

ente aggiudicatore in forza dell'accordo ai sensi dell'art. 15 della L. 241/90 tra Città metropolitana di Bologna, Comune di Bologna e Istituto sui trasporti e la logistica per attribuire alla SRM – Reti e mobilità Srl la gestione della procedura a evidenza pubblica per la redazione del PUMS, del PGU e del PULS,

PROCEDURA APERTA PER L’AFFIDAMENTO DI SERVIZI DI REDAZIONE DI PUMS, PGU DI BOLOGNA E PULS.

PROCEDURA APERTA PER L’AFFIDAMENTO DI SERVIZI DI REDAZIONE DEL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE DEL TERRITORIO METROPOLITANO BOLOGNESE (PUMS METRO-BO), DEL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO (PGU) DI BOLOGNA E DEL PIANO URBANO DELLA LOGISTICA SOSTENIBILE (PULS).

ALLEGATO A – CAPITOLATO TECNICO

CUP C52F16000700002 (PUMS, finanziamento SRM)

CUP C52F15000090002 (PUMS, finanziamento RER)

CUP E32F16000220007 (SULPiTER ITL)

CUP C59D16000420007 (SULPiTER CM)

1. ENTI COINVOLTI NELL’AFFIDAMENTO.

La Città metropolitana di Bologna, il Comune di Bologna, l’Istituto sui trasporti e la logistica e la SRM hanno sottoscritto “l’accordo ai sensi dell’art. 15 della L. 241/90 tra Città metropolitana di Bologna, Comune di Bologna e Istituto sui trasporti e la logistica per attribuire a SRM – Reti e Mobilità Srl la gestione della procedura a evidenza pubblica per la redazione del PUMS, del PGU e del PULS”.

Gli enti coinvolti nell’affidamento e nella gestione del contratto che scaturirà dalla presente procedura di affidamento sono:

- ENTE COORDINATORE: la Città metropolitana di Bologna (d’ora innanzi anche “Città metropolitana”) che coordinerà l’incarico e gestirà il contratto con riferimento agli aspetti amministrativi e finanziari;
- ENTI COMPETENTI:
 - Città metropolitana, titolare del PUMS (e relativo PULS),
 - Comune di Bologna (d’ora innanzi anche “Comune”), titolare del PGU,
 - Istituto sui trasporti e la logistica (d’ora innanzi anche ITL), corresponsabile e cofinanziatore del PULS;
- ENTE DI SUPPORTO: la SRM – Reti e Mobilità Srl (d’ora innanzi anche SRM) con ruolo di supporto tecnico alle attività di pianificazione nell’ambito dell’Accordo di collaborazione per la creazione dell’Ufficio unico della mobilità;
- ENTI: tutti gli enti sopra citati;
- ENTE AGGIUDICATORE: la SRM che svolgerà, in nome e per conto degli ENTI COMPETENTI, tutte le attività inerenti l’espletamento della presente gara fino all’aggiudicazione della stessa.

L’Affidatario dovrà inoltre rapportarsi con il **Comitato scientifico**, nominato dagli ENTI COMPETENTI e con tutti i soggetti individuati dall’ENTE COORDINATORE in accordo con gli ENTI COMPETENTI.

2. QUADRO DI RIFERIMENTO.

La predisposizione del **PUMS – Piano Urbano della Mobilità Sostenibile** rientra tra i contenuti dei principali documenti di indirizzo della Commissione Europea in tema di trasporti.

Nel 2013 inoltre è stato elaborato il documento "Guidelines – Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan" (c.d. Linee guida ELTIS), approvato dalla Direzione Generale Trasporti della Commissione Europea, che definisce il PUMS come un piano strategico che orienta la mobilità in senso sostenibile con un orizzonte temporale medio-lungo, ma con verifiche e monitoraggi a intervalli di tempo predefiniti, che sviluppa una visione

ente aggiudicatore in forza dell'accordo ai sensi dell'art. 15 della L. 241/90 tra Città metropolitana di Bologna, Comune di Bologna e Istituto sui trasporti e la logistica per attribuire alla SRM – Reti e mobilità Srl la gestione della procedura a evidenza pubblica per la redazione del PUMS, del PGTU e del PULS,

PROCEDURA APERTA PER L’AFFIDAMENTO DI SERVIZI DI REDAZIONE DI PUMS, PGTU DI BOLOGNA E PULS.

di sistema della mobilità urbana e si correla e coordina con i piani settoriali e urbanistici a scala sovraordinata e comunale.

Seguendo le direttive europee, nel 2015 la Regione Emilia-Romagna ha disposto il finanziamento di complessivi 350.000,00 euro per la redazione delle linee di indirizzo dei Piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS), per i comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti e per la Città metropolitana di Bologna; quest’ultima con Delibera di Consiglio n. 13 del 27 aprile 2016 ha approvato le “Linee di Indirizzo del PUMS metro-bo”, avviando le attività per la redazione del piano per l’intero territorio metropolitano.

Gli obiettivi delle “Linee di Indirizzo del PUMS metro-bo” derivano principalmente da piani e indirizzi sovraordinati e in particolare dall’Accordo di Parigi 2015 – COP 21, dalla Direttiva Europea 2008/50/CE sulla qualità dell’aria ambiente e dal Piano Aria Integrato regionale 2020 (PAIR2020), e si differenziano a seconda del loro orizzonte temporale:

- obiettivo 2020: riduzione del 20% dei flussi di traffico motorizzato nei centri abitati;
- obiettivo 2030: riduzione del 40% delle emissioni di gas serra nel settore della mobilità.

Viene inoltre ribadito l’impegno fissato dalla Unione Europea a ridurre i morti dovuti a incidentalità stradale del 50% entro il 2020 rispetto al 2010.

Il Piano Urbano della Logistica Sostenibile (PULS) è parte integrante del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile - PUMS metro-bo e riguarda specificatamente i processi di distribuzione e trasporto delle merci in ambito urbano e metropolitano in un’ottica di sostenibilità ambientale, al fine di ridurre gli impatti negativi che essi generano. Lo sviluppo del PULS è promosso nell’ambito del Progetto europeo CE222 SULPiTER¹ “Sustainable Urban Logistics Planning To Enhance Regional freight transport” e sarà sviluppato in coordinamento con le attività di quest’ultimo.

Il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) è lo strumento di pianificazione del traffico, finalizzato al "miglioramento delle condizioni della circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione dell'inquinamento acustico e atmosferico e il risparmio energetico, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e con i piani di trasporto nel rispetto dei valori ambientali" (art. 36 del Codice della Strada). L’orizzonte temporale del PGTU è di breve periodo e quindi vengono demandate ad altri piani di più ampio respiro (ad esempio il Piano Strutturale Comunale e il PUMS) le valutazioni degli effetti derivanti dalle grandi opere infrastrutturali di trasporto che rispondono ad altre tempistiche.

Il Comune di Bologna ha adottato l’ultimo PGTU nel 2006 e intende procedere allo sviluppo di un nuovo piano nel corso del presente mandato.

La Città metropolitana di Bologna, il Comune di Bologna, l’Istituto sui Trasporti e la Logistica (ITL) hanno ritenuto che la concomitanza degli impegni presi dai singoli enti sia un’occasione per poter elaborare in modo coordinato i piani sopra indicati nel medesimo arco temporale e in modo coerente. Recentemente il Comune di Bologna e la Città metropolitana hanno inoltre siglato un Accordo di collaborazione, finalizzato alla creazione di un **Ufficio unico per la pianificazione della mobilità**, e hanno deciso di procedere a un incarico unico al fine di soddisfare le varie esigenze e agire in un’ottica sinergica, al fine di integrare i diversi livelli di piano.

In particolare il PULS dovrà essere sviluppato come piano settoriale del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile - PUMS metro-bo e la redazione del PGTU deve prendere a riferimento uno scenario di breve termine del PUMS.

3. OGGETTO DEL CONTRATTO.

L’oggetto del contratto consiste nell’affidamento dei servizi per la redazione del PUMS metro-Bo e le relative attività connesse di partecipazione, comunicazione e monitoraggio, al fine di definire una serie di politiche, strategie e pacchetti di azioni per favorire la mobilità delle persone e delle merci in un’ottica di sostenibilità

¹Attivo dal 1 Giugno 2016 a fino al 31 maggio 2019 per un totale di 36 mesi, cofinanziato dal FESR – Programma INTERREG Central Europe (<http://www.interreg-central.eu/>), Asse 2.3 “To improve capacities for mobility planning in functional urban areas to lower CO₂ emissions”.

ente aggiudicatore in forza dell'accordo ai sensi dell'art. 15 della L. 241/90 tra Città metropolitana di Bologna, Comune di Bologna e Istituto sui trasporti e la logistica per attribuire alla SRM – Reti e mobilità Srl la gestione della procedura a evidenza pubblica per la redazione del PUMS, del PGTU e del PULS,

PROCEDURA APERTA PER L'AFFIDAMENTO DI SERVIZI DI REDAZIONE DI PUMS, PGTU DI BOLOGNA E PULS.

ambientale, miglioramento dell'accessibilità, della vivibilità dello spazio pubblico e della qualità della vita sia in ambito metropolitano che all'interno dei comuni più popolosi e dei rispettivi agglomerati urbani.

All'interno del PUMS metro-bo si dovrà anche sviluppare il PULS (Piano urbano della Logistica Sostenibile), che sarà il prodotto principale del progetto europeo CE222 SULPITER.

Dal PUMS inoltre discenderanno gli indirizzi applicabili nel breve-medio termine che verranno recepiti dai comuni all'interno dei propri strumenti di pianificazione e di programmazione generali e settoriali (PSC, POC, PGTU). Per il comune capoluogo si dovrà specificatamente procedere alla redazione del PGTU e alla realizzazione di tutta la fase partecipativa e comunicativa occorrente.

L'incarico prevede anche il supporto e la redazione di tutti i materiali utili per l'adozione e l'approvazione del PUMS/PULS e del PGTU (documenti preliminari, deduzioni, documenti controdedotti, documenti finali e relative tavole, ecc.) nonché tutti i materiali delle procedure necessarie alla valutazione ambientale strategica (VAS, d.lgs. 152/06).

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

Le quattro principali Linee di azione da sviluppare nel corso della prestazione sono:

Linea di azione A1 – Redazione del PUMS;

Linea di azione A2 – Redazione del PULS;

Linea di azione B – Partecipazione e comunicazione;

Linea di azione C – Redazione del PGTU di Bologna e di indirizzi per l'aggiornamento e il coordinamento dei PGTU dei Comuni, con particolare riferimento a quelli contermini.

LINEA DI AZIONE A1 – REDAZIONE DEL PUMS.

La Linea di azione dovrà essere articolata in modo da comprendere le seguenti prestazioni:

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

L'Affidatario dovrà definire la metodologia generale con una chiara descrizione delle fasi, attività e strumenti con i quali verrà impostato il processo di pianificazione, in coerenza con le Linee guida della Commissione Europea per lo sviluppo dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (c.d. Linee guida ELTIS) e le Linee di Indirizzo del PUMS metro-bo approvate, al fine di verificare le attività previste nel lavoro, l'interazione tra esse e le tempistiche connesse.

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

2. *Ricostruzione del quadro conoscitivo.*

L'Affidatario dovrà ricostruire il quadro conoscitivo relativo al sistema della mobilità attraverso l'acquisizione delle informazioni atte a descrivere la domanda e l'offerta di mobilità, nelle sue diverse componenti e modalità, l'analisi dei punti di forza e di criticità del sistema e dei suoi impatti a livello ambientale, sociale ed economico, nonché degli aspetti legati ai consumi energetici ed all'incidentalità, integrando e sviluppando quanto già accennato all'interno delle "Linee di Indirizzo del PUMS metro-bo, Inquadramento conoscitivo".

In collaborazione con gli uffici, e rispetto a quanto inserito nell'Inquadramento conoscitivo preliminare e ai dati già in possesso ed elaborati internamente (di cui all'allegato A.1), è necessario in particolare:

- aggiornare l'inquadramento territoriale, pianificatorio, progettuale e legislativo;

ente aggiudicatore in forza dell'accordo ai sensi dell'art. 15 della L. 241/90 tra Città metropolitana di Bologna, Comune di Bologna e Istituto sui trasporti e la logistica per attribuire alla SRM – Reti e mobilità Srl la gestione della procedura a evidenza pubblica per la redazione del PUMS, del PGU e del PULS,

PROCEDURA APERTA PER L’AFFIDAMENTO DI SERVIZI DI REDAZIONE DI PUMS, PGU DI BOLOGNA E PULS.

- aggiornare le matrici O/D e lo split modale anche tramite campagne di indagine integrative se necessario (ad esempio sui flussi di traffico, sulla sosta e sull'utilizzo del trasporto pubblico);
- approfondire i dati su trasporto pubblico, mobilità ciclistica, mobilità pedonale, mobilità privata, mobilità condivisa e a chiamata, logistica urbana, sicurezza, qualità dell'aria/acustica;
- effettuare una ricognizione sui servizi esistenti, sull'organizzazione dei sistemi della sosta urbana e sulla regolamentazione del traffico;
- effettuare una mappatura dei sistemi innovativi di mobilità (smart mobility, ITS, ecc.);
- aggiornare il quadro ambientale anche in base ai quadri conoscitivi della vigente pianificazione, in particolare in relazione alle mappature acustiche ed ai piani d'azione che interessano il territorio metropolitano redatti ai sensi del Dlgs 194/2005 e del Piano Aria Integrato Regionale (PAIR 2020) della Regione Emilia-Romagna.

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

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

Gli ENTI metteranno a disposizione tutte le informazioni quantitative e qualitative in loro possesso che siano utili a fornire una rappresentazione del quadro conoscitivo aggiornato, tenuto conto sia dei dati osservati sia di quelli appositamente rilevati (di cui all'allegato A.1).

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

3. *Costruzione/aggiornamento modello.*

La valutazione delle diverse alternative di piano, a piccola e a grande scala, deve necessariamente avvalersi di un modello adeguato di simulazione, sviluppato con un software che operi in macro- e in micro-simulazione dinamica e che definisca uno scenario base riferito alla situazione attuale, un primo scenario di piano riferito al crescere naturale della domanda e dell’offerta, al completamento delle opere in corso, alla realizzazione delle infrastrutture di trasporto non esistenti ma già finanziate, per le quali si prevede il completamento nell’arco temporale massimo del PUMS (2020 -2030).

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

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

Il modello di simulazione sarà unico per la Città metropolitana, ma con costruzione di zonizzazione e grafo adeguati alla diverse scale: a livello metropolitano dovrà consentire di fare valutazioni sui collegamenti intercomunali e con i poli industriali e sovra-comunali; a livello del comune capoluogo e delle eventuali zone funzionali dei comuni limitrofi, con raffittimento tale da poter consentire valutazioni su specifici argomenti per tali aree e in funzione dell’aggiornamento del PGU di Bologna. Per entrambi gli ambiti territoriali, il modello simulerà la mobilità attuale e quella futura (2020 e 2030).

Il modello dovrà avere una rappresentatività adeguata alla scala territoriale e alle tematiche proprie del PUMS e dovrà prevedere: la riproduzione di una rete multimodale e intermodale (ad esempio: auto+bus, auto+treno, auto+bus+treno, auto+bicicletta, bus+treno, ecc.), in quanto nell'area in esame l'integrazione dei diversi sistemi di trasporto e la configurazione/regolazione dei punti di interscambio diventano un aspetto rilevante dell'offerta di trasporto da riprodurre nel modello di simulazione; la riproduzione dei comportamenti delle diverse componenti di domanda, suddividendola fra: residenti e non residenti che si spostano per lavoro o studio; residenti e non residenti che si spostano per altri motivi.

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

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

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

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

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

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

Il modello dovrà interrelarsi con i prodotti sviluppati dal progetto europeo SULPiTER (di cui alla Linea di azione A2 e integrarsi con i sistemi di modellazione della qualità dell'aria e dell'impatto acustico da utilizzarsi per la redazione degli studi ambientali.

Per l'implementazione del modello saranno messi a disposizione i modelli esistenti, ma non aggiornati, della Città metropolitana e del Comune di Bologna e si potrà tenere conto anche dei dati desumibili dal modello esistente a base regionale.

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

4. *Definizione delle politiche e delle azioni.*

Il PUMS dovrà avere carattere metropolitano e quindi riferirsi, nella trattazione dei diversi argomenti, al **territorio della Città metropolitana nel suo insieme**, facendo dei focus mirati su **Bologna**, sui suoi **comuni contermini** e su **Imola**.

Avrà inoltre due orizzonti temporali: il **2020** (con obiettivo la riduzione 20% del traffico veicolare privato) e il **2030** (riduzione CO₂ del 40%).

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

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

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

A titolo indicativo dovranno essere analizzati e declinati i seguenti ambiti progettuali.

Per quanto riguarda la **rete del trasporto pubblico** (TPL su gomma e SFM), il lavoro si dovrà sviluppare in due fasi, tenendo conto di alcuni elementi totalmente o parzialmente invariati che saranno indicati in dettaglio dagli enti coinvolti (tra questi si evidenziano da subito i contenuti previsti dalla gara regionale relativi ai servizi ferroviari, l'accordo quadro sul SFM, il collegamento Stazione-Aeroporto di Bologna tramite People Mover, il completamento del progetto “Crealis”, il progetto P.I.M.BO. per il completamento del SFM e della rete filoviaria a Bologna):

- **Fase 1:** definizione e ridisegno della rete portante urbana e metropolitana del trasporto pubblico (TPL su gomma e SFM) e relativi livelli di servizio (comprensiva della valutazione dei costi valutati considerando i parametri previsti dal vigente contratto di servizio). La definizione di tale rete dovrà prevedere, attraverso scenari comparativi, che tengano conto della domanda, dei contesti attraversati e della presenza di poli attrattori e di sviluppo, l’introduzione di un sistema a elevata capacità in sede propria su alcuni itinerari della città di Bologna, ed eventuali aree contigue, valutandone l’efficacia e il corretto inserimento in un’ottica complessiva di rete, individuandone un possibile sviluppo per fasi e approfondendo opportunamente criticità e soluzioni, soprattutto per le linee individuate come prioritarie e tenendo conto delle valutazioni preliminari già in possesso degli enti pubblici. L’approfondimento deve consentire l’avvio della progettazione di fattibilità sull’itinerario individuato come prioritario. L’assetto individuato sarà la base su cui si svilupperanno le politiche e le azioni previste;
- **Fase 2:** definizione dell’assetto complessivo della rete di trasporto pubblico e tipologie di servizi.

L’Affidatario dovrà inoltre approfondire gli aspetti relativi a:

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

- integrazione tariffaria.

Per quanto riguarda la **mobilità ciclistica** il PUMS dovrà operare per garantire e sviluppare le migliori condizioni per un uso diffuso della bicicletta come modo di trasporto, soprattutto in ambito urbano, in coerenza con i piani e i progetti in corso. A livello metropolitano, a partire dal Piano della Mobilità Ciclistica Provinciale (PMC), si dovrà individuare una rete strategica di itinerari di collegamento tra i diversi ambiti urbani e poli attrattori e di interscambio, connessa e integrata con le reti regionale, nazionale ed europea, anche ai fini della valorizzazione delle potenzialità turistiche, economiche e sociali della ciclabilità. A livello urbano, a partire dal Biciplan in corso di elaborazione da parte del Comune di Bologna e facendone proprie le strategie e le azioni in tema di ciclabilità, si dovrà individuare la rete portante delle ciclovie (relativamente al comune capoluogo e alla prima cintura), nonché i servizi necessari correlati (velostazioni, parcheggi sicuri, bike-sharing, ecc.) e le politiche di promozione dell'uso della bicicletta da sviluppare.

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

Per quanto riguarda la **mobilità privata motorizzata** dovrà essere individuata la rete portante metropolitana e urbana bolognese, definendo anche gli interventi necessari in un'ottica di adeguamento e riassetto della rete infrastrutturale e di superamento delle criticità rilevate, predisponendo a tal fine una metodologia per l'individuazione delle opere prioritarie. Le successive valutazioni tra scenari dovranno comunque tenere in considerazione alcune invarianti tra cui il potenziamento del sistema autostradale-tangenziale di Bologna e relative opere complementari. Il PUMS dovrà fornire anche indirizzi generali per la progettazione per favorire la sicurezza, l'inserimento ambientale e paesaggistico (fasce di ambientazione, ecc.) delle nuove infrastrutture. Il PUMS dovrà inoltre aggiornare la classifica funzionale della rete metropolitana.

Per la viabilità, in particolare per quella urbana, si dovrà porre l'attenzione a un sistema che punti a più elevati standard di sicurezza e compatibilità tra le varie forme di mobilità motorizzata, pedonale e ciclabile, provvedendo a tale scopo anche all'aggiornamento dello specifico piano della sicurezza stradale e valutando anche gli impatti ambientali delle soluzioni proposte. A tale riguardo il PUMS deve inoltre fornire indirizzi progettuali, da declinare nelle diverse realtà comunali e quindi applicabili al comune capoluogo, ma che fungano anche da linea guida per la Città metropolitana e gli altri comuni al fine di un aggiornamento dei propri PGU: Linee guida per la progettazione, Regolamento viario tipo, ecc.

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

A livello metropolitano il PUMS dovrà elaborare un programma di sviluppo della **mobilità elettrica** da integrarsi con quanto sarà elaborato per il PGU di Bologna.

Per quanto riguarda il **tema delle merci e della logistica**, dovrà essere redatto un Piano della Logistica Sostenibile – PULS, come da Linea di azione A2.

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

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

Tutte le tematiche sopra riportate quindi andranno sviluppate con riferimento non solo all’assetto dell’offerta del sistema della mobilità, ma anche **alle politiche e alle azioni di orientamento della domanda** verso le modalità, i comportamenti e gli stili di vita più efficaci e virtuosi anche nell’ottica di miglioramento della salute. Rientrano in questo ambito le azioni di mobility management per gli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola, le politiche di formazione e di enforcement.

Il PUMS infine dovrà elaborare **indicazioni e principi di carattere generale e strategico** e fornire **indirizzi operativi agli strumenti di pianificazione urbanistica e territoriale** affinché si sviluppino in coerenza con quanto definito dal piano al fine di massimizzare l’efficacia e la coerenza delle misure proposte.

Si fa presente che, per quanto concerne la progettazione di interventi la cui ricaduta interessi o possa interessare **le persone con disabilità**, è necessario che si faccia riferimento alle prerogative specifiche di ogni tipologia di disabilità. Nella fattispecie: disabilità motorie, sensoriali e neuropsichiche. Le ipotesi progettuali identificate e i conseguenti interventi, prima della loro adozione, dovranno essere vagliati da un tavolo tecnico con la presenza del Disability Manager del Comune di Bologna e di rappresentanti delle Associazioni dei disabili del territorio bolognese.

5. *Definizione scenari, modellazione e valutazione rispetto agli obiettivi.*

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

Nella costruzione degli scenari dovrà essere tenuta in considerazione la valutazione economica degli interventi previsti e l’eventuale programmazione delle risorse e delle possibili fonti di finanziamento. Tali scenari infatti dovranno essere valutati quantitativamente, in termini di sostenibilità tecnica, economica e ambientale, anche con l'utilizzo del modello di simulazione predisposto per selezionare le misure e le proposte che formeranno gli scenari di piano finali corrispondenti agli orizzonti temporali e agli ambiti territoriali richiesti: PGU Bologna – PUMS 2020 – PUMS 2030.

6. *Definizione indicatori e sistema di monitoraggio.*

L’Affidatario dovrà individuare e definire, per ciascuno degli obiettivi specifici del PUMS e delle conseguenti strategie, degli indicatori di raggiungimento dei risultati e il relativo sistema di monitoraggio, nonché di raccolta dei dati. Si dovranno scegliere indicatori misurabili, definire modalità e tempistiche per il monitoraggio, eseguire una verifica dei dati e fornire il relativo rapporto di valutazione (almeno per la parte ex-ante) per determinare l’efficacia delle misure proposte.

Si dovrà prevedere inoltre una metodologia per la revisione regolare dell’attuazione del piano e dei dati di monitoraggio, avendo particolare attenzione ai successivi costi di gestione e alla fattibilità tecnica del monitoraggio stesso da parte delle strutture dedicate degli ENTI, prevedendo eventuali strategie correttive.

7. *Valutazione ambientale (VAS).*

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

La documentazione dovrà contenere in particolare studi relativi all'inquinamento atmosferico, alle emissioni climalteranti e all'impatto acustico dei diversi scenari di piano, elaborati con l'ausilio di idonei modelli e basati sui dati trasportistici.

La documentazione dovrà essere conforme al d.lgs 152/06, allegato IV e contenere le indicazioni che scaturiranno dalla fase preliminare di consultazione, la Sintesi non tecnica, lo Studio di incidenza e il piano di monitoraggio.

I documenti della valutazione ambientale dovranno riferirsi sia al PUMS metro-bo che al PULS.

8. *Adozione, approvazione e implementazione del piano.*

L’Affidatario dovrà predisporre tutta la documentazione necessaria per le varie fasi previste dall’iter di approvazione del piano e dovrà fornire l’assistenza tecnica necessaria agli uffici e ai referenti politici nella fase di pubblicazione del PUMS, partecipando, qualora richiesto, ai necessari incontri tecnico/politici interni agli ENTI e a tutti gli incontri pubblici (vedi Linea di azione B), approntando materiale esplicativo di sintesi e avvalendosi anche di presentazioni video e multimediali.

L’Affidatario inoltre dovrà esaminare le osservazioni pervenute agli ENTI COMPETENTI e formulare le risposte in seguito all’adozione del piano, con il supporto degli uffici competenti, e redigere i documenti controdedotti e finali.

LINEA DI AZIONE A2 – REDAZIONE DEL PULS.

Il Piano Urbano della Logistica Sostenibile – PULS (Sustainable Urban Logistics Plan – SULP) dovrà essere sviluppato come piano settoriale del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, *PUMS metro-bo*, e andrà a costituire il prodotto principale del progetto europeo CE222 SULPiTER² “Sustainable Urban Logistics Planning To Enhance Regional freight transport” (d’ora innanzi anche SULPiTER) di cui l’Istituto sui trasporti e logistica (ITL) e la Città metropolitana di Bologna sono, rispettivamente, lead-partner e partner.

Il PULS dovrà avere un approccio interdisciplinare e dovrà essere parte integrate e sostanziale del PUMS metro-bo nonché coerente con quanto previsto dal progetto europeo SULPiTER, con i suoi obiettivi e con le attività di progetto propedeutiche alla redazione del PULS³.

Il PULS affronterà il tema della pianificazione delle misure di area metropolitana e urbana per una razionalizzazione del trasporto merci in un’ottica di sostenibilità. Tale pianificazione prenderà in considerazione il trasporto delle merci rispetto sia ai flussi merci distributivi che ai flussi merci industriali. All’interno del PULS è richiesta inoltre la definizione di una visione comune di una logistica sostenibile con la gerarchizzazione degli obiettivi, l’analisi e l’identificazione di soluzioni adeguate con valutazione dei relativi impatti, il coordinamento delle soluzioni proposte tra i diversi attori e le autorità coinvolte nel processo di gestione della logistica, oltre a indirizzi per il supporto alla pianificazione insediativa dei poli logistici.

Nel dettaglio si richiedono le seguenti prestazioni:

1. *Impostazione del processo e programmazione dei lavori con redazione di un cronoprogramma delle attività (Piano operativo PULS).*

L’Affidatario dovrà definire la metodologia generale con una chiara descrizione delle fasi, attività e strumenti con i quali verrà impostato il processo di redazione del PULS, che dovranno essere coerenti e coordinati con quanto previsto per il PUMS nella Linea d’azione A1, punto 1, e interagire con le tempistiche del progetto europeo SULPiTER.

2. *Partecipazione e coinvolgimento dei portatori d’interesse.*

Analogamente a quanto previsto per il PUMS metro-bo, anche il PULS sarà sviluppato attraverso un’attività di partecipazione che dovrà essere predisposta in conformità a quanto indicato dalle Linee guida ELTIS e coerenti con la successiva Linea d’azione B.

La partecipazione e il coinvolgimento dei portatori di interesse dovranno avvenire in maniera innovativa e interattiva, sotto coordinamento degli uffici e delle strutture competenti e integrarsi con le attività previste dal progetto europeo SULPiTER (“Governance mapping and stakeholders engagement” e “Set up

²Attivo dal 1 Giugno 2016 a fino al 31 maggio 2019 per un totale di 36 mesi, cofinanziato dal FESR – Programma INTERREG Central Europe (<http://www.interreg-central.eu/>), Asse 2.3 “To improve capacities for mobility planning in functional urban areas to lower CO2 emissions”.

³ <http://www.interreg-central.eu/SULPiTER>

& operations of Freight Quality Partnerships in Functional Urban Area”) e con i tavoli già svolti nel territorio.

La partecipazione quindi avverrà anche attraverso il diretto coinvolgimento di portatori d’interesse della logistica delle merci, appartenenti sia alla pubblica amministrazione che a imprese, operatori ed associazioni di categoria (componenti del cosiddetto Freight Quality Partnership) seguendo la metodologia di progetto. A tale riguardo, la Città metropolitana e ITL hanno già finalizzato la mappatura dei portatori di interesse, mentre è in corso di definizione una strategia di coinvolgimento, che andranno integrate con le attività previste dall’Affidatario e adattate al contesto bolognese. Tale mappatura sarà resa disponibile all’Affidatario.

L’Affidatario dovrà definire un programma di dettaglio che descriva il processo partecipativo di accompagnamento al PULS, proponendo un set di tematiche da approfondire, che dovranno essere coordinate con gli enti competenti, e le modalità di coinvolgimento degli stakeholders.

In particolare, l’Affidatario dovrà (nell’ambito del Freight Quality Partnership):

- coinvolgere almeno 10 privati ritenuti quali soggetti rilevanti per la definizione del PULS a livello metropolitano con relativa organizzazione di incontri “one-to-one”;
- organizzare almeno 4 incontri volti al coinvolgimento dei soggetti pubblici ritenuti rilevanti per la definizione del PULS;
- organizzare almeno 6 incontri di approfondimenti tematici verticali con operatori privati e/o pubblici a seconda del tema trattato.

Questi incontri saranno dedicati ad approfondimenti di alcuni aspetti rilevanti o problematici, scaturiti anche dalle analisi effettuate sulla domanda di trasporto generata dal territorio metropolitano e dalla città di Bologna. L’affidatario dovrà provvedere alla preparazione di adeguato materiale di input per ogni incontro e alla redazione di un report di dettaglio con i principali spunti emersi dagli incontri.

I risultati ottenuti dalla sinergia delle attività di partecipazione, dovranno confluire nel quadro conoscitivo e indirizzare gli obiettivi e le conseguenti strategie per raggiungerli.

L’Affidatario dovrà rendersi disponibile inoltre a partecipare attivamente a call-conference di progetto supportando, qualora richiesto dagli ENTI COMPETENTI, e dovrà comunque predisporre il materiale necessario per tali eventi e per i meeting previsti nell’ambito del progetto SULPiTER, che sarà utilizzato da ITL e dalla Città metropolitana per esporre i risultati delle attività in ambito transnazionale.

L’Affidatario dovrà inoltre rendersi disponibile a partecipare a sue spese a indicativamente due incontri transnazionali/nazionali (Stoccarda o Bruxelles e Bologna).

Per agevolare la comunicazione e la disseminazione dei risultati ottenuti e di altri contenuti del PULS, l’Affidatario dovrà realizzare un’adeguata infografica da riprodurre sui materiali di comunicazione.

3. Ricostruzione del Quadro conoscitivo.

La ricostruzione del Quadro conoscitivo relativo al sistema logistico e del trasporto delle merci si baserà sulla messa a sistema dei dati relativi alla domanda e all’offerta, nelle sue diverse modalità e la loro distribuzione territoriale, utilizzando anche le informazioni disponibili e già sviluppate nell’ambito del progetto SULPiTER. A tal proposito è richiesta una identificazione degli operatori che servono le principali aree industriali del territorio metropolitano (che verranno definiti in accordo con gli ENTI COMPETENTI) e la città di Bologna, nonché di verificare le modalità e i mezzi di consegna e stimarne la saturazione dei mezzi. Particolare attenzione dovrà essere prestata alle tipologie di mezzi innovativi o sostenibili e ai modelli di business che sono stati adottati.

In collaborazione con gli ENTI COMPETENTI, e rispetto a quanto già realizzato nell’ambito del progetto SULPiTER e ai dati già in possesso ed elaborati internamente, sarà necessario in particolare definire lo stato di fatto delle politiche rilevanti sul tema merci ed effettuare un’analisi dei sistemi innovativi per la loro distribuzione attualmente attivati (smart mobility).

A tali attività sopraindicate si aggiungeranno ulteriori approfondimenti di altri aspetti legati alla logistica delle merci, necessari a un’attenta e dettagliata ricostruzione del Quadro conoscitivo, con un approfondimento specifico sull’utilizzo delle piazzole di sosta dedicate al carico/scarico merci all’interno del Comune di Bologna.

Gli ENTI metteranno a disposizione tutte le informazioni quantitative e qualitative, le elaborazioni e le analisi, elaborate nell’ambito del progetto europeo SULPiTER e in loro possesso che siano utili a fornire una rappresentazione del Quadro conoscitivo aggiornato, tenuto conto sia dei dati osservati sia di quelli appositamente rilevati, nonché tutto il materiale relativo al progetto stesso (Application Form, Interreg Central Europe Project Brand Manual ecc.).

Come già previsto per la Linea di azione A1, il Quadro conoscitivo inoltre dovrà essere corredato da un report fotografico che ritragga in maniera efficace le principali criticità della mobilità in ambito urbano, con un focus sulla logistica.

4. *Costruzione/aggiornamento modello.*

Il modello prodotto nell’ambito della Linea d’azione A1, punto 3, dovrà essere integrato, per quanto riguarda i flussi relativi alle merci, con i risultati del modello prodotto nell’ambito del Progetto SULPiTER⁴. Tale strumento permetterà di analizzare i flussi distributivi e industriali generando matrici O/D che permetteranno l’assegnazione su grafo.

5. *Definizione delle politiche e delle azioni.*

In base alle analisi del Quadro conoscitivo, e in stretta relazione con le attività di coinvolgimento dei portatori d’interesse, che sono parte fondante del processo di redazione del PULS, occorrerà:

- individuare gli obiettivi specifici del piano e definire le loro priorità;
- selezionare le strategie – con le relative politiche e azioni/misure – e i progetti necessari al conseguimento degli obiettivi che formeranno gli scenari di piano. Tali strategie e progetti dovranno essere coerenti con quanto contenuto nelle “Linee di Indirizzo del PUMS metro-bo”, con gli indirizzi programmatici, con i piani sovra-ordinati e con le politiche in atto.

Il PULS dovrà avere carattere metropolitano e quindi con almeno quattro livelli di trattazione dei diversi argomenti: Bologna, comuni contermini, Imola e il resto della Città metropolitana.

Dovrà analizzare due livelli differenti di flussi merci: i **flussi distributivi** (distribuzione di prodotti finiti B2B e B2C) e i **flussi industriali** (tra aree industriali e tra aree industriali e settore del commercio, tipicamente B2B).

Avrà inoltre due orizzonti temporali (al **2020** e al **2030**) come specificato nelle Linee di indirizzo del PUMS metro-bo, che quindi sono il riferimento per la definizione dei risultati da raggiungere col PULS.

Per la definizione delle politiche si dovrà considerare non solo l’ambito infrastrutturale, ma anche quello localizzativo, territoriale, regolamentativo e gestionale, nonché l’utilizzo di tecnologie informatiche/telematiche per lo sviluppo di Smart city. Tali politiche potrebbero essere anche discusse durante il processo partecipativo con gli stakeholders.

L’Affidatario dovrà declinare la definizione delle politiche in un set di azioni/misure approfondendone l’applicabilità a livello locale, in considerazione dei quattro livelli di trattazione sopradescritti, anche attraverso il processo partecipativo di cui al precedente punto 2.

A tali attività sopraindicate si aggiungeranno ulteriori approfondimenti di altri aspetti legati alla logistica delle merci, necessari alla definizione delle politiche e delle azioni.

6. *Definizione scenari, modellazione e valutazione rispetto agli obiettivi.*

⁴Il modello SULPiTER è in corso di definizione.

In base all'analisi del quadro conoscitivo e alla definizione delle azioni/misure e delle politiche proposte, dovranno essere sviluppati scenari alternativi di piano, che tengano conto delle esigenze manifestate dai portatori d'interesse e degli obiettivi individuati. Coerentemente con quanto richiesto nel PUMS, nella costruzione degli scenari dovrà essere tenuta in considerazione la valutazione economica degli interventi previsti e l'eventuale programmazione delle risorse e delle possibili fonti di finanziamento.

Tali scenari infatti dovranno essere valutati quantitativamente, in termini di sostenibilità tecnica, economica e ambientale, anche con l'utilizzo del modello di simulazione predisposto per selezionare le misure e le proposte che formeranno gli scenari di piano finali corrispondenti agli orizzonti temporali e agli ambiti territoriali richiesti: PGU Bologna – PUMS 2020 – PUMS 2030.

7. *Definizione indicatori e sistema di monitoraggio.*

L'Affidatario, per ciascun obiettivo del PULS e relativa strategia, dovrà individuare e definire gli indicatori di raggiungimento dei risultati e il sistema di monitoraggio e raccolta dati, sempre in coerenza con quanto elaborato per il PUMS alla Linea d'azione A1, punto 6.

8. *Valutazione ambientale (VAS).*

L'Affidatario dovrà elaborare i documenti necessari secondo quanto indicato in precedenza per il PUMS alla Linea di azione A1, punto 7.

9. *Adozione, approvazione e implementazione del piano.*

In coerenza con quanto richiesto per il PUMS, l'Affidatario dovrà predisporre tutta la documentazione necessaria per le varie fasi previste dall'iter di approvazione del piano e dovrà fornire l'assistenza tecnica necessaria agli uffici e ai referenti politici nella fase di pubblicazione del piano, partecipando, qualora richiesto, ai necessari incontri tecnico/politici interni agli ENTI e a tutti gli incontri pubblici, approntando materiale esplicativo di sintesi e avvalendosi anche di presentazioni video e multimediali.

L'Affidatario inoltre dovrà esaminare le osservazioni pervenute agli ENTI COMPETENTI e formulare le risposte in seguito all'adozione del piano, con il supporto degli uffici competenti, e redigere i documenti controdedotti e finali.

10. *Contributi ad altri partner e altri output di progetto.*

L'Affidatario, all'interno delle attività previste per la redazione del PULS, dovrà fornire alcuni contributi richiesti dai partner di progetto ed elaborare report su alcuni documenti specifici inerenti il lavoro già svolto, richiesti dagli ENTI.

In particolare, durante l'incarico, si richiede di elaborare (anche in lingua inglese):

- un contributo delle politiche e delle strategie individuate dal PULS in ambito locale alla macro strategia regionale EUSAIR⁵ come position paper della Città metropolitana di Bologna, che verrà recepito dal partner responsabile nell'output di progetto;
- un report riguardante lo sviluppo di pacchetti di misure efficaci, la definizione delle attività di gestione e di comunicazione per l'attuazione del PULS;
- un report sull'analisi della situazione della logistica merci in ambito urbano e metropolitano e relativo sviluppo degli scenari;
- un report di sintesi del piano, seguendo le indicazioni degli ENTI COMPETENTI.

LINEA DI AZIONE B – PARTECIPAZIONE E COMUNICAZIONE.

Le istituzioni hanno già definito la creazione di un **Forum permanente della mobilità**, come luogo di confronto sul tema e che dovrà essere utilizzato per le azioni di partecipazione che si svolgeranno durante i lavori di redazione dei piani (PUMS, PULS e PGU).

⁵ European Union Strategy for the Adriatic and Ionian Region, <http://www.adriatic-ionian.eu>

ente aggiudicatore in forza dell'accordo ai sensi dell'art. 15 della L. 241/90 tra Città metropolitana di Bologna, Comune di Bologna e Istituto sui trasporti e la logistica per attribuire alla SRM – Reti e mobilità Srl la gestione della procedura a evidenza pubblica per la redazione del PUMS, del PGTU e del PULS,

PROCEDURA APERTA PER L’AFFIDAMENTO DI SERVIZI DI REDAZIONE DI PUMS, PGTU DI BOLOGNA E PULS.

Qualora le dinamiche di funzionamento del Forum non siano già state determinate all’atto di affidamento dei servizi in oggetto, l’Affidatario dovrà definirle, in stretto coordinamento con la Città metropolitana e il Comune di Bologna, tenuto anche conto delle iniziative avviate sul territorio.

Sempre in collaborazione con gli ENTI e le strutture competenti, l’Affidatario dovrà inoltre organizzare e realizzare tutto il processo informativo, comunicativo e partecipativo che accompagnerà il PUMS e il PGTU in tutte le loro fasi e che dovrà essere condiviso con la Città metropolitana e con il Comune di Bologna, garantendo la presenza ai momenti di confronto con gli organi rappresentativi, con le diverse amministrazioni e figure istituzionali, con la cittadinanza e con tutti i portatori di interesse.

Durante la partecipazione, l’Affidatario dovrà inoltre prevedere degli incontri pubblici focalizzati su alcune tematiche cruciali, sia di interesse metropolitano che comunale relativamente al PGTU di Bologna (ad esempio con incontri su temi che interessino porzioni limitate del territorio comunale di Bologna o settori specifici della mobilità urbana), al fine di fornire una corretta e dettagliata informazione sull’argomento, garantire il confronto e favorire una discussione ragionata, elaborando anche i necessari approfondimenti e i dati utili nonché tutta la documentazione idonea.

La partecipazione deve essere organizzata e gestita durante tutto il processo di redazione, adozione e approvazione dei piani (ex-ante e durante) mentre dovranno essere individuate e definite le modalità di gestione per la parte successiva all’approvazione (ex-post), determinando, per tutte le fasi, le tempistiche, i target e gli ambiti territoriali da coinvolgere (es. Comune di Bologna, unioni di comuni e territorio metropolitano). Qualora l’approvazione del piano o dei piani avvenga prima della conclusione della durata dell’incarico, l’Affidatario dovrà supportare gli ENTI COMPETENTI anche nella fase di partecipazione e comunicazione ex-post, fino alla fine del contratto stesso.

La partecipazione dei singoli cittadini andrà prevista anche attraverso una pagina web dedicata che dovrà essere creata e gestita dall’Affidatario, in accordo con gli strumenti già in possesso degli ENTI.

Sul tema della logistica del PULS, la partecipazione avverrà nelle modalità descritte nella Linea di azione A2, punto 2.

Per quanto riguarda la comunicazione, sarà necessario prevedere anche un evento iniziale, che dia ufficialmente il via ai lavori del PUMS e alla fase di coinvolgimento e partecipazione, e uno conclusivo nel quale si ufficializzi e si divulghi il lavoro svolto e i risultati raggiunti.

L’Affidatario dovrà inoltre provvedere all’ideazione grafica (con loghi già forniti) e alla stampa di tutto il materiale che riterrà utile agli eventi di partecipazione e comunicazione.

Inoltre dovrà realizzare un’infografica adeguata per comunicare i risultati del PUMS, PULS e PGTU.

L’Affidatario dovrà occuparsi anche di preparare per il PUMS, il PULS e il PGTU tutta la documentazione necessaria, le slide di presentazione (con relativo commento) e quanto necessario mostrare durante tutti i momenti di confronto, partecipazione e comunicazione, nonché predisporre per questi ultimi verbali, foto, report di sintesi, sintesi di tutto il processo partecipativo, ecc.

LINEA DI AZIONE C – REDAZIONE DEL PGTU DI BOLOGNA E DI INDIRIZZI PER L'AGGIORNAMENTO E IL COORDINAMENTO DEI PGTU DEI COMUNI CON PARTICOLARE RIFERIMENTO A QUELLI CONTERMINI.

Sulla base di quanto indicato nei punti precedenti e in particolare nella Linea di azione A1, punti 4 e 5, l’Affidatario dovrà provvedere alla selezione delle proposte finali di piano riferibili a uno scenario di breve termine da utilizzare per lo sviluppo del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) di Bologna, procedendo al necessario sviluppo e dettaglio delle proposte, adeguandole al livello richiesto, alla predisposizione dei documenti e degli elaborati necessari a tale scopo.

I contenuti da sviluppare saranno meglio definiti nel corso del lavoro, potendo comunque già indicare alcuni ambiti fondamentali:

- classificazione funzionale della rete viaria;
- Regolamento viario;

ente aggiudicatore in forza dell'accordo ai sensi dell'art. 15 della L. 241/90 tra Città metropolitana di Bologna, Comune di Bologna e Istituto sui trasporti e la logistica per attribuire alla SRM – Reti e mobilità Srl la gestione della procedura a evidenza pubblica per la redazione del PUMS, del PGTU e del PULS,

PROCEDURA APERTA PER L’AFFIDAMENTO DI SERVIZI DI REDAZIONE DI PUMS, PGTU DI BOLOGNA E PULS.

- interventi prioritari di messa in sicurezza della rete viaria (con aggiornamento del piano della sicurezza stradale) e di risoluzione di criticità della circolazione;
- trasporto pubblico urbano e metropolitano (definizione della rete e relativi servizi);
- mobilità pedonale (aree pedonali, percorsi sicuri, percorsi casa-scuola e casa-lavoro, abbattimento barriere architettoniche);
- mobilità ciclistica (definizione di dettaglio della rete portante e di supporto e relativi servizi a partire dalle indicazioni del Biciplan);
- perimetrazioni: ZPRU, APU, ZTL, Zone a traffico moderato (zone 30, strade residenziali), ecc.;
- sistema della sosta e piano dei parcheggi in sede propria e in struttura;
- smart mobility (ITS, shared mobility, mobility management, mobilità elettrica, ecc.);
- logistica urbana, piano merci (di cui alla Linea di azione A2).

Si fa presente che, per quanto concerne la progettazione di interventi la cui ricaduta interessi o possa interessare le persone con disabilità è necessario che si faccia riferimento alle prerogative specifiche di ogni tipologia di disabilità. Nella fattispecie: disabilità motorie, sensoriali e neuropsichiche.

Le ipotesi progettuali identificate e i conseguenti interventi, prima della loro adozione, dovranno essere vagliati da un tavolo tecnico con la presenza del Disability Manager del Comune di Bologna e di rappresentanti delle Associazioni dei disabili del territorio bolognese.

L’Affidatario, in coerenza con quanto richiesto per il PUMS, dovrà predisporre tutta la documentazione necessaria per le varie fasi previste dall’iter di approvazione del piano (fase preliminare di formazione del piano e del relativo Rapporto ambientale e fase di adozione dei medesimi elaborati) e dovrà fornire l’assistenza tecnica necessaria agli uffici e ai referenti politici nella fase di pubblicazione, partecipando, qualora richiesto, ai necessari incontri tecnico/politici interni agli ENTI e a tutti gli incontri pubblici, approntando materiale esplicativo di sintesi e avvalendosi anche di presentazioni video e multimediali.

L’Affidatario inoltre dovrà esaminare le osservazioni pervenute, sia in fase preliminare (soggetti con competenze ambientali), sia in fase di adozione (chiunque) e formulare le risposte in seguito all’adozione del piano, con il supporto degli uffici competenti, e redigere i documenti controdedotti, finali e gli elaborati per la valutazione ambientale del piano in analogia a quanto già indicato al punto 7 della Linea d’azione A1.

L’Affidatario dovrà inoltre individuare un sistema di monitoraggio per il raggiungimento degli obiettivi, compatibile con quello definito per il PUMS/PULS e dovrà seguire direttamente e integralmente le fasi dei procedimenti.

Nella Città metropolitana i comuni tenuti alla redazione del PGTU, oltre Bologna, sono 22 così come indicato dalla Delibera n. 2254 del 31/05/1994 della Regione Emilia-Romagna; si chiede quindi di elaborare indirizzi per agevolare tali comuni nell’aggiornamento dei propri strumenti, garantendo la coerenza degli obiettivi, il coordinamento delle politiche e l’uniformità delle azioni e delle soluzioni progettuali con quanto previsto dal PUMS allo scopo di garantire la massimizzazione dell’efficacia delle azioni. In particolar modo dovranno essere fornite indicazioni puntuali e indirizzi progettuali su tutti i temi previsti dal PGTU: classifica funzionale della rete, proposta di Regolamento viario unico, sistema della sosta, mobilità ciclistica, mobilità pedonale, ecc.

4. SVOLGIMENTO DEI SERVIZI/ATTIVITÀ OGGETTO DI AFFIDAMENTO E RELATIVE TEMPISTICHE DI ADEMPIMENTO.

I rapporti tra l’Affidatario da un lato, e l’ENTE COORDINATORE, gli ENTI COMPETENTI, ITL e la SRM, dall’altro, saranno regolati da apposito contratto. Ai fini contrattuali, l’Affidatario dovrà indicare un Responsabile di commessa e avrà come unico riferimento l’ENTE COORDINATORE rappresentato dal Responsabile Unico del Procedimento (RUP) indicato nel Bando di gara. Ai fini tecnici e per la definizione dei contenuti delle Linee d’azione, l’Affidatario dovrà indicare, oltre al Responsabile di commessa, un Responsabile per ogni Linea di azione. I Responsabili dovranno rapportarsi direttamente con i referenti tecnici rispettivamente nominati dagli ENTI COMPETENTI per ogni Linea di azione.

ente aggiudicatore in forza dell'accordo ai sensi dell'art. 15 della L. 241/90 tra Città metropolitana di Bologna, Comune di Bologna e Istituto sui trasporti e la logistica per attribuire alla SRM – Reti e mobilità Srl la gestione della procedura a evidenza pubblica per la redazione del PUMS, del PGTU e del PULS,

PROCEDURA APERTA PER L’AFFIDAMENTO DI SERVIZI DI REDAZIONE DI PUMS, PGTU DI BOLOGNA E PULS.

L’esecuzione delle prestazioni affidate dovrà essere pienamente rispettosa degli impegni assunti dall’Affidatario con l’offerta e con la sottoscrizione del contratto.

Le attività oggetto delle prestazioni affidate dovranno essere espletate ed erogate dall’Affidatario secondo il cronoprogramma/Piano operativo presentato nell’offerta tecnica, nel rispetto degli standard minimi fissati dalla documentazione di gara ed eventualmente adeguato secondo i successivi accordi con l’ENTE COORDINATORE e nel rispetto della indicazione e degli indirizzi degli ENTI COMPETENTI.

L’attività dovrà essere svolta dall’Affidatario presso le proprie strutture e con propri mezzi, fatti salvi gli incontri che saranno richiesti presso le sedi individuate dall’ENTE COORDINATORE.

Tutti gli incontri e i rapporti con i tecnici avverranno in lingua italiana. Resta salva la possibilità di partecipare ad incontri fisici e/o virtuali in lingua inglese.

Particolare importanza è rivestita dalla capacità di autonomia organizzativa, relazionale e operativa dell’Affidatario che dovrà interagire direttamente con l’ENTE COORDINATORE e con gli ENTI, con tutti gli uffici coinvolti nel gruppo di lavoro tecnico, e con tutti gli attori coinvolti nelle attività di consultazione e comunicazione, sia pubblica che istituzionale.

Gli elaborati tecnici, le attività che dovranno essere svolte in merito alla comunicazione e gli ulteriori elementi e strumenti caratterizzanti i piani e i progetti verranno definiti nei dettagli dall’Affidatario attraverso l’offerta tecnica, tenendo conto delle richieste esplicitate al punto 3 (“oggetto del contratto”) del presente Capitolato e successivamente approvati dagli ENTI COMPETENTI che potranno chiedere marginali variazioni o integrazioni ai documenti proposti.

Gli elaborati minimi richiesti, articolati per le varie fasi e i vari argomenti di trattazione, dovranno essere composti da relazioni illustrative e relativi allegati, quali planimetrie a scala adeguata, schemi, diagrammi, quadri analitici, grafici esplicativi, tabelle, rendering, foto, foto-simulazioni ecc., nella tipologia e quantità necessarie a descrivere compiutamente i temi trattati e a illustrare i vari aspetti dei piani.

Si dovrà anche provvedere alla redazione di presentazioni sintetiche con commenti, atte all’illustrazione dei piani durante i momenti partecipativi e di confronto con la cittadinanza e gli organi istituzionali, i meeting, gli incontri virtuali, ecc.

Il primo documento da produrre per il PUMS, PULS (Linee di azione A1 e A2) e PGTU (Linea d’azione C) sarà il Piano operativo di dettaglio delle attività e delle tempistiche.

Per quanto riguarda il **PUMS (Linea di azione A1)**, l’Affidatario dovrà almeno:

- I. in generale, raccogliere le osservazioni e i contributi relativi a tutte le fasi dell’iter procedurale (fase preliminare e fase di adozione) e predisporre i relativi adeguamenti dei documenti;
- II. redigere tutti i documenti preliminari necessari alle fasi iniziali di confronto (Quadro conoscitivo, Documento preliminare di piano, Rapporto preliminare ambientale, elaborati grafici ed elaborati relativi della **FASE 1** sul trasporto pubblico, della Linea di azione A1, punto 4) – bozza da condividere con gli ENTI COMPETENTI e definitivi;
- III. redigere tutti i documenti necessari alle fasi di adozione del piano (Quadro conoscitivo, Proposta di piano, Norme, Rapporto ambientale, elaborati grafici, ecc.) – bozza da condividere con gli ENTI COMPETENTI e definitivi;
- IV. redigere le controdeduzioni e i tutti i documenti controdedotti – bozza da condividere con gli ENTI COMPETENTI e definitivi;
- V. redigere tutti i documenti necessari all’approvazione (Quadro conoscitivo, Documento di piano, Norme, Rapporto ambientale, Sintesi non tecnica, Piano di monitoraggio, Dichiarazione di sintesi, elaborati grafici, ecc.) – bozza da condividere con gli ENTI COMPETENTI e definitivi. Si richiede inoltre una Sintesi puntuale del documento definitivo per l’approvazione (punto V) e della relativa presentazione con commenti, da pubblicare nei siti e forum specifici di interesse internazionale; i contenuti dovranno essere concordati con gli ENTI COMPETENTI (anche in lingua inglese).

ente aggiudicatore in forza dell'accordo ai sensi dell'art. 15 della L. 241/90 tra Città metropolitana di Bologna, Comune di Bologna e Istituto sui trasporti e la logistica per attribuire alla SRM – Reti e mobilità Srl la gestione della procedura a evidenza pubblica per la redazione del PUMS, del PGTU e del PULS,

PROCEDURA APERTA PER L’AFFIDAMENTO DI SERVIZI DI REDAZIONE DI PUMS, PGTU DI BOLOGNA E PULS.

Per quanto riguarda il **PULS (Linea di azione A2)**, l’Affidatario dovrà, contestualmente al PUMS e/o nel rispetto delle tempistiche definite dal progetto SULPiTER (al fine della corretta rendicontazione) almeno:

- VI. in generale, raccogliere le osservazioni relative a tutte le fasi dell’iter procedurale (fase preliminare e fase di adozione) e predisporre i relativi adeguamenti dei documenti;
- VII. redigere tutti i documenti preliminari necessari alle fasi iniziali di confronto (Quadro conoscitivo, Documento preliminare, Rapporto preliminare ambientale, elaborati grafici, ecc.) – bozza da condividere con gli ENTI COMPETENTI e definitivi (anche in lingua inglese);
- VIII. redigere tutti i documenti necessari alle fasi di adozione del Piano (Quadro conoscitivo, Proposta di piano, Norme, Rapporto ambientale, elaborati grafici, ecc.) – bozza da condividere con gli ENTI COMPETENTI e definitivi (anche in lingua inglese);
- IX. redigere le controdeduzioni e i tutti i documenti controdedotti – bozza da condividere con gli ENTI COMPETENTI e definitivi;
- X. redigere tutti i documenti necessari all’approvazione (Quadro conoscitivo, Documento di piano, Norme, Rapporto ambientale, Sintesi non tecnica, Piano di monitoraggio, Dichiarazione di sintesi, elaborati grafici, ecc.) – bozza da condividere con gli ENTI COMPETENTI e definitivi (anche in lingua inglese);
- XI. elaborare un contributo sulle strategie EUSAIR (Linea di azione A2, punto 10) che verrà recepito dal partner responsabile (anche in lingua inglese);
- XII. elaborare un report sui pacchetti di strategie, ecc., e un report sullo sviluppo di scenari, ecc. (Linea di azione A2, punto 10) (anche in lingua inglese);
- XIII. redigere un Report di sintesi sul piano (Linea di azione A2, punto 10) seguendo le indicazioni degli ENTI COMPETENTI (anche in lingua inglese).

Con riferimento al processo partecipativo e di comunicazione, l’Affidatario, sempre per il **PULS**, dovrà almeno:

- XIV. organizzare e gestire degli eventi di partecipazione e di comunicazione: almeno venti incontri di partecipazione (vedi Linea di azione A2, punto 2);
- XV. preparare il materiale da utilizzare durante gli incontri e definire i contenuti delle discussioni: presentazioni con commenti a slide, questionari, materiale grafico e di informazione, ecc. (anche in lingua inglese solo per gli incontri con partner europei);
- XVI. stampare i materiali utili agli incontri, nelle quantità opportune;
- XVII. predisporre la documentazione sugli incontri (verbali, foto, ecc.) e il report dettagliato con i principali spunti emersi dagli incontri (anche in lingua inglese);
- XVIII. partecipare ad almeno due incontri previsti nel progetto europeo SULPiTER (un meeting di progetto transnazionale a Stoccarda o a Budapest e un evento transnazionale a Bologna), preparare il materiale occorrente e presentare una sintesi del lavoro mediante presentazioni con commenti alle slide e altra documentazione necessaria (anche in lingua inglese);
- XIX. realizzare un’infografica adeguata per comunicare i risultati del PULS (anche in lingua inglese).

Per quanto riguarda le attività di **Partecipazione e comunicazione (Linea di azione B)**, l’Affidatario dovrà almeno:

- XX. organizzare e gestire gli eventi di partecipazione pubblici e con le istituzioni: almeno trenta incontri pubblici (per la fase “ex-ante” e “durante”) e tutti gli incontri tecnico-politici previsti (vedi punto 7 – “obbligazioni a carico dell’Affidatario”). Redigere inoltre il report contenente la metodologia per la partecipazione ex-post;
- XXI. organizzare e gestire gli eventi di comunicazione: un evento di apertura e uno di chiusura lavori;
- XXII. preparare e stampare il materiale necessario ai vari momenti di incontro, partecipazione e comunicazione (es. roll-up, locandine, brochure, leaflet/volantini, layout presentazioni, carta intestata, ecc.);

ente aggiudicatore in forza dell'accordo ai sensi dell'art. 15 della L. 241/90 tra Città metropolitana di Bologna, Comune di Bologna e Istituto sui trasporti e la logistica per attribuire alla SRM – Reti e mobilità Srl la gestione della procedura a evidenza pubblica per la redazione del PUMS, del PGTU e del PULS,

PROCEDURA APERTA PER L’AFFIDAMENTO DI SERVIZI DI REDAZIONE DI PUMS, PGTU DI BOLOGNA E PULS.

- XXIII. preparare il materiale di lavoro e di discussione da utilizzare durante gli eventi e i loro contenuti (presentazioni con slide commentate, questionari, raccolta dati significativi, report e altra documentazione necessaria) e stamparli;
- XXIV. redigere i verbali degli incontri (sintesi, foto e scopi raggiunti) e divulgarli; redigere una sintesi complessiva di tutto il processo partecipativo;
- XXV. redigere documenti di sintesi dei piani, anche a carattere sintetico e non tecnico, e relative presentazioni commentate;
- XXVI. creare e gestire la pagina web;
- XXVII. preparare un video sui contenuti del PUMS;
- XXVIII. realizzare un’infografica adeguata per comunicare i risultati del PUMS e del PGTU;
- XXIX. fare un report fotografico relativo alle principali criticità della mobilità in ambito urbano e metropolitano, con un focus sulla logistica, da inserire all’interno del Quadro conoscitivo e da utilizzare nei vari incontri di partecipazione.

Per quanto riguarda la redazione del **PGTU (Linea di azione C)**, l’Affidatario dovrà:

- XXX. raccogliere le osservazioni relative a tutte le fasi dell’iter procedurale e predisporre i relativi adeguamenti dei documenti preliminari;
- XXXI. redigere tutti i documenti e gli elaborati grafici preliminari necessari alle fasi iniziali di confronto – bozza da condividere con gli ENTI COMPETENTI e definitivi;
- XXXII. redigere tutti i documenti e gli elaborati grafici necessari alle fasi di adozione del piano – bozza da condividere con gli ENTI COMPETENTI e definitivi;
- XXXIII. redigere le controdeduzioni e i tutti i documenti controdedotti – bozza da condividere con gli ENTI COMPETENTI e definitivi;
- XXXIV. redigere tutti i documenti definitivi e gli elaborati grafici necessari all’approvazione – bozza da condividere con gli ENTI COMPETENTI e definitivi;
- XXXV. preparare tutti gli elaborati (relazioni, tavole, ecc.) contenenti gli indirizzi per l'aggiornamento dei PGTU di tutti i comuni interessati, con particolare attenzione a quelli contermini il Comune di Bologna.

Tutti gli elaborati dovranno essere prodotti in 4 (quattro) copie cartacee e su supporto digitale (in formato aperto), dovranno inoltre essere forniti i medesimi materiali sia in formato .pdf sia in formati editabili standard (ad esempio documenti Word o file Autocad, ecc.) e analogamente dovranno essere inoltre fornite le basi di dati raccolte ed elaborate (file Excel, database, .dbf, file shape, ecc.), e dovranno essere compatibili con i sistemi informativi in uso presso gli ENTI.

Tutti gli elaborati per PUMS e PGTU (e relativa partecipazione/comunicazione) devono essere redatti in lingua italiana, tranne la Sintesi puntuale del PUMS e la relativa presentazione commentata, che dovranno essere redatte in lingua italiana e inglese.

Tutti i prodotti del PULS e relativa comunicazione/partecipazione dovranno essere redatti in lingua italiana e in lingua inglese ove già specificato nel presente Capitolato o qualora lo richiedano gli ENTI COMPETENTI e secondo quanto previsto dal Interreg Central Europe Project Brand Manual (che sarà fornito all’Affidatario).

In relazione alle tempistiche per lo svolgimento delle attività, si sottolinea che per l’iter approvativo del PUMS attualmente non esiste una procedura consolidata e definita della legislazione vigente; le Linee guida europee infatti non entrano nello specifico dell’argomento, lasciando alla legislazione nazionale il compito di definire il processo di approvazione del piano.

In Italia, nell’ambito dell’“Accordo di programma per l’adozione coordinata e congiunta di misure per il miglioramento della qualità dell’aria nel bacino padano” del 19 dicembre 2013, è stato istituito presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un gruppo di lavoro incaricato dell’aggiornamento delle vigenti Linee guida per

ente aggiudicatore in forza dell'accordo ai sensi dell'art. 15 della L. 241/90 tra Città metropolitana di Bologna, Comune di Bologna e Istituto sui trasporti e la logistica per attribuire alla SRM – Reti e mobilità Srl la gestione della procedura a evidenza pubblica per la redazione del PUMS, del PGU e del PULS,

PROCEDURA APERTA PER L’AFFIDAMENTO DI SERVIZI DI REDAZIONE DI PUMS, PGU DI BOLOGNA E PULS.

la redazione dei piani urbani della mobilità, ai fini del recepimento dei relativi indirizzi comunitari in materia di sostenibilità (PUMS).

Il documento, ancora in fase di elaborazione definitiva, individua due possibili procedimenti:

- approvazione del PUMS congiuntamente e contestualmente al piano urbanistico strategico di riferimento;
- approvazione del PUMS seguendo le procedure fissate dal Nuovo Codice della Strada per il PGU.

In Emilia-Romagna la programmazione dei trasporti è normata dalla Legge regionale n. 8 del 2003 che prevede che il PGU segua le procedure di approvazione del POC, così come definito dalla Legge Regionale n. 20 del 2000 “Disciplina generale sulla tutela e l’uso del territorio”.

Tuttavia è attualmente in corso di elaborazione la nuova legge per la “Disciplina regionale sulla tutela e l’uso del territorio”, che definisce nuovi livelli di pianificazione e relativi iter approvativi.

Attualmente quindi non è possibile esplicitare l’iter burocratico di approvazione del PUMS e le relative tempistiche, che verranno definite successivamente in base alla normativa vigente al momento dell’avvio della procedura.

Le attività dovranno procedere, per quanto possibile, in parallelo sulle diverse Linee di azione al fine di mantenere il coordinamento tra i piani e il contenimento dei tempi.

Qualora dovessero sorgere condizioni particolari che rendano necessario valutare la possibilità e l'opportunità di definire uno specifico percorso approvativo per le misure riferibili a uno scenario di breve periodo da fare confluire nel PGU di Bologna, i documenti necessari per l'adozione prima e per l'approvazione poi dovranno essere prodotti autonomamente e consegnati secondo tempistiche da concordare.

Le tempistiche di adempimento, elencate di seguito, si riferiscono solamente ai principali prodotti; per quanto riguarda gli ulteriori elaborati precedentemente elencati, si faccia riferimento al cronoprogramma indicativo (Allegato A.2) e al Piano operativo che verrà redatto dall’Affidatario.

Le consegne per **PUMS** e **PGU** sono indicativamente previste:

- a. entro **15 giorni** dalla sottoscrizione del contratto dovrà essere consegnato un Piano operativo dettagliato, che espliciti nei particolari il programma generale di tutte le attività da eseguirsi a opera dell’Affidatario e le modalità operative;
- b. entro **30 giorni** dalla sottoscrizione del contratto dovrà essere operativa la pagina web e definita la relativa grafica (punto 4, elaborato richiesto XXVI);
- c. entro **150 giorni** dalla sottoscrizione del contratto dovrà essere organizzato l’evento iniziale (punto 4, elaborato richiesto XXI);
- d. entro **150 giorni** dalla sottoscrizione del contratto dovranno essere consegnati tutti i documenti preliminari in versione definitiva necessari alle fasi iniziali di confronto (punto 4, elaborato richiesto II, XXXI);
- e. entro **240 giorni** dalla sottoscrizione del contratto, dovranno essere consegnati tutti i documenti necessari alle fasi di adozione del piano, in versione definitiva (punto 4, elaborati richiesti III, XXXII);
- f. entro **360 giorni** dalla sottoscrizione del contratto, dovranno essere consegnati tutti i documenti controdotti, in versione definitiva (punto 4, elaborati richiesti IV, XXXIII);
- g. entro **480 giorni** dalla sottoscrizione del contratto, dovranno essere consegnati tutti i documenti necessari alle fasi di approvazione del piano in versione definitiva (punto 4, elaborati richiesti V, XXXIV) e dovranno essere consegnate le linee di indirizzo per l'aggiornamento dei PGU dei comuni contermini (punto 4, elaborato richiesto XXXV);
- h. entro **480 giorni** dalla sottoscrizione del contratto, dovrà essere consegnato il video (punto 4, elaborato richiesto XXVII);

ente aggiudicatore in forza dell'accordo ai sensi dell'art. 15 della L. 241/90 tra Città metropolitana di Bologna, Comune di Bologna e Istituto sui trasporti e la logistica per attribuire alla SRM – Reti e mobilità Srl la gestione della procedura a evidenza pubblica per la redazione del PUMS, del PGTU e del PULS,

PROCEDURA APERTA PER L’AFFIDAMENTO DI SERVIZI DI REDAZIONE DI PUMS, PGTU DI BOLOGNA E PULS.

- i. entro **la chiusura del contratto** dovrà essere organizzato l’evento conclusivo e definita l’infografica relativa al piano (punto 4, elaborato richiesto XXI e XXVIII);
- j. la comunicazione e la consultazione pubblica dovranno accompagnare ogni fase di elaborazione dei piani e dovrà proseguire fino al termine del contratto con incontri periodici perciò l’elaborazione, la produzione e la stampa dei materiali di comunicazione e di sintesi degli incontri dovranno essere preparati e predisposti secondo quanto definito nel Piano operativo relativamente agli incontri.

Per il **PULS** le consegne sono indicativamente previste:

- k. entro **15 giorni** dalla sottoscrizione del contratto dovrà essere consegnato un Piano operativo dettagliato, che espliciti nei particolari il programma generale di tutte le attività da eseguirsi a opera dell’Affidatario e le modalità operative;
- l. entro il **31 marzo 2018** essere consegnati tutti i documenti necessari alle fasi di adozione del piano, versione in bozza (punto 3, elaborato richiesto VIII);
- m. entro il **30 aprile 2018** essere consegnati tutti i documenti preliminari necessari alle fasi di adozione del piano, versione definitiva (punto 3, elaborato richiesto VIII);
- n. entro il **31 agosto 2018** dovranno essere consegnati tutti i documenti controdedotti, versione definitiva (punto 3, elaborato richiesto IX);
- o. entro il **31 ottobre 2018** dovranno essere effettuati almeno dieci incontri di partecipazione;
- p. entro il **31 gennaio 2019** dovrà essere consegnato il report riguardante lo sviluppo di pacchetti di misure efficaci, la definizione delle attività di gestione e di comunicazione (punto 3, elaborato richiesto XII);
- q. entro il **31 gennaio 2019** dovrà essere consegnato il report sull’analisi della situazione della logistica merci in ambito urbano e relativo sviluppo degli scenari (punto 3, elaborato richiesto XII);
- r. entro il **31 marzo 2019** dovranno essere concluse tutte le attività di reportistica e di comunicazione;
- s. la comunicazione e la consultazione pubblica dovranno accompagnare ogni fase di elaborazione dei piani e dovrà proseguire fino al termine del contratto con incontri periodici perciò l’elaborazione, la produzione e la stampa dell’infografica, dei materiali di comunicazione, di sintesi degli incontri e di sintesi tecniche e non tecniche dovranno essere preparati e predisposti secondo quanto definito nel Piano operativo relativamente agli incontri.

L’ENTE COORDINATORE ha facoltà di prorogare o sospendere i termini sopraindicati, previa richiesta scritta, in caso di forza maggiore, o per giustificati motivi che non siano imputabili all’Affidatario, o per cause imputabili all’iter burocratico da seguire.

Il ritardo nell’adempimento degli obblighi di cui al presente punto e/o assunti con l’offerta da parte dell’Affidatario può comportare l’applicazione di una penale di importo pari a **500,00 (cinquecento/00)** euro per ogni giorno di ritardo riscontrato, in ogni adempimento.

La mancata presentazione, senza giustificato motivo, a un incontro di lavoro, o relativo alle attività di comunicazione/consultazione convocato dall’ENTE COORDINATORE, nel rispetto degli accordi contrattuali, può comportare l’applicazione di una penale di importo pari a **500,00 (cinquecento/00)** euro.

Qualora si verificassero inadempimenti, ritardi o difformità delle attività rispetto a quanto previsto nel presente Capitolato e nell’offerta di gara potranno essere previste penali fra un minimo di **500,00 (cinquecento/00)** e un massimo di **5.000,00 (cinquemila/00)** euro a seconda della gravità del fatto. Tali penali saranno definite nel dettaglio in sede di sottoscrizione del contratto.

Tutte le fasi operative elencate sono ricomprese fra quelle remunerate dal corrispettivo di cui al punto 6 (“durata e corrispettivo”), compresa ogni operazione strumentale ed eventuali minori collegate. L’Affidatario provvederà a propria cura e spese all’acquisto dei materiali e dei beni necessari allo svolgimento delle prestazioni oggetto di affidamento, nonché alla retribuzione del personale e dei collaboratori necessari all’espletamento delle stesse.

ente aggiudicatore in forza dell'accordo ai sensi dell'art. 15 della L. 241/90 tra Città metropolitana di Bologna, Comune di Bologna e Istituto sui trasporti e la logistica per attribuire alla SRM – Reti e mobilità Srl la gestione della procedura a evidenza pubblica per la redazione del PUMS, del PGTU e del PULS,

PROCEDURA APERTA PER L’AFFIDAMENTO DI SERVIZI DI REDAZIONE DI PUMS, PGTU DI BOLOGNA E PULS.

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

5. PROPRIETÀ INTELLETTUALE.

Il contratto non attribuisce all’Affidatario alcun diritto di proprietà anche intellettuale relativo ai documenti messi a sua disposizione dagli ENTI, ovvero ai documenti e ai dati che verranno elaborati dall’Affidatario medesimo in adempimento del servizio affidato. Gli elaborati prodotti saranno di proprietà esclusiva degli ENTI che potranno procedere, in maniera autonoma, alla successiva riproduzione e pubblicazione in maniera svincolata dal contratto.

L’Affidatario non potrà utilizzare per sé, né fornire a terzi, dati e informazioni sui lavori oggetto del contratto o pubblicare gli stessi, in misura anche parziale, senza la preventiva autorizzazione scritta degli ENTI.

Ogni dato raccolto, rilevato ed elaborato dev’essere messo a disposizione dell’ENTE COORDINATORE in forma chiara, strutturata e in formati condivisi.

6. DURATA E CORRISPETTIVO.

Il contratto avrà durata massima fino al **31 marzo 2019**, termine del progetto europeo SULPiTER, fatte salve le tempistiche individuate per la consegna degli elaborati di cui al punto 4 del Capitolato (“svolgimento dei servizi”).

L’Affidatario deve garantire la propria disponibilità anche oltre la consegna degli elaborati definitivi al fine di accompagnare gli ENTI nel processo di adozione e approvazione dei piani e apportare le opportune modifiche o aggiustamenti che dovessero scaturire da tale attività. L’eventuale concessione di proroga comporterà anche una proroga dell’efficacia massima del contratto.

A seguito della definizione dell’iter di approvazione del PUMS, potranno essere ridefinite le tempistiche delle varie fasi e della durata massima del contratto.

Il corrispettivo fissato per lo svolgimento delle indicate prestazioni è pari a **300.000,00 (trecentomila/00) euro**, inclusa IVA e oneri accessori, soggetto a ribasso, così suddiviso:

- **232.000,00 (duecentotrentaduemila/00) euro** il coordinamento generale e la gestione delle attività e per l’elaborazione del PUMS e del PGTU con le relative attività di comunicazione (Linee d’azione A1, B, C);
- **68.000,00 (sessantottomila/00) euro** per l’elaborazione del PULS (Linea d’azione A2).

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

Il corrispettivo sarà versato per la quota relativa al PUMS e al PGTU dall’ENTE COORDINATORE e per la quota relativa al PULS per il 50% dalla Città metropolitana e per il restante 50% da ITL, dietro presentazione di regolari fatture.

Per **PUMS** e **PGTU**, con le relative attività di comunicazione, il pagamento avverrà secondo le seguenti modalità:

- una somma pari al 10% (IVA e oneri inclusi) dell’importo dovuto al netto del ribasso offerto in sede di gara, alla presentazione del Piano operativo, di cui al punto 4 lett. a) e conseguente approvazione da parte dell’ENTE COORDINATORE;
- una somma pari al 30% (IVA e oneri inclusi) dell’importo dovuto al netto del ribasso offerto in sede di gara, alla presentazione degli elaborati richiesti di cui al punto 4 lett. d) e conseguente approvazione da parte dell’ENTE COORDINATORE;
- una somma pari al 20% (IVA e oneri inclusi) dell’importo dovuto al netto del ribasso offerto in sede di gara, alla presentazione degli elaborati richiesti di cui al punto 4 lett. e) e conseguente approvazione da parte dell’ENTE COORDINATORE;

ente aggiudicatore in forza dell'accordo ai sensi dell'art. 15 della L. 241/90 tra Città metropolitana di Bologna, Comune di Bologna e Istituto sui trasporti e la logistica per attribuire alla SRM – Reti e mobilità Srl la gestione della procedura a evidenza pubblica per la redazione del PUMS, del PGTU e del PULS,

PROCEDURA APERTA PER L’AFFIDAMENTO DI SERVIZI DI REDAZIONE DI PUMS, PGTU DI BOLOGNA E PULS.

- una somma pari al 10% (IVA e oneri inclusi) dell'importo dovuto al netto del ribasso offerto in sede di gara, alla presentazione degli elaborati richiesti di cui al punto 4 lett. f) e conseguente approvazione da parte dell'ENTE COORDINATORE;
- una somma pari al 20% (IVA e oneri inclusi) dell'importo dovuto al netto del ribasso offerto in sede di gara, alla presentazione degli elaborati richiesti di cui al punto 4 lett. g) e conseguente approvazione da parte dell'ENTE COORDINATORE;
- una somma pari al 10% (IVA e oneri inclusi) dell'importo dovuto al netto del ribasso offerto in sede di gara, al termine delle attività previste dal contratto sancito con il certificato della verifica di conformità come da d.lgs. 50/16 rilasciato dall'ENTE COORDINATORE che verrà emesso entro 45 (quarantacinque) giorni dalla data di ultimazione di tutte le prestazioni previste dal contratto.

Per il **PULS** il pagamento avverrà secondo le seguenti modalità:

- una somma pari al 20% (IVA e oneri inclusi) dell'importo dovuto al netto del ribasso offerto in sede di gara, alla presentazione degli elaborati richiesti di cui al punto 4 lett. l) e conseguente approvazione da parte degli ENTI COMPETENTI – da fatturare a Città metropolitana;
- una somma pari al 20% (IVA e oneri inclusi) dell'importo dovuto al netto del ribasso offerto in sede di gara, alla presentazione degli elaborati richiesti di cui al punto 4 lett. m) e conseguente approvazione da parte degli ENTI COMPETENTI – da fatturare a ITL;
- una somma pari al 20% (IVA e oneri inclusi) dell'importo dovuto al netto del ribasso offerto in sede di gara, alla presentazione degli elaborati richiesti di cui al punto 4 lett. n) e conseguente approvazione da parte degli ENTI COMPETENTI – da fatturare a Città metropolitana;
- una somma pari al 10% (IVA e oneri inclusi) dell'importo dovuto al netto del ribasso offerto in sede di gara, alla presentazione degli elaborati richiesti di cui al punto 4 lett. o) e conseguente approvazione da parte degli ENTI COMPETENTI – da fatturare a ITL;
- una somma pari al 10% (IVA e oneri inclusi) dell'importo dovuto al netto del ribasso offerto in sede di gara, alla presentazione degli elaborati richiesti di cui al punto 4 lett. p) e conseguente approvazione da parte degli ENTI COMPETENTI – da fatturare a Città metropolitana;
- una somma pari al 10% (IVA e oneri inclusi) dell'importo dovuto al netto del ribasso offerto in sede di gara, alla presentazione degli elaborati richiesti di cui al punto 4 lett. q) e conseguente approvazione da parte degli ENTI COMPETENTI – da fatturare a ITL;
- una somma pari al 10% (IVA e oneri inclusi) dell'importo dovuto al netto del ribasso offerto in sede di gara, al termine delle attività previste dal contratto sancito con il certificato della verifica di conformità come da d.lgs 50/16 rilasciato dall'ENTE COORDINATORE che verrà emesso entro 45 (quarantacinque) giorni dalla data di ultimazione di tutte le prestazioni previste dal contratto – da fatturare a ITL.

Le fatture dovranno pervenire all'ENTE COORDINATORE e/o a ITL esclusivamente in formato elettronico. L'ENTE COORDINATORE e/o ITL provvederà ai controlli necessari ai fini della liquidazione e del pagamento della spesa.

La liquidazione sarà effettuata a 30 (trenta) giorni dalla data di presa in carico delle fatture salvo rifiuto motivato per riscontrata irregolarità o mancanza del documento di approvazione. La decorrenza dei termini di pagamento delle fatture è subordinata alle verifiche dei presupposti condizionanti l'esigibilità del pagamento.

L’Affidatario dovrà rispettare tutte le normative, direttive, norme e regolamenti applicabili previsti dalla UE, dal Programma INTERREG Central Europe nonché dello stato italiano, affinché le spese sostenute dalla Città metropolitana e da ITL, relative al contratto che sarà sottoscritto, siano eleggibili nell’ambito del Programma INTERREG Central Europe.

In caso di ritardati pagamenti da parte dell'ENTE COORDINATORE e/o di ITL – salvo giustificati motivi – saranno riconosciuti interessi moratori in misura di legge per tutta la durata del contratto.

È esclusa ogni possibilità di rivalutazione, revisione, indicizzazione del corrispettivo spettante all’Affidatario per la durata del contratto, anche in ipotesi di proroga concessa/imposta dall'ENTE COORDINATORE.

7. OBBLIGAZIONI A CARICO DELL’AFFIDATARIO.

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

Le prestazioni oggetto del contratto, essendo prevalentemente un servizio intellettuale, rientrano nelle fattispecie esentative previste dall’art. 26, comma 3-bis, del decreto legislativo n. 81/08, per cui per esse non è prevista la definizione del DUVRI.

Prima della stipula del contratto, l’Affidatario dovrà, se necessario in base alle attività previste, presentare il Piano operativo della sicurezza e compiere un’attenta valutazione dei rischi che possono causare danni alla salute o minacciare la sicurezza dei lavoratori che dovrà poi essere riportata nel DVR – Documento di Valutazione dei Rischi, con costi di redazione e attuazione a suo carico.

L’Affidatario dovrà garantire la propria disponibilità, nella figura di almeno uno dei Responsabili individuati, per almeno un incontro a settimana per tutto il periodo contrattuale, presso la sede indicata dall’ENTE COORDINATORE per svolgere attività di confronto, verifica e lavoro congiunto. Dovrà inoltre garantire la propria disponibilità a prendere parte agli incontri di partecipazione politici e a presentare gli elaborati prodotti e le idee sviluppate durante l’attività. Sarà l’ENTE COORDINATORE a convocare l’Affidatario, concordando preventivamente la data d’incontro. Gli ENTI rimarranno a disposizione per eventuali ulteriori incontri richiesti dall’Affidatario.

Ai sensi del DM 2 dicembre 2016, le spese per la pubblicazione obbligatoria degli avvisi e dei bandi di gara sono rimborsate alla SRM dall’Affidatario entro il termine di sessanta giorni dall’aggiudicazione.

8. IMPEGNI A CARICO DEGLI ENTI.

L’ENTE COORDINATORE nomina un RUP che assumerà il compito di gestione del contratto.

Gli ENTI COMPETENTI nominano ciascuno un Responsabile tecnico che costituirà la figura di riferimento per il rispettivo piano cui l’Affidatario potrà rivolgersi per la richiesta di dati e indirizzi in merito allo sviluppo delle singole Linee d’azione, nonché per fornire all’Affidatario tutta la documentazione ritenuta utile nelle loro disponibilità.

L’ENTE COORDINATORE garantisce:

- di farsi carico di tutti gli impegni previsti in capo a esso nella documentazione di gara e nel contratto;
- di fornire all’Affidatario indicazioni e indirizzi in tempi compatibili con le previsioni contrattuali;
- di fornire all’Affidatario tutta la documentazione ritenuta utile in sua disponibilità;
- di farsi parte attiva, per quanto di propria spettanza e competenza, per il coinvolgimento dell’Affidatario presso i vari gruppi di lavoro costituiti con i soggetti portatori dei vari interessi attinenti le prestazioni affidate.

9. GARANZIE E RESPONSABILITÀ.

A garanzia del corretto adempimento di tutti gli obblighi posti a carico dell’Affidatario, ivi incluso l’eventuale pagamento delle somme dovute a titolo di penale, lo stesso dovrà presentare – 7 (sette) giorni prima della stipula del contratto – idonea cauzione dell’importo pari al 10% del corrispettivo offerto in sede di gara, nel rispetto delle prescrizioni di cui all’art. 103 del d.lgs. 50/16. In caso di inadempimento di uno o più obblighi posti a carico dell’Affidatario, l’ENTE COORDINATORE potrà procedere all’escussione totale o parziale della cauzione, nella misura pari all’importo del danno derivante dall’inadempimento stesso.

In caso di escussione della cauzione definitiva di cui al comma precedente, totale o parziale, l’Affidatario ha l’obbligo di reintegrare la medesima sino all’importo vigente al momento della stipula del contratto entro il termine di 5 (cinque) giorni naturali consecutivi dall’avvenuta escussione. La ritardata reintegrazione comporterà l’applicazione di una penale di **500,00** (cinquecento/00) euro per ogni giorno di ritardo. È fatto salvo quanto previsto al punto 13, dove l’adempimento non sia intervenuto entro il termine massimo di 30 (trenta) giorni naturali consecutivi dalla scadenza.

ente aggiudicatore in forza dell'accordo ai sensi dell'art. 15 della L. 241/90 tra Città metropolitana di Bologna, Comune di Bologna e Istituto sui trasporti e la logistica per attribuire alla SRM – Reti e mobilità Srl la gestione della procedura a evidenza pubblica per la redazione del PUMS, del PGTU e del PULS,

PROCEDURA APERTA PER L’AFFIDAMENTO DI SERVIZI DI REDAZIONE DI PUMS, PGTU DI BOLOGNA E PULS.

L’Affidatario è responsabile di qualsiasi danno che dovesse verificarsi nei confronti degli utenti o a terzi nel corso dello svolgimento delle operazioni e attività affidate e imputabile a colpa dei propri dipendenti, collaboratori e operatori a qualsiasi titolo.

10. STIPULAZIONE DEL CONTRATTO.

Faranno parte del contratto, anche se non materialmente allegati allo stesso, il presente Capitolato tecnico nonché l’offerta dell’Affidatario.

11. SUB-APPALTO E DIVIETO DI CESSIONE DEL CONTRATTO.

Per la particolare tipologia dell’appalto in oggetto, è vietato il sub-appalto.

Non sono considerate sub-appalto le seguenti attività che pertanto L’Affidatario potrà acquistare da fornitori terzi e/o comunque mediante sub-contratti: il rilievo fotografico, le indagini sul campo eccetto l’organizzazione e il coordinamento, il montaggio video, la stampa di materiale divulgativo e per la comunicazione, l’elaborazione infografica e in generale le attività prive di contenuto intellettuale, nonché altre eventuali attività individuate in sedi di chiarimenti forniti dalla SRM nella fase precedente la formulazione delle offerte.

Si applica comunque quanto disposto dall’art. 105 d.lgs. 50/16, in tema di sub-contratti.

È vietata la cessione anche parziale del contratto, pena la nullità dello stesso.

Non è ammessa la cessione dei crediti maturati dall’Affidatario nei confronti dell’ENTE COORDINATORE e/o dell’ITL.

12. PENALI.

Le penali sono individuate nel presente Capitolato e saranno riprese ed eventualmente integrate nel contratto che sarà sottoscritto a esito dell’aggiudicazione. Qualora l’ENTE COORDINATORE accerti, da parte dell’Affidatario, il ritardo e/o l’inadempimento, totale o parziale, di quanto stabilito nel contratto potrà provvedere a diffidare tempestivamente l’Affidatario, mediante comunicazione trasmessa via PEC o mezzo fax, contenente:

- la descrizione degli inadempimenti e/o dei ritardi contestati, con riferimento esplicito al contratto e alla circostanza in cui è stata ravvisata tale violazione;
- l’assegnazione di un congruo termine, ove possibile, per l’adempimento e/o la rimozione delle conseguenze dell’inadempimento.

Entro 5 (cinque) giorni naturali consecutivi dalla data di trasmissione della comunicazione della violazione e comunque nel rispetto del diverso termine indicato nella stessa, l’Affidatario ha la facoltà di fare pervenire note difensive e chiedere di essere sentito dall’ENTE COORDINATORE.

Ove, esaminate le eventuali note difensive ed eventualmente ascoltato l’Affidatario, l’accertamento delle violazioni risulti fondato, ovvero decorra inutilmente il termine assegnato per l’adempimento e/o la rimozione delle conseguenze dell’inadempimento, l’ENTE COORDINATORE potrà applicare la penale prevista in contratto, resta fermo il diritto al rimborso degli eventuali maggiori oneri sostenuti e al risarcimento dell’ulteriore danno eventualmente subito.

Le penali, avendo natura giuridica di risarcimento forfettario o convenzionale del danno, non sono da assoggettare a IVA ai sensi dell’art. 15, comma 1, punto n. 1), del DPR 633/72.

L’importo delle penali applicate potrà essere escusso anche mediante compensazione parziale con quanto spettante all’Affidatario in forza del contratto. In alternativa l’ENTE COORDINATORE potrà avvalersi della cauzione presentata come garanzia fideiussoria senza necessità di ulteriore diffida, ulteriore accertamento o procedimento giudiziario, in tal caso l’Affidatario è obbligato al reintegro della cauzione nei 10 (dieci) giorni naturali consecutivi successivi alla comunicazione.

L’importo delle penali irrogate non può superare il 10% (dieci per cento) dell’importo netto contrattuale, pena la risoluzione del contratto.

13. CAUSE DI RISOLUZIONE.

Ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1456 c.c., l'ENTE COORDINATORE potrà ritenere risolto il contratto nei seguenti casi:

- reiterati comportamenti che giustifichino l'applicazione di una penale e che si verifichino più di tre volte per la medesima ipotesi di inadempimento o di ritardo nell'adempimento nel corso di efficacia del contratto;
- mancata ricostituzione della cauzione definitiva di cui al punto 9, nel termine di 30 (trenta) giorni naturali consecutivi dall'avvenuta escussione, anche parziale;
- sub-appalto di parti di operazioni affidate;
- superamento dell'importo massimo tollerato per le penali;
- la sussistenza di una causa ostativa a contrattare con le pubbliche amministrazioni o con i soggetti gestori di pubblici servizi, quali, a titolo indicativo e non esaustivo, la mancanza di uno dei requisiti di ordine generale previsti dall'art. 80 del d.lgs. 50/16, quando rilevata nell'arco di durata del contratto; la sopravvenienza di un provvedimento interdittivo adottato ai sensi dell'art. 14 del d.lgs. 81/08.

Costituiscono altresì cause di decadenza dall'affidamento e conseguente risoluzione del contratto tutte quelle previste dalle norme di legge applicabili alla fattispecie, ovvero dalla documentazione di gara.

14. RECESSO.

È facoltà dell'ENTE COORDINATORE recedere unilateralmente dal contratto per giusta causa e/o per il venir meno dell'interesse pubblico, in tutto o in parte, in qualsiasi momento della sua esecuzione, mediante preavviso di almeno 20 (venti) giorni naturali consecutivi da comunicarsi all'Affidatario.

Dalla data di efficacia del recesso, l'Affidatario dovrà cessare tutte le prestazioni contrattuali non in corso di esecuzione, fatto salvo il risarcimento del danno subito dall'ENTE COORDINATORE in caso di recesso per giusta causa.

In caso di recesso l'Affidatario ha diritto al pagamento delle prestazioni eseguite, purché correttamente e 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'art. 1671 c.c.

15. TRACCIABILITÀ DEI FLUSSI FINANZIARI.

L'Affidatario si impegna ad assumere gli obblighi di tracciabilità dei flussi finanziari di cui alla L. 136/10 "Piano straordinario contro le mafie, nonché delega al Governo in materia di normativa antimafia" e successive modifiche utilizzando il conto corrente indicato dallo stesso, dedicato al presente incarico.

Nei casi in cui non siano rispettate le prescrizioni della L. 136/10 il contratto sarà risolto in applicazione dell'art. 3, comma 8, della legge citata e si applicheranno inoltre le sanzioni di cui all'art. 6 della legge citata.

L'Affidatario, prima della sottoscrizione del contratto, indicherà gli estremi identificativi del conto corrente dedicato ai pagamenti da effettuare in relazione al presente contratto e le generalità e il codice fiscale delle persone delegate a operare su di esso.

Nelle operazioni economico-finanziarie dovranno essere indicati i codici CIG e CUP secondo le indicazioni che verranno riportate nel contratto.

16. ASSICURAZIONI E RESPONSABILITÀ DELL’AFFIDATARIO.

L'Affidatario è responsabile nel caso in cui non segnali tempestivamente e non dimostri di aver esperito ogni azione necessaria alla modifica delle prestazioni richieste che comportino responsabilità amministrativa degli ENTI COMPETENTI. Qualora gli ENTI COMPETENTI dovessero, quindi, subire dei danni, per cause imputabili a negligenze, errori professionali o omissioni derivanti dall'attività dell'Affidatario, avranno diritto al risarcimento del danno subito.

ente aggiudicatore in forza dell'accordo ai sensi dell'art. 15 della L. 241/90 tra Città metropolitana di Bologna, Comune di Bologna e Istituto sui trasporti e la logistica per attribuire alla SRM – Reti e mobilità Srl la gestione della procedura a evidenza pubblica per la redazione del PUMS, del PGU e del PULS,

PROCEDURA APERTA PER L’AFFIDAMENTO DI SERVIZI DI REDAZIONE DI PUMS, PGU DI BOLOGNA E PULS.

L'Affidatario risponde dei danni causati nell'espletamento del servizio di cui al presente Capitolato anche se rilevati dopo la scadenza del contratto. A garanzia di quanto sopra previsto, l'Affidatario dovrà essere in possesso di adeguata polizza per la responsabilità civile professionale stipulata nel rispetto della normativa vigente. Detta polizza deve essere mantenuta per tutto il periodo di validità contrattuale e dovrà avere il massimale di importo adeguato al servizio. La polizza suddetta dovrà essere esibita in copia conforme, ai sensi del DPR 445/00, in sede di stipula del contratto.

17. SPESE CONTRATTUALI.

Le spese del contratto e di ogni formalità accessoria, inclusa la registrazione, saranno a carico dell’Affidatario.

18. DISPOSIZIONI FINALI E FORO COMPETENTE.

Il contratto sarà regolato dalla normativa italiana. Per tutto quanto non espressamente disciplinato dal contratto, si farà rinvio alle disposizioni del codice civile, e alle norme di legge, e amministrative, applicabili.

Per ogni controversia relativa all’interpretazione, esecuzione, validità, efficacia del contratto, e di ogni eventuale modifica e proroga, sarà competente in via esclusiva il Foro di Bologna.

19. ALLEGATI.

Allegato A.1: Dati e documentazione disponibile.

Allegato A.2: Cronoprogramma indicativo.