



**PROCEDURA APERTA PER L’AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO DI
REDAZIONE DEL PIANO URBANO DELLA MOBILITA’
SOSTENIBILE, DEL PIANO URBANO DEL TRAFFICO E
RELATIVA V.A.S.**

Codice Identificativo Gara (C.I.G): 6688488AE5

CAPITOLATO SPECIALE DESCRITTIVO E PRESTAZIONALE

I - PARTE AMMINISTRATIVA

Articolo 1. OGGETTO DELL'APPALTO

Il presente capitolato disciplina l'affidamento del servizio di redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, del Piano urbano del traffico e della relativa V.A.S., meglio descritte nella parte "II – PARTE TECNICA" del presente capitolato, da effettuare in conformità a quanto previsto dal presente capitolato e dagli atti gara.

Articolo 2. MODALITÀ DI ESECUZIONE DEL SERVIZIO E DURATA

Per le modalità di esecuzione e la durata del servizio si rinvia alla parte "II – PARTE TECNICA" del presente capitolato.

Articolo 3. VALORE DEL CONTRATTO

L'importo complessivo dell'appalto è pari ad € 94.500,00 (IVA ed eventuali oneri previdenziali e assistenziali esclusi).

L'importo a base d'asta soggetto a ribasso è pari ad € 94.500,00 (IVA ed eventuali oneri previdenziali e assistenziali esclusi).

Si riportano di seguito le singole prestazioni comprese nell'appalto: **REDAZIONE DEL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE**, del **PIANO URBANO DEL TRAFFICO**, dei **NECESSARI RILIEVI, ANALISI E INDAGINI RELATIVA V.A.S.** e **PIANIFICAZIONE E GESTIONE DEL PROCESSO PARTECIPATO**.

La prestazione principale, essendo prevalentemente un servizio intellettuale, rientra nelle fattispecie esenti ivi previste dall'art. 26, comma 3-bis, del decreto legislativo n. 81/2008, per cui per esse non sono previste la definizione del DUVRI.

Tale importo comprende:

- Oneri e spese trasferta per raggiungere le sedi e gli uffici preposti in Mantova, gli uffici della Regione Lombardia e/o altre località nell'ambito del territorio regionale.
- Oneri e spese di produzione, compresa la redazione di documenti ed elaborati in formato cartaceo e/o informatico compatibile con gli strumenti in dotazione al Comune di Mantova.
- Oneri e spese relativi ad indagini, rilievi e raccolta dei dati necessari alla redazione del Piano.

Articolo 4. FATTURAZIONE E MODALITÀ DI PAGAMENTO

Il corrispettivo è da intendersi comprensivo di tutti i servizi, le prestazioni, le spese accessorie e quant'altro necessario per la perfetta esecuzione dell'appalto e qualsiasi onere, espresso e non dal presente Capitolato, inerente e conseguente al servizio.

L'Amministrazione comunale provvederà alla liquidazione del corrispettivo come sotto ripartito su presentazione di fatture elettroniche della ditta affidataria, entro trenta (30) giorni dal loro ricevimento, previa acquisizione del documento unico di regolarità contributiva che non evidenzia inadempienze e previa verifica della corretta esecuzione del servizio:

- acconto pari al 20% alla consegna degli "orientamenti iniziali del PUMS e del PUT"

- acconto pari al 60% del corrispettivo totale alla presentazione del Documento definitivo di Piano del PUMS e del PUT, unitamente a dichiarazione di Sintesi e Rapporto Ambientale per l'adozione;
- saldo pari al 20% all'approvazione del piano.

Per la liquidazione di cui all'ultimo punto si potrà procedere comunque, entro sei mesi dalla consegna di tutti gli elaborati dei Piani da sottoporre all'approvazione e qualora non vi sia stata alcuna comunicazione da parte dell'Amministrazione sulla non adeguatezza degli stessi.

Ai sensi dell'art.30 comma 5, del D.Lgs. 50/2016 sull'importo netto progressivo delle prestazioni verrà operata una ritenuta nella misura dello 0,5%. Le ritenute possono essere svincolate soltanto in sede di liquidazione finale, dopo l'approvazione da parte della stazione appaltante dell'attestazione di regolare esecuzione, previo rilascio del documento unico di regolarità contributiva regolare.

Le fatture elettroniche dovranno:

- a) indicare tutti i dati relativi al pagamento (numero conto corrente bancario dedicato e codice IBAN oppure numero di conto corrente postale dedicato);
- b) riportare il codice CIG relativo al servizio;
- c) indicare l'importo complessivo fatturato, decurtato della percentuale dello 0,5% di cui al capoverso precedente.
- d) riportare i riferimenti alle fasi e interventi svolti.

Si precisa che in mancanza dei suddetti elementi le fatture saranno restituite al mittente.

La Stazione appaltante potrà richiedere alla ditta aggiudicataria ogni documento utile alla verifica delle posizioni contributive degli operatori impiegati nell'esecuzione dell'appalto.

Articolo 5. OBBLIGHI RELATIVI ALLA TRACCIABILITÀ DEI FLUSSI FINANZIARI

L'aggiudicatario, a pena di nullità assoluta del presente contratto, si assume tutti gli obblighi di tracciabilità dei flussi finanziari di cui all'articolo 3 della Legge n. 136 del 13.08.2010 e successive modificazioni e integrazioni.

Nello specifico si impegna, per le movimentazioni finanziarie relative al presente appalto, ad utilizzare uno o più conti correnti bancari o postali dedicati, anche non in via esclusiva, accessi presso banche o presso la società Poste Italiane S.P.A.. L'aggiudicatario si obbliga, inoltre, a inserire nei contratti con i propri subappaltatori e subcontraenti, a pena di nullità assoluta del contratto di subappalto o del diverso subcontratto, una apposita clausola con la quale ciascuna parte assume gli obblighi di tracciabilità dei flussi finanziari sopra citati.

L'aggiudicatario si obbliga, altresì, a comunicare alla Stazione appaltante gli estremi identificativi di tali conti correnti, nonché eventuali variazioni, entro giorni 7 dalla loro accensione o, nel caso di conti correnti già esistenti, dalla loro prima utilizzazione, unitamente alla generalità e al codice fiscale dei soggetti delegati ad operare su di essi e ad effettuare tutti i movimenti finanziari tramite bonifico bancario o postale, fatte salve le deroghe previste dalla Legge n. 136/2010 citata. L'aggiudicatario è tenuto, altresì, a comunicare ogni modifica relativa ai dati trasmessi.

L'aggiudicatario si impegna, infine, a dare immediata comunicazione alla Stazione appaltante e alla Prefettura competente della notizia dell'inadempimento della propria controparte (subappaltatore/subcontraente).

Articolo 6. CAUZIONE DEFINITIVA

Troverà applicazione l'articolo 103 del D.Lgs. n. 50/2016.

Articolo 7. PENALI

I servizi di cui al presente Capitolato devono essere effettuati nel rispetto della tempistica di cui al successivo articolo 27. Qualsiasi ritardo oltre i tempi, le tolleranze ed eccezioni previste nel presente Capitolato e salvo cause di forza maggiore ed eventi non imputabili alla Ditta aggiudicataria, comportano l'applicazione di una penale giornaliera pari all'uno per mille dell'importo netto contrattuale. 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 15 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 sopra richiamata, 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.

Le penali saranno rimosse mediante trattenuta sulla cauzione ovvero mediante trattenuta sul corrispettivo da pagare per le fatture emesse,

L'importo delle penali non potrà superare il 10% dell'ammontare netto contrattuale. In caso di superamento si procederà con risoluzione del contratto per inadempimento, con le modalità previste all'art. 108 c. 3 del D. lgs. 50/2016.

Articolo 8. RISOLUZIONE

Il mancato rispetto di quanto previsto nei documenti di gara costituisce valida causa di risoluzione del contratto, salva sempre e comunque la facoltà della Stazione appaltante di richiedere tutti i danni causati dalla ditta appaltatrice.

In caso di inadempimento dell'aggiudicatario, il Comune provvederà ad inviare formale diffida, assegnando un congruo tempo per adempiere, non inferiore a 15 giorni solari consecutivi dal ricevimento.

Decorso tale termine, qualora l'inadempimento perduri, il contratto si risolverà di diritto.

In ogni caso il contratto si risolverà di diritto ai sensi dell'art. 1456 del Codice Civile:

- a) qualora, anche successivamente alla stipula del contratto, venga riscontrato il venir meno del possesso dei requisiti di ammissibilità alla gara;
- b) per i casi di mancato rispetto ai seguenti artt. 11 "Subappalto" e 12 "Cessione del contratto e cessione dei crediti";
- c) per sopravvenuta impossibilità dell'appaltatore di adempiere ai propri obblighi;
- d) per effetto di reiterate, gravi inadempienze alle prescrizioni del presente capitolato;
- e) per fallimento dell'appaltatore;
- f) per gli altri casi previsti da disposizioni di legge, tra cui gli artt. dal 108 al 110 del D.Lgs. 50/2016;
- g) venga accertato il mancato utilizzo del bonifico bancario o postale ovvero degli altri strumenti previsti per legge, idonei a consentire la piena tracciabilità di tutte le operazioni contabili riguardanti il presente appalto;
- h) violazioni agli obblighi derivanti dal codice di comportamento dipendenti pubblici (DPR 16 aprile 2013 n. 62).

In caso di fallimento dell'aggiudicatario o di risoluzione del contratto per grave inadempimento del medesimo, è facoltà del Comune interpellare progressivamente i soggetti che hanno partecipato all'originaria procedura con le modalità di cui all'art. 110 c. 1 del D.Lgs. 50/2016.

In tutti i casi di risoluzione del contratto, il Comune avrà diritto di ritenere definitivamente la cauzione prestata, fermo restando il diritto al risarcimento dell'ulteriore danno.

La dichiarazione di risoluzione del contratto viene comunicata con lettera raccomandata con avviso di ricevimento o mediante posta elettronica certificata.

Articolo 9. RECESSO

E' facoltà del Comune recedere unilateralmente dal contratto, in tutto o in parte, in qualsiasi momento della sua esecuzione, mediante preavviso di almeno 15 (quindici) giorni consecutivi, da comunicarsi all'aggiudicatario, anche per giusta causa.

La parti convengono, inoltre, che per giusta causa il Comune potrà recedere dal contratto, a titolo meramente esemplificativo e non esaustivo, per ragioni di pubblico interesse o dettate da sopravvenute disposizioni normative in materia di enti locali.

Dalla data di efficacia del recesso, l'aggiudicatario dovrà cessare tutte le prestazioni contrattuali non in corso di esecuzione, fatto salvo il risarcimento del danno subito dal Comune.

In caso di recesso l'aggiudicatario ha diritto al pagamento delle prestazioni eseguite, purché correttamente ed a regola d'arte, secondo il corrispettivo e le condizioni contrattuali pattuite, rinunciando espressamente, ora per allora, a qualsiasi eventuale pretesa, anche di natura risarcitoria e a ogni ulteriore compenso o indennizzo e/o rimborso delle spese, anche in deroga a quanto previsto dall'articolo 1671 del Codice Civile.

Ai sensi dell'art. 1, comma 13, del decreto legge n. 95 del 6 luglio 2012 "Disposizioni urgenti per la revisione della spesa pubblica con invarianza dei servizi ai cittadini" (convertito in legge n. 135/2012), la Stazione appaltante ha diritto di recedere in qualsiasi tempo dal contratto, previa formale comunicazione all'appaltatore con preavviso non inferiore a quindici giorni e previo pagamento delle prestazioni già eseguite oltre al decimo delle prestazioni non ancora eseguite, nel caso in cui, tenuto conto anche dell'importo dovuto per le prestazioni non ancora eseguite, i parametri delle convenzioni stipulate da Consip s.p.a. successivamente alla stipula del presente contratto siano migliorativi rispetto a quelli del contratto stipulato e l'appaltatore non acconsenta ad una modifica, proposta da Consip s.p.a., delle condizioni economiche tale da rispettare il limite di cui all'articolo 26, comma 3, della Legge 23 dicembre 1999 n. 488.

Articolo 10. SUBAPPALTO

Il subappalto è disciplinato dall'art. 105 del Legislativo 50/2016.

Eventuali subappalti saranno possibili solo se dichiarati in sede d'offerta ai sensi del comma 4 lettera a) art. 105 del D. Lgs. 50/2016 .

L'affidamento in subappalto o in cottimo è sottoposto, tra l'altro, alle seguenti condizioni:

- a. che i concorrenti all'atto dell'offerta abbiano indicato i servizi o parti di servizi che intendono subappaltare o concedere in cottimo;
- b. che il concorrente dimostri l'assenza in capo ai subappaltatori dei motivi di esclusione di cui all'art. 80 del Codice dei Contratti.
- c. che l'affidatario provveda al deposito del contratto di subappalto presso la stazione appaltante almeno venti giorni prima della data di effettivo inizio dell'esecuzione delle relative prestazioni;

d. che al momento del deposito del contratto di subappalto presso la stazione appaltante, l'aggiudicatario trasmetta altresì la certificazione attestante il possesso da parte del subappaltatore dei requisiti di qualificazione prescritti dal Decreto Legislativo n. 50/2016 e successive modifiche ed integrazioni in relazione alla prestazione subappaltata e la dichiarazione del subappaltatore attestante l'assenza dei motivi di esclusione di cui all'art. 80 del medesimo decreto;

Anche nel caso di subappalto troveranno applicazione le norme sulla tracciabilità dei flussi finanziari di cui al precedente articolo 5.

Ai sensi dell'art. 105, comma 13, del Decreto Legislativo n. 50/2016, la stazione appaltante provvederà a corrispondere direttamente al subappaltatore o al cottimista l'importo dovuto per le prestazioni dagli stessi eseguite, nei casi ivi previsti.

Articolo 11. CESSIONE DEL CONTRATTO E CESSIONE DEI CREDITI

E' vietata la cessione, anche parziale, del contratto, pena la nullità dello stesso, salvo quanto previsto dall'articolo 106 del Decreto Legislativo n. 50/2016.

È ammessa la cessione dei crediti maturati dall'aggiudicatario nei confronti del Comune, nel rispetto dell'articolo 106 comma 13 del Decreto Legislativo n. 50/20166 e successive modificazioni e integrazioni.

Articolo 12. ASSICURAZIONI E RESPONSABILITÀ DELL'AGGIUDICATARIO

E' fatto obbligo all'aggiudicatario di adottare, nell'esecuzione del servizio, tutti i provvedimenti e le cautele necessarie ad evitare danni a cose e persone sia agli addetti ai servizi che a terzi, e ogni danno alla Stazione appaltante.

Pertanto, l'Amministrazione Comunale appaltante si intende esonerata da ogni e qualsiasi responsabilità amministrativa, civile e penale diretta e/o indiretta conseguente all'espletamento dell'appalto o ad altre cause ad esso connesse.

A copertura dei rischi di Responsabilità Civile Professionale, Terzi e/o Prestatori d'opera (personale addetto) conseguenti all'espletamento dell'appalto, la Ditta aggiudicataria dovrà provvedere alla stipula di idonea polizza assicurativa, sul servizio affidato, che dovrà preventivamente presentare in copia all'Amministrazione Comunale, con un massimale per sinistro non inferiore a € 3.000.000,00 e completa dell'estensione alla responsabilità civile per danni da interruzione o sospensione di attività industriali, commerciali e di servizi in genere.

La suddetta copertura assicurativa, stipulata con primaria compagnia assicurativa regolarmente autorizzata dai competenti organi all'esercizio in Italia dei rami considerati, dovrà avere validità per tutta la durata delle prestazioni e prevedere l'obbligo di comunicazione da parte della Compagnia di assicurazione verso l'Amministrazione Comunale nel caso di interruzione/sospensione della relativa copertura prima della scadenza del periodo di affidamento del servizio qualunque ne sia la causa.

Resta inteso che somme riferite ad eventuali franchigie e/o scoperti, nonché eventuali sinistri in eccedenza ai massimali previsti dalla polizza, restano in ogni caso a carico della Ditta affidataria, fermo restando che la polizza assicurativa presentata dovrà prevedere l'impegno da parte della compagnia alla gestione/definizione anche dei sinistri rientranti nel limite dell'eventuale franchigia.

La garanzia, **a titolo esemplificativo e non limitativo**, dovrà essere estesa a:

- responsabilità di eventuali Soggetti terzi di cui la Ditta aggiudicataria potrà avvalersi a qualsiasi titolo nel conseguimento del fine previsto dall'appalto;

- responsabilità Civile per danni da interruzione o sospensione di attività industriali, commerciali, artigianali;
- responsabilità da inquinamento, trattamento dati personali, ecc..

Compete all'Affidatario l'assunzione di tutte le iniziative e lo svolgimento di tutte le attività necessarie per l'esecuzione del servizio nel rispetto delle norme legislative e regolamentari vigenti e di tutti gli altri impegni contrattuali, assumendo i conseguenti oneri precisati nel presente Capitolato.

La Ditta è obbligata ad assolvere tutti gli obblighi dei datori di lavoro per ciò che concerne assicurazioni, provvidenze e previdenze sociali in base alle leggi e contratti collettivi nazionali e accordi locali integrativi delle stesse in vigore, nonché al pagamento di tutti i contributi ed indennità spettanti ai lavoratori.

Resta inteso che l'esistenza e, quindi, la validità ed efficacia della polizza assicurativa di cui al presente articolo è condizione essenziale, pertanto, qualora la Ditta aggiudicataria non fosse in grado di provare in qualsiasi momento l'operatività della copertura assicurativa, il contratto si risolverà di diritto con conseguente ritenzione della cauzione prestata a titolo di penale e fatto salvo l'obbligo di risarcimento del maggior danno subito.

L'esistenza di tali garanzie assicurative non libera la Ditta aggiudicataria dalle responsabilità derivanti dalle vigenti disposizioni normative e/o dalle obbligazioni liberamente assunte in forza del presente accordo, avendo le coperture assicurative il solo scopo di ulteriore garanzia.

Articolo 13. STIPULAZIONE DEL CONTRATTO

Faranno parte del contratto, anche se non materialmente allegati allo stesso, il presente capitolato speciale descrittivo e prestazionale nonché l'offerta tecnica ed economica dell'aggiudicatario.

Troverà applicazione l'art. 32 del Decreto Legislativo 50/2016.

Il contratto sarà stipulato in forma pubblica amministrativa, in modalità elettronica, con spese (segreteria, imposto di bollo e di registro) a carico dell'aggiudicatario.

Articolo 14. ESECUZIONE DEL CONTRATTO E CONTABILITÀ

L'esecuzione del contratto e la relativa contabilità sono regolate dall'art. 111 comma 2 del D. Lgs. 50/2016.

Articolo 15. RISERVA

Nel rispetto delle disposizioni contenute al successivo articolo 24, l'aggiudicatario dovrà introdurre alle bozze prodotte le modifiche di dettaglio che saranno ritenute necessarie a giudizio dell'Amministrazione, senza che ciò dia diritto a speciali e maggiori compensi.

Articolo 16. ATTESTAZIONE DI REGOLARE ESECUZIONE E CONTROLLI

Trattandosi di prestazione contrattuale di importo inferiore alle soglie di cui all'articolo 35 del Decreto Legislativo n. 50/2016, si emetterà certificato di regolare esecuzione da parte del responsabile

Trova applicazione l'art. 102 del D. Lgs. 50/2016.

L'Amministrazione comunale si riserva il diritto di procedere, in qualsiasi momento, al controllo, con o senza preavviso, della qualità complessiva delle prestazioni, nonché dell'osservanza di quanto altro disposto dal presente capitolato e del rispetto delle vigenti norme di legge.

Articolo 17. FALLIMENTO

L'appalto si intende risolto nel caso di fallimento della ditta aggiudicataria.
Troverà applicazione l'art. 110 del D. Lgs. 50/2016.

Articolo 18. CONTROVERSIE

Per tutte le controversie che dovessero insorgere in merito all'interpretazione, applicazione, esecuzione e risoluzione del contratto, e per le quali non è possibile addivenire ad un accordo bonario, viene dichiarato competente il Foro di Mantova.

E' esclusa la competenza arbitrale.

Ai sensi art.209 comma 2 del D. Lgs. 50/2016, il contratto non conterrà la clausola compromissoria.

Articolo 19. RISERVATEZZA

Ai sensi del Decreto Legislativo n. 196/2003 e successive modificazioni e integrazioni, si informa che i dati forniti sono trattati dal Comune di Mantova esclusivamente per le finalità connesse alle operazioni di espletamento della gara e della stipula del contratto, oltre che nel caso di contenzioso inerente la presente procedura di gara, fatta salva la normativa del diritto all'accesso degli atti amministrativi di cui alla Legge n. 241/1990 e successive modifiche ed integrazioni e del Decreto Legislativo 50/2016.

Il titolare del trattamento dei dati in questione è il Comune di Mantova.

E' fatto obbligo all'aggiudicatario di garantire la riservatezza delle informazioni e dei dati personali raccolti in esecuzione del contratto. L'aggiudicatario è responsabile per l'esatta osservanza da parte dei propri dipendenti, consulenti e collaboratori, nonché dei propri eventuali subappaltatori e dei dipendenti, consulenti e collaboratori di questi ultimi, degli obblighi di segretezza anzidetti.

L'Affidatario è tenuto a mantenere riservati e non divulgare a terzi estranei i dati conosciuti nell'ambito dello svolgimento del servizio. L'Affidatario, con la sottoscrizione del contratto, si impegna altresì a non utilizzare a fini propri o comunque non connessi con l'espletamento dell'appalto, i dati personali venuti in suo possesso nel corso dell'esecuzione del contratto. L'affidatario tratterà i dati personali di cui verrà a conoscenza nell'esecuzione del contratto in qualità di "titolare" ai sensi del D.Lgs. 196/2003 e s.m.i., assicurando il rispetto di tutte le prescrizioni con gli obblighi civili e penali conseguenti.

Articolo 20. RICHIAMI NORMATIVI

Per quanto non espressamente disciplinato nel bando, disciplinare di gara, capitolato speciale descrittivo e prestazionale, si applicano le norme del Decreto Legislativo n. 50/2016, 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.

Articolo 21. DOMICILIO DEI CONTRAENTI

Il Comune di Mantova ha domicilio presso la propria sede legale sita in Via Roma 39 a Mantova.

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 Mantova. Nel caso in cui la sede legale sia stabilita fuori comune, l'appaltatore elegge domicilio presso la residenza municipale di Mantova.

Articolo 21 bis PROPRIETÀ DELLO STUDIO

Gli studi e gli elaborati prodotti in virtù del presente capitolato, sono di proprietà esclusiva del Comune.

In particolare, l'Amministrazione Comunale si riserva di utilizzare lo studio oggetto dell'appalto per propri lavori e/o pubblicazioni e di diffondere i contenuti nella maniera che riterrà più opportuna.

L'affidatario non potrà utilizzare per sé, né fornire a terzi, nemmeno parzialmente, dati e informazioni dei lavori oggetto dell'appalto o pubblicare gli stessi, senza il preventivo assenso scritto del Comune.

II - PARTE TECNICA

Articolo 22. OGGETTO DEL SERVIZIO

L'incarico ha per oggetto le prestazioni professionali inerenti la redazione e l'espletamento di tutte le attività necessarie a:

- 1) l'elaborazione ed approvazione del **Piano Urbano della Mobilità Sostenibile** (di seguito denominato "PUMS") del Comune di Mantova quale quadro organico per la mobilità volto ad individuare misure per migliorare l'efficacia del sistema infrastrutturale e per regolare la domanda di mobilità considerando le criticità esistenti e le azioni realizzabili sia nel breve che nel medio-lungo periodo a livello locale e sovracomunale, in una logica territoriale di sostenibilità ambientale, in linea con gli indirizzi politici e le azioni intraprese dall'Amministrazione Comunale;
- 2) l'aggiornamento del **Piano Urbano del Traffico** (di seguito denominato "PUT") che individui, entro il quadro complessivo sopra indicato, l'insieme coordinato di interventi per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati, realizzabili e utilizzabili nel breve periodo;
- 3) la redazione della documentazione necessaria per la **Valutazione Ambientale Strategica dei piani**, secondo quanto previsto dalla normativa vigente;
- 4) **i rilievi, le analisi e le indagini** necessari per entrambi i Piani.

Articolo 23. DESCRIZIONE DELLE PRESTAZIONI

23.1. Area di studio e riferimenti normativi

L'area di studio sarà quella del territorio comunale, sia del capoluogo che delle frazioni. In considerazione però della pluralità di aspetti insediativi e relazionali che fanno della città di Mantova un centro di attrazione (continuità delle aree urbanizzate, presenza di attività economiche, concentrazione di funzioni e servizi), emerge la necessità di estendere l'indagine all'ambito sovracomunale. In particolare l'ambito di riferimento comprenderà anche i comuni della prima cintura che da sempre intrattengono importanti relazioni viabilistiche, trasportistiche, sociali, geografiche ed economiche con il capoluogo.

L'area di studio, inoltre, potrà essere ampliata alla luce dai dati che verranno raccolti per caratterizzare gli spostamenti per motivi di lavoro e studio.

Sulla base di tali considerazioni, il Piano potrà suggerire anche interventi che interessano i Comuni contermini, e in particolare connessi al completamento della tangenziale est, a supporto della partecipazione dell'Amministrazione Comunale ad appositi tavoli di concertazione.

La redazione dei piani dovrà avvenire in coerenza con la pianificazione sovralocale e ai sensi della normativa vigente che si richiama a titolo non esaustivo:

- l'articolo 22 della L. 340/2000 con il quale sono stati istituiti i Piani Urbani della Mobilità (PUM) e le linee guida dei Piani Urbani della Mobilità del 2002;
- il Libro bianco 2001 "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il tempo delle scelte", il Libro Verde del 2007, il Piano di azione per la mobilità Urbana del 2009 e il Libro bianco 2011 "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" nei quali si indica l'opportunità di indirizzare Stati membri e Enti locali verso un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

(PUMS) includendo negli strumenti di governo della mobilità un approccio strategico, partecipativo, integrato e volto alla sostenibilità denominato;

- l'articolo 36 del D.Lgs. n. 285/1992 (Nuovo Codice della Strada) col quale si è fatto obbligo per i Comuni con più di trentamila abitanti di adottare i Piani Urbani del Traffico (PUT);
- le Direttive per la redazione, adozione e attuazione dei Piani Urbani del Traffico pubblicate sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana del 24/06/1995 n. 146 e le linee Guida del Ministero dei Trasporti del 2005.

23.2. Inquadramento metodologico e articolazione delle fasi

L'espletamento dell'incarico dovrà articolarsi nelle seguenti fasi:

- fase preliminare che si sostanzia in:
 - acquisizione di dati, ipotesi e progetti nell'ambito di riferimento; e analisi dello stato di fatto del territorio e del sistema della mobilità nelle sue differenti componenti modali e di domanda e offerta;
 - ricognizione delle azioni già presenti sul territorio nell'ambito della mobilità sostenibile, promosse sia dall'Amministrazione Comunale che da altri soggetti istituzionali;
 - individuazione degli stakeholders da coinvolgere nella fase di acquisizione delle informazioni e poi nel processo di concertazione del piano, da effettuarsi di concerto con l'Amministrazione Comunale;
 - definizione degli orientamenti iniziali del PUMS alla luce delle criticità rilevate e delle analisi effettuate, ovvero individuazione della prima proposta di linee strategiche, che saranno oggetto di discussione e valutazione nelle opportune sedi istituzionali;
- definizione della proposta di piano ossia:
 - definizione, selezione e sviluppo delle azioni che compongono le alternative di Piano;
 - simulazione delle alternative di Piano, mediante l'utilizzo di un modello quantitativo di riproduzione della mobilità e del traffico;
 - valutazione comparata delle alternative di Piano, in modo da facilitare il processo decisionale rendendo razionale la scelta della soluzione ottimale;
- concertazione e diffusione della proposta di Piano e delle scelte strategiche presso gli attori del contesto territoriale interessato;
- redazione del Documento di Piano, che sarà coerente con le analisi svolte, le linee strategiche individuate e le successive integrazioni eventualmente emerse nella fase di cui al punto precedente; in tale fase dovranno essere individuate eventuali criticità rispetto agli strumenti di pianificazione territoriale e settoriale su scala comunale;
- individuazione degli interventi realizzabili nel breve periodo (2 anni) per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati e stima dei relativi costi. Tali interventi confluiranno nel PUT;

La metodologia e i modelli utilizzati per la progettazione funzionale, la simulazione e la valutazione degli scenari di riferimento e di progetto dovranno essere forniti ed esaurientemente descritti nell'offerta tecnica.

23.3. Analisi e acquisizione dati

Dovranno essere ricercate da parte dell'Aggiudicatario tutte le fonti informative necessarie per una corretta ed esaustiva rappresentazione del territorio. In particolare dovranno essere recuperate e analizzate le seguenti informazioni (non esaustive) relative a:

- le caratteristiche quantitative e qualitative della domanda di mobilità, ricavate attraverso il reperimento di dati esistenti presso enti e soggetti gestori nonché mediante lo svolgimento di indagini campionarie, interviste e simulazioni modellistiche e mediante la costruzione della matrice O/D;
- le caratteristiche demografiche e socioeconomiche del territorio, con particolare riferimento ai dati ISTAT, ai dati sulla popolazione residente e sulle attività produttive, commerciali e dei servizi presenti;
- la configurazione dell'offerta infrastrutturale e dei servizi articolata nelle sue diverse componenti: trasporto individuale, trasporto collettivo su ferro e su gomma, rete stradale e ciclabile, sosta, distribuzione delle merci ecc...;
- le politiche adottate per il controllo della domanda di mobilità e del traffico;
- i valori di inquinamento e della qualità dell'aria;
- il livello dell'incidentalità;
- gli aspetti economici della gestione del sistema dei trasporti.

L'attività conoscitiva comprenderà anche:

- l'analisi e la valutazione delle previsioni di pianificazione territoriale e urbanistica e della dotazione infrastrutturale in rapporto allo specifico tema della mobilità;
- l'analisi e l'individuazione delle criticità;
- la definizione dello scenario di riferimento, anche con valutazioni quantitative e qualitative, e la predisposizione di un modello di simulazione della mobilità attuale relativo allo scenario di riferimento;
- l'individuazione dei fattori di scelta modale;
- la descrizione della rete stradale, l'individuazione delle scelte di percorso e la redazione dei flussogrammi di riferimento per tipologia di veicoli e le elaborazioni in macro e in micro-simulazione dinamica;
- la descrizione della rete dei trasporti collettivi e l'individuazione delle scelte di veicolo, percorso e scambio modale.

Tutte le informazioni dovranno essere integrate dall'aggiudicatario, raccogliendole qualora necessario anche direttamente presso altri Enti, organismi e soggetti che detengono i dati o rilevandole direttamente sul territorio. Le analisi dovranno essere allargate alla scala sovralocale ritenuta più opportuna.

Si precisa che il Comune di Mantova:

- possiede i dati georeferenziati del proprio territorio relativi agli strumenti urbanistici vigenti, alla classificazione delle strade, alla rete ciclopedonale, alla toponomastica, ai civici, alla popolazione residente, come verificabili all'indirizzo <http://www.comune.mantova.gov.it/index.php/territorio/sistema-informativo-territoriale/progetti>;
- è dotato di un Piano strategico della mobilità ciclistica approvato nel 2014 che già definisce lo schema generale della rete. Tale schema andrà implementato in ragione della opportunità di riorganizzare le sedi stradali a favore di spazi per la ciclabilità e la pedonalità.

23.4. Definizione della proposta di piano

Definizione delle alternative di piano

Le alternative di piano saranno costituite da:

- “scenario zero”, ovvero il quadro del sistema della mobilità ricostruito sulla base delle attuali condizioni di esercizio;
- “scenario di riferimento”, costituito implementando lo scenario zero con gli interventi infrastrutturali e quelli organizzativi e gestionali per l’ottimizzazione del sistema dei trasporti già programmati, con completa copertura finanziaria o in via di realizzazione, che concorrono a completare il quadro reale atteso in un orizzonte temporale di breve/medio/lungo periodo;
- “scenari di progetto”, comprendenti gli interventi proposti attinenti ai molteplici componenti del sistema della mobilità. In particolare gli interventi proposti possono riguardare: le infrastrutture stradali, con particolare attenzione alla viabilità a servizio dell’interscambio modale e ai percorsi di adduzione alle scuole; le infrastrutture di trasporto pubblico; i parcheggi; le tecnologie di informazione e di indirizzamento; i sistemi di controllo, monitoraggio e regolazione del traffico; il governo della domanda di trasporto e della mobilità, anche attraverso la figura del Mobility Manager; le iniziative dirette a incrementare e/o migliorare il parco veicoli circolante; la logistica e le tecnologie destinate alla riorganizzazione della distribuzione delle merci nelle aree urbane; la rete ciclabile.

Per ciascuno scenario, con opportuni modelli di previsione e simulazione, dovranno essere analizzate le criticità del sistema di trasporto e individuati e calcolati gli indicatori di obiettivo.

Per gli interventi proposti nel PUMS, siano essi opere infrastrutturali o interventi organizzativi e gestionali per l’ottimizzazione del sistema, dovrà essere effettuata la verifica di prefattibilità tecnica, amministrativa, economico-finanziaria e ambientale e la progettazione funzionale di ogni intervento. Gli interventi possono avere un diverso grado di definizione progettuale e quindi diversi livelli di precisione nella valutazione delle caratteristiche tecnico-funzionali e dei relativi costi. Per tutte le opere si richiede di effettuare come minimo verifiche tecniche ed economiche di larga massima o individuare esigenze progettuali, comunque sufficienti alla redazione degli studi di fattibilità di cui al D.P.R. n. 207/2010, in collaborazione con gli uffici competenti. In particolare dovranno essere evidenziati:

- la quota a carico della collettività locale per gli investimenti e per la gestione;
- la rilevanza qualitativa e quantitativa dell’intervento per il raggiungimento degli obiettivi in rapporto alle risorse finanziarie richieste (massimizzazione dell’efficacia);
- la modularità del processo di investimenti;
- il raggiungimento di obiettivi trasversali (economici, sociali, ambientali, ecc...);
- la misurabilità oggettiva degli obiettivi conseguiti.

Simulazione delle alternative di Piano

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, che permetta di “simulare” gli scenari di evoluzione del sistema di trasporto con l’obiettivo di fornire supporto al processo decisionale.

A seguito della fase ricognitiva di raccolta e prima rielaborazione dei dati disponibili e di quelli reperiti con le indagini, si procederà alla costruzione del modello di simulazione che dovrà essere adeguatamente dettagliato nell’offerta tecnica. 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. Questa capacità di simulazione delle diverse componenti di

domanda deve basarsi soprattutto sulla soluzione delle problematiche più ricorrenti e penalizzanti per il sistema traffico delle aree di studio.

Valutazione comparata

La valutazione comparata delle alternative porterà a compiere le scelte che formeranno la strategia base sulla quale sviluppare le proposte definitive di Piano.

Queste scelte comprenderanno un mix di interventi infrastrutturali e di regolazione della domanda tale da garantire negli orizzonti temporali definiti il raggiungimento degli obiettivi generali. Per ciascuno degli obiettivi generali del Piano, saranno individuati espliciti indicatori di raggiungimento dei risultati da approfondire nell'offerta tecnica.

Una volta definito il loro valore attuale, determinato con dati da fonte, indagini o simulazioni, si procederà a verificarne l'evoluzione determinata dall'eventuale attuazione delle misure ipotizzate. La valutazione degli effetti complessivi degli scenari di progetto dovrà essere effettuata, rispetto agli scenari di riferimento, in termini trasportistici, ambientali, territoriali, economici, finanziari, gestionali.

23.5. Prestazioni ed elaborati richiesti

Le prestazioni richieste e le modalità di realizzazione sono sotto descritte:

Relazione generale con rappresentazioni cartografiche in scala adeguata (in funzione della dimensione territoriale) dell'ambito territoriale del PUMS, così articolata:

- a. analisi della domanda attuale, articolata nelle sue diverse componenti – ore di punta antimeridiane e pomeridiane e di morbida, giornaliera, stagionale (trasporto individuale, trasporto collettivo, sosta, etc.);
- b. analisi dell'offerta attuale (trasporto individuale, trasporto pubblico, sosta, etc.);
- c. previsione della domanda futura – ore di punta antimeridiane e pomeridiane, giornaliera, stagionale, tenendo anche conto delle scelte urbanistiche;
- d. individuazione e mappatura delle criticità;
- e. definizione e confronto di scenari alternativi con relative soluzioni di intervento, anche con valutazioni quantitative e qualitative, in relazione con le previsioni territoriali, urbanistiche ed ambientali;
- f. valutazione, attraverso simulazioni, del potenziale livello di raggiungimento degli obiettivi di Piano;
- g. definizione del programma di interventi a livello di studio fattibilità che specifichi i tempi e i costi di realizzazione (trasporto individuale, trasporto pubblico, sosta, ciclabilità, etc.);
- h. descrizione dettagliata degli interventi, con rappresentazione cartografica in scala adeguata e in formato e supporto idonei alla consultazione e all'illustrazione al pubblico;
- i. elaborazione di un piano per le "Zone 30", le "zone di rilevanza urbanistica" e "zone residenziali";
- j. predisposizione di un progetto di estensione e di una proposta di modifica della regolamentazione esistente delle zone a traffico limitato;
- k. approfondimento progettuale delle "strade scolastiche";
- l. eventuale aggiornamento del "Piano della mobilità ciclistica";
- m. verifica della coerenza e della compatibilità con gli strumenti urbanistici e di pianificazione predisposti dai soggetti territoriali competenti, ovvero le misure necessarie a conseguire la suddetta coerenza;
- n. proposta di monitoraggio degli interventi attraverso uno strumento di controllo in grado di fornire soluzioni operative in caso di modificazione degli indicatori di qualità urbana;
- o. proposta di eventuali schemi di intese e accordi eventualmente da sottoscrivere tra il Comune di Mantova e gli altri soggetti competenti per l'attuazione.

Simulazione della mobilità attuale e futura:

- a) analisi e previsione degli spostamenti per zona di origine e destinazione;
- b) individuazione dei fattori di scelta modale;
- c) descrizione della rete stradale e individuazione delle scelte di percorso;
- d) descrizione della rete dei trasporti collettivi e individuazione delle scelte di mezzo, percorso e interscambio;
- e) descrizione autonoma di ogni singolo intervento analizzato e delle loro possibili combinazioni, con riguardo sia all'offerta sia alla domanda.

Schede degli interventi, in particolare relativi alle possibili soluzioni delle principali criticità di accesso alla città storica, accompagnati da:

- a) descrizione e localizzazione;
- b) studi di fattibilità tecnica, economica e amministrativa;
- c) progettazione di massima;
- d) quadro economico-finanziario con l'entità del cofinanziamento eventualmente necessario e con la definizione dell'entità dell'apporto di tutti i soggetti finanziatori;
- e) schemi di intese e accordi eventualmente da sottoscrivere tra il Comune di Mantova e gli altri soggetti competenti per l'attuazione;
- f) cronoprogramma dei tempi di realizzazione;
- g) risultati della simulazione modellistica, con esplicitazione delle matrici della domanda e della rete rappresentante l'offerta, utilizzate nello scenario di progetto, in termini di variazioni rispetto allo scenario di riferimento;
- h) indicatori di valutazione con i relativi valori assunti nello scenario di riferimento e in quello di progetto;
- i) sistema di monitoraggio degli interventi attraverso uno strumento di controllo in grado di fornire soluzioni operative in caso di modificazione degli indicatori di qualità urbana;
- k) costo della progettazione e degli studi di fattibilità.

Selezione degli interventi da inserire nel PUT e articolazione temporale

Gli interventi infrastrutturali e organizzativi sul sistema della mobilità articolati in almeno due fasi: breve periodo (2 anni) e medio e lungo periodo (5 - 10 anni). Il PUMS dovrà infatti prevedere anche il processo di attuazione, tenendo conto che gli interventi previsti saranno realizzabili nel medio e lungo periodo e che per essi si può ipotizzare la necessità di analizzare nel tempo modifiche o nuove proposte, non considerate nel Piano stesso.

Gli interventi realizzabili e finanziabili nel breve periodo concorreranno all'aggiornamento del PUT.

23.6. Contenuti specifici

Il PUMS dovrà soddisfare i fabbisogni di mobilità della popolazione privilegiando forme di mobilità sostenibile; migliorare la vivibilità; assicurare l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico; ridurre i consumi energetici legati alla mobilità, aumentare livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale.

Nello specifico i temi da affrontare riguardano:

- nuove politiche di indirizzo, regolazione e controllo della domanda (estensione della ZTL, creazione di isole ambientali nei quartieri, rivisitazione del sistema della sosta, monitoraggio del traffico, info-mobilità, ecc...);
- la rivisitazione dei principali nodi di criticità per il traffico, quali Porta Cerese, Piazza Don Leoni e l'asse Cittadella-Belfiore;

- lo studio di interventi di messa in sicurezza dei punti critici rilevati lungo le reti viarie e ciclabili;
- la proposta di itinerari esterni, per alleggerire il traffico di attraversamento e decongestionare le vie di accesso al capoluogo, verificando tempistiche, esiti e alternative dei progetti infrastrutturali di scala sovracomunale che non hanno ancora trovato concreta attuazione (in particolare Ti.Bre, Mantova Cremona, completamento Tangenziale Est);
- l'ottimizzazione delle infrastrutture e delle reti di trasporto esistenti privilegiando forme di mobilità più sostenibile come la bicicletta e il trasporto pubblico (collegamenti tra tratti ciclabili, corsie preferenziali per TPL, miglioramento degli zone di fermata, incentivi e informazione all'utenza, ecc...), con proposte di modifica anche limitate e/o parziali degli attuali instradamenti del trasporto pubblico per garantire un servizio più efficiente;
- lo studio dell'estensione delle reti ciclabili, attraverso un aggiornamento del Biciplan;
- specifici interventi sul trasporto pubblico in coerenza con le indicazioni del Piano regionale del TPL, per aumentare la capacità di trasporto ed il numero degli utenti trasportati;
- promozione di eventuali servizi intermedi fra i trasporti collettivi e quelli individuali come il car-pooling e marketing per il trasporto pubblico locale, bici ecc...;
- misure volte ad incoraggiare l'utilizzo di veicoli meno inquinanti;
- l'educazione delle nuove generazioni al cambiamento delle abitudini di spostamento e al rispetto delle regole con l'individuazione di percorsi pedibus e bicibus e la creazione di strade scolastiche.

23.7. Partecipazione

L'aggiudicatario dovrà proporre un percorso partecipativo che accompagni la costruzione del piano fin dalla fase iniziale con l'obiettivo di ascoltare, comunicare e condividere le scelte di mobilità per la città con i differenti portatori di interesse.

Nella proposta dovranno essere esplicitati oltre agli strumenti partecipativi, le modalità di comunicazione, anche su piattaforma informatica, il numero e la tipologia degli incontri proposti (passeggiate di quartiere, tavoli di lavoro, assemblee plenarie e/o di quartiere ecc.), nonché dovranno essere dettagliati i momenti partecipativi previsti nelle varie fasi di costruzione del Piano (analisi delle criticità, definizione degli scenari/alternative ecc.).

23.8. Valutazione Ambientale Strategica

Dovrà essere curata anche la predisposizione della documentazione riguardante il procedimento di Valutazione Ambientale Strategica relativa a entrambi i Piani e dovranno essere seguite direttamente dall'Aggiudicatario le fasi di cui ai procedimenti.

Si precisa che gli elaborati da produrre, per entrambi i piani, sono Rapporto ambientale, Documento di Scoping, Sintesi non tecnica ed eventuale Valutazione di Incidenza. Per tutto quanto non specificato, nella descrizione delle prestazioni, si fa riferimento alla normativa ambientale vigente.

23.9. Altre attività correlate ad entrambi i piani

L'incarico comprenderà l'affiancamento degli uffici comunali competenti durante tutto l'iter amministrativo di adozione e approvazione dei piani, con la partecipazione ai momenti istituzionali di illustrazione degli stessi. L'incarico dovrà essere svolto in costante coordinamento con l'Amministrazione comunale (il Responsabile del Procedimento e gli eventuali collaboratori di cui l'Amministrazione vorrà avvalersi).

L'incarico comprende anche eventuali modifiche al progetto derivanti da obblighi normativi e prescrizioni emerse in sede di confronto con gli Enti/Autorità competenti.

L'incarico comprende, altresì, l'elaborazione delle controdeduzioni alle osservazioni e opposizioni che scaturiranno durante il periodo di deposito successivo all'adozione dei Piani nonché le eventuali conseguenti modifiche ai progetti di piano.

Per entrambi i piani l'aggiudicatario si obbliga a introdurre nel piano, sino alla sua definitiva approvazione, le modifiche che si rendessero necessarie per l'entrata in vigore di nuove disposizioni normative, a seguito delle indicazioni o prescrizioni disposte dagli organi tecnici competenti (comunali, provinciale, regionale) o tutte le modifiche richieste dal Committente connesse ad esigenze di carattere oggettivo emerse nel corso della prestazione. Dette modifiche non daranno diritto a speciali compensi.

Diversamente se, durante lo svolgimento dell'incarico si dovesse verificare la necessità di sviluppi progettuali imprevisti e imprevedibili, l'Amministrazione comunale potrà valutare gli elementi di novità e prendere tutti gli indispensabili provvedimenti amministrativi ed autorizzativi conseguenti, compresa la modifica dei tempi di progettazione e l'eventuale adeguamento degli onorari.

Entrambi i Piani dovranno confrontarsi col percorso di sostenibilità intrapreso dall'Amministrazione comunale di Mantova con la sottoscrizione degli Aalborg Commitments (carta europea per un futuro urbano sostenibile).

Articolo 24. DOCUMENTAZIONE

Gli elaborati e i contenuti minimi sono descritti nel precedente punto.

I dati raccolti ed elaborati durante la stesura dei piani dovranno obbligatoriamente essere consegnati al Comune georeferenziati, in formato compatibile con il sistema informativo territoriale comunale (S.I.T.) ed editabili con l'applicativo ArcMap di ESRI in dotazione al Comune di Mantova.

Nella formazione della cartografia e del database i riferimenti toponomastici (vie, numeri civici, etc.) dovranno fare riferimento a quelli ufficiali richiamando i campi fondamentali di connessione con le altre banche dati comunali.

In tutti i casi le tavole grafiche devono essere consegnate in un formato commercialmente diffuso per la stampa tipo "pdf".

Durante le diverse fasi di svolgimento dell'incarico dovrà essere prodotta una copia cartacea e una in formato digitale degli elaborati e della cartografia.

Tutti i documenti prodotti nelle varie fasi in formato elettronico dovranno essere consegnati anche in formato aperto per le eventuali successive modifiche, variazioni o aggiornamenti.

Le copie in formato digitale dovranno essere sottoscritte con firma digitale secondo formati riconosciuti dalla normativa di riferimento.

Articolo 25. TERMINI DI ESECUZIONE DELLE FASI

La documentazione necessaria per l'Adozione dovrà essere redatta in 365 giorni, da cui dovranno essere detratti i giorni di ribasso offerti in relazione alle prestazioni di cui al successivo punto 1.a) del presente articolo, decorrenti dalla data di stipula del contratto secondo il seguente programma per fasi. Ogni fase di cui di cui al precedente articolo richiederà, per il proseguimento alle fasi successive, una valutazione da parte degli uffici sulla regolare esecuzione di quanto previsto. Lo svolgimento dell'attività dovrà essere articolata nelle seguenti fasi, in ciascuna delle quali i documenti prodotti dovranno possedere, ai diversi gradi correlati alle stesse, tutti i contenuti determinati dalle specifiche tecniche di cui al presente capitolato:

1.a) consegna della prima bozza di Orientamenti iniziali di Piano entro 120 (centoventi) GANTT giorni dalla firma del contratto.

1.b) formulazione delle osservazioni e degli approfondimenti da parte dell'Amministrazione. L'aggiudicatario sarà obbligato a realizzare gli approfondimenti di dettaglio e i miglioramenti richiesti e ad apportare al documento e alla base dati tutte le correzioni e/o integrazioni richieste e necessarie.

In tal caso l'aggiudicatario avrà diritto alla sola proroga, pari al tempo suppletivo effettivamente impiegato, per ultimare il servizio senza alcun tipo di indennizzo.

1.c) consegna della versione definitiva del Orientamenti iniziali di Piano entro 15 (quindici) giorni dalla notifica delle osservazioni.

1.d) formulazione delle osservazioni dell'Amministrazione alla versione definitiva.

1.e) consegna del Documento Definitivo del Piano nei rimanenti 105 (centocinque) giorni escluse le interruzioni temporali di cui ai precedenti punti 1.b) e 1.d).

1.f) la versione del PUMS e del PUT sarà adottata e approvata dall'Amministrazione comunale. Nella fase di pubblicazione, nei termini e nei modi stabiliti dalle disposizioni vigenti, l'Aggiudicatario dovrà valutare le osservazioni e opposizioni pervenute e predisporre le controdeduzioni al fine dell'accoglimento, totale o parziale, o del rigetto delle stesse.

Le analisi e il documento definitivo dovranno essere redatti con programmi compatibili con i software in uso presso l'Amministrazione comunale, al momento della stipula, in modo da consentire la gestione e il monitoraggio del piano durante la sua implementazione.

Articolo 26. OBBLIGHI DELL'ENTE APPALTANTE

Il Comune si impegna a fornire tutta la collaborazione necessaria all'Aggiudicatario, al fine di agevolare lo stesso nello svolgimento delle attività indicate.

A tal fine il Comune si impegna a fornire al soggetto incaricato tutto il materiale informativo in suo possesso, che dovesse risultare necessario ai fini di un più agevole sviluppo del progetto e a predisporre una lettera di presentazione e di richiesta dei dati presso enti terzi, fermo restando che sarà cura dell'Aggiudicatario procedere direttamente alla raccolta dei dati stessi presso i detentori.

Per quanto attiene al PUMS ed al PUT l'Amministrazione si impegna a fornire:

- gli strumenti di pianificazione Generale, settoriale, particolareggiata, vigenti e/o in itinere;
- i vigenti strumenti di programmazione;
- gli studi e le analisi settoriali esistenti e in itinere;
- l'elenco dei progetti delle opere e dei lavori pubblici riguardanti il territorio previsti e in corso di attuazione;
- i livelli informativi georeferenziati in possesso dell'Amministrazione e utili e necessari.

Articolo 27. INTEGRAZIONE CON I SOGGETTI GESTORI DELLA MOBILITÀ

Dovrà essere approfondito il rapporto tra e con i diversi soggetti competenti in tema di mobilità, pubblici e privati, in materia di: trasporto pubblico locale su gomma, trasporto ferroviario, trasporto pubblico individuale, sosta e parcheggio, rete stradale locale e sovracomunale, rete ciclabile, car-pooling e mobility management d'area. Andranno quindi previste e attivate opportune forme di concertazione e partecipazione attraverso il coinvolgimento nel processo decisionale, anche con la formazione di gruppi di lavoro a tema.

Articolo 28. MODALITÀ DI EROGAZIONE DEL SERVIZIO

L'incarico si svolgerà secondo le fasi individuate, salvo motivate variazioni assentite dal Responsabile del Procedimento. Il coordinatore e il gruppo di progettazione sono tenuti ad

aggiornare periodicamente l'amministrazione sullo stato di avanzamento dei lavori, ai fini del più ampio coordinamento funzionale dei soggetti coinvolti.

A tal fine, l'aggiudicatario, nominerà un Responsabile e Coordinatore del progetto, che rappresenterà l'interlocutore diretto con l'Amministrazione. Il Responsabile del Progetto si impegna ad incontrare, se richiesto, con cadenza almeno bisettimanale il Responsabile del Procedimento e/o suoi collaboratori.

I professionisti della Ditta aggiudicataria dovranno:

- partecipare a tutti gli incontri/riunioni di carattere tecnico politico finalizzati alla definizione, adozione, revisione e approvazione dei Piani;
- fornire supporto ed assistenza a tutte le eventuali fasi di verifica e revisione dei Piani, conseguenti alle osservazioni e pareri espressi dopo l'adozione;
- redigere il PUMS e il PUT preliminari (ai fini dell'adozione) e definitivi predisponendo la relativa documentazione in formato elettronico (pdf e dxf) nonché cartaceo, conformemente a quanto indicato nelle linee guida del PUMS e PUT;
- eseguire tutti i rilievi di traffico richiesti dall'Amministrazione come da linee guida del PUMS e PUT.

Articolo 29. INCOMPATIBILITÀ

L'aggiudicatario dovrà dichiarare per l'espletamento del servizio:

- di non trovarsi in alcuna condizione di incompatibilità ai sensi delle disposizioni di legge vigenti;
- di non aver in corso e di non assumere per tutta la durata del servizio, direttamente o indirettamente, incarichi di progettazione e studi, anche per conto di privati, nel territorio comunale nelle materie oggetto del presente capitolato;
- di non trovarsi in situazioni di controllo o compartecipazione rispetto ad altri partecipanti.

Al fine di non incorrere nelle diverse incompatibilità, l'aggiudicatario, in sede di sottoscrizione del contratto, dovrà altresì dichiarare la loro non sussistenza.

Articolo 30. PROPRIETÀ DEI MATERIALI E DEI DOCUMENTI

Il materiale, di qualsiasi natura, fornito dal Comune di Mantova, rimane di proprietà dell'Ente e dovrà essere utilizzato solamente per l'adempimento dell'incarico di cui al presente capitolato.

La documentazione prodotta dall'incaricato (i dati raccolti e gli elaborati prodotti), inerenti alle attività previste dal presente capitolato sono di totale ed esclusiva proprietà del Comune di Mantova. Ferma restando la proprietà intellettuale della prestazione professionale a favore dell'Autore, l'Amministrazione potrà a suo insindacabile giudizio introdurre nel modo e con i mezzi che riterrà più opportuni, tutte le modifiche che si rendessero necessarie, senza che da parte dell'aggiudicatario possano essere sollevate eccezioni.

L'aggiudicatario non potrà utilizzare per sé, né fornire a terzi, nemmeno parzialmente, dati e informazioni dei lavori oggetto dell'appalto o pubblicare gli stessi, senza il preventivo assenso scritto dell'Amministrazione.

L'aggiudicatario potrà essere coinvolto, a discrezione dell'amministrazione, per la partecipazione a convegni o attività e pubblicizzazione da tenersi all'interno del territorio costituente l'area di piano. A tal fine l'amministrazione avviserà l'aggiudicatario con almeno una settimana di anticipo. Nulla spetterà all'aggiudicatario per tale collaborazione.