- redigere una sintesi complessiva di tutto il processo partecipativo;
- curare la pagina web;
- realizzare eventuali indagini o questionari on line con successiva valutazione dei risultati.

• **Definizione della proposta definitiva di piano**

In base all'analisi del quadro conoscitivo, alla definizione partecipata delle azioni e delle politiche per ogni strategia da adottare e alle risultanze del processo di VAS, l'Affidatario dovrà sviluppare lo scenario definitivo di piano che insieme al rapporto ambientale e a una sintesi non tecnica dovranno essere proposti alla Giunta comunale per l'approvazione definitiva del piano.

La valutazione della proposta definitiva di piano, a piccola e a grande scala, deve necessariamente avvalersi di un modello adeguato di simulazione, sviluppato con un software che operi in macro e in micro-simulazione dinamica, che permetta di "simulare" gli scenari di evoluzione del sistema di trasporto con l'obiettivo di fornire supporto al processo decisionale.

L'Affidatario dovrà definire un modello di simulazione aggiornato del traffico veicolare e dell'utenza del trasporto pubblico locale (zonizzazione, grafo della rete multimodale, schematizzazione delle intersezioni, definizione dei coefficienti modellistici, ecc.) e relativa calibrazione all'anno base sull'intera rete in relazione almeno alle due fasce orarie di punta del mattino e della sera e a un'ora di morbida. Il modello di simulazione potrà avere degli approfondimenti per le altre modalità di trasporto.

Il modello dovrà avere una rappresentatività adeguata alla scala territoriale e alle tematiche proprie del PUMS e dovrà prevedere: la riproduzione di una rete multimodale e intermodale (ad esempio: auto+bus, auto+treno, auto+bus+treno, auto+bicicletta, bus+treno, ecc.), in quanto nell'area in esame l'integrazione dei diversi sistemi di trasporto e la configurazione/regolazione dei punti di interscambio diventano un aspetto rilevante dell'offerta di trasporto da riprodurre nel modello di simulazione.

Al fine di garantire la piena affidabilità dei risultati ottenuti, l'applicazione modellistica deve essere accompagnata da un rapporto di calibrazione che documenti in dettaglio tutti i passaggi seguiti nella costruzione, calibrazione e applicazione del modello, in modo che possano essere perfettamente riproducibili da parte di terzi, e in particolare da parte degli enti committenti, senza assistenza successiva da parte del consulente. Lo strumento deve inoltre consentire l'esportabilità dei dati per eventuali successivi utilizzi anche con software diversi.

Lo scenario di Piano dovrà prevedere un cronoprogramma degli interventi da attuare a medio termine (es. 5 anni) e a lungo termine (10 anni).

Il modello di simulazione dovrà definire, in sintesi:

- uno scenario base (SB) riferito alla situazione attuale (2021);

- uno scenario di riferimento (SR) ossia lo scenario che si configurerebbe qualora non fossero attuate le strategie del PUMS. In altre parole lo SR è lo scenario che si verifica per la naturale evoluzione della domanda e dell'offerta per effetto degli interventi realizzati sul sistema dei trasporti e della mobilità, ossia tutti gli interventi in corso di realizzazione o già finanziati, che saranno completati entro l'orizzonte temporale considerato nel PUMS;
- uno scenario definitivo di medio termine (SD5) riferito agli interventi che si intendono attuare a medio termine (5 anni);
- uno scenario definitivo di lungo termine (SD10) riferito agli interventi che si intendono attuare a lungo termine (10 anni).

Al fine di determinare le azioni e strategie da attuare a medio e lungo termine l'Amministrazione si riserva la possibilità di richiedere la simulazione di diverse alternative di Piano in base alle risultanze dell'aggiornamento del quadro conoscitivo, del processo di VAS e del percorso partecipato.

Nel documento definitivo di Piano dovrà essere compresa anche una stima dei relativi costi di realizzazione e delle possibili coperture finanziarie e l'elenco degli interventi prioritari, indicando gli eventuali lotti funzionali.

• **Definizione indicatori e sistema di monitoraggio**

L'Affidatario dovrà individuare e definire, per ciascuno degli obiettivi specifici del PUMS e delle conseguenti strategie, degli **indicatori di raggiungimento dei risultati** e il relativo sistema di monitoraggio, nonché di raccolta dei dati.

Dovranno individuarsi diversi set di indicatori, che consentano di valutare sia l'esecuzione dell'azione o dell'intervento (indicatori di realizzazione) sia il perseguimento degli obiettivi propri del PUMS (indicatori di risultato) legati all'efficacia ed all'efficienza del funzionamento dell'intervento.

Per la definizione degli indicatori è possibile far riferimento alla tabella di cui all'allegato 2 del D.M. 4 agosto 2017 così come modificato dal DM 396/2019.

• **Supporto nelle fasi di adozione e approvazione del piano**

L'Affidatario dovrà supportare l'Amministrazione dalla definizione della proposta di piano fino alla sua approvazione. In particolare, l'Affidatario dovrà predisporre tutta la documentazione necessaria per le varie fasi previste dall'iter di approvazione del piano, compresa VAS, e dovrà fornire l'assistenza tecnica necessaria agli uffici e ai referenti politici nella fase di pubblicazione del PUMS, partecipando, qualora richiesto, ai necessari incontri tecnico/politici interni agli Enti e a tutti gli incontri pubblici, approntando materiale esplicativo di sintesi e avvalendosi anche di presentazioni video e multimediali.

L'Affidatario inoltre dovrà esaminare le osservazioni pervenute e formulare le risposte, con il supporto degli uffici competenti, e redigere i documenti controdediti e finali.

• **Sistema di distribuzione e trasporto delle merci**

Occorrerà fare un focus particolareggiato sul sistema di distribuzione e trasporto delle merci e le tecnologie destinate alla riorganizzazione della distribuzione delle merci sul territorio. Le analisi saranno effettuate valutando il rapporto domanda/offerta e fornendo, in un'ottica di sostenibilità economica e ambientale, criteri sulla sua regolazione, razionalizzazione e integrazione.

Lo studio dovrà avere un approccio interdisciplinare e dovrà essere parte integrante e sostanziale del PUMS. La ricostruzione del quadro conoscitivo relativo al sistema logistico e del trasporto delle merci si baserà sulla messa a sistema dei dati relativi alla domanda e all'offerta, nelle sue diverse modalità e la loro distribuzione territoriale. **Potranno effettuarsi rilievi sul territorio, attraverso analisi integrative opportune, quali, ad esempio, rilevamento dei flussi di traffico, indagine demoscopica, indagini o questionari on line, ecc. Ricade in capo all'Affidatario la scelta di effettuare indagini integrative e le relative modalità e tipologie. Il costo per le indagini è da intendersi compreso nell'ambito dell'importo posta a base di gara.**

Dovrà essere prevista una fase di partecipazione ulteriore e settoriale in relazione alla tematica, anche attraverso il diretto coinvolgimento di portatori d'interesse della sosta e della logistica delle merci, appartenenti sia alla pubblica amministrazione che a imprese, operatori ed associazioni di categoria.

In base alle analisi del quadro conoscitivo, e in stretta relazione con le attività di coinvolgimento dei portatori d'interesse, occorrerà:

- individuare gli obiettivi specifici per la tematica indicata e definire le loro priorità;

- selezionare le strategie – con le relative politiche e azioni/misure – e i progetti necessari al conseguimento degli obiettivi.

Per la definizione delle politiche si dovrà considerare non solo l'ambito infrastrutturale, ma anche quello localizzativo, territoriale, regolamentativi e gestionale, nonché l'utilizzo di tecnologie informatiche e telematiche per lo sviluppo di smart city. Sul tema della logistica sostenibile si dovranno proporre soluzioni finalizzate ad una riorganizzazione degli spostamenti dei mezzi pesanti all'interno del centro cittadino; potrà essere presa in considerazione e sviluppata anche una soluzione del tipo city logistics ed eventualmente mediante politiche tariffarie per l'accesso di mezzi di carico/scarico che premi un ultimo miglio ecosostenibile.

5. ELABORATI RICHIESTI

Gli elaborati, articolati per le varie fasi e i vari argomenti di trattazione, dovranno essere composti da relazioni illustrative e relativi allegati, quali planimetrie a scala adeguata, schemi, diagrammi, quadri analitici, grafici esplicativi, tabelle, rendering, foto, fotosimulazioni ecc., nella tipologia e quantità necessaria ad illustrare i vari aspetti del Piano.

Dovrà essere anche provveduto alla redazione, per ciascuna fase ed argomento di trattazione, di presentazioni sintetiche, atte alla illustrazione del piano durante i momenti partecipativi e di confronto con la cittadinanza e gli organi istituzionali.

Per ogni fase dell'incarico l'affidatario dovrà fornire tutti gli elaborati richiesti sia in formato digitale "pdf/A" e sottoscritto con firma elettronica che in formato aperto Open Source, nonché tutti i dati vettoriali e tabellari che compongono i documenti stessi e i relativi metadati. Nello specifico tutti i dati, prodotti in maniera originale o per collezione di dati creati da altri soggetti o enti, relativi all'incarico oggetto del presente capitolato, dovranno essere consegnati all'Amministrazione nel rispetto di quanto previsto dal Decreto Legislativo 7 marzo 2005, n.82 e ss.mm.ii. (Codice dell'Amministrazione Digitale - CAD), ed in particolare dall'Art. 52 che impone alle Amministrazioni di prevedere "clausole idonee a consentire l'accesso telematico e il riutilizzo dei dati, dei metadati, degli schemi delle strutture di dati e delle relative banche dati".

Pertanto, tutti i dati forniti all'Amministrazione dovranno rispettare quanto previsto dal suddetto Codice dell'Amministrazione Digitale - CAD e dalle linee guida tecniche emanate dall'AgID (Agenzia per l'Italia Digitale), nonché da tutta la normativa, norme tecniche di settore vigenti.

Si precisa, per maggiore chiarezza che i formati elaborati dei documenti che dovranno essere consegnati al Comune alla fine di ogni fase ed alla fine dell'incarico (relazioni, report, norme, discipline specifiche o allegati, fogli di calcolo, presentazioni, vettoriali ecc.) dovranno essere redatti in formato ODT al fine di essere editati, PDF/A, ODS, ODP, JPEG, SVG, AUTOCAD, ARCMAP ESRI ecc privi di password al fine di essere riprodotti e comunque compatibili con il Sistema Informatico Territoriale del Comune di Salerno.

6. - TERMINI DI ESPLETAMENTO DELL'INCARICO

I termini per l'espletamento dell'incarico sono di **n. 20 (VENTI) mesi a decorrere dalla data di avvio della procedura per la redazione del PUM, procedura partecipata e procedura di VAS e, comunque, fino alla definitiva approvazione dei piani, fatti salvi i tempi indicati dalla normativa per la pubblicazione del piano e per l'acquisizione di eventuali pareri degli Enti competenti.** Il Comune di Salerno si riserva di dare avvio alle attività anche nelle more della stipula del contratto. L'Affidatario è responsabile del rispetto dei termini per l'espletamento del Servizio.

Eventuale proroga potrà essere concessa dal Responsabile Unico del Procedimento solo per cause non imputabili all'Affidatario, previa motivata richiesta scritta formulata con congruo anticipo.

In ogni caso, qualunque sospensione delle prestazioni, per qualunque causa, anche di forza maggiore, deve essere comunicata tempestivamente, per iscritto, al Responsabile Unico del Procedimento.

L'Affidatario risponde dei maggiori oneri riconoscibili a qualunque soggetto in seguito a variazioni o sospensioni delle prestazioni o altri atti o comportamenti non autorizzati.

La stazione appaltante ha facoltà di prorogare o sospendere i termini indicati per le fasi di attività, previa richiesta scritta, in caso di forza maggiore, o per giustificati motivi che non siano imputabili all'Affidatario, o per cause imputabili all'iter burocratico da seguire.

ART. 7 – GRUPPO DI PROGETTAZIONE

L'appalto dovrà essere eseguito, indipendentemente dalla natura giuridica del soggetto affidatario, da un gruppo di lavoro coordinato da un capogruppo laureato in Ingegneria o in Architettura, con qualificata e comprovata esperienza almeno quinquennale nel campo della pianificazione dei sistemi di mobilità e trasporto.

Il gruppo di lavoro o staff, oltre al capo gruppo/coordinatore dovrà essere composto da almeno due "esperti di trasporti" Ingegnere e/o Architetto con qualificata e comprovata esperienza nel settore della pianificazione dei sistemi di mobilità e trasporto e garantire almeno, al proprio interno, le seguenti competenze professionali in materia di partecipazione, urbanistica, di ambiente, con particolare attenzione ai processi di VAS e di pianificazione dei sistemi di mobilità e trasporto, viabilità e di sosta.

Le figure professionali di cui sopra dovranno essere iscritte negli appositi albi previsti dai vigenti ordinamenti professionali.

Infine dovrà essere garantita nello staff la presenza di un esperto informatico, esperienza desumibile dall'aver espletato incarichi che hanno comportato l'utilizzo di sistemi informatici di macro e micro simulazione di scenari progettuali, ruolo che potrà essere ricoperto anche da una delle professionalità sopra richiamate.

ART. 8 – CORRISPETTIVO, REQUISITI DI PARTECIPAZIONI E MODALITÀ DI PAGAMENTO

L'importo complessivo del corrispettivo calcolato è comprensivo di ogni attività necessaria allo svolgimento dell'incarico.

L'importo stimato del progetto, comprensivo di tutte le spese e le prestazioni richieste è pari a **€.280.000,00** (euro duecentottantamila/00) oltre IVA ed oneri previdenziali previsti dalla legge. Il contratto è stipulato "a corpo". L'importo del contratto, come determinato in sede di gara, resta fisso e invariabile, senza che possa essere invocata da alcuna delle parti contraenti alcuna successiva verifica sulla misura o sul valore attribuito alla quantità.

All'importo del Totale servizi a base di gara verrà applicato il ribasso percentuale offerto.

Non sono riconosciuti onorari, spese generali e compensi accessori per raccolta dati, sopralluoghi, incontri, riunioni ed ogni altra attività connessa allo svolgimento dell'incarico. Il pagamento avverrà secondo le seguenti modalità:

- 20% dell'importo dovuto al netto del ribasso offerto in sede di gara alla consegna dei documenti preliminari relativi alla fine della fase D di cui al cronoprogramma approvato con Delibera di Giunta Comunale n. 68/2020;
- 30% dell'importo dovuto al netto del ribasso offerto in sede di gara alla consegna dei documenti necessari alla fine della stesura del terzo Rapporto del PUMS ;
- 20% dell'importo dovuto al netto del ribasso offerto in sede di gara all'adozione del PUMS;
- 30% dell'importo dovuto al netto del ribasso offerto in sede di gara al termine delle attività a seguito di rilascio del certificato di verifica di conformità come da D.Lgs. n.50/2016 e ss.mm.ii.

Possono partecipare alla presente procedura di gara gli Operatori Economici che oltre a non trovarsi nelle condizioni dei requisiti di cui all'art. 80 del D.Lgs. n. 50/16, dovrà essere in possesso:

- Requisiti di idoneità professionale - Iscrizione nel registro della camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura o nel registro delle commissioni provinciali per l'artigianato, o presso i competenti ordini professionali;
- Requisiti di capacità economica e finanziaria - fatturato globale d'impresa riferito agli ultimi tre esercizi approvati pari al doppio dell'importo a base di gara I.V.A. esclusa;
- Requisiti di capacità tecniche e professionali - fatturato specifico per servizi oggetto della gara riferito agli ultimi tre esercizi pari all'importo a base di gara I.V.A. esclusa;

Sono ammessi a partecipare alle procedure di affidamento dei contratti pubblici gli operatori economici (pubblici e privati) di cui all'art. 3, comma 1, lettera p) e 45 del D.Lgs. n.50/16. Sono altresì ammessi a partecipare, in ragione della specificità del servizio, gli operatori economici per l'affidamento di servizi di architettura e ingegneria di cui all'art. 46 del D.Lgs. n. 50/2016, in possesso dei requisiti generali e speciali di cui sopra.

La Stazione appaltante è estranea ai rapporti intercorrenti tra l'Affidatario e gli eventuali collaboratori delle cui prestazioni l'Affidatario intenda o debba avvalersi, qualora il ricorso a detti collaboratori non sia vietato da norme di legge, di regolamento o contrattuali.

L'incaricato non potrà espletare attività eccedenti a quanto pattuito o che comportino un compenso superiore a quello previsto prima di aver ricevuto l'autorizzazione a procedere dal Comune di Salerno.

In mancanza di tale preventivo benestare, l'Amministrazione non riconoscerà l'eventuale pretesa di onorario aggiuntivo. Sono a carico dell'Incaricato le spese di bollo del contratto e quelle dell'eventuale registrazione, tutte le imposte e tasse da esso derivanti, a norma delle leggi vigenti. Sono a carico dell'Amministrazione committente l'IVA e i contributi previsti per legge.

Il pagamento all'Incaricato del corrispettivo da parte del Committente per le prestazioni oggetto del presente contratto è subordinato all'acquisizione della regolarità contributiva.

La liquidazione sarà effettuata a 30 (trenta) giorni dalla data di presa in carico delle fatture salvo rifiuto motivato per riscontrata irregolarità o mancanza del documento di approvazione. La decorrenza dei termini di pagamento delle fatture è subordinata alle verifiche dei presupposti condizionanti l'esigibilità del pagamento. È esclusa ogni possibilità di rivalutazione, revisione, indicizzazione del corrispettivo spettante all'Affidatario per la durata del contratto, anche in ipotesi di proroga concessa/imposta dalla Stazione appaltante.

ART. 9 - TRACCIABILITÀ DEI FLUSSI FINANZIARI

L'Affidatario assume gli obblighi di tracciabilità dei flussi finanziari conseguenti alla sottoscrizione del contratto nelle forme e con le modalità previste dall'art. 3 della Legge 136/2010. L'Affidatario, in particolare, si impegna a trasmettere alla Stazione appaltante, entro 7 (sette) giorni dall'accensione del/i conto/conti dedicato/i al contratto in oggetto, gli estremi del/i conto/i medesimo/i, nonché le generalità e il codice fiscale delle persone delegate alle operazioni sullo/gli stesso/i.

L'esecutore si impegna a comunicare, ai sensi e nei modi di cui all'articolo 3, comma 7, della Legge 136/2010 e s.m.i., da riportare eventualmente nel contratto d'appalto:

- a) le modalità di riscossione delle somme dovute secondo le norme che regolano la contabilità della Stazione appaltante;
- b) i dati identificativi del Conto Corrente bancario o postale dedicato con gli estremi necessari per il bonifico bancario relativi al pagamento. Tali dati ai sensi dell'art. 3, comma 7, della Legge 136/2010 e s.m.i. devono essere tali da garantire la tracciabilità dei pagamenti.
- c) le generalità delle persone titolari del Conto Corrente e di quelle legittimate ad operare ed a riscuotere le somme ricevute i in conto o a saldo anche per effetto di eventuali cessioni di credito preventivamente riconosciute dalla Stazione appaltante.

L'Affidatario si impegna, inoltre, a comunicare alla Stazione appaltante ogni vicenda modificativa che riguardi il/i conto/i in questione, entro 7 (sette) giorni dal verificarsi della stessa.

Il bonifico bancario o postale, in relazione a ciascuna transazione di pagamento, deve riportare il codice unico di progetto (CUP) o il CIG (Codice identificativo Gare) relativo all'investimento.

La Stazione appaltante verificherà, in occasione di ogni pagamento all'esecutore e con interventi di controllo ulteriori l'assolvimento, da parte dello stesso, degli obblighi relativi alla tracciabilità dei flussi finanziari. Nel caso in cui l'Affidatario non adempia agli obblighi di tracciabilità dei flussi finanziari di cui al punto precedente, la Stazione appaltante avrà facoltà di risolvere immediatamente il contratto mediante semplice comunicazione scritta da inviare a mezzo pec, salvo in ogni caso il risarcimento dei danni prodotti da tale inadempimento.

L'Affidatario si obbliga, inoltre, a introdurre, a pena di nullità assoluta, nei contratti sottoscritti con i subappaltatori e con i subcontraenti un'apposita clausola con cui essi assumono gli obblighi di tracciabilità dei flussi finanziari di cui all'art. 3 della Legge 136/2010.

L'Affidatario si impegna a far sì che, nelle fatture o documenti equipollenti emessi nei confronti della Stazione appaltante per il pagamento in acconto o a saldo di quanto contrattualmente dovutogli, il/i conto/i indicato/i per il pagamento sia/siano sempre compreso/i tra quelli indicati al comma 1 del presente articolo. L'Affidatario si impegna altresì a effettuare sul/i conto/i di cui al medesimo comma 1 i pagamenti dovuti nei confronti dei subappaltatori e dei subcontraenti in relazione al contratto stipulato, salvo le deroghe concesse dalla Legge 136/2010 ed eventuali s.m.i.

Ai sensi e per gli effetti della legge 244/2007 (finanziaria 2008) e dei successivi decreti attuativi l'aggiudicatario ha l'obbligo di fatturazione elettronica verso la Pubblica Amministrazione. Le fatture in forma cartacea non potranno essere accettate da parte della Pubblica Amministrazione, né è possibile procedere al relativo pagamento. La trasmissione delle fatture avviene attraverso il Sistema di Interscambio (SdI) con codice IPA che verranno comunicati dalla stazione appaltante.

Il mancato rispetto di tale disposizione renderà irricevibili le fatture presentate in forma diversa da quella ammessa dalla legge.

ART. 10 – GARANZIE

Cauzione definitiva

L'aggiudicatario, prima della stipula del contratto, è tenuto a prestare, a garanzia di tutti gli oneri ivi derivanti, una cauzione definitiva in misura pari al 10% dell'importo complessivo di aggiudicazione, con esclusivo riferimento alle prestazioni oggetto del presente incarico. La cauzione è prestata a garanzia dell'adempimento di tutte le obbligazioni del contratto e del risarcimento dei danni derivanti dall'eventuale inadempimento delle obbligazioni stesse; a garanzia del rimborso delle somme che il Comune avesse sostenuto o da sostenere in sostituzione del soggetto inadempiente e dei connessi maggiori oneri a qualsiasi titolo sopportati, nonché a garanzia del rimborso delle somme pagate in più all'esecutore rispetto alle risultanze della liquidazione finale, salva comunque la risarcibilità del maggior danno verso l'Affidatario. La garanzia cessa di avere effetto solo alla data di emissione del certificato di collaudo provvisorio. La stazione appaltante può richiedere al soggetto aggiudicatario la reintegrazione della garanzia ove questa sia venuta meno in tutto o in parte. In caso di aggiudicazione con ribasso d'asta superiore al 10%, la garanzia fideiussoria è aumentata di tanti punti percentuali quanti sono quelli eccedenti il 10%; ove il ribasso sia superiore al 20% l'aumento è di 2 punti percentuali per ogni punto di ribasso superiore al 20%. L'importo della garanzia, è ridotto del 50% per gli operatori economici ai quali venga rilasciata, da organismi accreditati, ai sensi delle norme europee della serie UNI CEI EN 45000 e della serie UNI CEI EN ISO/IEC 17000, la certificazione del sistema di qualità conforme alle norme europee della serie UNI CEI ISO9000.

L'importo della garanzia è ridotto del 30 per cento, anche cumulabile con la riduzione di cui al primo periodo, per gli operatori economici in possesso di registrazione al sistema comunitario di ecogestione e audit (EMAS), ai sensi del regolamento (CE) n. 1221/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 novembre 2009, o del 20 per cento per gli operatori in possesso di certificazione ambientale ai sensi della norma UNI ENISO14001.

L'importo della garanzia è ridotto del 20%, anche cumulabile con la riduzione di cui ai periodi primo e secondo, per gli operatori economici in possesso, in relazione ai beni o servizi che costituiscano almeno il 50% del valore dei beni e servizi oggetto del contratto stesso, del marchio di qualità ecologica dell'Unione europea (Ecolabel UE) ai sensi del regolamento (CE) n. 66/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 novembre 2009.

L'importo della garanzia è ridotto del 15 per cento per gli operatori economici che sviluppino un inventario di gas ad effetto serra ai sensi della norma UNI EN ISO 14064-1 o un'impronta climatica (carbon footprint) di prodotto ai sensi della norma UNI ISO/TS 14067. Per fruire delle riduzioni di cui al presente comma, l'operatore economico segnala, in sede di offerta, il possesso dei relativi requisiti e lo documenta nei modi prescritti dalle norme vigenti.

L'importo della garanzia e del suo eventuale rinnovo è ridotto del 30%, non cumulabile con le riduzioni di cui ai periodi precedenti, per gli operatori economici in possesso del rating di legalità o della attestazione del modello organizzativo, ai sensi del d.lgs. 231/2001 o di certificazione social accountability 8000, o di certificazione del sistema di gestione a tutela della sicurezza e della salute dei lavoratori, o di certificazione OHSAS 18001, o di certificazione UNI CEI EN ISO 50001 riguardante il sistema di gestione dell'energia o UNI CEI 11352 riguardante la certificazione di operatività in qualità di ESC (Energy Service Company) per l'offerta qualitativa dei servizi energetici e per gli operatori economici in possesso della certificazione ISO 27001 riguardante il sistema di gestione della sicurezza delle informazioni.

Per fruire di tali benefici, l'operatore economico dovrà documentare in sede di offerta, il possesso del requisito allegando copia conforme all'originale della certificazione posseduta in corso di validità. Si precisa che:

- in caso di partecipazione in RTI orizzontale, o consorzio ordinario, il concorrente può godere del beneficio della riduzione della garanzia solo se tutti gli operatori economici che costituiscono il raggruppamento e/o il consorzio ordinario siano in possesso della predetta certificazione;
- in caso di partecipazione in RTI verticale, nel caso in cui solo alcune tra le imprese che costituiscono il raggruppamento verticale siano in possesso della certificazione, il raggruppamento stesso può beneficiare di detta riduzione, in ragione della parte delle prestazioni contrattuali che ciascun operatore economico raggruppato e/o raggruppando assume nella ripartizione dell'oggetto contrattuale all'interno del raggruppamento;
- in caso di partecipazione in consorzio il concorrente può godere del beneficio della riduzione della garanzia nel caso in cui la predetta certificazione sia posseduta dal consorzio.

La Garanzia può essere costituita, a scelta dell'offerente:

- a) in titoli del debito pubblico garantiti dallo Stato depositati presso una sezione di tesoreria provinciale o presso le aziende autorizzate, a titolo di pegno, a favore della stazione appaltante; il valore deve essere al corso del giorno del deposito;
- b) fermo restando il limite all'utilizzo del contante di cui all'articolo 49, comma 1 del D.Lgs. 231/2007, con bonifico presso la Tesoreria del Banco di Napoli indicando come causale "Deposito cauzionale definitivo gara per l'affidamento del servizio la redazione del Piano Urbano della mobilità sostenibile (PUMS), del Comune di Salerno comprensivo delle relative attività connesse alla redazione della VAS (Valutazione Ambientale Strategica) correlata, nonché l'organizzazione e la conduzione delle attività di partecipazione/comunicazione e marketing sociale/diffusione - CIG: 829596231.
- c) fideiussione bancaria o assicurativa rilasciata da imprese bancarie o assicurative che rispondano ai requisiti di cui all'art. 93, comma 3 del Codice. In ogni caso, la garanzia fideiussoria è conforme allo schema tipo di cui all'art. 103, comma 9 del Codice.

In caso di prestazione della garanzia sotto forma di fideiussione, questa dovrà:

- essere conformi allo schema tipo approvato con decreto del Ministro dello sviluppo economico di concerto con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e previamente concordato con le banche e le assicurazioni o loro rappresentanze.
- essere prodotta in originale (sottoscritta in originale dal garante) con espressa menzione dell'oggetto e del soggetto garantito;
- le polizze con firma digitale del garante devono riportare l'autentica della sottoscrizione da parte di un notaio.

La garanzia deve prevedere espressamente:

- la rinuncia al beneficio della preventiva escussione del debitore principale di cui all'art. 1944 del Codice civile, volendo e intendendo restare obbligata in solido con il debitore;
- la rinuncia all'eccezione di cui all'art. 1957 del Codice civile;
- l'operatività entro 15 giorni a semplice richiesta scritta della stazione appaltante.

In caso di raggruppamenti temporanei le garanzie fideiussorie e le garanzie assicurative sono presentate, su mandato irrevocabile, dalla mandataria in nome e per conto di tutti i concorrenti ferma restando la responsabilità solidale tra le imprese.

La mancata costituzione della predetta garanzia determina la revoca dell'aggiudicazione da parte del Comune, che procederà all'affidamento dell'appalto al concorrente che segue in graduatoria.

Garanzia sul pagamento della rata di saldo

1. Il pagamento della rata di saldo è subordinato, ai sensi dell'art. 103, comma 6, del Codice dei contratti, alla prestazione di una specifica garanzia fidejussoria.
2. Detta garanzia fidejussoria, ai sensi dell'art. 103, comma 6, del Codice dei contratti, dovrà essere di entità pari all'importo della rata di saldo maggiorata del tasso di interesse legale applicato al periodo

intercorrente tra la data di emissione della verifica di conformità e l'assunzione del carattere di definitività del medesimo ai sensi dell'art. 102, comma 3, del Codice dei contratti (24 mesi).

ART. 11 - RESPONSABILITÀ DELL'AGGIUDICATARIO

L'Aggiudicatario è responsabile della perfetta esecuzione dell'incarico, secondo quanto prescritto nel presente Capitolato, nonché nelle disposizioni non opposte, contenute negli ordini, istruzioni e precisazioni della Committente o del Responsabile del Procedimento.

L'Aggiudicatario dovrà correggere a proprie spese quanto eseguito in difformità alle disposizioni di cui sopra, o quanto non eseguito, comunque, a regola d'arte.

L'Aggiudicatario è responsabile civilmente e penalmente dei danni di qualsiasi genere che potessero derivare a persone, proprietà e cose nell'esecuzione dell'attività oggetto dell'incarico.

ART. 12 – OBBLIGO A CARICO DELL'AFFIDATARIO

L'Affidatario, nell'espletamento di tutte le operazioni affidate è tenuto al rispetto della documentazione di gara, degli obblighi assunti con l'offerta, del contratto e di tutte le disposizioni legislative, amministrative e regolamentari vigenti applicabili in costanza di contratto.

Tutte le fasi operative elencate sono ricomprese fra quelle remunerate dal corrispettivo di cui all'art. 7. L'Affidatario provvederà a propria cura e spese all'acquisto dei materiali e dei beni necessari allo svolgimento delle prestazioni oggetto di affidamento, nonché alla retribuzione del personale e dei collaboratori necessari all'espletamento delle stesse.

L'Affidatario, con riferimento a tutte le attività affidate e in linea con gli obiettivi di principio, è inoltre tenuto a supportare la Stazione appaltante, rendendo disponibili i dati, le analisi svolte, le professionalità individuate per l'adempimento del contratto, nello svolgimento di analisi, ricerche o progetti relativi agli argomenti trattati in caso di richiesta esplicita anche oltre la data di scadenza del contratto.

L'Affidatario dovrà garantire la propria disponibilità, nella figura di almeno uno dei Responsabili individuati, per almeno un incontro a settimana per tutto il periodo contrattuale, presso la sede indicata dalla stazione appaltante per svolgere attività di confronto, verifica e lavoro congiunto. Dovrà inoltre garantire la propria disponibilità a prendere parte agli incontri di partecipazione politici e a presentare gli elaborati prodotti e le idee sviluppate durante l'attività. Sarà la stazione appaltante a convocare l'Affidatario, concordando preventivamente la data d'incontro.

ART. 13 - CESSIONE DEL CONTRATTO E CESSIONE DEI CREDITI

Ai sensi dell'art. 105, comma 1, del Codice è vietata la cessione anche parziale del contratto da parte dell'Affidatario fatto salvo quanto previsto dall'art. 106, comma 1, lettera d, punto 2, del Codice; ogni atto contrario è nullo di diritto.

Nei casi previsti dall'art. 106, comma 1, lettera d, punto 2, del Codice le cessioni di azienda e gli atti di trasformazione, fusione e scissione relativi ai soggetti esecutori di contratti pubblici non hanno singolarmente effetto nei confronti della stazione appaltante fino a che il cessionario, ovvero il soggetto risultante dall'avvenuta trasformazione, fusione o scissione, non abbia proceduto alle comunicazioni previste dall'art. 1 del D.P.C.M. 187/1991 e non abbia documentato il possesso dei requisiti di qualificazione previsti dal codice dei contratti.

Nei sessanta giorni successivi la stazione appaltante può opporsi al subentro del nuovo soggetto nella titolarità del contratto, con effetti risolutivi sulla situazione in essere, laddove, non risultino sussistere i requisiti di cui alla documentazione antimafia prevista dal d.lgs. 159/2011. Ferme restando le ulteriori previsioni legislative vigenti in tema di prevenzione della delinquenza di tipo mafioso e di altre gravi forme di manifestazione di pericolosità sociale, decorsi sessanta giorni senza che sia intervenuta opposizione, le cessioni di azienda e gli atti di trasformazione, fusione e scissione producono, nei confronti della Stazione Appaltante, tutti gli effetti loro attribuiti dalla legge.

È ammessa la cessione dei crediti, ai sensi del combinato disposto dell'articolo 106, comma 13, del Codice dei contratti e della legge 52/1991, e alle condizioni di cui al presente articolo.

Ai fini dell'opponibilità alle stazioni appaltanti, le cessioni di crediti devono essere stipulate mediante atto pubblico o scrittura privata autenticata e devono essere notificate alle amministrazioni debitorie.

Fatto salvo il rispetto degli obblighi di tracciabilità, le cessioni dei crediti del presente appalto, sarà efficace e opponibile alla Stazioni appaltanti qualora questa non le rifiutino con comunicazione da notificarsi al cedente e al cessionario entro quarantacinque giorni dalla notifica della cessione.

Le cessioni di crediti possono essere effettuate esclusivamente a soggetti finanziari disciplinati dalle leggi in materia bancaria e creditizia, il cui oggetto sociale preveda l'esercizio dell'attività di acquisto di crediti di impresa.

La cessione da parte dell'esecutore di tutti o di parte dei crediti che devono venire a maturazione può avvenire esclusivamente mediante un apposito e separato atto contrattuale da sottoscrivere contestualmente al contratto d'appalto. La Stazione appaltante, tuttavia, si riserva la più ampia facoltà di accettare o non accettare tale tipologia di cessione a favore dell'esecutore, senza obbligo di motivazione. In ogni caso la Stazione appaltante può opporre al cessionario tutte le eccezioni opponibili al cedente in base al contratto d'appalto, con questo stipulato.

ART. 14 - STIPULA DEL CONTRATTO E ONERI CONTRATTUALI

Il contratto sarà formalizzato e gestito dal Comune di Salerno. Tutte le spese inerenti il contratto saranno a carico dell'aggiudicatario senza alcuna possibilità di rivalsa.

Tali oneri sono: marche da bollo per la stesura del contratto, diritti di segreteria, imposta di registro a norma di legge e qualsiasi altra imposta e tassa secondo le leggi vigenti.

L'aggiudicatario dell'incarico con la firma del contratto accetta espressamente e per iscritto, a norma degli artt. 1341, comma 2, del Codice civile, tutte le clausole previste nel presente Capitolato prestazionale, nonché le clausole contenute in disposizioni di legge e regolamento nel presente atto richiamate.

L'interpretazione delle clausole contrattuali e delle disposizioni del presente capitolato deve essere fatta tenendo conto delle finalità perseguite con il contratto, secondo quanto previsto dal Codice Civile.

ART. 15 - RISERVATEZZA

L'Aggiudicatario ha l'obbligo di mantenere riservati i dati e le informazioni, ivi comprese quelle che transitano per le apparecchiature di elaborazione dati, di cui sia a conoscenza o in possesso durante l'esecuzione del Servizio, o comunque in relazione ad esso, e di non divulgarli in alcun modo e in qualsiasi forma e di non farne oggetto di utilizzazione a qualsiasi titolo per scopi diversi da quelli strettamente necessari all'esecuzione del Servizio.

L'obbligo suddetto sussiste, altresì, relativamente a tutto il materiale originario, o predisposto, in esecuzione del Servizio.

L'Aggiudicatario è responsabile per l'esatta osservanza, da parte dei propri dipendenti, consulenti e collaboratori, nonché di tutti coloro che sono coinvolti, seppur a vario titolo, nell'esecuzione del Servizio, degli obblighi di segretezza anzidetta.

L'Aggiudicatario si impegna, altresì, al rispetto del D.Lgs. 196/2003 e dei relativi regolamenti di attuazione, a pena di risoluzione del contratto. I dati, gli elementi e ogni informazione acquisita in sede di offerta sono utilizzati dalla Stazione appaltante esclusivamente ai fini della gara e della individuazione dell'Aggiudicatario, garantendo l'assoluta sicurezza e riservatezza, anche in sede di trattamento dati con sistemi automatici e manuali. L'inadempimento costituirà causa di risoluzione contrattuale ai sensi del successivo articolo "inadempimento e risoluzione".

ART. 16 - PENALI

Il ritardo nell'adempimento degli obblighi di cui sopra e/o assunti con l'offerta da parte dell'Affidatario può comportare l'applicazione di una penale di importo pari a 30,00 (trenta/00) euro per ogni giorno di ritardo riscontrato, in ogni adempimento.

La mancata presentazione, senza giustificato motivo, a un incontro di lavoro o relativo alle attività di comunicazione e consultazione convocate, nel rispetto degli accordi contrattuali, può comportare l'applicazione di una penale di importo pari a 100,00 (cento/00) euro.

Qualora si verificassero inadempimenti, ritardi o difformità delle attività rispetto a quanto previsto nel presente capitolato e nell'offerta di gara, potranno essere previste penali fra un minimo di 500,00 (cinquecento/00) euro e un massimo di 5.000,00 (cinquemila/00) euro a seconda della gravità del fatto.

Tali penali saranno quantificate dal Responsabile Unico del Procedimento in considerazione all'entità dell'inadempimento stesso.

L'applicazione della penale non esclude la responsabilità dell'Affidatario per eventuali maggiori danni subiti dalla Stazione appaltante.

Le penali sono trattenute in occasione del primo pagamento successivo alla loro applicazione.

L'importo complessivo delle penali irrogate ai sensi dei commi precedenti non può superare il 10% (dieci per cento) dell'importo contrattuale; qualora i ritardi siano tali da comportare una penale di importo superiore alla predetta percentuale trova applicazione l'art. 108 del Codice dei contratti e il successivo art. 15, in materia di risoluzione del contratto.

È ammessa, su motivata richiesta dell'esecutore, la totale o parziale disapplicazione della penale, quando si riconosca che il ritardo non è imputabile all'impresa, oppure quando si riconosca che la penale è manifestamente sproporzionata, rispetto all'interesse della Stazione appaltante. La disapplicazione non comporta il riconoscimento di compensi o indennizzi all'esecutore.

Sull'istanza di disapplicazione della penale decide la Stazione appaltante su proposta del Responsabile Unico del Procedimento, sentito il Direttore dell'esecuzione e l'Organo di collaudo, ove costituito.

ART. 17 - INADEMPIMENTO E RISOLUZIONE

È fatto obbligo all'Affidatario di accettare ogni verifica o richiesta di documentazione da parte della Stazione appaltante purché per attività inerenti il Servizio affidato.

Qualora l'Affidatario non ottemperi, nello svolgimento del Servizio, alle prescrizioni contenute nel presente Disciplinare, nei documenti di gara o alle indicazioni e direttive che possano essere impartite dal Comune di Napoli, quest'ultimo procede, a mezzo PEC, ad intimare il compimento di quanto necessario per il rispetto delle obbligazioni contrattuali entro un termine perentorio, sospendendo gli eventuali pagamenti in corso. In difetto, il Comune di Salerno potrà procedere alla risoluzione del contratto.

L'Amministrazione si riserva la facoltà di procedere alla risoluzione del contratto, previa diffida ad adempiere ai sensi degli artt. 1453 e 1454 del Codice civile, in caso di grave inadempimento e di penali per un importo pari al 10% del valore del contratto, ovvero per gravi e/o reiterate violazioni degli obblighi contrattuali o per gravi e/o reiterate violazioni e/o inosservanze delle disposizioni legislative e regolamentari, ovvero qualora siano state riscontrate irregolarità non tempestivamente sanate che abbiano causato disservizio per l'Amministrazione, ovvero vi sia stato grave inadempimento dell'Aggiudicatario stesso nell'espletamento del servizio in parola mediante subappalto non autorizzato, associazione in partecipazione, cessione anche parziale del contratto.

Costituiscono motivi di risoluzione di diritto del contratto, ai sensi dell'art. 1456 del Codice civile (clausola risolutiva espressa) le seguenti fattispecie:

- sopravvenuta causa di esclusione di cui all'art. 80 del d.lgs. 50/2016;
- falsa dichiarazione o contraffazione di documenti nel corso dell'esecuzione delle prestazioni;
- interdizione, sulla base dell'informativa Antimafia emessa dalla Prefettura, per l'Aggiudicatario provvisorio o il contraente;
- accertamento dell'impiego di manodopera con modalità irregolari o del ricorso a forme di intermediazione abusiva per il reclutamento della stessa;
- inosservanza degli impegni di comunicazione alla Prefettura di ogni illecita richiesta di denaro, prestazione o altra utilità nonché offerta di protezione o ogni illecita interferenza avanzata prima della gara e/o dell'affidamento ovvero nel corso dell'esecuzione del servizio nei confronti di un proprio rappresentante, agente o dipendente, delle imprese subappaltatrici e di ogni altro oggetto che intervenga a qualsiasi titolo nello svolgimento della prestazione di cui lo stesso venga a conoscenza.

Qualora l'Affidatario non assolva agli obblighi previsti dall'art. 3 della legge 136/2010, relativi alla tracciabilità dei flussi finanziari inerenti all'appalto, il contratto d'appalto si risolverà di diritto ai sensi del comma 8 del medesimo art. 3.

In caso di ripetute violazioni al Codice di comportamento dei dipendenti del Comune di Napoli di cui alla deliberazione di Giunta comunale n. 254 del 24 aprile 2014, si procede alla risoluzione del contratto.

Qualora il Direttore dell'esecuzione o il Responsabile Unico del Procedimento, ciascuno per le proprie competenze, accertino il verificarsi di una delle ipotesi sopraelencate (o altri casi per i quali

l'inadempimento, l'irregolarità o il ritardo posto in essere dall'esecutore possano compromettere la buona uscita del servizio) si procederà senza indugio alla risoluzione del contratto seguendo il procedimento di cui all'art. 108 del D.Lgs. 50/2016.

Nei casi di risoluzione del contratto, la stessa avrà effetto dalla venuta a conoscenza all'Affidatario della decisione assunta dalla Stazione appaltante mediante raccomandata A.R. da parte del Responsabile Unico del Procedimento ovvero mediante ordine di servizio del Direttore dell'esecuzione.

Nelle ipotesi di cui sopra il contratto sarà risolto di diritto con effetto immediato a seguito della dichiarazione del Comune, in forma di lettera a raccomandata, di volersi avvalere della clausola risolutiva.

La risoluzione del contratto non pregiudica in ogni caso il diritto del Comune al risarcimento.

Per il ripetersi di gravi inadempienze, preve le contestazioni del caso, potrà darsi luogo alla risoluzione anticipata del contratto senza che alcun indennizzo sia dovuto all'Aggiudicatario salvo ed impregiudicato, invece, qualsiasi ulteriore diritto che il Comune possa vantare nei confronti dell'Aggiudicatario stesso.

All'aggiudicatario verrà corrisposto il prezzo contrattuale del servizio regolarmente effettuato prima della risoluzione, detratte le penalità, le spese e i danni.

In ognuna delle ipotesi sopra previste, la Committente non pagherà il corrispettivo delle prestazioni non eseguite, ovvero non esattamente eseguite, fatto salvo il diritto a pretendere il risarcimento dei maggiori danni subiti.

ART. 18 - RECESSO

La Stazione appaltante si riserva la facoltà di recedere dall'incarico in oggetto in qualsiasi momento, con provvedimento motivato, da inoltrarsi all'Affidatario a mezzo posta elettronica certificata (PEC) con 30 giorni di preavviso.

La Stazione appaltante si riserva, inoltre, la facoltà di recedere dall'incarico in oggetto in caso di inadempimento da parte dell'Aggiudicatario degli obblighi da lui assunti senza giustificato motivo con comunicazione a mezzo posta elettronica certificata (PEC) ad effetto immediato.

Il progettista, a comunicazione ricevuta, dovrà far pervenire entro 30 giorni tutte le informazioni e i risultati dell'attività svolta fino a quel momento. La Stazione appaltante dovrà liquidare al professionista tutte le prestazioni fino a quel momento svolte.

La Stazione appaltante ha inoltre facoltà di dichiarare esaurito l'incarico, senza possibilità di reclamo o di opposizione da parte del professionista, in qualunque fase delle prestazioni qualora ritenga di non dare seguito alle ulteriori fasi di affidamento. In tali casi al tecnico incaricato sarà corrisposto il compenso relativo alle prestazioni svolte, sempre che esse siano meritevoli di approvazione.

È fatto divieto all'Aggiudicatario di recedere dal contratto sottoscritto con la Stazione appaltante. Oltre ai casi di risoluzione del contratto espressamente previsti e quelli operanti ope legis, la Stazione appaltante ha la facoltà di recedere, in qualsiasi momento, dal contratto, in caso di violazione di una delle clausole di autotutela o al verificarsi dei presupposti di cui all'art. 11, comma 3, del D.P.R. 252/1998 e ss.mm.ii..

La Stazione appaltante, inoltre, si riserva il diritto di recedere dal contratto a fronte di informazioni antimafia, anche atipiche, comunque ed in qualsiasi momento pervenute, che segnalino il rischio di tentativi di infiltrazione nell'Aggiudicatario da parte della criminalità organizzata.

Qualora circostanze particolari impediscano temporaneamente la regolare esecuzione delle prestazioni oggetto del contratto, il RUP ha la facoltà di sospendere l'esecuzione del contratto medesimo, indicando le ragioni e l'imputabilità delle medesime. Il RUP può, altresì, ordinare la sospensione dell'esecuzione del contratto.

ART. 19 - DEFINIZIONE DELLE CONTROVERSIE

Tutte le controversie derivanti dall'esecuzione e dall'interpretazione del contratto saranno devolute al giudice ordinario. Il foro competente è il Tribunale di Salerno.

ART. 20- TRATTAMENTO DEI DATI PERSONALI

Ai sensi della normativa vigente, i dati forniti dalle società saranno trattati esclusivamente per le finalità connesse alla gara e per l'eventuale successiva stipulazione e gestione del contratto. Il titolare del trattamento è il Comune di Salerno.

ART. 21 - ONERI E OBBLIGHI IN MATERIA DI TUTELA DEI LAVORATORI

Restano a carico dell'Affidatario gli oneri e gli obblighi relativi all'osservanza delle norme derivanti dalle leggi e dai regolamenti vigenti in materia di lavoro applicabili al settore oggetto di affidamento.

ART. 22 - SUBAPPALTO

E' ammesso il subappalto secondo quanto stabilito dall'art. 105 del codice dei contratti.

Non sono considerate subappalto le seguenti attività che pertanto l'Affidatario potrà acquistare da fornitori terzi e/o comunque mediante sub-contratti:

eventuali indagini o attività propedeutiche alla redazione della VAS, la stampa di materiale divulgativo e per la comunicazione, e in generale le attività prive di contenuto intellettuale. Si applica comunque quanto disposto dall'art. 105 del d.lgs. 50/16, in tema di subcontratti.

IL TECNICO/RUP

geol. Ida Parisi



CRITERI DI AGGIUDICAZIONE

L'appalto è aggiudicato a mezzo di procedura aperta telematica in base al criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa individuata sulla base del miglior rapporto qualità/prezzo, ai sensi dell'art. 95, comma 2 del Codice.

La valutazione dell'offerta tecnica e dell'offerta economica sarà effettuata in base ai seguenti punteggi:

	PUNTEGGIO MASSIMO
Offerta tecnica	80 punti
Offerta economica	20 punti

Il punteggio dell'offerta tecnica è attribuito sulla base dei criteri di valutazione elencati nella sottostante tabella con la relativa ripartizione dei punteggi.

Nella colonna identificata con la lettera D vengono indicati i "Punteggi discrezionali", vale a dire i punteggi il cui coefficiente è attribuito in ragione dell'esercizio della discrezionalità spettante alla commissione giudicatrice.

N.r subcriterio	Descrizione	Valore subcriterio	Valore criterio	Tipologia criterio
A. OFFERTA TECNICA				
A1. QUALITA' GRUPPO DI LAVORO				
	La Commissione terrà conto dei seguenti aspetti:			
A.1.1	Composizione, professionalità e competenza dei componenti il gruppo di lavoro	10	30	D
A.1.2	Esperienza nell'ambito della mobilità sostenibile dei componenti il gruppo di lavoro	10		
A.1.3	Esperienza nell'ambito delle procedure di VAS e Procedure Partecipate	10		
A2. STRUMENTI E TECNICHE FINALIZZATI ALLA PREDISPOSIZIONE DEL PUMS				
A.2.1	Strumenti e mezzi previsti per studi ed indagini	15	30	D
A.2.2	Tecniche e metodologie di analisi previste per studi ed indagini	15		
A.3 CARATTERISTICHE METODOLOGICHE DELLA PROPOSTA				
A.3.1	Analisi della qualità e coerenza metodologica della proposta in relazione alle varie fasi descritte al Capitolo 4 del Capitolato		20	D
TOT. OFFERTA TECNICA			80	
B. OFFERTA ECONOMICA			20	

L'offerta tecnica di ciascun concorrente (contenuto della Busta digitale B) "OFFERTA TECNICA" dovrà essere organizzata secondo quanto riportato di seguito:

Relazione corredata dai curricula vitae et studiorum aggiornati delle risorse umane che saranno impegnate nei servizi:

- **La relazione**, suddivisa in tanti paragrafi quanti sono i sub-criteri di valutazione, dovrà essere composta da un numero massimo di n. 30 facciate nel formato A4 o 15 facciate A3 (si precisa che ogni facciata A3 deve considerarsi equivalente a n. 2 facciate A4) complessive per tutti i sub-criteri di valutazione dell'offerta tecnica; le facciate dovranno essere numerate progressivamente da 1 a 30 ed ogni facciata dovrà contenere un massimo di 50 righe con carattere di dimensione minima 11. Non rientrano nelle 30 facciate la copertina, l'indice ed eventuali depliant commerciali, certificati di prodotto, schede tecniche, ecc.. Le facciate eccedenti i numeri massimi stabiliti dal presente documento non saranno prese in considerazione nella valutazione delle offerte tecniche.

Si ribadisce che la documentazione costituente l'Offerta Tecnica non dovrà includere alcuna indicazione o riferimento economico, diretto o indiretto, o far riferimento ad elementi di prezzo contenuti nella "Offerta Economica", pena l'esclusione automatica del Concorrente dalla Gara.

Con riferimento ai criteri dell'offerta la relazione dovrà illustrare:

A1. QUALITA' GRUPPO DI LAVORO

→ Le professionalità e competenze delle risorse impiegate nell'ambito dei servizi posti a base di gara (cfr. art. 7 del Capitolato) nonché la modalità di utilizzazione nelle attività proposte.

→ Descrizione max di n. 3 servizi di cui: 1 PUMS/strumento di pianificazione; 1 processo di VAS; 1 percorso partecipato, svolti negli ultimi dieci anni relativi ad interventi ritenuti dal concorrente significativi della propria capacità a realizzare la prestazione sotto il profilo tecnico, scelti tra interventi qualificabili affini a quelli oggetto dell'affidamento.

→ Documentazione grafica o fotografica dei servizi indicati, di cui al punto precedente, formata da un numero massimo di n. 3 schede formato A3.

Sarà valutata:

- la rispondenza dei servizi agli obiettivi della stazione appaltante, in particolare, sarà considerato premiante aver svolto i servizi richiesti per piani urbani attinenti la mobilità e sistemi di trasporto;

- la qualità e pregio tecnico degli incarichi svolti, in particolare in relazione a: valore economico dello studio; complessità delle problematiche affrontate e relative metodologie di approccio; estensione dell'area oggetto di studio; complessità degli aspetti ambientali valutati; molteplicità dei sistemi di trasporto attinenti allo studio.

Nella documentazione descrittiva relativa a ciascuno dei servizi di cui trattasi devono essere riportati i seguenti dati essenziali per la valutazione: dati relativi al committente (ragione sociale, sede, recapiti telefonici, ecc.); tipologia dei servizi svolti, con l'indicazione degli importi dei servizi svolti; descrizione precisa e dettagliata dei servizi; indicazione dei soggetti che hanno reso servizi, tra quelli nominativamente indicati dal concorrente nella descrizione di struttura operativa (cfr. art. 7 Capitolato -Gruppo di lavoro); date di inizio e ultimazione dei servizi.

A2. STRUMENTI E TECNICHE FINALIZZATI ALLA PREDISPOSIZIONE DEL PUMS

→ gli strumenti e mezzi previsti per studi ed indagini utilizzati per l'acquisizione - in generale - di tutti i dati necessari alla redazione del Piano secondo le fasi progettuali stabilite dal cap.4 del Capitolato motivandone i vantaggi ai fini della valutazione della proposta;

→ metodologie di acquisizione ed analisi previste per gli studi ed indagini in relazione alla proposta di Piano a base di gara;
→ individuazione di un set di Indicatori utili per il monitoraggio del PUMS ed eventuale aggiornamento.

I dati dovranno essere forniti alla Stazione Appaltante secondo il formato richiesto all'art. 5 del Capitolato.

Saranno valutati positivamente i livelli di innovazioni adottati – in merito alle tematiche di cui al presente criterio – anche sulla base di esperienze pregresse già realizzate in interventi affini a quelli in gara.

A.3 CARATTERISTICHE METODOLOGICHE DELLA PROPOSTA

→ descrizione della proposta metodologica in relazione agli obiettivi ed all'approccio progettuale (fasi) definiti nel capitolato (artt. 3 e 4) dettagliando, sinteticamente il piano di lavoro proposto per ciascuna fase progettuale ed evidenziando: il rispetto della tempistica definita nel Cronoprogramma in allegato; il percorso attuativo; lo sviluppo del processo; la metodologia; i contenuti di massima dei documenti da produrre; le professionalità impiegate per le specifiche fasi di lavoro; la partecipazione agli incontri pubblici

Sarà valutata la qualità e la coerenza metodologica della proposta in relazione agli specifici contenuti del Capitolato.

● **I curricula** dovranno essere redatti secondo il formato europeo e potranno essere composti, ognuno, da un massimo di n. 10 facciate in formato A4 e firmati dal diretto interessato a garanzia della veridicità delle informazioni riportate ovvero, in alternativa, potranno essere presentati in forma di dichiarazione sostitutiva di atto notorio sottoscritta in tal caso dall'offerente nelle forme di cui all'art. 47 del D.P.R. 445/2000 (dichiarazione sostitutiva corredata da copia del documento di identità del dichiarante se diverso dall'intestatario del curriculum). Non saranno valutati curricula non sottoscritti nelle forme predette ovvero curricula riferiti a persone non espressamente indicate nella relazione descritta al punto precedente. È necessario che i curricula riportino in calce la liberatoria firmata sulla privacy ai sensi delle vigenti normative in materia. I curricula non sono computati nei limiti numerici previsti per la Relazione.

CLAUSOLA DI SBARRAMENTO

Se l'Offerta tecnica, prima dell'eventuale riparametrazione di primo livello di cui al precedente punto, non ottiene un punteggio pari o superiore a 40 (sull'intero di 80) l'offerta è esclusa e non si procede all'apertura della successiva Busta contenente l'Offerta economica.

L'individuazione dell'offerta economicamente più vantaggiosa sarà effettuata con le modalità di seguito riportate:

• **Per quanto attiene all'Offerta Tecnica A**, con riferimento a ognuno dei sotto elementi di valutazione verrà motivatamente attribuito da ciascun componente della commissione un coefficiente variabile da 0 a 1 seguendo le linee guida emanate dall' ANAC relativamente alle modalità di valutazione dell'offerta economicamente più vantaggiosa (**Attribuzione discrezionale di un coefficiente - da moltiplicare poi per il punteggio massimo attribuibile in relazione al criterio - Variabile tra zero e uno, da parte di ciascun commissario di gara**). Una volta che ciascun commissario ha attribuito il coefficiente a ciascun concorrente, viene calcolata la media dei coefficienti attribuiti, viene attribuito il valore 1 al coefficiente più elevato per singolo criterio e vengono di conseguenza riparametrati tutti gli altri coefficienti. La somma dei punteggi come sopra calcolati determinerà il punteggio ottenuto da ciascun partecipante alla gara per gli elementi di valutazione dei singoli sub criteri. I coefficienti sono attribuiti discrezionalmente dai singoli commissari ai sub - criteri, secondo i valori di seguito indicati:

Valutazione discrezionale	Coefficiente	
Eccellente	1	L'elemento oggetto di valutazione è trattato in misura pienamente esauriente dal punto di vista tecnico e funzionale. La soluzione risponde pienamente a quanto richiesto.
Buono	0.80	L'elemento oggetto di valutazione è trattato in misura più che esauriente dal punto di vista tecnico e funzionale. La soluzione risponde in maniera più che soddisfacente quanto richiesto.
Sufficiente	0.60	L'elemento oggetto di valutazione è trattato in misura appena esauriente dal punto di vista tecnico e funzionale. La soluzione risponde in maniera appena soddisfacente a quanto richiesto.
Mediocre	0.50	L'elemento oggetto di valutazione è trattato in misura non del tutto esauriente dal punto di vista tecnico e funzionale. La soluzione risponde in maniera non del tutto soddisfacente a quanto richiesto.
Scarso	0.30	La soluzione proposta risponde in maniera non soddisfacente a quanto richiesto.
Non valutabile o Assente	0.00	L'elemento oggetto di valutazione non è offerto o non è stato trattato

• **Con riferimento all'Offerta economica B** l'attribuzione del punteggio avverrà moltiplicando il punteggio massimo attribuibile per il relativo coefficiente così determinato:

$$C_i \text{ (per } A_i \leq A_{\text{soglia}}) = X \cdot A_i / A_{\text{soglia}}$$

$$C_i \text{ (per } A_i > A_{\text{soglia}}) = X + (1,00 - X) \cdot [(A_i - A_{\text{soglia}}) / (A_{\text{max}} - A_{\text{soglia}})]$$

Dove

C_i = coefficiente attribuito al concorrente i -esimo

A_i = valore dell'offerta (ribasso) del concorrente i -esimo

A_{soglia} = media aritmetica dei valori delle offerte (ribasso sul prezzo) dei concorrenti

$X = 0,80$

A_{max} = valore dell'offerta (ribasso) più conveniente

Il punteggio complessivo di ciascun concorrente sarà calcolato attraverso la somma del punteggio attribuito in relazione all'elemento A - Offerta tecnica e all'elemento B - Offerta economica.