



COMUNE DI MATERA

SETTORE GESTIONE DEL TERRITORIO

AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO DI

REDAZIONE DEL PIANO URBANIO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE

(P.U.M.S.) E DEL PIANO URBANO DEL TRAFFICO (P.U.T.)

CAPITOLATO D'ONERI

Art. 1. OGGETTO

1.1. Il servizio consiste nella redazione del **Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S.)** in conformità alle specifiche previsioni di cui al Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 4 agosto 2017 recante *“Individuazione delle Linee Guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell’articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257”*. A tal riguardo si fa constare che il Comune di Matera dispone già del Piano Urbano della Mobilità (P.U.M.) approvato con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 00018-2013 del 27/05/2013. Il PUMS da redigere costituirà, dunque, la naturale evoluzione del PUM esistente adeguato ed integrato con i contenuti delle norme recentemente intervenute

1.2 Il servizio, oggetto del presente capitolato, consiste della redazione del **Piano Urbano del Traffico (P.U.T.), con correlati ed integrati il Piano Urbano della Sosta (P.U.S.), il Piano del Trasporto Pubblico Urbano (P.T.P.U) ed il Piano della Logistica Sostenibile (P.L.S.)** per il Comune di Matera in conformità alle *“Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico”* del Ministero dei Lavori Pubblici pubblicate sulla G.U. n.77 del 24.06.1995 nonché all’art. 36 del Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285 recante *“Nuovo codice della strada”* e in osservanza della Circolare del Ministero dei Lavori Pubblici n. 3698 del 8.06.2001 (*“Linee guida per la redazione dei piani urbani della sicurezza”*) e, dunque, alle *“Linee guida per la redazione dei piani urbani della sicurezza stradale”* cui la suddetta circolare ministeriale fa espresso riferimento.

Il tutto in coerenza con le previsioni del Piano delle Periferie denominato *“Matera 2019, Periferia-Vicinato. Centri culturali e gestione del verde urbano per la qualità della vita nelle periferie”*, già finanziato dal Governo ed in cui sono ricomprese le risorse finanziarie necessarie per i servizi di ingegneria in oggetto.

1.3. Corrispettivo L'importo complessivo dell'incarico sarà quello offerto in sede di gara ed in ribasso sull'importo a base di gara fissato in € 70.000,00/00 (**Euro settantamila/00**) al netto di IVA ed oneri di legge.

1.4. Termine di esecuzione: L'incaricato è tenuto a dare compiutamente ultimati gli elaborati dell'incarico all'Amministrazione Comunale entro **150 giorni naturali e consecutivi** a partire dalla data di richiesta di avvio del servizio, successiva all'affidamento e secondo la tempistica di cui al successivo articolo 9.

Art. 2 MODALITÀ DI ESECUZIONE DEL SERVIZIO.

1. La redazione del PUMS è finalizzata principalmente a rigenerare, nel suo complesso, i contenuti del PUM precedentemente approvato con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 00018-2013 del 27/05/2013; tale rigenerazione sarà perseguita in conformità alle specifiche previsioni di cui al Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 4 agosto 2017 recante *“Individuazione delle Linee Guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell’articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257”*. Il PUMS da redigere costituirà, dunque, la naturale evoluzione del PUM esistente adeguato ed integrato con i contenuti delle norme recentemente intervenute.

2. La redazione del PUT è finalizzata principalmente a rivedere, nel suo complesso, l'uso degli spazi stradali da parte di tutte le componenti di traffico (veicolare, ciclabile, pedonale, ecc.) ed anche da parte delle altre categorie di utenti (ad esempio introducendo una disciplina integrata per l'occupazione di suolo pubblico) per ridurre le criticità sempre più frequenti conseguenti l'introduzione di nuove modalità di utilizzo del sedime stradale.

Il contenuto del Piano Urbano del Traffico sono completati ed integrati da componenti specifiche che ne costituiranno parte integrante e che di seguito si elencano:

- **Piano Urbano della Sosta (P.U.S.)** che si occupa di rimodulare in maniera integrata con tutti gli altri strumenti programmatori a scala urbana e territoriale, l'intero sistema dei parcheggi (auto, biciclette, moto, autobus, ecc.);
- **Piano del Trasporto Pubblico Urbano (P.T.P.U)** che si occupa di rimodulare in maniera integrata con tutti gli altri strumenti programmatori a scala urbana e territoriale l'intero sistema del trasporto pubblico urbano (su ferro, su gomma, ecc.);
- **Piano della Logistica Sostenibile (P.L.S.)** che si occuperà di mettere a punto in maniera integrata con tutti gli altri strumenti programmatori a scala urbana e territoriale l'intero sistema della logistica legata al carico e scarico di persone e merci in tutte le aree urbane in cui sono istituite Z.T.L. (zone a traffico limitato) con particolare riferimento a rione Sassi.

Il PUT dovrà essere necessariamente studiato e valutato in relazione agli strumenti di Uso e di Governo del Territorio che più di recente sono entrati in vigore (Piano Regolatore Generale – PRG -, Piano Urbano della Mobilità – PUM – e Piano Urbano della Mobilità - PUMS - da redigersi, ecc.), ricercando le opportune sinergie ed integrazioni.

3. Per descrivere le modalità di esecuzione del servizio si schematizzano le seguenti fasi:

- **prima Fase)** Analisi conoscitiva e identificazione dei problemi, costruzione di un quadro conoscitivo rilievi di traffico, statistiche sull'incidentalità – con l'esecuzione di indagini dirette. **A tal riguardo il Comune metterà a disposizione dell'aggiudicatario le risultanze delle indagini ed analisi già in suo possesso e segnatamente riferibili alle attività propedeutiche alla redazione del PUM;**
- **seconda Fase)** Individuazione del sistema degli obiettivi perseguiti, implementato in funzione dei risultati del quadro conoscitivo;
- **terza Fase)** Formulazione e valutazione delle strategie di intervento alla luce dell'indagine svolta con individuazione degli interventi;
- **quarta Fase)** Elaborazione dei progetti.

Art. 3 ANALISI CONOSCITIVA

Nella **prima fase**, lo studio dovrà preliminarmente implementare il quadro conoscitivo che indirizzi la formulazione delle ipotesi di progetto ed individuazione delle azioni di intervento.

Tale fase, a titolo esemplificativo conterrà la valutazione dei seguenti elementi:

- studiare criticamente la situazione attuale anche in funzione dei nuovi strumenti urbanistici e quindi degli indirizzi di sviluppo del territorio;

- valutare l'impatto di interventi attuati negli anni precedenti che abbiano avuto effetti diretti e/o indiretti sul traffico urbano e i benefici e/o nocimenti ottenuti;
- verificare le relazioni esistenti fra offerta-domanda di trasporto,
- verificare attentamente l'effettivo uso del trasporto pubblico urbano;
- individuare le reali dinamiche della mobilità soprattutto in riferimento all'area centrale della città e in generale valutare le tendenze in atto;
- verificare nella sua globalità il sistema della sosta, anche in relazione alle tariffe in vigore;
- verificare i livelli di inquinamento acustico e atmosferico generati dal traffico urbano;
- esaminare e aggiornare il quadro di riferimento normativo comunitario, nazionale e locale;
- analizzare la struttura urbana intesa come sistema complesso economico, infrastrutturale ed ambientale, con aggiornamento complessivo dei dati relativi alla mobilità (parco veicolare, spostamenti, incidentalità, inquinamento, ecc.) e verifica dei risultati conseguiti con gli interventi attuati;
- aggiornare le strategie e le modalità di intervento, con attenzione sempre maggiore ad uno sviluppo sostenibile dell'ambiente urbano.

Le ricerche da attivare, nel dettaglio, dovranno analizzare i seguenti elementi:

- elementi e dati per l'inquadramento territoriale (riferimenti agli strumenti urbanistici approvati ed adottati dall'Amministrazione);
- analisi della struttura urbana e fattori insediativi attuali e previsti;
- indagini sulla domanda;
- rilevazione della mobilità dei residenti;
- rilievi della rete stradale;
- composizione della matrice origine/destinazione complessiva;
- impostazione del programma delle consultazioni da effettuare;
- analisi dei principali attrattori e generatori di traffico;
- analisi dell'offerta di trasporto;
- analisi della rete stradale;
- analisi del Sistema della sosta e dei parcheggi;
- analisi del Sistema di Trasporto Pubblico Urbano, integrato con il Sistema di Trasporto Pubblico Locale;
- analisi del Sistema del trasporto ciclabile e della rete delle piste ciclabili;
- analisi della rete pedonale;
- volumi e distribuzione del traffico;
- domanda di sosta;
- condizioni di circolazione in ambito urbano;
- incidentalità;
- individuazione delle situazioni critiche;
- modelli di simulazione con elaborazione delle caratteristiche del modello;
- ecc..

Art. 4 . SISTEMA DEGLI OBIETTIVI

La dimensione territoriale ormai assunta dal Comune di Matera per via delle rilevanti presenze turistiche e in particolare il complesso sistema di interconnessione tra diversi tipi di mobilità nella zona di accesso alla città, gli ingressi numerosissimi al Rione Sassi da parti degli operatori economici e dei visitatori, la riqualificazione in corso di alcuni rioni periferici (Piccianello, ecc.), l'irrobustimento dell'offerta del sistema trasportistico urbano su ferro, con la prevista attivazione della stazione di metropolitana, sono tutti elementi che determinano la necessità di una ridefinizione organica ed integrata del sistema del traffico e della mobilità urbana, della sosta, del trasporto pubblico e anche della logistica sostenibile anche e soprattutto al fine di riequilibrare il rapporto tra centro storico (sovraccarico di funzioni e di pressione antropica) e periferie urbane.

Nella seconda fase dovrà, dunque, procedersi alla definizione del sistema degli obiettivi che, nel rispetto del quadro sopra definito, a titolo esemplificativo e non esaustivo, dovranno essere ricompresi nelle categorie che di seguito si elencano:

1. obiettivi generali:

- a.** miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale;

b. riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico con conseguente risparmio energetico, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e nel rispetto dei valori ambientali.

2. obiettivi strategici:

a. miglioramento delle condizioni di sicurezza generale del sistema viario ed in particolare, la protezione delle utenze deboli (anziani, bambini, disabili), quale elemento principale soprattutto in ambito di riqualificazione dell'area urbana.

L'aumento della sicurezza e la protezione delle utenze deboli, può avvenire principalmente attraverso la fluidificazione del traffico, la miglior definizione (e separazione, ove possibile) delle correnti veicolari, la regolazione delle intersezioni e degli attraversamenti pedonali, l'eliminazione delle barriere architettoniche, la realizzazione di aree pedonali, soprattutto nelle zone del "centro storico" (secondo una politica già avviata), con l'obiettivo di ricercare una concreta continuità ai percorsi pedonali nelle aree centrali.

b. miglioramento del Trasporto Pubblico Urbano favorendo l'uso di mezzi pubblici o, eventualmente, di mezzi privati meno impattanti per contenere l'inquinamento acustico e atmosferico ed, indirettamente, fluidificare il traffico nel contesto del Centro Urbano che risente pesantemente della sua configurazione edilizia con forti concentrazioni di persone ed attività in spazi urbani molto ridotti;

c. disincentivazione dell'uso dei mezzi di trasporto individuale a motore, integrando, gli itinerari pedonali (esistenti e da prevedersi) e la rete ciclabile con nuovi criteri e regole.

Art. 5 INDIVIDUAZIONE DELLE STRATEGIE E DEGLI INTERVENTI

1. Dopo aver delineato il quadro conoscitivo ed aver definito il sistema degli obiettivi, il progettista dovrà occuparsi di individuare le più opportune strategie di intervento; nel seguito vengono elencate alcune delle strategie possibili da intendersi, anche in questo caso, esemplificative e non esaustive:

a. incentivare la diminuzione dell'uso delle auto e dei veicoli a motore in genere, favorendo l'uso dei mezzi pubblici, con modalità che dovranno essere attuate anche tramite accordi con il gestore del servizio urbano;

b. rivedere ed ottimizzare in percorsi del TPU, in funzione delle esigenze dei due tempi della città: quello invernale (scolastico) e quello estivo; il tutto in un quadro di riqualificazione anche dell'accessibilità ai mezzi e del confort dell'attesa, ricercando percorsi utili per la fruizione da parte della popolazione scolastica e le coincidenze in entrata e uscita dalle scuole stesse per ridurre la pressioni veicolare del trasporto privato dei cittadini nei diversi orari della giornata e della sera;

c. potenziare l'uso di mezzi ecologici, attraverso l'integrazione e completamento del disegno urbano delle piste ciclabili;

d. collegare ogni quartiere al centro in maniera protetta, definendo i percorsi in accordo con i cittadini che vi abitano, per favorire l'uso dei mezzi alternativi a quelli tradizionali a motore;

e. rimodulare l'organizzazione della sosta nella sua globalità, per l'intero territorio comunale, in modo da renderla più funzionale intervenendo anche sulla estensione delle aree a tariffazione e sulla sua periodicità;

f. rafforzare i principi base, di qualità urbana ed ambientale, con particolare riferimento ai seguenti obiettivi:

- razionalizzare la circolazione in funzione delle caratteristiche della sede stradale;
- ipotizzare opere ed interventi finalizzati ad aumentare la sicurezza stradale e ridurre l'incidentalità;
- incentivare la riduzione del consumo di carburante le conseguenti emissioni di CO₂;
- migliorare la qualità dell'aria;
- diminuire il rumore derivante dal traffico eccessivo;
- ridurre i carichi veicolari, in particolare il transito di mezzi pesanti, ove risultino rilevati i problemi di inquinamento da vibrazioni;
- facilitare gli spostamenti per i disabili ed in generale per la fascia delle utenze deboli (pedoni, ciclisti e persone con limitate capacità motorie anche in relazione all'età, come bambini ed anziani);
- incentivare l'uso del mezzo pubblico e dei mezzi alternativi.

2. Successivamente il Piano dovrà prevedere l'individuazione di tutti gli interventi ritenuti efficaci per il perseguimento del sistema degli obiettivi individuato e definito utilizzando le strategie sopra esemplificativamente descritte.

Il quadro degli interventi potrà essere di tipo materiale e immateriale intendendo per i primi la realizzazione di opere ed infrastrutture e per i secondi la realizzazione di azioni ed attività volte a modificare abitudini e comportamenti degli utenti delle sedi veicolari.

Agli interventi andranno associate una stima sommaria dei costi per la realizzazione ed una scala di priorità con riferimento ai risultati attesi; dovrà, inoltre, essere indicata una tempistica di azione (cronoprogramma).

Ovviamente tali interventi, specie quelli infrastrutturali dovranno essere coerenti con gli strumenti urbanistici vigenti e più in generale con quelli di uso e governo del territorio anche sovraordinati fatta eccezione per casi specifici adeguatamente motivati.

Art. 6 CARATTERISTICHE DEI PIANI. ELABORATI

1. Nella redazione del P.U.M.S e del P.U.T. con correlati ed integrati il Piano Urbano della Sosta (P.U.S.), il Piano del Trasporto Pubblico Urbano (P.T.P.U) ed il Piano della Logistica Sostenibile (P.L.S.), a conclusione delle fasi descritte ai precedenti artt. 3, 4, e 5, l'affidatario, dovrà dare evidenza, fra l'altro, di aspetti che di seguito si riportano:

1) coerenza e conformità con gli strumenti pianificatori sovra-ordinati; in particolare coerenza con il Piano Regolatore Generale, il Piano Urbano del Mobilità Sostenibile (da redigersi), ecc.; saranno fatti salvi casi specifici da motivare dettagliatamente;

3) stima dei costi di attuazione degli interventi, predisposizione del cronoprogramma e indicazione delle priorità in relazione ai risultati attesi;

2) possibilità tecnica di realizzare gli interventi per fasi funzionali in modo da ottenere dei benefici apprezzabili e quantificabili nelle fasi modulari di breve e medio periodo;

3) individuazione di massima del fabbisogno economico e delle risorse finanziarie per coprire i costi sia di investimento sia di gestione del sistema;

4) la valutazione della compatibilità ambientale, da effettuarsi secondo la normativa vigente ed i programmi e strumenti comunali. A tal riguardo si specifica che **rimane compito dell'aggiudicatario le redazione del Rapporto Preliminare e/o del Rapporto Ambientale e di ogni altro documento e/o elaborato progettuale occorrente allo svolgimento del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica di cui agli artt. 11 e seguenti del D.Lgs 152/2006 (verifica di assoggettabilità, consultazioni, valutazione degli impatti, ecc.).**

2. Gli elaborati progettuali del P.U.M.S. e del P.U.T., relativi agli anzidetti argomenti, devono essere redatti in scala adeguata. Dovranno essere accompagnati da una relazione tecnica comprendente anche le analisi di rispondenza delle soluzioni proposte alla domanda di mobilità, con descrizione dei dati e dei metodi di calcolo utilizzati (simulazioni del traffico, con diverso grado di approfondimento delle valutazioni in rapporto alla complessità dell'area in esame). Tali analisi riguardano, in particolare, il dimensionamento e la configurazione dei flussi di traffico che interessano la rete viaria principale con anche il piano della sosta veicolare.

I piani, materialmente, dovranno essere forniti come segue:

- N. 3 copie in forma cartacea;
- Copia in formato DWG (per i contenuti grafici);
- Copia in formato Shapefile (per i contenuti grafici);
- Copia in formato DOC per la documentazione testuale;
- Copia in formato XLsx per i dati tabellari;

Ogni altro elaborato sarà analogamente fornito sia su supporto cartaceo che su supporto informatico utilizzando gli standard sopracitati o concordandone altri se necessario.

Art. 7 ONERI A CARICO DELL'APPALTATORE. PRESTAZIONI SPECIFICHE.

Le prestazioni richieste all'aggiudicatario, sono le seguenti:

a) Redazione del P.U.M.S. in armonia con quanto previsto dalle linee guida approvate con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 4 agosto 2017;

b) Redazione del P.U.T. con correlati ed integrati il Piano Urbano della Sosta (P.U.S.), il Piano del Trasporto Pubblico Urbano (P.T.P.U) ed il Piano della Logistica Sostenibile (P.L.S.) in conformità a quanto previsto

dalle leggi di settore, dalla normativa comunale e dalle indicazioni previste nel presente capitolato e a quelle che verranno fornite nel corso dei lavori dai competenti organi comunali;

c) Partecipazione del progettista, laddove richiesto, alle sedute degli organi competenti per la sua approvazione nonché agli eventuali incontri propedeutici e informali che l'Amministrazione Committente ritenesse utile effettuare.

L'incaricato dovrà, in particolare:

a) fornire al Comune tutti i documenti indicati e descritti ai precedenti punti e coordinare gli elaborati con le disposizioni e previsioni contenute negli strumenti urbanistici generali o di settore attualmente vigenti o in corso di definizione o approvazione, nonché con tutte le disposizioni rilevanti nella materia dell'incarico anche sopravvenute all'affidamento dello stesso;

b) rendersi disponibile a partecipare a tutte le riunioni ritenute utili dal committente al fine di fornire indicazioni o valutare le fasi di formazione dello strumento attuativo, nonché, su invito, a partecipare a tutte le sedute di Consiglio Comunale, di Giunta, Commissioni interne all'amministrazione, e nelle sedute pubbliche di concertazione, in cui si tratterà dell'oggetto dell'incarico;

c) mantenere riservate in ogni tempo tutte le informazioni e i dati di cui venga a conoscenza nel corso della prestazione e a non effettuare alcuna pubblicazione o altra divulgazione di tali informazioni e dati, né di quanto abbia costituito oggetto della prestazione, senza aver sottoposto i testi relativi all'Amministrazione e averne ottenuto il consenso scritto.

d) mantenere l'impegno, con l'amministrazione aggiudicante, per tutti gli adempimenti, adeguamenti e modifiche eventualmente richiesti dagli organi competenti nel corso degli iter di pubblicazione e approvazione;

e) garantire che gli elaborati cartografici di base siano compatibili con i sistemi cartografici del Comune ed i rispettivi standard informatici di trasmissione utilizzati.

f) rendere compatibile i piani anche con eventuali normative, direttive, leggi, indirizzi, sia nazionali che comunitarie che dovessero essere emessi o promulgati prima della definizione finale dello stesso.

g) prestare assistenza, supporto e affiancamento, nella fase di valutazione e di concertazione delle attività di progettazione, fornendo anche materiale ed elaborati grafici descrittivi integrativi, necessari a supportare il percorso partecipativo. La medesima attività è prevista anche nello sviluppo delle fasi di analisi/valutazione di eventuali osservazioni presentate al P.U.M.S. ed al P.U.T. nonché per l'apporto, in accordo con l'Amministrazione comunale, di eventuali modifiche che si rendessero necessarie fino all'approvazione dei medesimi succitati P.U.M.S. e P.U.T..

Tutti i costi, nessuno escluso, derivanti dall'espletamento delle suddette attività, rimangono a totale carico dell'affidatario.

Art. 8 ONERI A CARICO DELL'ENTE

1. Il Comune fornisce all'incaricato la seguente documentazione di base:

- il P.U.M (Piano Urbano della Mobilità) vigente;
- tutte le cartografie della zona oggetto dell'incarico;
- tutte le informazioni, indicazioni, ragguagli e documentazioni relativi alle prescrizioni degli strumenti urbanistici generali approvati ed adottati;
- dati relativi ai Piani di settore esistenti cui gli incaricati debbano fare riferimento rispetto alla redazione del P.U.M.S. e del P.U.T;
- ogni altra informazione, studio o indagine disponibile e relativa all'oggetto dell'incarico.

Art. 9 TEMPI E MODALITA' DI SVOLGIMENTO DELLA PRESTAZIONE

La prestazione si articolerà in tre step separati e successivi, che di seguito si elencano.

1) Il primo step consisterà nello svolgimento delle **indagini conoscitive** propedeutiche alla redazione dei piani: tale attività dovrà essere svolta **entro 60 (sessanta) giorni naturali e consecutivi a partire dalla data di richiesta di avvio del servizio;**

2) Il secondo step è costituito dalla redazione della **bozza dei piani**; l'affidatario dovrà fornire tali elaborati all'Amministrazione Comunale al fine di acquisire le dovute valutazioni **entro 90 (novanta) giorni naturali e consecutivi i successivi alla conclusione delle indagini conoscitive;**

3) Terzo step: l'affidatario dovrà consegnare la **versione definitiva dei piani entro 30 giorni naturali e consecutivi a partire dalla data di accettazione della bozza** presentata e della formulazione di eventuali osservazioni e/o richieste di modifica da parte dell'Amministrazione comunale.

Dovranno, inoltre, successivamente, nei tempi dipendenti dal procedimento di approvazione, essere prodotti elaborati tecnici relativi alla stesura del P.U.M.S. e del P.U.T. approvati, eventualmente modificati a seguito delle fasi di pubblicazione e osservazione.

ART. 10 PAGAMENTI

1. Il corrispettivo dovuto per l'espletamento delle prestazioni disciplinate dal presente capitolato verrà riconosciuto come segue:

- 1.1. primo rateo di acconto, pari al 40% del corrispettivo dovuto, entro 30 (trenta) giorni dalla presentazione della documentazione di cui allo step 2 (art. 7);
- 1.2. secondo rateo di acconto, pari al 40% del corrispettivo dovuto, entro 30 (trenta) giorni dalla presentazione della documentazione di cui allo step 3 (art. 7);
- 1.3. saldo, pari al 20% del corrispettivo dovuto, entro 30 (trenta) giorni dalla data di definitiva approvazione del Piano.

Art. 11 PENALI

1. Per ogni giorno solare di ritardo rispetto ai termini previsti al precedente art. 10, è stabilita una penale nella misura dello **0,1%** dell'importo contrattuale, e verrà detratta sul primo movimento contabile successivo alla fase in cui si è verificato il ritardo sanzionato.

La stazione appaltante procederà, in tal caso, a compensare - nel rispetto della normativa fiscale - gli eventuali crediti derivanti dall'applicazione delle penali, con quanto dovuto all'affidatario a qualsiasi titolo, anche di corrispettivo, o ad avvalersi della cauzione senza bisogno di diffida o procedimento giudiziario.

La richiesta e/o il pagamento delle penali non esonera in nessun caso l'affidatario dall'adempimento dell'obbligazione per la quale si è resa inadempiente e che ha fatto sorgere l'obbligo di pagamento delle medesime penali. L'affidatario prende atto che l'applicazione delle penali previste dal presente articolo non preclude il diritto della stazione appaltante a richiedere il risarcimento di ogni e qualsiasi ulteriore danno.

In presenza degli atti o fatti di cui sopra, i competenti uffici comunali procedono alla contestazione formale invitando l'impresa a formulare le proprie controdeduzioni entro 15 giorni.

Qualora l'affidatario non adempia a tale incombenza nel termine prefissato o non fornisca elementi ritenuti idonei a giustificare le inadempienze contestate, si disporrà l'applicazione della penale nella misura e nei modi precedentemente indicati.

Art. 12 CAUZIONI E GARANZIE.

1. I soggetti concorrenti alla gara dovranno costituire, pena l'esclusione, apposita garanzia provvisoria, nelle forme di legge e secondo le previsioni dell'art. 93 del D.lgs. 50/2016, pari al 2% dell'importo a base di gara. E' fatto obbligo al soggetto affidatario di fornire, prima della stipulazione del contratto, idonea garanzia definitiva, nelle forme di legge e secondo i disposti dell'art. 103 del D.lgs. n.50/2016, a garanzia del puntuale assolvimento degli obblighi contrattuali, nella misura del 10% del corrispettivo di aggiudicazione, salvo quant'altro disposto dal succitato art.103 del D.lgs. n.50/2016.

Art. 13 SPESE CONTRATTUALI

Sono poste ad esclusivo carico del soggetto affidatario, se dovute, le spese contrattuali (bolli, registrazione, diritti, ecc.) dirette ed inerenti, nulla escluso.

Art. 14 CAUSE DI RISOLUZIONE ANTICIPATA

1. Il venire meno, a seguito dell'affidamento, o comunque durante l'esecuzione del servizio, dei requisiti prescritti nel bando di gara determina la risoluzione anticipata del rapporto contrattuale, salva ed impregiudicata ogni pretesa risarcitoria dell'Amministrazione in capo all'affidatario inadempiente. Causano risoluzione anticipata del rapporto almeno due inadempienze dell'esecutore del servizio rispetto alle clausole del presente capitolato di incarico che l'Amministrazione rilevi e contesti all'affidatario, salve le giustificazioni addotte dallo stesso, con espressa diffida ad adempiere inviata con lettera a/r. In caso di risoluzione anticipata, l'Amministrazione si riserva la facoltà di affidare il servizio al soggetto secondo classificato nella procedura concorsuale. E', inoltre, causa di immediata risoluzione contrattuale il "grave inadempimento", per il quale si conviene di escludere ogni formalità legale, convenendosi sufficiente il preavviso di 15 giorni, mediante lettera raccomandata a.r. ovvero minor tempo.

Per "grave inadempimento" contrattuale si intende:

- a. la ricezione di n. 3 comunicazioni scritte di richiamo del Comune per l'inosservanza degli obblighi assunti per l'espletamento del servizio appaltato;
- b. ogni atto o comportamento riconducibile alla "colpa grave" o al "dolo" volto a pregiudicare e/o interrompere il buon andamento del servizio;
- c. il verificarsi di una o più cause di esclusione di cui all'art. 80 del D.lgs. n.50/2016.
- d. ritardo superiore a 30 gg. rispetto a quelli previsti.

Art. 15 SOSPENSIONE

1. L'Amministrazione Comunale ha la facoltà di sospendere in qualsiasi momento, per comprovati motivi di interesse generale, l'efficacia del contratto stipulato con l'affidatario del servizio, dandone comunicazione scritta allo stesso, salvo il pagamento di quanto dovuto per legge.

Art. 16 RISERVATEZZA

1. I dati, gli elementi ed ogni informazione acquisita in sede di selezione sono utilizzati dall'amministrazione aggiudicatrice esclusivamente ai fini del procedimento di gara e della individuazione del soggetto affidatario, garantendo l'assoluta sicurezza e riservatezza, anche in sede di trattamento con sistemi automatici e manuali.

Art. 17 LEGGE APPLICABILE E FORO COMPETENTE

1. Il contratto stipulato tra le parti è regolato dalla legge italiana. Qualsiasi controversia in merito all'interpretazione, esecuzione, validità o efficacia del contratto in questione è di competenza esclusiva del Foro di Matera.

Art. 18 EFFICACIA

Le norme e le disposizioni di cui al presente capitolato di incarico sono vincolanti per l'aggiudicatario sin dal momento in cui viene presentata l'offerta, mentre vincoleranno l'Amministrazione Comunale solo con la stipula del contratto.

Art. 19 CLAUSOLA RISOLUTIVA ESPRESSA

L'incarico si intenderà risolto in caso di mancata ottemperanza a quanto previsto dal presente capitolato di incarico.

Art. 20 RESPONSABILITA'

L'aggiudicatario solleva l'Amministrazione Comunale da ogni eventuale responsabilità penale e civile verso terzi, comunque connessa alla realizzazione ed all'esercizio delle attività di servizio affidate. Nessun ulteriore onere potrà, dunque, derivare a carico dell'Amministrazione Comunale, oltre al pagamento del corrispettivo contrattuale.

Art. 21 NORME DI RINVIO

Per tutto quanto non previsto o disciplinato nel presente documento si richiama quanto contenuto nei documenti di gara, nei regolamenti comunali vigenti, nel D.lgs. n. 50/2016 ed in ogni altro riferimento di legge.

Matera Settembre 2018

Il Dirigente

Ing. Felice Viceconte