**Comune di Terni**

***CAPITOLATO SPECIALE D’APPALTO PER L’AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO DI ASSISTENZA TECNICA SPECIALISTICA A SUPPORTO DELLA REDAZIONE DEL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS) DEI COMUNI DI TERNI E NARNI***

**01. PREMESSA**

L’approccio integrato secondo il paradigma Terni-Narni Smart Land per la promozione di un polo urbano connesso, intelligente e sostenibile deve necessariamente sviluppare il tema della mobilità quale asset primario per garantire l’effettiva qualità del vivere per cittadini e city users di tutto il territorio. Per tale ragione l’elaborazione congiunta del Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile di Terni e Narni (PUMS) intende tradurre operativamente questo obiettivo, puntando a una pianificazione sostenibile dei sistemi di trasporto locale grazie all’adozione di strategie che permettano alla comunità di attivare soluzioni convincenti derivanti da un processo decisionale relativo a temi estremamente complessi quali quelli della mobilità di persone e merci in ambito urbano e di area vasta. Il sistema del trasporto locale e l’uso del territorio presentano elementi con rilevanti interazioni e profonde ricadute di natura sociale, comportamentale, ambientale ed economica. In ordine al controllo della qualità dell’aria costituiscono fattori primari condizionanti che incidono direttamente sulla situazione di vita e salute delle comunità che quindi richiedono per una gestione efficace di prescindere dai meri confini amministrativi e dagli obblighi di legge.

Lo scenario attuale, decisamente complesso, suggerisce quindi di ricorrere a una pluralità di politiche di intervento e strumenti diversificati in tema di mobilità e gestione del territorio, soprattutto in virtù della disponibilità di tecnologie informatiche e di apparati di regolazione, in aggiunta alla realizzazione di nuove infrastrutture.

L’approccio dentro cui si colloca il percorso di formazione e redazione congiunta del PUMS di Terni e Narni è quello innescato dal percorso partecipativo di Smart Land, per costruire in differenti settori inseriti in una cornice unica di riferimento, un territorio integrato, sostenibile e intelligente, in cui la mobilità costituisce uno dei pilastri portanti per tale finalità. Un territorio smart è infatti quello capace di ottimizzare, snellire, facilitare i percorsi per lo spostamento di persone e merci, in ambito urbano e con le aree limitrofe, attraverso sistemi di trasporto plurali, innovativi e a basso impatto ambientale, garantendo la disponibilità di un trasporto pubblico efficiente e di qualità quale alternativa a quello privato, che va disincentivato anche attraverso l’attivazione di sistemi di bike-car sharing e di agevolazioni economiche. Particolare attenzione sarà riservata alla messa in campo di azioni di sensibilizzazione della comunità e di attivazione di sistemi efficaci di infomobilità tra amministrazioni e portatori di interesse. L’adozione di soluzioni avanzate e sostenibili di mobility management punteranno a intervenire sui flussi locali di traffico ottimizzandoli in termini di accessibilità, economicità, riduzione dell’inquinamento.

**02. Oggetto dell’appalto**

La gara ha per oggetto l’affidamento del servizio di assistenza tecnica specialistica a supporto della redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) dei Comuni di Terni e di Narni.

Il servizio ha per oggetto l’espletamento di tutte le prestazioni professionali e le attività necessarie per l’assistenza tecnica specialistica a supporto della redazione del PUMS nelle varie fasi progettuali fino alla sua approvazione ed attuazione.

Esse possono essere così riassunte:

* Analisi dello stato attuale della mobilità
* Definizione degli scenari
* Gestione della fase partecipativa
* Supporto all’elaborazione del Piano e della VAS
* Valutazione degli scenari ed individuazione della strategia di Piano.
* Supporto alla gestione della fase attuativa del Piano
* Monitoraggio

La redazione del PUMS dovrà tenere conto degli obiettivi individuati al punto 3 e dei riferimenti indicati al punto 4.

**3. OBIETTIVI GENERALI DEL PUMS**

Il PUMS di Terni e Narni intende evitare i difetti del tradizionale modello che opera per “successive approssimazioni” caratterizzato da obiettivi impliciti, ove si fa ricorso a rimedi parziali attuati in successione, a frequenti decisioni politiche correttive e dove la dispersione dei centri di decisione genera tentativi di ottenere soddisfazione immediata piuttosto che il perseguimento delle soluzioni migliori e per questo esso si concentra sulla:

- identificazione di obiettivi e problemi, collocandoli il più possibile nel contesto di una visione d’insieme;

- adozione di procedure che consentano di selezionare le possibili soluzioni in modo da poter proporre e scegliere quelle identificate come più opportune.

Vengono quindi determinati dapprima gli obiettivi generali, per poi procedere all’individuazione dei problemi e delle criticità, intese queste ultime come inadeguatezza delle condizioni attuali o future rispetto agli obiettivi fissati.

L’insieme dei temi e delle problematiche è oggetto di un lavoro di approfondimento e discussione con i gruppi di interesse per comprendere se esistano interpretazioni divergenti e, nel caso, aggiornare gli obiettivi.

L’individuazione di soluzioni coerenti rappresenta quindi l’esito finale del percorso di pianificazione attuato con il coinvolgimento dei principali attori locali - istituzionali e non - e si condensa in un progetto di intervento che ha l’ambizione di presentarsi in forma sufficientemente compatta, su cui indirizzare le priorità esecutive.

Da questo punto di vista il Piano non si risolve in un semplice elaborato tecnico, pur indispensabile per fissare strategie, opzioni tecniche e priorità, ma include anche le attività di confronto e discussione con gli attori locali trasformandosi in un processo aperto al contributo delle parti portatrici di interessi.

In conclusione si ritiene che una formula “mista” che unisca e contemperi il modello che è stato qualificato come strettamente “pianificatorio” con un piano “strutturato per azioni” mirate al raggiungimento del consenso dei gruppi di interesse, sia quella più conveniente e fruttuosa.

L’adozione di questa metodologia di approccio dinamico ha inoltre il pregio di soddisfare due requisiti cardine che, da un lato ispirano la normativa riguardante la formazione e il contenuto dei PUMS e, dall’altro, caratterizzano l’impostazione degli studi finanziati dagli organi governativi centrali relativi a una consistente quantità di diversificate realtà territoriali.

Tali requisiti impongono che il PUMS:

* costituisca un progetto organico di insieme del sistema della mobilità locale;
* rappresenti uno strumento coordinato e il più possibile integrato con gli altri strumenti di pianificazione generale ed esecutiva;
* formuli soluzioni per ridurre i danni sanitari e ambientali ed al contempo controlli i costi sociali ed economici generati;
* assuma la veste di un vero e proprio master-plan sul quale e attraverso il quale convogliare le risorse finanziarie per la sua realizzazione;
* realizzi un aumento delle frequenze sulle linee portanti delle reti urbane, sviluppando l’integrazione tariffaria e dei vettori, e supportando lo sviluppo dei “servizi su domanda” cui va assegnato il ruolo di soddisfare le esigenze di capillarità e flessibilità;
* analizzi la movimentazione delle merci, puntando su una reingegnerizzazione delle filiere logistiche, in cui diventano prioritari gli interventi tecnologico-organizzativi per aumentare l’efficienza dei processi;
* riduca e minimizzi l’uso individuale dell’automobile privata, mediante l’utilizzo di sistemi di trasporto collettivi e di mobilità condivisa (Trasporto Pubblico Locale , car- pooling, car-sharing, bike-sharing ecc.) e la mobilità ciclo pedonale;
* intervenga sul sistema di mobilità riducendo i fenomeni di congestione nelle aree urbane caratterizzate da un’elevata densità di traffico, mediante l’individuazione di soluzioni integrate del sistema di trasporti e delle infrastrutture con l’obiettivo di ottimizzare e ridurre i tempi degli spostamenti;
* individui le misure per abbattere i livelli di inquinamento atmosferico, nel rispetto degli accordi internazionali ed in particolare dell’Accordo di Parigi firmato il 22 aprile 2016, delle normative comunitarie e nazionali in materia di abbattimento di emissioni inquinanti e degli obiettivi individuati nel Piano Regionale della Qualità dell’Aria (PRQA);
* individui le azioni per il contenimento e l’abbattimento delle emissioni acustiche da traffico veicolare, nel rispetto delle normative comunitarie, nazionali e del Regolamento Comunale in materia di inquinamento acustico;
* migliori ed incrementi i livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale;
* promuova la logistica distributiva delle merci in campo urbano;
* favorisca l’eliminazione delle barriere architettoniche per una città accessibile a tutti.

Il PUMS è anche strumento necessario per accedere alle risorse FESR 2014-2020 con l’obiettivo generale di assicurare che gli interventi cofinanziati con le risorse comunitarie si inseriscano in un quadro programmatico individuato e condiviso.

**4. PARTECIPAZIONE DEL PIANO**

**4.1 PARTECIPAZIONE , MONITORAGGIO E PROCEDURA DI V.A.S.**

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile è caratterizzato dalla rilevanza e dalla priorità del processo partecipativo, teso a porre al centro le persone e la soddisfazione delle loro esigenze di mobilità, attraverso il coinvolgimento attivo dei portatori di interesse che potranno fare propri i contenuti del Piano e facilitare l’implementazione delle misure.

La partecipazione, che deve essere garantita dagli aggiudicatari della redazione del Piano, si svolge su tre livelli:

Partecipazione del Rapporto Preliminare Ambientale, all’interno della più generale della procedura di VAS in coordinamento con quella propria del processo di Piano secondo lo schema e le fasi individuate nell’allegato 1.

Il RPA, redatto ai sensi della succitata specifica normativa vigente, dovrà contenere anche le linee guida di redazione del Piano, intese come vero e proprio metaprogetto, con l’obiettivo di esplicitare i principi con i quali saranno affrontate le specifiche tematiche di cui al successivo punto 4.3.

Il Piano dovrà essere sottoposto alla Verifica di assoggettabilità a VAS, il cui esito può incidere sia sui tempi di elaborazione del PUMS (nel caso si renda necessaria la VAS) sia sull’approccio ai temi proposti per la redazione del PUMS. Sulla base del RPA verrà avviata la verifica di assoggettabilità a VAS; qualora il provvedimento di verifica assoggetti il Piano a VAS, lo stesso Rapporto Preliminare, eventualmente integrato con le prescrizioni, sarà utilizzato per l’avvio della fase di consultazione preliminare.

Partecipazione continuativa durante lo sviluppo della proposta di Piano, al fine di conseguire i seguenti obiettivi:

a. Identificazione degli attore chiave e dei portatori di interesse;

b. Coinvolgimento degli Enti territoriali contermini, con particolare riguardo al Comune di Narni che ha maggiori relazioni con il capoluogo;

c. Garantire il coinvolgimento dei cittadini;

d. Sviluppare una vision condivisa;

e. Identificare le priorità

f. Favorire l’accettazione del Piano e la conseguente attuazione.

Qualora il provvedimento di verifica assoggetti il Piano alla procedura di VAS, dovrà essere garantita la partecipazione dei cittadini attraverso le fasi di consultazione del pubblico, all’interno della procedura di VAS successiva all’adozione della proposta di Piano.

Il RPA dovrà essere strutturato in maniera tale da individuare lo svolgimento delle attività di redazione del PUMS. Qualora il provvedimento di verifica assoggetti il Piano a VAS, il soggetto aggiudicatario dovrà redigere il Rapporto Ambientale (RA), anche sulla base della relazione conclusiva della fase della consultazione preliminare; il RA costituisce parte integrante della proposta di Piano, e ne accompagna l’intero processo di elaborazione.

Laddove sia individuata la necessità della procedura di VAS, l’aggiudicatario dovrà predisporre anche la Sintesi non tecnica che, assieme al RA e alla proposta di Piano saranno sottoposte a VAS; il soggetto aggiudicatario si impegna a supportare ed assistere l’Amministrazione in tutto lo svolgimento della VAS fino alla sintesi finale.

Poiché il processo partecipativo rappresenta un elemento centrale nella redazione del PUMS, all’interno delle valutazioni per l’assegnazione dell’incarico di redazione del Piano saranno valutate particolarmente positivamente quelle proposte che mostreranno un approccio metodologico partecipativo tale da incidere con maggiore efficacia sulle scelte del Piano.

Il processo partecipativo si lega a doppio filo con l’attività di monitoraggio del processo pianificatorio, dovendo quest’ultimo garantire:

* lo sviluppo di meccanismi adeguati per valutare la qualità del processo di pianificazione;
* strumenti affinché le modalità di monitoraggio e di valutazione diventino parte integrante del PUMS;
* la previsione di un ampio coinvolgimento dei portatori di interesse nel monitoraggio e nella valutazione.

Il monitoraggio, quindi, dovrà essere impostato affinché si possano misurare con indicatori semplici, chiari ed efficaci sia la qualità del processo stesso di redazione del piano sia la sua progressiva attuazione entro l’orizzonte temporale decennale.

**4.2 SCENARIO ATTUALE**

Tale fase è finalizzata alla ricostruzione delle grandezze fondamentali che contraddistinguono il sistema della mobilità urbana, con lo scopo di effettuare una solida e credibile analisi dei bisogni attuali per poter rispondere efficacemente ai bisogni potenziali futuri.

La rete urbana andrà analizzata nelle fasce orarie di riferimento della mattina (7.30-9.30), di media giornata (13,30-15,30) e nella fascia serale (18,30-20,30).

In tale fase il soggetto aggiudicatario dovrà procedere alla ricostruzione del quadro della domanda e dell'offerta di mobilità, nelle sue diverse componenti e modalità, nonché gli aspetti legati all'inquinamento ambientale, attraverso:

1. il rilievo dei flussi di traffico privato, integrando i dati già a disposizione dell’Amministrazione, evidenziando la presenza di situazioni di congestione;
2. l’evidenziazione dei flussi legati ai poli di particolare attrattività (università, ospedale, aree industriali, poli direzionali ecc.);
3. la ricostruzione della domanda e dell’offerta di trasporto pubblico locale;
4. la ricostruzione delle matrici O/D relative alle 3 fasce di riferimento (mattina, media giornata e sera);
5. l’implementazione di un modello multimodale di simulazione;
6. l’analisi delle infrastrutture per la mobilità dolce (pedonale e ciclabile) e della loro utilizzazione;
7. la valutazione dell’accessibilità a servizi e strutture;
8. la ricostruzione dell’attuale grado di sviluppo della mobilità elettrica, con informazioni relative a tipologia, consistenza e distribuzione delle infrastrutture di ricarica già presenti nel territorio comunale, il grado di diffusione dei veicoli elettrici sul territorio, i progetti di infrastrutturazione già elaborati e in corso di realizzazione, le azioni di promozione e facilitazione della circolazione dei veicoli elettrici già adottate da parte del Comune;
9. l’analisi dei dati relativi alla qualità dell’aria, messi a disposizione dall’Amministrazione Comunale, con particolare riferimento ad eventuali correlazioni rispetto alla consistenza dei flussi veicolari;
10. l’analisi strategica delle dotazioni esistenti a servizio della sosta, con l’obiettivo di pianificare un completamento dell’offerta di park&ride della città, nell’ambito dell’attività strategica di minimizzazione della presenza veicolare all’interno della centro urbano.

**4.3 ELABORAZIONE DEL PIANO**

A partire dall’analisi di contesto, vanno identificati, anche in una logica di tipo “swot analisys”, i punti di forza e di debolezza della situazione di partenza e vanno definiti gli elementi di criticità su cui si intende intervenire nel periodo di validità del PUMS.

In tale fase il soggetto aggiudicatario dovrà:

- procedere all’individuazione di uno scenario di riferimento sulla base di requisiti di fattibilità e di efficacia;

- individuare i possibili scenari di progetto sviluppando opportunamente tutti i seguenti tematismi che rappresentano priorità dell’Amministrazione:

**a. trasporto pubblico**: predisporre un nuovo piano del TPL, in integrazione con la versione approvata del Piano di Bacino e del Piano Regionale Trasporti, perseguendo i seguenti obiettivi:

* ottimizzazione delle sinergie tra rete del trasporto pubblico extraurbano ed urbano;
* riduzione della copertura territoriale della rete di TPL convenzionale;
* introduzione di specifici servizi per aree a domanda debole, con individuazione di fermate di interscambio con le linee convenzionali di TPL;
* riduzione del costo complessivo per il TPL massimizzando l’efficacia dello stesso;
* introduzione di meccanismi di park&ride in tutte le direttrici di accesso alla città, in connessione con gli studi di cui alla lettera j del punto 4.1;

**b. revisione tariffaria** del trasporto pubblico, anche tramite introduzione di tariffe differenziate per categorie diverse di utenti e di nuovi gruppi, tariffazione elettronica, convenzioni e benefit sulla scelta di mobilità alternative;

**c. sistema metropolitana di superficie e mezzi a linea fissa**: individuazione di strumenti che analizzino le potenzialità del sistema con verifica tecnico-economica della possibilità di sviluppo ed incremento dei sistemi;

**d. mobilità pedonale e ciclabile**: individuazione di una rete di progetto, di servizio ai poli generatori/attrattori principali della città, attuabile nel medio periodo, che tenga conto dei vincoli derivanti dai flussi automobilistici, in una logica di garanzia della sicurezza delle fasce deboli; potenziamento ed accessibilità della rete pedonale con specifica attenzione ai soggetti con capacità motoria ridotta. Produzione di microstudi di fattibilità per l’istituzione di zone 20 e 30 soprattutto nelle aree della città interessate da servizi pubblici (scuole *in primis*) definendo costi relativi e analizzando i vincoli al contorno;

**e. infomobilità**: individuazione del ruolo strategico dell’ITS, come strumento di gestione della domanda di mobilità e delle scelte modali conseguenti; studio delle potenzialità che derivano dall’incremento della conoscenza dello stato della rete da parte del singolo utente della strada; individuazione dell’ambito territoriale ottimale per l’applicazione degli strumenti di infomobilità;

**f. mobilità elettrica**: definizione di benchmark con città similari e strategie di sviluppo tecnologico attuabili in una logica di medio periodo; possibili declinazioni della mobilità elettrica nel campo del Trasporti Pubblici di linea e non di linea;

**g. infrastrutture**: definizione degli interventi infrastrutturali per la mobilità pubblica e privata, per ciascuno dei quali va individuato come gli interventi impattano sull’esistente e contribuiscono ai miglioramenti attesi (indicatori), e come si integrano fra loro, riportando anche una scheda sintetica per ciascuna infrastruttura contenente:

1. costo parametrico degli interventi;

2. costo di gestione/manutenzione su base annua (eventuale opportunità di

esternalizzare);

3. cronoprogramma di realizzazione;

4. tavola grafica non di dettaglio.

**h. analisi infrastrutturale circolatoria** dei seguenti nodi critici storicizzati della città, con l’obiettivo di redigere microstudi di fattibilità di risoluzione, definendo costi relativi e analizzando i vincoli al contorno dopo aver preventivamente verificato gli impatti sul traffico veicolare delle misure di sviluppo di mobilità alternativa:

1. zona di Via Prati - Via XX Settembre, con l’obiettivo di eliminazione dei conflitti di flussi alle intersezioni.

2. zona Battisti – Borsi : ipotesi di modifica della circolazione per limitare i conflitti alle intersezioni;

3. miglioramento accessibilità zona industriale Via del Maglio: valutare l’ipotesi di un nuovo accesso da Via W. Lessini;

4. ipotesi di modifica della circolazione Quartiere Duomo per migliorare l’accesso ai residenti scoraggiando comunque l’attraversamento ai non residenti;

5. ipotesi di modifica della viabilità in Zona Corso del Popolo per agevolare la mobilità pedonale e ciclistica;

**i.** attuazione di sistemi ed infrastrutture di mobilità sostenibile per erodere la percentuale di utenti che utilizzano l’auto propria per soddisfare i bisogni di mobilità: definizione delle modalità ottimali per la diffusione del car sharing a Terni, promozione del car pooling, altre modalità di condivisione degli spostamenti;

**j.** redazione di un documento strategico sul tema della **logistica urbana dell’ultimo miglio**, accompagnato da studi per le infrastrutture di supporto, nonché una valorizzazione dei benefici ambientali derivanti dall’attuazione di un programma per il trasporto delle merci con piccoli veicoli elettrici e/o a basso impatto.

Per ciascun obiettivo di progetto, all’interno del processo di monitoraggio nell’orizzonte temporale di validità del PUMS, è necessaria:

* l’identificazione delle azioni/misure e dei risultati attesi da ogni azione, nonché degli interventi previsti in ogni linea;
* la definizione degli impatti ed individuazione di indicatori adeguati di misura.

Dovrà inoltre essere svolta una specifica analisi delle infrastrutture di trasporto esistenti e pianificate che individuano relazioni a livello sovraregionale e nazionale; l’analisi è finalizzata alla redazione di un documento, da inserire quale specifico capitolo nella relazione illustrativa del PUMS, che rappresenti le linee dell’Amministrazione Comunale in particolare riguardo a:

1. il rapporto tra la città e l’Alta Velocità ferroviaria;

2. il ruolo di Terni all’interno dell’organizzazione del servizio ferroviario regionale, anche alla luce di eventuali riconversioni in modalità tramviaria della linea ferroviaria regionale;

3. la pianificazione di nuove infrastrutture stradali sovraregionali e nazionali, o di adeguamento delle esistenti a livelli funzionali superiori, che interessino Terni e l’Umbria;

4. la valorizzazione dell’Aviosuperficie A. Leonardi e la struttura dei collegamenti con la città e la piattaforma Logistica Terni-Narni.

**5. Elaborati richiesti**

L’aggiudicatario dovrà fornire all’Amministrazione Comunale la seguente documentazione, che si intende acquisita in proprietà dal Comune:

* Rapporto Preliminare Ambientale, di cui all’art. 2 della L.R. 12/; laddove il provvedimento di verifica disponga l’assoggettabilità a VAS, l’aggiudicatario dovrà fornire anche il Rapporto Ambientale ai sensi del comma 4 dell’art. 13 del d. lgs. 152/2006 e s.m.i., e la Sintesi non tecnica necessari per la eventuale procedura di VAS;
* Relazioni illustrative e relativi allegati grafici, in formato e quantità necessari ad illustrare in maniera esaustiva le varie parti del PUMS;
* Piano del Trasporto Pubblico Urbano (programma di esercizio dell’intera rete) con elaborato finanziario di dettaglio che individui, oltre alla dotazione finanziaria necessaria per la messa a gara del servizio, anche la struttura tariffaria da applicare, scelta tra le ipotesi studiate nella redazione del PUMS;
* Aggiornamento del modello di simulazione dell’Amministrazione con i contenuti della ricostruzione della situazione attuale, nonché degli scenari di progetto esaminati; in particolare le matrici O/D, nonché le planimetrie della zonizzazione utilizzata dovranno anche essere oggetto di fornitura su base, rispettivamente, excel e shapefile (ESRI SHP);
* Relazione specifica sugli interventi previsti in Agenda Urbana, con analisi degli interventi per definirne obiettivi, indicatori, e quantificazione degli effetti, in modo da valutare quanto l’utilizzo dei Fondi Strutturali partecipi percentualmente al raggiungimento degli obiettivi generali di Piano;
* Abaco degli interventi a favore della ciclabilità, in una logica di priorità e di quantificazione economica, al fine di poter individuare, a risorse date, gli stralci funzionali di maggior rilevanza, effettivamente attuabili;
* Documento strategico sul tema della logistica urbana dell’ultimo miglio, come meglio definito alla lettera j) del punto 4.3.

Per ciascuna fase ed argomento di trattazione dovranno essere prodotte schede sintetiche, atte alla illustrazione del piano durante i momenti partecipativi e di confronto con la cittadinanza e gli organi istituzionali.

**6. Tempi e fasi di esecuzione dell’incarico**

Il tempo complessivo per lo svolgimento dell’incarico è pari a 300 giorni, fatti salvi i maggiori tempi necessari per l’eventuale svolgimento della procedura di VAS, decorrenti dalla data di stipula del contratto o da quella di eventuale avvio dell'esecuzione in via d'urgenza ai sensi dell’art. 32 comma 8 del D.Lgs. 18 aprile 2016 n. 50 nel caso in cui la mancata esecuzione immediata della prestazione dedotta nella gara determinerebbe un grave danno all'interesse pubblico che è destinata a soddisfare, ivi compresa la perdita di finanziamenti comunitari.

Entro 60 giorni dalla stipula del contratto il soggetto aggiudicatario dovrà predisporre il Rapporto Preliminare Ambientale (RPA), secondo le specifiche delineate al punto 4.1.

Nei successivi 60 giorni verrà svolta la verifica di assoggettabilità a VAS, il cui esito può incidere sui tempi di esecuzione dell’incarico.

Nel caso il provvedimento di verifica disponga la necessità della procedura di VAS, vengono sospesi i tempi di redazione del PUMS e quindi i tempi di esecuzione dell’incarico fino all’approvazione della VAS.

In tali periodi iniziali, parallelamente alla stesura del RPA e all’eventuale supporto all’Amministrazione nella fase di consultazione preliminare, dovranno essere avviate le attività di indagine necessarie alla ricostruzione dello stato attuale e le prime fasi della partecipazione.

Entro i successivi 60 giorni e comunque entro il 31.10.2017, deve essere approvato lo stralcio del Piano afferente gli interventi sulla mobilità previsti nel programma di Agenda Urbana di Terni nelle azioni 6.3.1 e 6.3.2.

Nei 120 giorni successivi si svolgeranno le attività di redazione del PUMS, comprensive delle attività di partecipazione.

In caso sia prevista la procedura di VAS, nella fase di redazione della proposta di Piano dovrà essere predisposto dal soggetto aggiudicatario il Rapporto Ambientale (RA); a compimento della proposta di Piano sarà prodotta la sintesi non tecnica del Piano e ogni documento necessario per la fase di VAS.

Decorsi i tempi di pubblicazione del PUMS adottato, sarà avviato l’iter di approvazione dello stesso, con controdeduzione delle eventuali osservazioni pervenute; l’aggiudicatario dovrà assistere l’Amministrazione anche in questa fase, con i conseguenti eventuali aggiornamenti dei contenuti degli elaborati e consegnando tutta la documentazione richiesta quale elaborati del PUMS.

L’aggiudicatario è responsabile dell’attuazione della fase partecipativa offerta in fase di gara, e si obbliga a riportare all’interno degli elaborati le risultanze di tale fase ritenute accettabili dall’Amministrazione. Eventuali mancanze rispetto a quanto offerto all’interno della procedura di selezione potranno portare alla decurtazione di tutto o parte del corrispettivo destinato al processo partecipativo.

**7. Corrispettivo e pagamenti**

Il corrispettivo contrattuale è fissato nell’offerta economica presentata in sede di gara e risultante

dal ribasso percentuale offerto sull’importo posto a base di gara pari ad € 43.348,00 (eclusa IVA ed oneri previdenziali e assistenziali), di cui € 5.000,00 a copertura delle attività connesse al processo partecipativo.

Il suo pagamento è previsto con le seguenti modalità:

* 30% all’approvazione del RPA e avvio della verifica di assoggettabilità a VAS;
* 30% all’adozione da parte della Giunta Comunale del Piano del Trasporto Pubblico urbano;
* 40% all’approvazione del PUMS da parte del Consiglio Comunale; in tale rateo si intende ricompresa la quota destinata alla copertura delle attività connesse al processo partecipativo.

Le fatture in formato elettronico di cui al d.m. 3 aprile 2013 n. 55 devono riportare l’indicazione del seguente Codice Univoco Ufficio: OH7I89.

I pagamenti vengono disposti, previa acquisizione del documento unico di regolarità contributiva, con appositi mandati impartiti al tesoriere dell’ente (Banca Unicredit S.p.A., con sede in Terni, Corso Tacito 2) e successivo accredito in favore dell’appaltatore sul conto corrente dedicato di cui al punto successivo.

**8. Tracciabilità dei flussi finanziari**

Nell’ambito del presente appalto l’affidatario assume gli obblighi di tracciabilità dei flussi finanziari di cui all’art. 3 della legge 13 agosto 2010, n. 136.

A tal fine, a pena della nullità assoluta del futuro contratto, dovrà comunicare all’Ente, per le transazioni derivanti dal presente contratto, gli estremi identificativi dei conti correnti dedicati, anche in via non esclusiva, alle commesse pubbliche nonché le generalità ed il codice fiscale delle persone delegate ad operare su di essi ed ogni modifica relativa ai dati comunicati.

Tutti i movimenti finanziari devono essere registrati sul predetto conto corrente dedicato, con espressa indicazione del CIG e del CUP collegati al Progetto.

L’affidatario si impegna a trasmettere alla stazione appaltante i contratti sottoscritti con i subappaltatori e i subcontraenti a qualsiasi titolo interessate ai servizi affidati, nei quali dovrà essere inserita, a pena di nullità assoluta, un’apposita clausola con la quale ciascuno di essi assume gli obblighi di tracciabilità dei flussi finanziari di cui alla richiamata normativa.

Lo stesso affidatario si impegna, altresì, nel caso abbia notizia dell’inadempimento della propria controparte (subappaltatore/subcontraente) rispetto agli obblighi di tracciabilità finanziaria, a darne immediata comunicazione alla stazione appaltante e alla Prefettura, Ufficio territoriale del Governo della Provincia di Terni.

Il mancato utilizzo del bonifico bancario o postale ovvero degli altri strumenti idonei a consentire la piena tracciabilità delle operazioni in argomento costituisce causa di risoluzione del presente contratto ai sensi dell’art. 3, comma 9-bis, della legge n. 136/2010.

**9. Deposito cauzionale**

A garanzia dell’esatto adempimento degli obblighi contrattuali, per il risarcimento di eventuali danni e l’applicazione di penali, l’aggiudicatario dovrà presentare, prima della stipula del contratto o dell’avvio dell’esecuzione in via d’urgenza ai sensi dell’art. 32 comma 8 del D.Lgs. 18 aprile 2016 n. 50, la garanzia definitiva di cui all’art. 103 del predetto decreto legislativo d’importo pari al 10% del corrispettivo contrattuale offerto in sede di gara.

La cauzione definitiva, se presentata mediante fidejussione bancaria o polizza assicurativa, dovrà prevedere espressamente la rinuncia al beneficio della preventiva escussione del debitore principale, l’operatività entro 15 giorni a semplice richiesta scritta dell’Amministrazione appaltante, la rinuncia all’eccezione di cui all’art. 1957 c. 2 c.c.. e dovrà mantenere la sua validità per tutta la durata contrattuale (compresa la sua eventuale proroga) e comunque finché non sarà data esplicita comunicazione di svincolo, previo accertamento del regolare svolgimento delle prestazioni da parte del Comune di Terni.

In caso di decurtazione dell’ammontare della cauzione a seguito dell’applicazione di penalità l’aggiudicatario è obbligato a reintegrare l’importo originario della cauzione entro 10 giorni naturali e consecutivi dall’avvenuta escussione.

La mancata costituzione della garanzia, determina la decadenza dell’affidamento e l’acquisizione della cauzione provvisoria da parte della stazione appaltante, che aggiudica il servizio al soggetto che segue in graduatoria.

Per quanto non previsto nel presente articolo si applicano le disposizioni di cui all’art. 103 del d.lgs. n. 50/2016.

**10. Rischi da interferenze**

Trattandosi di servizio di natura intellettuale, ai sensi dell’art. 26 comma 3 bis del d.lgs. n. 81/2008, non si procederà alla redazione del Documento Unico di Valutazione dei rischi da interferenza.

Le parti garantiranno in ogni caso l’attività di cooperazione e coordinamento fra datori di lavoro in conformità a quanto previsto dal comma anzidetto.

L’importo degli oneri e costi della sicurezza è stimato pari a euro zero.

**11. Osservanza contratti collettivi di lavoro**

L’affidatario si impegna all’osservanza, verso i dipendenti impegnati nell’esecuzione del servizio oggetto del presente capitolato speciale, degli obblighi derivanti dai Contratti Collettivi di Lavoro in vigore, degli accordi integrativi degli stessi, delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di lavoro e assicurazioni sociali, con assunzione di tutti gli oneri relativi.

**12. Subappalto e cessione del contratto**

Il subappalto non è ammesso.

E’ vietata ogni forma totale o parziale di cessione del contratto.

**13. Penali per i ritardi**

I servizi di cui al presente Capitolato devono essere effettuati nel rispetto della tempistica di cui al punto 6. e quindi:

* Entro 60 giorni dalla stipula del contratto il soggetto aggiudicatario dovrà predisporre il Rapporto Preliminare Ambientale (RPA).
* Nei successivi 60 giorni dovrà essere svolta la verifica di assoggettabilità a VAS.
* Entro i successivi 60 giorni e comunque entro il 31.10.2017, deve essere approvato lo stralcio del Piano afferente gli interventi sulla mobilità previsti nel programma di Agenda Urbana di Terni nelle azioni 6.3.1 e 6.3.2.
* Nei 120 giorni successivi alle tre precedenti fasi si svolgeranno le attività di redazione del PUMS, comprensive delle attività di partecipazione.

Qualsiasi ritardo oltre i tempi, le tolleranze ed eccezioni previste nel presente Capitolato e salvo cause di forza maggiore ed eventi non imputabili all’aggiudicatario, comportano l’applicazione di una penale giornaliera pari all’uno per mille dell’importo netto contrattuale e comunque complessivamente non superiore al dieci per cento.

Qualora il ritardo nell'adempimento determina un importo massimo della penale superiore al dieci per cento dell'importo contrattuale il responsabile del procedimento promuove l’avvio della procedura di risoluzione del contratto per grave inadempimento.

In caso di ritardato adempimento degli obblighi contrattuali, tali da non determinare la necessità di risolvere il contratto, il responsabile del procedimento invierà formale contestazione assegnando un congruo tempo, non inferiore a 10 giorni solari consecutivi, per poter presentare le proprie controdeduzioni.

L’aggiudicatario dovrà comunicare per iscritto le proprie controdeduzioni, supportate da una chiara ed esauriente documentazione.

Qualora le predette controdeduzioni non pervengano al Comune nel termine indicato, ovvero, pur essendo pervenute tempestivamente, non siano ritenute idonee, verrà applicata la penale giornaliera soprarichiamata, fatto salvo il risarcimento del maggior danno.

In ogni caso, infatti, è fatta salva l’azione per il risarcimento del danno ed ogni altra azione che il Comune riterrà di intraprendere a tutela degli interessi dell’Ente, compresa l’esecuzione in danno delle prestazioni non correttamente eseguite nei termini fissati dall’Ente.

La richiesta e/o il pagamento della penale indicate nel presente Capitolato non esonera in nessun caso l’aggiudicatario dall’adempimento dell’obbligazione per la quale si è reso inadempiente e che ha fatto sorgere l’obbligo di pagamento della medesima penale.

**14. Risoluzione e recesso**

La risoluzione del contratto è disciplinata dall’art.108 del D. Lgs. 18 aprile 2016 n. 50.

E’ facoltà del Comune recedere unilateralmente dal contratto, in tutto o in parte, in qualsiasi momento della sua esecuzione ai sensi dell’art. 109 del Decreto Legislativo 18 aprile 2016 n. 50.

La stazione appaltante, inoltre, recede dal contratto ai sensi dell’art. 88 comma 4-ter del Decreto Legislativo 6 settembre 2011 n. 159.

Si applica l’art. 110 comma 1 del Decreto Legislativo 18 aprile 2016 n. 50.

**15. Trattamento dati personali**

I dati personali conferiti ai fini della partecipazione alla gara dei concorrenti, saranno raccolti e trattati ai fini del procedimento di gara e dell’eventuale stipulazione del contratto secondo le modalità e finalità di cui al D.lgs. n. 196/2003 “Codice in materia di protezione dei dati personali”, nonché tutte le altre disposizioni connesse emanate anche dall’Autorità Garante per la privacy.

**16. Foro competente**

Ogni controversia che possa sorgere relativamente alla esecuzione o alla interpretazione del presente contratto sarà devoluta al Foro di Terni.

E’ esclusa la competenza arbitrale.

**17. Richiami normativi**

Per quanto non espressamente disciplinato nel bando, disciplinare di gara, capitolato speciale, si applicano le norme del Decreto Legislativo n. 50/2016, gli atti attuativi dello stesso, le normative e regolamenti vigenti in materia di contratti pubblici di rilevanza comunale, nazionale e comunitaria, in quanto applicabili e compatibili.

Per i rapporti contrattuali non diversamente disciplinati da norme di diritto pubblico trova applicazione il codice civile.

**18. Domicilio dei contraenti**

Il Comune di Terni ha domicilio presso la propria sede legale sita in Terni, Piazza Ridolfi n.1, presso la residenza comunale (Palazzo Spada).

L’appaltatore elegge domicilio, a tutti gli effetti, dall’avvio del servizio e fino alla sua scadenza, presso la propria sede legale qualora questa sia stabilita nel Comune di Terni. Nel caso in cui la sede legale sia stabilita fuori comune, l’appaltatore elegge domicilio presso la residenza municipale di Terni.

**19. Spese contrattuali**

Tutte le spese inerenti e conseguenti alla stipula del contratto sono a carico dell’affidatario.