



CITTA' METROPOLITANA DI BOLOGNA

CAPITOLATO DESCRITTIVO E PRESTAZIONALE

GARA A PROCEDURA APERTA PER L'AFFIDAMENTO DI SERVIZI DI ARCHITETTURA ED INGEGNERIA PER LA PROGETTAZIONE DEL BICIPLAN METROPOLITANO - BICIPOLITANA

CUP: C52C21001090001 CIG: 9122126882

**Termine ultimo per richieste scritte di chiarimenti e/o
informazioni: ore 12,00 del giorno 09.05.2022**

Scadenza presentazione offerte: ore 12,00 del giorno 23.05.2022

**Prima Seduta pubblica di gara virtuale: ore 11.00 del giorno
24.05.2022**

AMMINISTRAZIONE AGGIUDICATRICE:

Città metropolitana di Bologna – C.F.-P.IVA 03428581205 Via Zamboni, 13 –
40126 Bologna

PEC: cm.bo@cert.cittametropolitana.bo.it

Sito istituzionale: www.cittametropolitana.bo.it

Sommario

1. ENTE APPALTANTE	2
2. QUADRO DI RIFERIMENTO	2
3. OGGETTO DEL CONTRATTO.	8
4. SVOLGIMENTO DEI SERVIZI E DELLE ATTIVITÀ OGGETTO DI AFFIDAMENTO E RELATIVE TEMPISTICHE DI ADEMPIMENTO.	10
5. PROPRIETÀ INTELLETTUALE	14
6. DURATA, IMPORTO A BASE DI GARA E PAGAMENTI	14
7. OBBLIGAZIONI A CARICO DELL’AFFIDATARIO.	16
8. IMPEGNI A CARICO DELL’ENTE APPALTANTE.	17
9. GARANZIE	18
10. STIPULAZIONE DEL CONTRATTO.	19
11. SUB-APPALTO E DIVIETO DI CESSIONE DEL CONTRATTO.	19
12. PENALI.	19
13. FORZATA INTERRUZIONE	20
14. CAUSE DI RISOLUZIONE.	20
15. RECESSO.	21
16. TRACCIABILITÀ DEI FLUSSI FINANZIARI.	21
17. ASSICURAZIONI E RESPONSABILITÀ DELL’AFFIDATARIO.	21
18. SPESE CONTRATTUALI	22
19. DISPOSIZIONI FINALI E FORO COMPETENTE.	22
20. PROTEZIONE E TRATTAMENTO DEI DATI	22
21. ALLEGATI.	22

Definizioni e sigle utili alla comprensione del presente capitolato

Cm – Città metropolitana

MIMS – Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile

PFTE – Progetto di Fattibilità tecnica ed Economica

PMC – Piano della Mobilità Ciclistica provinciale

PRIT 2025 – Piano Regionale Integrato dei Trasporti orizzonte 2025

PSM – Piano Strategico Metropolitan

PTM – Piano Territoriale metropolitan

PUMS – Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

TPM – Trasporto Pubblico Metropolitan

Reti del Biciplan metropolitan – reti per la mobilità quotidiana e cicloturistica del territorio metropolitan di Bologna contenute nel Biciplan, quale strategia sviluppata nel PUMS

Bicipolitana – sistema comunicativo delle reti del Biciplan

1. ENTE APPALTANTE

La Città metropolitana di Bologna (d'ora innanzi anche "Città metropolitana", "Committenza" oppure "Ente appaltante") è l'ente di riferimento nell'affidamento e nella gestione del contratto che scaturirà dalla presente procedura di affidamento, con riferimento agli aspetti amministrativi, finanziari e gestionali.

2. QUADRO DI RIFERIMENTO

Quadro pianificatorio

Il **PRIT2025¹- Piano Regionale Integrato dei Traporti** –adottato nel 2019 assume e potenzia le politiche a favore della mobilità ciclistica già intraprese dalla regione intervenendo nella promozione del cicloturismo e nella realizzazione di percorsi extraurbani per le biciclette, recuperando e integrando tratti già esistenti e soprattutto realizzandone di nuovi, tra piste ciclabili in sede o tragitti riconoscibili e sicuri su vie poco trafficate.

La Rete ciclabile regionale è costituita da una serie di "corridoi", cioè di fasce territoriali all'interno dei quali sono presenti o dovranno essere realizzati gli effettivi percorsi o itinerari ciclabili. Tali corridoi sono stati individuati sulla base di un complesso di elementi territoriali, ambientali e trasportistici che consentono una adeguata fruizione dei valori ad essi associati e la connessione con le reti ciclabili nazionali ed europee, il territorio locale ed il sistema dell'intermodalità. La rete infatti tiene conto anche delle esigenze di collegamento tra i principali centri urbani, al fine di favorire anche la mobilità ciclistica urbana.

Si tratta di un obiettivo di lungo periodo, da realizzare attraverso la pianificazione e la progettualità della Regione e degli Enti locali.

Il PRIT 2025 assume la Rete Previsionale delle Ciclovie Regionali come parte integrante del sistema infrastrutturale regionale con la finalità che attraverso la propria articolazione risponda alle esigenze di fruizione delle principali risorse culturali, naturali e paesaggistiche, nel migliore rispetto delle caratteristiche ambientali del territorio e di collegamento tra i principali centri urbani, integrandosi e favorendo la mobilità ciclabile locale.

Tale Rete integra il sistema regionale della mobilità e si inserisce all'interno delle principali reti o percorsi ciclabili Europei (Eurovelo) e Nazionali (Bicitalia) costituendo un quadro di riferimento per la definizione puntuale, programmazione delle risorse regionali e per orientare la pianificazione e la progettualità degli Enti Locali.

In quest'ottica pianificatoria, la Città metropolitana ha sviluppato, in coerenza con le previsioni di sviluppo e la finalità del PRIT2025, il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile Bologna Metropolitana² e Piano Territoriale Metropolitanano³.

Il **PTM - Piano Territoriale Metropolitanano** - individua e disciplina, per quanto di propria competenza, le reti infrastrutturali strategiche della mobilità metropolitana tra cui quelle per la mobilità ciclistica ed escursionistica, in coerenza con il PUMS che il PTM ha assunto come sua componente strutturale.

Nelle Norme del PTM la rete per la mobilità ciclistica viene definita dal Biciplan metropolitanano. Essa va intesa come infrastruttura funzionale sia agli spostamenti quotidiani delle persone sia alla fruizione turistica e del tempo libero ed è costituita dalla rete strategica e dalla rete integrativa, compresi i collegamenti ciclabili di carattere locale e urbano che costituiscono la rete della mobilità quotidiana.

Nell'apparato normativo del PTM il Biciplan viene richiamato:

- in particolare per l'accessibilità di poli metropolitani, ambiti produttivi, dotazioni metropolitane (scuole II grado, ospedali, musei,...) e principali attrattori extraurbani mediante adeguata connessione degli stessi al suo impianto di rete con estensione della rete ciclabile comunale e/o mediante declassamento di archi stradali a Fbis;

¹Approvato con Delibera di Assemblea Regionale n° 59 del 23/12/2021

²Approvato con Deibera di Consiglio n. 54 del 27/11/2019.

³Approvato con Delibera di Consiglio n. 16 del 12/05/2021.

- negli indirizzi ai Comuni per i PUG si indica chiaramente di concorrere alla realizzazione della rete del Biciplan sia strategica che integrativa, a completamento ed integrazione della rete comunale, anche in questo caso valutando la possibilità di declassificazione in Fbis (di cui si chiede di individuare le tratte); oltre a concorrere all'individuazione degli itinerari pedonali escursionistici in maniera integrata ed interconnessa alla rete cicloturistica del Biciplan per lo sviluppo della rete ecologica normata dal PTM;
- nella disciplina del territorio rurale in cui il PTM infatti ha particolarmente sposato la promozione del cicloturismo sviluppando il progetto di costruzione e valorizzazione fruitiva della rete ecologica.

Il **PUMS - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile** - ha come obiettivo strategico la riduzione del 40%, rispetto al 1990, delle emissioni climalteranti da traffico motorizzato al 2030; tale obiettivo potrà essere raggiunto attraverso il concorso di due componenti: "la riduzione del traffico motorizzato privato" per il 28% e "la decarbonizzazione del parco veicolare" per il restante 12%.

La sfida più grande del PUMS è dunque la diversione modale degli spostamenti motorizzati verso la modalità ciclistica e il TPM. Il Piano punta ad un vero e proprio progetto socioculturale di lungo respiro, capace di indurre un cambiamento sulle abitudini dei residenti della città metropolitana tale da assecondare lo sviluppo di un sistema di mobilità non più legato all'utilizzo dell'automobile.

Per la mobilità ciclistica il PUMS punta sulla definizione di una rete ciclabile di progetto integrata ed estesa a tutto il territorio metropolitano così come prefigurata nel **Biciplan metropolitano**, classificando la **rete per la mobilità quotidiana in strategica e integrativa** e dedicando inoltre attenzione allo sviluppo della **rete cicloturistica**. Per quanto riguarda Bologna, il PUMS ha assunto il Biciplan di Bologna come schema per la rete dell'ambito comunale, coordinando la pianificazione delle connessioni ciclistiche proposte dal Biciplan metropolitano tra l'ambito urbano del capoluogo ed i comuni di prima cintura.

Il Piano prefigura gli interventi prioritari per migliorare ed estendere infrastrutture e servizi per la mobilità ciclistica, realizzando efficienti opportunità di integrazione con le altre modalità di trasporto, aumentando l'offerta di parcheggi bici in prossimità delle stazioni e fermate dei mezzi di trasporto collettivi (SFM, Tram, Metrobus etc.). Il PUMS si preoccupa anche di indicare gli strumenti necessari allo sviluppo di una nuova cultura ed educazione alla mobilità sostenibile ciclistica, l'adozione di politiche mirate alla mobilità dei ciclisti, attraverso azioni di Mobility Management e di messa in campo di incentivi.

Perché gli obiettivi del PUMS siano raggiungibili alcuni principi e/o politiche risultano non negoziabili quali il rapporto tra pianificazione urbanistica e mobilità che si riconferma essenziale, tanto a livello territoriale quanto alla scala urbana. Gli sviluppi insediativi possono essere realizzati solo se coerenti con la rete viaria principale, serviti da una rete funzionale di percorsi ciclabili, da un servizio di trasporto pubblico che possa garantire una reale alternativa al trasporto privato, e opportunamente connessi da un punto di vista pedonale; inoltre la rete ciclabile deve consentire di raggiungere in maniera diretta, semplice e sicura i principali attrattori extraurbani, mentre negli ambiti urbani deve essere garantita una ciclabilità diffusa e sicura.

Il Biciplan metropolitano ha assunto e sviluppato alcuni elementi dedotti dai documenti preliminari del Piano della Mobilità Ciclistica Provinciale⁴ che costituisce il primo atto pianificatorio dedicato al tema della ciclabilità in provincia di Bologna. Infatti il PMC ha individuato i due filoni della mobilità quotidiana e del cicloturismo come i principali ambiti di lavoro per raggiungere l'obiettivo di aumentare il numero di ciclisti e la loro sicurezza.

La Città metropolitana ha deciso, inoltre, di mettere in atto un importante "passaggio culturale", spostando l'attenzione dal tema pianificatorio e progettuale del Biciplan a quello comunicativo della promozione della **Bicipolitana**. Questo passaggio ha preso le mosse dalla situazione sanitaria emergenziale legata alla pandemia Sars Covid 19 che, secondo gli scenari effettuati durante il periodo di lockdown, avrebbe potuto portare all'aumento dell'uso dell'auto privata, considerata più sicura per l'isolamento e il distanziamento fisico rispetto ai mezzi del trasporto pubblico, comportando un incremento di inquinamento e traffico. La città "Bicipolitana" di Bologna si è dunque proposta come apripista a livello nazionale per una strategia metropolitana per affrontare le prossime sfide anche alla luce dei nuovi scenari dettati dalla pandemia attuando quella Bologna "ad altra velocità" immaginata già dal PUMS. La Bicipolitana è diventata così il simbolo di una nuova visione che proprio partendo dalla mobilità sostenibile crea una rete metropolitana per la vivibilità del territorio bolognese.

⁴ Documenti preliminari PMC sono stati approvati con Delibera della Giunta Provinciale n.22 del 4 Febbraio 2014.

Sono inoltre state approvate⁵ le **Linee d'indirizzo per la progettazione dei Centri di Mobilità**, individuati dal PUMS come hub urbani intermodali, anche a supporto della rete del Biciplan, quali nodi principali d'interscambio in corrispondenza delle stazioni e nuove polarità urbane di qualità nell'ambito di pertinenza di 500 m.

Quadro progettuale e finanziario

Il Biciplan contenuto nel PUMS è lo strumento pianificatorio di riferimento, anche in virtù della sua integrazione come componente strutturale del PTM e alla sua coerenza con il PSM.

Come già descritto il Biciplan metropolitano prevede due ambiti di sviluppo della **rete ciclistica**, quello relativo alla **mobilità quotidiana** e quello relativo alla mobilità **cicloturistica**, che in diversi tratti si sovrappongono ed integrano nella Bicipolitana, pertanto i progetti in corso mirano, in stretta integrazione e in relazione alla provenienza dei finanziamenti, alla realizzazione delle due reti convergendo nell'obiettivo di aumentare la ciclabilità dell'intero territorio metropolitano.

Nell'ambito del Fondo ministeriale per la progettazione delle Opere Prioritarie⁶ è stata finanziata la **“Progettazione rete strategica Biciplan e sue integrazioni”**, pertanto è stato attivato una collaborazione con un Raggruppamento temporaneo di professionisti che, nello specifico, prevede lo sviluppo di 5 Linee d'azione nell'arco di 2 anni (2021-2022).

Il lavoro prevede l'analisi e progettazione della rete strategica del Biciplan metropolitano e sue integrazioni, nonché dei servizi per le attività connesse di definizione dei principi progettuali di uniformità e qualità e per la sperimentazione di elementi di segnalamento della rete stessa. Nello specifico le 5 linee d'azione si sviluppano come segue: compagna di rilievi su tutta la rete per la ricostruzione del quadro conoscitivo della rete ciclistica; elaborazione della Studio di prefattibilità di tutta la rete esistente che necessita di migliorie e di quella pianificata; redazione di circa 70km di Progetti di Fattibilità tecnico economica sui tratti che verranno ritenuti di maggiore rilevanza per lo sviluppo della rete; definizione di criteri progettuali reiterabili, standard qualitativi omogenei e indicazioni tecniche di supporto per la progettazione della rete ciclabile metropolitana; Piano di segnalamento per la sperimentazione segnaletica.

Nell'ambito di tale incarico sono anche incluse tre ciclovie turistiche rilevanti per il territorio metropolitano quali: la **Ciclovía Bologna-Ferrara**, la **Ciclovía Antiche paludi Bolognesi** e la **Ciclovía del Reno** al fine di promuovere e valorizzare il sistema idrico di eccezionale valore testimoniale, ambientale, paesaggistico ed escursionistico, che acquista anche un ruolo rilevante ai fini ricreativi, turistici e per la mobilità ciclopedonale.

Il **Progetto “Convergenze Metropolitane BOLOGNA”**⁷, presentato dalla Città metropolitana per accedere ai finanziamenti del *Bando per la riqualificazione e sicurezza delle periferie* ha ottenuto un contributo ministeriale di quasi 40.000.000€ per realizzare 27 progetti sul territorio metropolitano e attività di pianificazione in capo alla Città metropolitana stessa, tutt'ora in fase di completamento, prevede la realizzazione di percorsi ciclopedonali di livello metropolitano per connettere i comuni tra loro. Il Progetto più esteso riguarda l'unione Reno Galliera che ha realizzato sia la Linea 6 della Bicipolitana che la messa a sistema di una rete ciclistica che connette i comuni dell'Unione stessa.

All'interno del Progetto “Convergenze Metropolitane BOLOGNA” sono state inoltre destinate risorse per sviluppare studi o progetti di prefattibilità facenti parte della Bicipolitana, in particolare sono stati elaborati gli studi di prefattibilità relativi al collegamento ciclabile tra il percorso della Ciclovía del Sole e la Provincia di Prato nonché “Ciclovía Bologna – Prato (Via della Lana)” e quello relativo al percorso ciclabile lungo i torrenti Idice e Zena, che realizzano un anello ciclabile per connettere la Via Emilia al Passo Raticosa (Fiorenzuola) “Ciclovía della Val di Zena” (lungo lo Zena).

⁵ Approvato con Atto del Sindaco n. 23 del 10/02/2021.

⁶ DM n. 171 del 10 maggio 2019 il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti sono state assegnate delle risorse del "Fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, nonché per la project review delle infrastrutture già finanziate" di cui all'art. 202, comma 1, lettera a) del Codice dei contratti pubblici, alla Città metropolitana di Bologna. Tali risorse sono destinate alla predisposizione della progettazione di fattibilità o di project review riferiti ad opere contenute nei PUMS già adottati e per le attività di monitoraggio degli indicatori degli stessi.

⁷ Approvato con Atto del Sindaco n. 127 del 28/06/2017.

Nell'ambito del "Fondo ministeriale per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, nonché per la project review delle infrastrutture già finanziate"⁸ è previsto il finanziamento per la redazione dei Progetti di fattibilità tecnico economica della "**Ciclovia Bologna – Prato (Via della Lana)**" e della "**Ciclovia della Val di Zena**" (lungo lo Zena), ed è quindi in corso l'affidamento del relativo incarico.

Altre fonti di finanziamento attivate sul territorio metropolitano negli scorsi anni sono relative ai fondi **POR-FESR** che hanno finanziato interventi per circa 1,9 milioni di euro su un costo complessivo di circa 4,5 Milioni di euro nei comuni di Bologna, Castenaso, Castel Maggiore, Pianoro, Imola. Parimenti con i fondi **FSC 2014-2020** sono stati finanziati interventi per oltre 650.000 euro per un importo complessivo di 1,3 milioni di euro nei comuni di Valsamoggia e Medicina.

Elemento distintivo della Città metropolitana che coinvolge il suo intero territorio, da nord a sud, è la Ciclovia del Sole che è parte del percorso europeo Eurovelo 7 che congiunge Capo Nord a Malta attraversando tutta l'Europa e la penisola. Nello specifico la tratta della **Ciclovia del Sole da Verona a Firenze** è stata riconosciuta come percorso prioritario all'interno del Sistema nazionale delle ciclovie turistiche⁹ e pertanto le è stato assegnato un finanziamento di circa €15.000.000 suddiviso sui lotti prioritari individuati nelle quattro Regioni interessate dal tracciato: Veneto, Lombardia, Emilia-Romagna e Toscana. La Regione Emilia-Romagna è la regione capofila, mentre la Città metropolitana ha redatto il Progetto di Fattibilità Tecnico Economica dell'intera Ciclovia da Verona a Firenze. In fase di definizione del PFTE sono stati quindi individuati dei lotti prioritari in coerenza con la disponibilità delle risorse economiche ed analizzate le possibilità di realizzare tratte parziali della Ciclovia, in base alle priorità di intervento per successivi lotti funzionali e prioritari, all'interno di un quadro coordinato e complessivo. Quindi attualmente la Città metropolitana risulta assegnataria di oltre 5.000.000€ per la realizzazione del Lotto prioritario, che insiste sui comuni di Casalecchio di Reno, Sasso Marconi e Marzabotto, a sud del capoluogo, Crevalcore e San Giovanni in P., a nord, per le parti al di fuori dell'ex-sedime ferroviario dismesso della linea Verona-Bologna (di cui si vedrà in seguito).

La Città metropolitana, attraverso una convenzione¹⁰ con la Regione Emilia-Romagna, è stata individuata come soggetto attuatore del Lotto Prioritario della Ciclovia del Sole e pertanto a dicembre 2021 è stata pubblicata la gara per la per l'aggiornamento del Progetto di fattibilità tecnica economica, la progettazione definitiva, esecutiva e la direzione lavori per la realizzazione dell'intervento.

Lungo l'asse della Ciclovia del Sole sono in fase molto avanzata altri due progetti specifici che interessano il territorio della Città metropolitana che sono il Progetto per il recupero e la riqualificazione ad uso ciclo-pedonale dell'ex-sedime ferroviario dismesso della linea Bologna-Verona da Mirandola a Sala Bolognese e il Percorso cicloturistico eurovelo 7 Marzabotto -Silla.

Il Progetto per il recupero e la riqualificazione ad uso ciclo-pedonale dell'ex-sedime ferroviario dismesso della linea Bologna-Verona da Mirandola a Sala Bolognese, finanziato per la cifra di € 5.000.000¹¹, di cui la Città metropolitana è il soggetto attuatore anche per le opere nei Comuni efferenti la Provincia di Modena di Mirandola, San Felice sul P. e Camposanto. Questo percorso inaugurato il 13 aprile 2021 svolge un ruolo fondamentale oltre che gli spostamenti cicloturistici anche la mobilità quotidiana dei comuni attraversati, e permette quindi la realizzazione della Linea 2 della Bicipolitana. Sono tutt'ora in previsione degli interventi per aumentare il comfort e il livello qualitativo della Ciclovia del Sole per questo tratto.

Il Progetto per la realizzazione del Percorso cicloturistico eurovelo 7 Marzabotto-Silla per il quale sono attualmente in fase di avvio le procedure di gara per l'affidamento della realizzazione dell'opera il cui quadro economico

⁸ Decreto del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili n. 215 del 19 maggio 2021.

⁹ Legge di stabilità 2016, art. 1, comma 640, ha previsto lo stanziamento di specifiche risorse per interventi finalizzati allo sviluppo della mobilità ciclistica e, in particolare, per la progettazione e la realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche, riconoscendo la Ciclovia del Sole Verona – Firenze tra le 4 priorità.

¹⁰ Approvata con Delibera di consiglio metropolitano n° 29 del 14/07/2021.

¹¹ Comma 3, art. 5, Legge 28 dicembre 2015, n. 221 (c.d. Collegato ambientale alla legge di stabilità 2016) "Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali".

complessivo ammonta a 2.800.000€, di cui 2.500.000€ sono coperti dal Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC)¹² e per 300.000€ da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e Inrete Distribuzione Energia S.p.A.

Ad Ottobre 2020 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti¹³ (oggi Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile – MIMS) ha inoltre approvato il finanziamento di risorse destinate alla progettazione e realizzazione, da parte delle Città metropolitane e dei Comuni, “di ciclostazioni e di interventi concernenti la sicurezza della circolazione ciclistica cittadina, quali l’ampliamento della rete ciclabile e la realizzazione di corsie ciclabili, effettuati in coerenza con i relativi aspetti urbani degli strumenti di programmazione regionale, i Piani urbani per la mobilità sostenibile (PUMS), e i Piani urbani della mobilità ciclistica denominati “biciplan”, qualora adottati, al fine di far fronte all’incremento elevato della medesima mobilità a seguito delle misure adottate per limitare gli effetti dell’emergenza epidemiologica da covid-19”. Nell’ambito di tale finanziamento alla Città metropolitana sono stati assegnati circa 2.700.000€, di cui una prima parte verrà impegnata per realizzare le ciclabili di transizione dei Comuni dell’Area centrale.

Grazie ad una parte di questi finanziamenti si è proceduto alla progettazione delle ‘**Ciclabili di transizione**’ nei Comuni dell’Area centrale per accelerare alcune ricuciture nella rete e fare fronte alle problematiche legate alla necessità di distanziamento sociale e conseguente drastica riduzione della capacità di soddisfare la domanda del Trasporto Pubblico Locale in seguito all’emergenza legata al Covid-19.

La Città metropolitana ha poi approvato¹⁴ la concessione di contributi economici per favorire la realizzazione d’interventi concernenti la sicurezza della circolazione ciclistica cittadina, quali l’ampliamento della rete ciclabile e la realizzazione di corsie ciclabili di cui al finanziamento assegnato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel 2020¹⁵. La finalità era quella di procedere all’**assegnazione di contributi per ampliare la Bicipolitana** selezionando alcune fra le proposte pervenute alla Città metropolitana a seguito dell’indizione di un’apposita procedura di selezione. Sono risultati finanziabili 38 proposte di cui 12 ammissibili a contributo, attualmente sono in fase di sottoscrizione gli Accordi specifici e l’elaborazione dei progetti degli interventi ammissibili a finanziamento.

Nel 2020 la Città metropolitana ha assegnato contributi derivanti da oneri per le attività estrattive¹⁶ per la realizzazione di progetti di piste ciclabili inserite in un ambiente interessato dalla presenza di cave e quindi da riqualificare. I progetti assegnatari della compartecipazione sono la **Ciclovia del Reno**, che complessivamente costerà 1.600.000€, e il primo stralcio della **Ciclovia Bologna – Prato (Via della Lana)**, il cui costo totale è circa 6.000.000€ ed è stato stimato nello studio di prefattibilità sopraccitato e finanziato dalla Città metropolitana stessa.

La Città metropolitana di Bologna ha disposto la partecipazione al finanziamento "Avviso pubblico per il Programma di Progettazione delle Azioni di Riforestazione Urbana nell’ambito delle Città metropolitane – Annualità 2021", sono stati presentati 5 progetti: 4 afferenti a comuni metropolitani ed uno direttamente a Città metropolitana, ossia il progetto di **qualificazione a corridoio verde della Ciclovia del Sole**. Con decreto del Ministero della Transizione Ecologica del 13/12/2021 è stata approvata la graduatoria con elenco dei progetti ammessi a finanziamento, tra cui il progetto di forestazione urbana “Qualificazione a corridoio verde della Ciclovia del Sole”, che prevede interventi di riforestazione estesi per circa 15 km nei Comuni attraversati a nord del capoluogo. Inoltre è in corso di redazione il masterplan di inserimento paesaggistico di area vasta che comprende l’intero tratto metropolitano della ciclovia.

Tra le strategie del PUMS relative allo sviluppo della mobilità ciclistica, riveste un ruolo fondamentale la riconoscibilità e leggibilità della rete, così come evidenziato anche dalle Linee Guida del Ministero per la redazione dei Biciplan. A tale riconoscibilità contribuisce sia l’utilizzo di progettazioni tipologiche omogenee sia una opportuna segnaletica dedicata, coordinata, uniforme e coerente su tutto il territorio metropolitano che semplifichi la percezione del ciclista rispetto agli itinerari aumentandone, quindi, la fruibilità e la sicurezza massimizzandone

¹² Delibera CIPE 75/2017 del 7 agosto 2017 “Fondo sviluppo e coesione 2014-2020. Approvazione del piano operativo della Città metropolitana di Bologna e assegnazione risorse” sono stati assegnati 107 milioni di euro per la Città metropolitana di Bologna ed è stato approvato il “Piano Operativo FSC 2014-2020 della Città metropolitana di Bologna”

¹³ Decreto Ministeriale n. 344 del 12/08/2020, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n° 251 del 10 ottobre 2020.

¹⁴ Atto del Sindaco n. 90 del 14/04/2021.

¹⁵ Decreto Ministeriale n. 344 del 12/08/2020, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n° 251 del 10 ottobre 2020.

¹⁶ Ai sensi dell’art. 12 c. 3 della L.R. 17/91 ss.mm.ii, la Città metropolitana di Bologna finanzia interventi di risanamento, ripristino, valorizzazione e rinaturalizzazione ambientale e paesistica, prioritariamente delle aree interessate da attività estrattive e delle aree perfluviali che ne hanno storicamente subito l’impatto cumulativo, attraverso l’utilizzo di parte delle risorse introitate derivanti dagli oneri di attività estrattive.

dunque l'utilizzo. A questo scopo il PUMS promuove la creazione di una segnaletica omogenea sull'intero territorio metropolitano.

La Città metropolitana ha deciso, come già evidenziato precedentemente, di mettere in atto un importante "passaggio culturale", spostando l'attenzione dal tema pianificatorio e progettuale del Biciplan a quello comunicativo della promozione: la **Bicipolitana**. Questa è diventata così il simbolo di una nuova visione per la vivibilità del territorio bolognese, grazie ad una rete ciclabile a scala metropolitana, la prima a livello nazionale. Data l'importanza degli aspetti comunicativi e di riconoscibilità della rete ciclabile, la Città metropolitana di Bologna ha affidato un servizio per l'elaborazione di **un'immagine coordinata, una segnaletica ed una comunicazione unitaria** della stessa, in coerenza con quella in corso di realizzazione del Comune di Bologna.

Quadro normativo nazionale

- Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 - "Nuovo Codice della Strada" e s.m.i.;
- Decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 - "Regolamento di esecuzione ed attuazione del Nuovo Codice della Strada";
- Direttive Ministeriali per "Redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico", (G.U. n. 146 del 24 giugno 1995) per l'applicazione, in ambito urbano, delle disposizioni contenute nell'art. 36 del Codice della Strada;
- Decreto Ministeriale 30 novembre 1999, n. 557 - "Regolamento per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili";
- Decreto ministeriale 5 novembre 2001 - "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade";
- Circolare del Ministero dei Lavori Pubblici 8 giugno 2001, n. 3699 - "Linee Guida per le Analisi di Sicurezza delle Strade";
- Decreto ministeriale 19 aprile 2006 - "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali";
- "Carta di Bruxelles", firmata a conclusione di Velo-city nel 2009;
- Decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35 - "Gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali";
- Decreto ministeriale 2 maggio 2012, n. 137 - "Linee guida per la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali";
- Linee guida. "Sviluppare e attuare un piano urbano della mobilità sostenibile" 1° Edizione (2014, disponibile in italiano);
- Decreto Ministeriale 4 agosto 2017, n.397 "Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257";
- Legge 11 gennaio 2018, n.2 - "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica";
- "Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan".2nd Edition (2019, www.eltis.org).
- Decreto Ministeriale del 28 agosto 2019 n. 396 "Modifica delle linee guida per la redazione dei piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS)", di cui al decreto ministeriale 397/2017;
- Decreto Ministeriale del 04 giugno 2019 n° 229 "Sperimentazione della circolazione su strada di dispositivi per la micromobilità elettrica";

Quadro normativo regionale

- Legge Regionale 05 giugno 2017, n. 10
 - Linee guida per il sistema regionale della ciclabilità (L.r. n. 10/2017) - in coordinamento con il Progetto Life integrato Prepair.
- In maggio 2019 la Regione Emilia Romagna ha pubblicato e diffuso le linee guida per il sistema regionale della ciclabilità, Si tratta di uno degli strumenti della legge regionale del sistema della mobilità ciclistica, che punta ad un approccio sistemico e omogeneo per la pianificazione delle politiche della ciclabilità su scala regionale (infrastrutture, poli collegati, servizi, segnaletica e dotazioni).

Con questa iniziativa la Regione si propone di raggiungere l'efficacia tecnica e funzionale dei percorsi ciclabili, garantendo la necessaria uniformità delle reti regionali urbana, extraurbana e delle ciclovie regionali (RCR), in coerenza con la normativa regionale, nazionale ed europea.

3. OGGETTO DEL CONTRATTO.

L'oggetto del contratto consiste nell'affidamento dei servizi di redazione dei progetti di fattibilità tecnico ed economica (PFTE) delle tratte della rete della Bicipolitana ad oggi non realizzate, corredati di tutti gli elaborati richiesti, nonché dell'applicazione della nuova segnaletica coordinata per la rete ciclabile metropolitana.

Tale servizio ha come scopo la progettazione sinergica ed omogenea dei tratti mancanti, comprensivi di segnaletica dedicata, al fine di ottenere una migliore riconoscibilità della rete della Bicipolitana, mediante soluzioni progettuali coerenti tra loro e l'utilizzo di una segnaletica uniforme su tutto il territorio metropolitano.

L'estensione della rete oggetto di intervento, sita all'interno della Città metropolitana, è di circa **400 km definiti dalla Committenza**. Lo stato di fatto della rete della Bicipolitana si può evincere dall'Allegato "Stato di aggiornamento della Rete della Bicipolitana".

All'affidatario sarà fornito un estratto dello shapefile relativo alle tratte da progettare, aggiornato a marzo 2022, che riporta le principali informazioni sulla rete della Bicipolitana (vedi All2. Descrizione dati shape file).

Inoltre l'intera rete per la mobilità quotidiana pianificata è attualmente oggetto di studio di prefattibilità; tale studio sarà fornito all'Affidatario e dovrà essere utilizzato come base di partenza per lo sviluppo della progettazione di fattibilità tecnico-economica.

All'Affidatario verrà inoltre fornito il "Manuale d'uso segnaletica Bicipolitana", contenente le indicazioni dei segnali previsti e le modalità di utilizzo per le diverse casistiche, che dovrà essere utilizzato per la redazione degli opportuni elaborati relativi alla segnaletica.

Il servizio prevede che l'Affidatario sviluppi i seguenti elaborati (di cui si riporta una lista indicativa e non esaustiva):

1. **Piano Operativo di Dettaglio - POD** che espliciti nei particolari il programma generale di tutte le attività da eseguirsi a opera dell'Affidatario e le modalità operative per le diverse fasi di sviluppo del PFTE, coordinandole tra loro anche in parallelo quando necessario. Il POD dovrà inoltre essere costantemente aggiornato dall'Affidatario e validato dalla Stazione Appaltante anche attraverso la redazione di **Report mensili di stato avanzamento**, soprattutto rispetto alla consegna dei prodotti.
2. **Rilievi**
L'Affidatario dovrà effettuare, lungo tutta la rete oggetto di PFTE, tutte le rilevazioni plano altimetriche e topografiche necessarie in modo da ricostruire planimetria e sezione dell'intero tracciato, rilevando anche il posizionamento di tutti i punti e degli elementi dei luoghi per consentire la redazione dei successivi livelli di progettazione dell'opera, da restituire in formato dwg o dxf georeferenziati.
3. **Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica** di cui all'art. 23 del D.lgs. 50/2016 – "Codice dei contratti pubblici" che, nelle more del decreto di cui all'art. 23, comma 3, del Codice, dovrà essere conforme ai contenuti di cui agli artt. dal 14 al 23 del D.P.R. 207/2010, e tenere conto dei contenuti del DM 300 del 16/06/2017, e pertanto completo di:
 - a) documento di fattibilità delle alternative progettuali in cui si individuano e analizzano le possibili soluzioni progettuali alternative (art. 23 D.lgs. 50/2016);
 - b) relazione generale illustrativa (art. 18 DPR 207/2010);
 - c) relazione tecnica (art. 19 DPR 207/2010);
 - d) studio di prefattibilità ambientale (art. 20 DPR 207/2010) compreso quanto necessario ai fini della verifica di assoggettabilità a VIA (screening) ex LR 4/2018 art.10 c.2, nel quale si chiede di declinare gli indirizzi per l'applicazione dei Criteri ambientali minimi (CAM) per le successive fasi di progettazione;

- e) studi necessari per un'adeguata conoscenza del contesto in cui è inserita l'opera (art. 17 c. 1 lett. d DPR 207/2010), corredati da accertamenti ed indagini preliminari - quali quelle storiche, archeologiche, ambientali, topografiche, geologiche, idrologiche, idrauliche, geotecniche e sulle interferenze e relative relazioni ed elaborati grafici - atti a pervenire ad una completa caratterizzazione del territorio ed in particolare delle aree impegnate;
- f) planimetria generale (art. 17 c. 1 lett. e) DPR 207/2010);
- g) elaborati grafici (art. 21 DPR 207/2010) in numero e scala adeguati e debitamente quotati per l'individuazione delle caratteristiche dimensionali, volumetriche, tipologiche, funzionali e tecnologiche dei lavori da realizzare, sia delle opere puntali sia delle opere a rete; in particolare per le opere a rete dovranno essere previsti degli elaborati relativi alle indagini e studi preliminari (carta e sezioni geologiche, geomorfologiche e idrogeologiche in scala non inferiore a 1:10.000/1.000, planimetria idraulica in scala non inferiore a 1:10.000, sezioni geotecniche in scala non inferiore a 1:5.000/500, carta archeologica in scala non inferiore a 1:25.000, planimetria delle interferenze in scala non inferiore a 1:10.000, corografia in scala non inferiore a 1:25.000). Dovrà essere anche previsto un elaborato riassuntivo dei criteri di sicurezza previsti per l'esercizio dell'infrastruttura;
- h) prime indicazioni e misure finalizzate alla tutela della salute e sicurezza dei luoghi di lavoro per la stesura dei piani di sicurezza (art. 17 c. 2 DPR 207/2010);
- i) calcolo sommario della spesa (art. 22 DPR 207/2010);
- j) quadro economico di progetto (art. 22 DPR 207/2010);
- k) piano particellare preliminare delle aree (art. 17 c. 1 lett. i) DPR 207/2010);

e quanto altro necessario ai fini dell'acquisizione di pareri, autorizzazioni e nulla osta propri del PFTE così come stabilito dal Codice.

4. **Approfondimenti e relativi elaborati**

Si richiede inoltre all'affidatario di eseguire i seguenti approfondimenti progettuali:

- a) elaborati grafici relativi alla segnaletica verticale ed orizzontale sia come prevista dal Nuovo Codice della Strada sia come indicato nel "Manuale d'uso segnaletica Bicipolitana";
- b) elaborati grafici (planimetrie, sezioni, ecc) relativi a tutti i punti singolari dei tracciati ciclabili, quali , a titolo esemplificativo e non esaustivo: intersezioni, rotatorie, fermate bus, attraversamenti, zone 30, ecc;
- c) elaborati grafici di inserimento urbanistico per le tratte in attraversamento dei centri urbani di particolare interesse da concordarsi con la committenza e da redigersi in scala architettonica (almeno 1:200)
- d) elaborati grafici relativi alla inserimento paesaggistico in coerenza con le "Linee Guida metropolitane per la Forestazione urbana".

Finalità e obiettivi di carattere generale

In generale l'Affidatario dovrà orientare la progettazione in modo da garantire il raggiungimento dei seguenti obiettivi generali, già contenuti nel PUMS della Città metropolitana di Bologna:

- *Attrattività*

la progettazione dovrà puntare al reale e pieno utilizzo da parte dei ciclisti della rete ciclabile metropolitana. L'affidatario dovrà individuare le soluzioni tecniche che offrano al ciclista un percorso che renda competitivo l'utilizzo della bicicletta rispetto all'automobile, in particolare per gli spostamenti sistematici quotidiani casa – lavoro – scuola, cercando di promuovere un generale e significativo incremento nell'uso della bicicletta.

- *Continuità e brevità*

L'approccio generale alla progettazione della rete ciclabile metropolitana deve essere volto ad individuare le soluzioni infrastrutturali, tecniche e tipologiche che possano garantire la continuità dei collegamenti e privilegiare il percorso più breve.

- *Riconoscibilità*

La riconoscibilità dell'itinerario, non solo da parte dei ciclisti ma anche di tutti gli altri utenti della strada, è fondamentale per adeguare i comportamenti, tutelare chi usa la bicicletta e facilitare l'utilizzo dell'infrastruttura.

- *Sicurezza e accessibilità*

L'approccio generale alla progettazione della rete ciclabile metropolitana deve essere volto ad aumentare l'accessibilità del territorio metropolitano tramite la bicicletta rendendo sicure ai ciclisti tutte le strade urbane ed extraurbane, approfondendo gli aspetti relativi a geometria, specializzazione e permeabilità trasversale delle stesse e al rapporto tra spazio pedonale, ciclistico e spazio veicolare, in funzione del tipo di strada. A tale scopo dovranno essere individuate le soluzioni più adeguate ad ogni diversa situazione adottando tutte le diverse opportunità consentite dalla normativa.

- *Qualità e vivibilità*

La progettazione e la realizzazione dell'infrastruttura ciclabile non deve rispondere solamente al rispetto di criteri progettuali e di riconoscibilità. Essa rappresenta infatti uno strumento di intervento urbanistico che deve essere orientato ad aumentare e promuovere una maggiore e diffusa qualità urbana e paesaggistica, nonché una migliore vivibilità dei contesti territoriali collegati e rivitalizzati dalla rete ciclabile.

Coerentemente con gli obiettivi stabiliti dal DM 4 agosto 2017 n° 257 (succ. mod. DM 28 agosto 2019 n° 396) e con i target previsti dal PUMS Bologna metropolitana, l'oggetto del presente contratto concorre:

- al riequilibrio modale della mobilità a favore della bicicletta (che per l'area metropolitana corrisponde ad un passaggio dal 5% al 14% di spostamenti in bicicletta, che corrisponde ad un aumento pari a 239.000 unità degli spostamenti giornalieri effettuati in bicicletta);
- alla diminuzione dell'indice di mortalità e lesività stradale tra gli utenti deboli (che dovrà coincidere con la sensibile diminuzione del numero di morti e di feriti)
- alla riduzione del tasso di motorizzazione (che dovrà coincidere con la sensibile diminuzione del numero di auto per popolazione residente).

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

All'interno dell'offerta tecnica l'Affidatario dovrà redigere un **Piano Operativo di Dettaglio (di seguito POD)** che identifichi la metodologia generale e organizzi le fasi di lavoro e le relative attività oggetto del presente contratto, l'interazione tra esse e le tempistiche di svolgimento connesse e organizzandole all'interno di un **cronoprogramma delle attività**.

All'inizio del contratto la Committenza validerà il POD presentato in sede di offerta, eventualmente in seguito a correzioni o aggiustamenti richiesti all'Affidatario al momento dell'avvio del contratto. In fase di esecuzione dell'incarico, l'impostazione del processo e la programmazione dei lavori dovranno essere coordinati con il POD ed eventualmente aggiornati o integrati di concerto con l'Ente appaltante anche mediante la **redazione di report mensili di avanzamento delle attività**.

I report mensili dovranno essere redatti entro la prima settimana del mese successivo e saranno impostati in modo da fornire un quadro preciso dello stato di avanzamento delle attività in riferimento al cronoprogramma, individuando e motivando gli eventuali ritardi o le eventuali azioni realizzate in anticipo. Questi documenti

rappresenteranno, infatti, la base degli scambi e delle relazioni fra Committenza e Affidatario e i principali riferimenti nello stato di avanzamento delle attività. Per facilitare la loro redazione i documenti dovranno essere redatti in forma snella e schematica, pur garantendo la completezza e l'eshaustività delle informazioni.

Al momento dell'avvio del contratto l'Affidatario dovrà inoltre fornire i modelli word che costituiranno la base delle comunicazioni con l'Ente committente, quali:

- Verbale di incontro tipo
- Report mensile tipo
- Eventuali altri documenti proposti dall'Affidatario in sede di Offerta Tecnica.

Rapporti fra Affidatario ed Ente appaltante e organizzazione del gruppo di lavoro

Particolare importanza è rivestita dalla **capacità di autonomia organizzativa, relazionale e operativa** dell'Affidatario che dovrà interagire direttamente con l'Ente appaltante, 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.

I rapporti tra l'Affidatario da un lato e l'Ente appaltante 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 appaltante rappresentato dal Responsabile Unico del Procedimento (RUP)**, o da suoi delegati, e dal Direttore dell'esecuzione del contratto.

Il Responsabile della commessa avrà il compito di coordinare lo sviluppo del contratto nelle sue fasi, i tempi di consegna, i rapporti con l'Ente appaltante, con uno sguardo d'insieme sull'intero processo.

Il gruppo di lavoro dovrà essere composto da un congruo e qualificato numero di figure professionali in rapporto alle attività e ai tempi di consegna previsti. L'Affidatario è tenuto a garantire una costante congruità del gruppo di lavoro, con la presenza obbligatoria delle seguenti professionalità:

- Professionisti con comprovata esperienza nella progettazione di infrastrutture ciclabili sia in ambito urbano ed extraurbano, sia in ambito naturalistico, del loro inserimento urbano, architettonico e paesaggistico;
- Progettista dell'inserimento urbanistico/paesaggistico con comprovata esperienza nel campo della progettazione del verde negli spazi aperti e del paesaggio in generale, con particolare riferimento a percorsi ciclabili e affini;
- Professionisti con comprovata esperienza nella progettazione strutturale di ponti, passerelle, sottopassi e altre opere d'arte.

Per rispondere a particolari esigenze contrattuali, l'Affidatario, all'interno dell'offerta tecnica, potrà proporre ulteriori e specifiche figure professionali, diverse da quelle già citate.

L'esperienza di ogni componente del team di lavoro verrà dettagliata in un curriculum vitae sintetico (1 facciata A4 per ogni componente) in cui verranno messe in evidenza le esperienze specifiche e relative o assimilabili al presente capitolato-

Organizzazione degli incontri

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

L'Ente appaltante e l'Affidatario programmeranno **incontri a cadenza almeno settimanale** per confrontarsi sull'insieme delle attività in corso e per programmare quelle future. A tali incontri dovranno partecipare **tutti i componenti direttamente interessati del gruppo di lavoro**, come concordato con la Committenza.

Durante tutta la durata del contratto l'Affidatario dovrà essere disponibile a tutti i confronti necessari con Enti territoriali terzi e competenti a vario titolo sulle tematiche inerenti l'oggetto del presente contratto, in particolar modo con i Comuni interessati dalla progettazione.

All’Affidatario è richiesta la **redazione di verbali sintetici di tutti gli incontri** (anche relativamente agli incontri in cui la Committenza non dovesse essere presente). I verbali verranno sottoscritti per presa visione dalla Committenza e dovranno essere redatti entro una settimana dalla data dell’incontro. Per facilitare la loro redazione i documenti dovranno essere redatti in forma snella e schematica, pur garantendo la completezza e l’esaustività delle informazioni.

Organizzazione dello svolgimento del contratto e delle attività

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 Piano operativo e relativo cronoprogramma delle attività, presentati nell’offerta tecnica, nel rispetto degli standard minimi fissati dalla documentazione di gara ed eventualmente adeguato secondo i successivi accordi con l’Ente appaltante in fase di avvio del contratto.

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 appaltante o da esigenze specifiche.

Al fine di assicurare una restituzione delle attività e delle prestazioni coerente con le caratteristiche e le specificità del territorio di Città metropolitana, **l’Affidatario dovrà garantire una presenza costante sul territorio oggetto del contratto**. Nel caso in cui la sede legale ed operativa dell’Affidatario dovesse essere localizzata al di fuori dei confini delle regioni confinanti con l’Emilia-Romagna, si richiede l’attivazione di una sede operativa sul posto o, alternativamente, la disponibilità ad una presenza sul territorio metropolitano di tutte le figure professionali del team di lavoro necessarie all’adempimento delle singole prestazioni, di almeno quattro giorni a settimana.

Elaborati tecnici

Durante lo svolgimento del contratto, l’Affidatario dovrà anche provvedere alla redazione di tutta la documentazione utile e necessaria sia per il confronto con la Committenza o con eventuali altri Enti coinvolti, sia per la comunicazione e divulgazione verso i diversi attori coinvolti a vario titolo nel processo del presente contratto o con la cittadinanza o con organi istituzionali, quali: presentazioni PowerPoint contenenti sintesi dei dati di analisi e dei risultati progettuali, adattamenti di elaborati progettuali, rendering degli interventi, relazioni tematiche, tavole di dettaglio, report di sintesi per incontri pubblici, materiale divulgativo dei progetti e prodotti, etc....

L’approccio generale richiesto all’Affidatario è la condivisione con l’Ente Appaltante e i Comuni interessati di tutto il processo ed elaborazione delle attività del presente capitolato in un’ottica di **elaborazione condivisa dei contenuti, con particolare attenzione alle soluzioni progettuali adottate**.

Tutti gli elaborati dovranno essere redatti **in lingua italiana** ed essere **prodotti in 4 (quattro) copie cartacee e su supporto digitale (in formato aperto)**.

I medesimi materiali dovranno inoltre essere forniti sia in formato .pdf sia in formati editabili standard (ad esempio documenti Word, file Autocad, file mxd, file del pacchetto Adobe – photoshop, indesign, illustrator, ecc.) e analogamente dovranno essere fornite le basi di dati raccolte ed elaborate (file Excel, database, .dbf, shape file, ecc.), e dovranno essere compatibili con i sistemi informativi in uso presso gli uffici competenti di Città metropolitana.

Tempistiche di adempimento delle attività e consegna dei prodotti

Le tempistiche di adempimento sono elencate di seguito:

Entro **10 giorni** dall’avvio del contratto dovrà essere organizzato l’incontro di avvio.

Entro **15 giorni** dall'avvio del contratto dovrà essere consegnata la versione aggiornata del Piano Operativo di Dettaglio, del cronoprogramma e dell'organigramma, che restituisca le eventuali osservazioni e richieste di modifica di Città metropolitana al documento presentato in sede di offerta tecnica.

Entro **15 giorni** dall'avvio del contratto dovranno essere consegnati i modelli di verbale d'incontro tipo e di report mensile tipo.

Le consegne dei materiali avverranno secondo le seguenti tempistiche :

- a. Entro **90 giorni** dall'avvio del contratto, realizzazione di tutti i **rilievi** e consegna dei relativi output;
- b. Entro **120 giorni** dall'avvio del contratto, consegna dei **documenti di fattibilità delle alternative progettuali** relativi ai primi 100 km circa di rete (**anche organizzati per linee o altra categorizzazione condivisa con la Committenza**) per la condivisione e confronto sui contenuti;
- c. entro **180 giorni** dall'avvio del contratto, consegna di tutti gli elaborati previsti da PFTE ed approfondimenti progettuali relativi ai primi 100 km circa di rete (indicativamente);
- d. Entro **210 giorni** dall'avvio del contratto, consegna dei **documenti di fattibilità delle alternative progettuali** relativi ad ulteriori 100 km circa di rete (**anche organizzati per linee o altra categorizzazione condivisa con la Committenza**) per la condivisione e confronto sui contenuti;
- e. entro **270 giorni** dall'avvio del contratto, consegna di tutti gli elaborati previsti da PFTE ed approfondimenti progettuali relativi ad ulteriori 100 km circa di rete (indicativamente);
- f. Entro **300 giorni** dall'avvio del contratto, consegna dei documenti di fattibilità delle alternative progettuali relativi ad ulteriori 100 km circa di rete (anche organizzati per linee o altra categorizzazione condivisa con la Committenza) per la condivisione e confronto sui contenuti;
- g. entro **360 giorni** dall'avvio del contratto, consegna di tutti gli elaborati previsti da PFTE ed approfondimenti progettuali relativi ad ulteriori 100 km circa di rete (indicativamente);
- h. Entro **390 giorni** dall'avvio del contratto, consegna dei **documenti di fattibilità delle alternative progettuali** relativi ad ulteriori 100 km circa di rete (**anche organizzati per linee o altra categorizzazione condivisa con la Committenza**) per la condivisione e confronto sui contenuti;
- i. entro **450 giorni** dall'avvio del contratto, consegna di tutti gli elaborati previsti da PFTE ed approfondimenti progettuali relativi ad ulteriori 100 km circa di rete (indicativamente).

Tutte le consegne dovranno avvenire in **maniera scaglionata, secondo un cronoprogramma condiviso con la Committenza**, definito anche in base alle risultanze dei documenti di fattibilità delle alternative progettuali.

Si precisa che, al fine di favorire la condivisione dei contenuti e delle scelte tra Affidatario e Ente appaltante, i progetti dovranno **prevedere almeno tre revisioni di bozza** da parte di Città metropolitana prima della consegna dei documenti definitivi, da consegnarsi **almeno 20 giorni prima** della scadenza, per la condivisione dei contenuti.

L'Ente appaltante 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.

L'Ente appaltante si riserva di modificare le richieste relative alle tempistiche di adempimento in base ad eventuali esigenze sopravvenute durante lo svolgimento del contratto. Essere verranno tempestivamente comunicate all'Affidatario.

Il mancato adempimento degli obblighi di cui al presente punto e/o assunti con l'offerta da parte dell'Affidatario, può comportare l'applicazione di penali, come specificato al successivo capitolo 12.

Tutte le fasi operative elencate sono ricomprese fra quelle remunerate dal corrispettivo di cui al punto 6 ("durata, importo a base di gara e pagamenti"), 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.

5. PROPRIETÀ INTELLETTUALE

Il contratto non attribuisce all'Affidatario alcun diritto di proprietà anche intellettuale relativo ai documenti messi a sua disposizione dall'Ente appaltante e dagli enti terzi eventualmente coinvolti, ovvero ai documenti e ai dati che verranno elaborati dall'Affidatario medesimo in adempimento del servizio affidato. Gli elaborati prodotti saranno di proprietà esclusiva dell'Ente appaltante che potrà 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, informazioni o attività svolte sui lavori oggetto del contratto o pubblicare o rivendere gli stessi, in misura anche parziale, senza la preventiva autorizzazione scritta dell'Ente appaltante.

Ogni dato raccolto, rilevato ed elaborato dev'essere messo a disposizione dell'Ente appaltante e degli uffici competenti in forma chiara, strutturata e in formati condivisi.

6. DURATA, IMPORTO A BASE DI GARA E PAGAMENTI

L'affidamento decorrerà dalla data di avvio del contratto, che avverrà indicativamente nel mese di settembre 2022 con scadenza dopo 540 giorni e comunque fino al completamento di tutte le attività descritte nel presente capitolato.

Si precisa che le tempistiche individuate per la consegna degli elaborati sono quelle previste al punto 4 del Capitolato, l'Affidatario deve inoltre garantire la propria disponibilità fino alla scadenza contrattuale al fine di apportare le opportune modifiche o aggiustamenti che dovessero scaturire in seguito alla consegna definitiva dei suddetti elaborati.

Ai sensi dell'art. 106 la Committenza si riserva la possibilità di apporre modifiche in corso di esecuzione contrattuale, opportune o necessarie al fine, ad esempio, di adeguare la tempistica di consegna dei prodotti e/o le loro caratteristiche, elencati al punto 4 del presente capitolato, allineandola a quella eventualmente indicata dal MIMS per il finanziamento del servizio oggetto del presente appalto e/o coordinandola con altri piani o progettazioni in corso da parte della Città metropolitana o di altri Enti.

In qualsiasi momento, durante lo sviluppo della progettazione di cui al capitolo 3 del Capitolato descrittivo e prestazionale, senza che l'Affidatario possa sollevare eccezioni di sorta o richiedere oneri aggiuntivi o speciali compensi, la Ente Appaltante può chiedere approfondimenti rispetto alla documentazione prodotta, integrazioni/modifiche alle scelte progettuali e agli elaborati redatti, anche sulla base delle indicazioni degli altri enti e gestori di servizi pubblici a rete preposti al rilascio di pareri, autorizzazioni, nulla osta, etc. cui l'intervento è soggetto.

La Ente Appaltante si riserva la facoltà di procedere all'esecuzione del contratto in via d'urgenza, ai sensi dell'art. 32, comma 8 del D.Lgs 50/2016 e ss.mm.ii.

L'importo a base di gara per lo svolgimento delle indicate prestazioni è pari a € 370.428,75 (trecentosettantaquattrocentoventotto/75) oneri accessori e iva esclusi, soggetto a ribasso, per un complessivo massimo pari a 470.000,00 (quattrocentosettantamila/00) euro, inclusi oneri accessori e IVA.

L'importo complessivo da corrispondere 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.

Trattandosi di servizi di natura prevalentemente intellettuale, ai sensi dell'art. 26, comma 3 bis, del D.Lgs. 81/2008, non è stato redatto il DUVRI e non sono stati stimati oneri di sicurezza da non assoggettare a ribasso.

In applicazione dell'art. 35, comma 18, del D.Lgs. 50/2016, come modificato dall'art. 1, c. 20, lett. g), della L. n. 55/2019, è prevista, su espressa richiesta dell'Affidatario, la corresponsione dell'anticipazione pari al 30% dell'importo contrattuale, previa costituzione di apposita garanzia fideiussoria, entro quindici giorni dalla data di effettivo inizio della prestazione accertata dal responsabile unico del procedimento. Il beneficiario decade dall'anticipazione, con obbligo di restituzione, se l'esecuzione della prestazione non procede, per ritardi a lui imputabili, secondo i tempi contrattuali. Sulle somme restituite sono dovuti gli interessi legali con decorrenza dalla data di erogazione della anticipazione.

La liquidazione del corrispettivo avverrà, previa verifica di conformità delle prestazioni da parte del Direttore dell'esecuzione del contratto e previo accertamento della regolarità contributiva, alle condizioni di esigibilità di seguito specificate:

- una somma pari al 30 % (IVA e oneri inclusi) dell'importo dovuto al netto del ribasso offerto in sede di gara, alla consegna di tutti gli elaborati previsti nel paragrafo 4 punto a) e conseguente approvazione da parte di Città metropolitana;
- una somma pari al 25% (IVA e oneri inclusi) alla consegna di tutti gli elaborati previsti nel paragrafo 4 punto e) e conseguente approvazione da parte di Città metropolitana;
- una somma pari al 20% (IVA e oneri inclusi) alla consegna di tutti gli elaborati previsti nel paragrafo 4 punto i) e conseguente approvazione da parte di Città metropolitana;
- una somma pari al 25 % (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 Ente appaltante che verrà emesso entro 45 (quarantacinque) giorni dalla data di ultimazione di tutte le prestazioni previste dal contratto.

I pagamenti saranno effettuati, con bonifico bancario sul c/c indicato dall'Appaltatore a mezzo mandato emesso dalla Ragioneria CM a 30 (trenta) giorni dall'avvenuta ricezione della corretta fatturazione del regolare svolgimento dei servizi richiesti, come previsto dalla normativa vigente, salvo diversa indicazione normativa, previo controllo della regolarità del servizio reso a mezzo di apposizione di visto autorizzativo al pagamento della fattura come indicato nel Regolamento di contabilità armonizzata della Ente Appaltante, in particolare all'art.42.

Si precisa altresì che, con l'entrata in vigore degli obblighi in materia di fatturazione elettronica, l'affidatario sarà tenuto obbligatoriamente all'inserimento nelle fatture emesse esclusivamente in forma elettronica di:

- **CIG 9122126882;**
- **CUP C52C210010900001;**
- **impegno spesa come indicato nell'attestazione di conformità;**
- **Codice Univoco: Ufficio UFWYWE.**

Pertanto, in base a quanto previsto dal D. Lgs. 09/11/2012, n. 192, la decorrenza dei termini di pagamento delle fatture sarà subordinata alle verifiche concernenti l'idoneità soggettiva del contraente a riscuotere somme da parte della P.A., come prescritte dalla normativa vigente (Durc regolare, attestazione di regolarità fiscale dell'Agenzia delle Entrate, ecc.) e alla sussistenza in Capitolato descrittivo e prestazionale generale dei presupposti condizionanti l'esigibilità del pagamento, ivi compreso l'assolvimento degli obblighi in materia di tracciabilità.

Conseguentemente, le fatture potranno essere accettate dall'Amministrazione solo ad avvenuto perfezionamento delle procedure di verifica della conformità ovvero di approvazione della regolare esecuzione, ai sensi delle disposizioni contenute nel DPR n. 207/2010 in materia, ancora vigenti.

Ogni eventuale contestazione sulle fatture evase dovrà essere comunicata entro 30 (trenta) giorni dal ricevimento. La Ente Appaltante si riserva la facoltà di sospendere l'emissione dei mandati di pagamento qualora risulti da denuncia dell'Ispettorato del lavoro e/o di organi sindacali, che la Ditta è inadempiente per quanto riguarda l'osservanza:

- a. delle norme, sia di legge sia di contratti collettivi di lavoro, che disciplinano le assicurazioni sociali (quelli per inabilità e vecchiaia, malattie, infortuni, etc.);
- b. del versamento di qualsiasi contributo che le leggi e i contratti collettivi di lavoro impongano di compiere al datore di lavoro al fine di assicurare al lavoratore il conseguimento di ogni suo diritto patrimoniale. Ciò fino a quando non sia accertato che sia corrisposto quanto dovuto e che la vertenza sia stata definita;
- c. del riconoscimento della normale retribuzione contrattuale.

Accertata l'inadempienza, la Ente Appaltante si riserva la facoltà di recedere qualora la predetta non sia stata sanata nel termine di 30 giorni dal rilievo scritto. Per tale sospensione o ritardo di pagamento, la Ditta non può opporre alcuna eccezione, neanche a titolo di risarcimento danni.

Relativamente a quanto sopra, resta inteso che la Ente Appaltante provvederà ad effettuare i pagamenti dei corrispettivi per il servizio di cui al presente appalto, solo ad avvenuta verifica della documentazione idonea (DURC) per permettere l'accertamento dell'avvenuto pagamento degli oneri contributivi. Tale documentazione e la conseguente verifica di regolarità dell'Appaltatore è condizione pregiudiziale alla liquidazione di tutte le rate dei corrispettivi, senza che l'Appaltatore stesso possa pretendere interessi o risarcimenti di sorta per il tempo necessario a produrre la documentazione comprovante detta regolarità.

I pagamenti saranno soggetti al meccanismo denominato "Split payment" di cui alla l. 190 del 23/12/2014 art. 1 commi da 629 a 633.

In applicazione della L. n. 136/2010 "Piano straordinario contro le mafie, nonché delega al Governo in materia di normativa antimafia", tutti i movimenti finanziari relativi al presente affidamento dovranno essere registrati su conti correnti bancari o postali, accesi presso banche o presso la società Poste Italiane spa, dedicati, anche in via non esclusiva, e dovranno essere effettuati esclusivamente tramite lo strumento del bonifico bancario o postale, ovvero con altri strumenti di incasso o di pagamento idonei a consentire la piena tracciabilità delle operazioni, che dovranno riportare, in relazione a ciascuna transazione, il codice identificativo gara (CIG). Il mancato utilizzo del bonifico bancario o postale, ovvero degli altri strumenti idonei a consentire la piena tracciabilità delle operazioni costituirà causa di risoluzione del contratto. A tal fine, l'affidatario è tenuto a comunicare alla Ente Appaltante, prima della sottoscrizione del contratto, gli estremi identificativi dei conti correnti dedicati nonché, nello stesso termine, le generalità e il codice fiscale delle persone delegate ad operare sugli stessi.

Si precisa che il contratto sarà soggetto alle disposizioni di cui all'art. 3 della l. n. 136/2010 e successive modifiche circa gli obblighi di tracciabilità finanziaria.

È esclusa ogni possibilità di rivalutazione, revisione, indicizzazione del corrispettivo spettante all'Affidatario per la durata del contratto, anche in ipotesi di modifica della scadenza contrattuale ai sensi dell'art. 106 del D.Lgs 50/2016. concessa/imposta dall'Ente appaltante.

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.

A titolo esemplificativo e non esaustivo si elencano di seguito le attività che non sono considerate prestazioni aggiuntive/supplementari e che pertanto non comportano ulteriori oneri per la Ente Appaltante ma che andranno svolte tenendo in considerazione le condizioni di operatività sul territorio nazionale consentite al momento, in relazione alla situazione epidemiologica da COVID-19, di volta in volta concordate e calibrate in relazione alle misure emergenziali adottate:

- l'esecuzione da parte dell'Affidatario di ogni rilievo, misurazione e indagine necessaria per la redazione del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica;
- ogni eventuale modifica, approfondimento, integrazione rispetto alla documentazione prodotta, così come previsto dall'elenco degli elaborati, al capitolo 3 del Capitolato;
- la partecipazione agli incontri con la Ente Appaltante e i Comuni interessati, ritenuti utili ad insindacabile giudizio della medesima, per assicurare il buon esito della prestazione oggetto del servizio;
- la partecipazione a incontri pubblici che dovessero essere richiesti dalla Ente Appaltante o da altri enti coinvolti, predisponendo anche apposito materiale divulgativo di sintesi dei risultati (es. poster, presentazioni, ecc.);
- la partecipazione ad incontri con gli enti preposti al rilascio di pareri, autorizzazioni, nulla osta, ecc.
- la rendicontazione mensile delle attività da parte dell'Affidatario e la redazione dei verbali degli incontri.

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 di **tutto il gruppo di lavoro, nelle figure che si riterranno necessarie a seconda della tematica degli incontri**, 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 a tutti gli incontri necessari con i Comuni coinvolti e agli eventuali incontri di partecipazione politici, nonché a presentare gli elaborati prodotti e le idee sviluppate durante l'attività. Sarà l'Ente Appaltante a convocare l'Affidatario, concordando preventivamente la data d'incontro. Gli Enti coinvolti rimarranno a disposizione per eventuali ulteriori incontri richiesti dall'Affidatario.

L'Affidatario è inoltre tenuto a rispettare e garantire tutte le disposizioni enunciate al Capitolo 4 del presente Capitolato riguardanti la costituzione e gli obblighi del team di lavoro, al rispetto dell'organigramma, agli incontri, alla presenza sul territorio, alla redazione di report e verbali, all'affiancamento e alla condivisione con la committenza degli elaborati e delle riflessioni progettuali, al rispetto del cronoprogramma delle attività, ecc...

Rispetto contratti di lavoro

Sono a carico dell'Affidatario del servizio, il quale ne è il solo responsabile, tutti gli obblighi e gli oneri assicurativi, antinfortunistici, assistenziali e previdenziali a favore del proprio personale, con qualsiasi modalità assunto o collaborante.

L'Affidatario del servizio si impegna al rispetto, nei confronti del personale impiegato nei servizi oggetto di affidamento del contratto collettivo nazionale e territoriale in vigore per il settore e per la zona nella quale si eseguono le prestazioni di servizi, stipulato dalle associazioni dei datori e dei prestatori di lavoro comparativamente più rappresentative sul piano nazionale e quelli il cui ambito di applicazione sia strettamente connesso con l'attività oggetto dell'appalto svolta dall'impresa anche in maniera prevalente.

L'Affidatario del servizio si impegna altresì a rispettare le leggi e i regolamenti sulla tutela, sicurezza, salute, assicurazione assistenza, contribuzione e retribuzione dei lavoratori.

Prima del pagamento dei corrispettivi, secondo le scadenze e le modalità previste al precedente art. 4, sarà accertata la regolarità contributiva. In caso di inadempienza contributiva relativamente a personale dipendente dell'Affidatario del servizio o del subappaltatore impiegato nell'esecuzione del contratto, verrà trattenuto dal certificato di pagamento l'importo corrispondente all'inadempienza contributiva ed assicurativa, per il successivo versamento diretto agli enti previdenziali e assicurativi. In ogni caso, sull'importo netto progressivo delle prestazioni è operata una ritenuta dello 0,50 per cento; le ritenute possono essere svincolate soltanto in sede di liquidazione finale, previo accertamento della regolarità contributiva.

Ai sensi dell'articolo 30, c. 6, del D. Lgs. 50/2016, in caso di ritardo nel pagamento delle retribuzioni dovute al personale dipendente dell'Affidatario del servizio o del subappaltatore o dei soggetti titolari di subappalti e cottimi di cui all'articolo 105 del D. Lgs. 50/2016, impiegato nell'esecuzione del contratto, il responsabile unico del procedimento invita per iscritto il soggetto inadempiente, ed in ogni caso l'Affidatario del servizio, a provvedervi entro i successivi 15 giorni. Ove non sia stata contestata formalmente e motivatamente la fondatezza della richiesta entro il termine sopra assegnato, la Ente Appaltante paga, anche in corso d'opera, direttamente ai lavoratori le retribuzioni arretrate detraendo il relativo importo dalle somme dovute all'Affidatario del servizio del contratto ovvero dalle somme dovute al subappaltatore inadempiente nel caso in cui sia previsto il pagamento diretto ai sensi dell'articolo 105 del D. Lgs. 50/2016. Nel caso di formale contestazione delle richieste di cui sopra, il responsabile del procedimento provvede all'inoltro delle richieste e delle contestazioni alla direzione provinciale del lavoro per i necessari accertamenti.

8. IMPEGNI A CARICO DELL'ENTE APPALTANTE.

L'Ente appaltante garantisce inoltre:

- 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 mettere a disposizione tutte le informazioni e i dati conoscitivi in suo possesso che siano utili a fornire una rappresentazione aggiornata delle conoscenze nonché la propria struttura tecnica, al fine di garantire il supporto necessario all'espletamento del servizio oggetto dell'appalto;

- 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;
- il costante aggiornamento dell’Affidatario rispetto alle attività di programmazione o alle attività esterne che possono avere un impatto sulla produzione delle attività richieste;
- l’accompagnamento dell’Affidatario durante tutto il processo progettuale.

I materiali messi a disposizione dall’Ente Appaltante sono:

- Lista dei contatti e dei referenti tecnici;
- Estratto della shape file, aggiornato a marzo 2022, delle reti ciclabili della Bicipolitana;
- Shape file relativi alla cartografia PUMS, scaricabile da <https://cartografia.cittametropolitana.bo.it/catalogo/>;
- Shape file relativi ai principali poli attrattori (scuole, servizi sanitari, servizi di prima necessita, etc.);
- Relazioni ed analisi svolte sulla rete della Bicipolitana;
- Elaborati relativi al PUMS della Città metropolitana di Bologna, scaricabili da <https://cartografia.cittametropolitana.bo.it/pumstav1a/> e da [https://pumsbologna.it/Consulta_il_piano](https://pumsbologna.it/Consulta_il_piano;);
- Linee di indirizzo e norme individuate dal PTM approvato, scaricabile da [https://www.ptmbologna.it/ptm_approvato](https://www.ptmbologna.it/ptm_approvato;);
- Linee di indirizzo per la progettazione dei centri di mobilità, scaricabile da [https://pumsbologna.it/centrodimobilita/Linee_di_Indirizzo_per_la_progettazione](https://pumsbologna.it/centrodimobilita/Linee_di_Indirizzo_per_la_progettazione;);
- Linee Guida metropolitane per la Forestazione urbana scaricabile da [https://www.cittametropolitana.bo.it/agenda_sviluppo_sostenibile/Progetti_pilota/Linee_guida_per_la_forestazione_metropolitana](https://www.cittametropolitana.bo.it/agenda_sviluppo_sostenibile/Progetti_pilota/Linee_guida_per_la_forestazione_metropolitana;);
- Linee guida regionali per la ciclabilità;
- Manulae d’uso segnaletica Bicipolitana
- Dati relativi all’incidentalità della Città metropolitana di Bologna;
- Studi di prefattibilità già elaborati dalla Città metropolitana o da altri enti coinvolti;
- Lista dei progetti in corso di elaborazione dalla Città metropolitana o da altri enti coinvolti;
- ecc.

9. GARANZIE

Ai sensi dell’art. 93, comma 10, del D.Lgs. n. 50/2016 non è richiesto il versamento della garanzia provvisoria in quanto oggetto del presente servizio sono servizi di architettura e ingegneria.

Ai sensi dell’art. 103, co. 1, del Codice dei contratti, è richiesta all’Appaltatore una garanzia definitiva, a sua scelta, sotto forma di cauzione o fideiussione, pari al 10% (dieci per cento) dell’importo contrattuale; se il ribasso offerto dall’aggiudicatario è superiore al 10% (dieci per cento), la garanzia è aumentata di tanti punti percentuali quanti sono quelli eccedenti il 10% (dieci per cento); se il ribasso offerto è superiore al 20% (venti per cento), l’aumento è di due punti percentuali per ogni punto di ribasso eccedente la predetta misura percentuale. La cauzione è prestata a garanzia dell’adempimento di tutte le obbligazioni del contratto e del risarcimento dei danni derivanti dall’eventuale inadempimento delle obbligazioni stesse, nonché a garanzia del rimborso delle somme pagate in più all’esecutore

rispetto alle risultanze della liquidazione finale, salva comunque la risarcibilità del maggior danno verso l'appaltatore. La garanzia cessa di avere effetto solo alla data di emissione del certificato di regolare esecuzione. E' facoltà della Ente Appaltante richiedere al soggetto aggiudicatario la reintegrazione della garanzia ove questa sia venuta meno in tutto o in parte; in caso di inottemperanza, la reintegrazione si effettua a valere sui ratei di prezzo da corrispondere all'esecutore. La garanzia fideiussoria, a scelta dell'appaltatore, può essere rilasciata dai soggetti di cui all'art. 93, comma 3 del D.Lgs 50/2021, da imprese bancarie o assicurative che rispondano ai requisiti di solvibilità previsti dalle leggi che ne disciplinano le rispettive attività o rilasciata dagli intermediari finanziari iscritti nell'albo di cui all'art. 106 del D.Lgs. n. 385/1993, che svolgono in via esclusiva o prevalente attività di rilascio di garanzie e che sono sottoposti a revisione contabile da parte di una società di revisione iscritta nell'albo previsto dall'art. 161 del D.Lgs. n. 58/1998 e che abbiano i requisiti minimi di solvibilità richiesti dalla vigente normativa bancaria assicurativa. La garanzia è progressivamente svincolata a misura dell'avanzamento dell'esecuzione, nel limite massimo del 80% dell'iniziale importo garantito; lo svincolo è automatico, senza necessità di benestare del committente, con la sola condizione della preventiva consegna all'istituto garante, da parte dell'appaltatore o del concessionario, degli stati di avanzamento dei lavori o di analogo pag. 10 di 12 documento, in originale o in copia autentica, attestanti l'avvenuta esecuzione. La garanzia, per il rimanente ammontare residuo del 20% (venti per cento), cessa di avere effetto ed è svincolata automaticamente all'emissione del certificato di collaudo; lo svincolo e l'estinzione avvengono di diritto, senza necessità di ulteriori atti formali, richieste, autorizzazioni, dichiarazioni liberatorie o restituzioni.

La garanzia deve prevedere espressamente la rinuncia al beneficio della preventiva escussione del debitore principale, la rinuncia all'eccezione di cui all'articolo 1957, secondo comma, del codice civile, nonché l'operatività della garanzia medesima entro quindici giorni, a semplice richiesta scritta della Ente Appaltante.

La mancata costituzione della garanzia determina la decadenza dell'aggiudicazione e l'affidamento al concorrente che segue in graduatoria.

10. STIPULAZIONE DEL CONTRATTO.

La stipula avverrà in modalità elettronica secondo le norme vigenti, in forma pubblica amministrativa a cura dell'Ufficiale rogante.

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

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

Per la particolare tipologia dell'appalto in oggetto, ai sensi dell'art. 31 comma 8 del D.Lgs. n. 50/2016, è vietato il sub-appalto, fatta eccezione per indagini geologiche, geotecniche e sismiche, sondaggi, rilievi, misurazioni e picchettazioni, predisposizione di elaborati specialistici e di dettaglio, con esclusione delle relazioni geologiche, nonché per la sola redazione grafica degli elaborati progettuali. Resta, comunque, ferma la responsabilità esclusiva del progettista.

Non sono considerate sub-appalto le attività prive di contenuto intellettuale che pertanto L'Affidatario potrà acquistare da fornitori terzi e/o comunque mediante sub-contratti quali a titolo esemplificativo e non esaustivo 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.

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 APPALTANTE e/o dell'ITL.

12. PENALI.

Salvo più gravi e diverse sanzioni previste dalle norme di legge e dal codice deontologico dell'Ordine degli ingegneri ed architetti, l'Ente Appaltante, a tutela delle disposizioni contenute nel presente capitolato e/o degli obblighi assunti con l'offerta da parte dell'Affidatario in caso di ritardi e/o inadempimenti definitivi ascrivibili all'affidatario, avrà la facoltà di applicare le seguenti penalità escutendole mediante compensazione con detrazione diretta dal primo pagamento utile:

- in caso di ritardata consegna dei prodotti nei tempi previsti, senza che l'affidatario ne abbia dato repentino e motivato preavviso all'Ente Appaltante in tempo utile per poter evitare la perdita di possibili finanziamenti, sarà applicata una penale per ogni giorno di ritardo fino all'1 per mille dell'ammontare netto contrattuale, ai sensi di quanto disposto dall'art. 113 bis del D.Lgs. n. 50/2016;
- in caso di irreperibilità del Responsabile di commessa, senza che lo stesso abbia comunicato e motivato tempestivamente l'assenza e senza che sia stato nominato tempestivamente un delegato, in possesso degli stessi requisiti, sarà applicata una penale per ogni giorno di irreperibilità fino all'1 per mille dell'ammontare netto contrattuale, ai sensi di quanto disposto dall'art. 113 bis del D.Lgs. n. 50/2016;
- in caso di mancata partecipazione dell'affidatario a un incontro di coordinamento convocato con ragionevole preavviso da parte dell'Ente Appaltante, sarà applicata una penale per ogni incontro perso fino all'1 per mille dell'ammontare netto contrattuale, ai sensi di quanto disposto dall'art. 113 bis del D.Lgs. n. 50/2016.

Per tutti i casi che dovessero verificarsi, e che non rientrano specificamente nelle casistiche di cui sopra, saranno applicate le penalità di seguito riportate:

- da € 150,00 a € 300,00 per ogni inadempienza di lieve entità;
- da € 350,00 a € 600,00 per ogni inadempienza ritenuta mediamente grave nel rispetto delle norme del Capitolato;
- da € 700,00 a € 2.000,00 per ogni altra casistica di grave inadempimento o violazione del presente Capitolato

Le penali così individuate saranno puntualmente disciplinate ed eventualmente integrate nel contratto che sarà sottoscritto a esito dell'aggiudicazione.

L'applicazione delle penali dovrà essere preceduta da tempestiva contestazione per iscritto dell'inadempienza alla quale l'affidatario avrà facoltà di presentare le proprie contro deduzioni entro e non oltre dieci giorni dalla notifica della contestazione.

Le penali di cui sopra non troveranno applicazione esclusivamente nel caso in cui le contro deduzioni presentate nei termini prescritti siano ritenute oggettivamente valide e fondate ad insindacabile giudizio dell'Ente Appaltante.

13. FORZATA INTERRUZIONE

Nulla è dovuto all'affidatario per l'interruzione del servizio, qualunque ne sia il motivo, comprese le cause di forza maggiore, anche se non direttamente imputabili all'affidatario.

In caso di sciopero del personale dipendente dell'affidatario qualora ne sia dato formale preavviso nei termini di legge, nessuna penalità sarà applicata nei confronti della medesima.

14. CAUSE DI RISOLUZIONE.

Per la risoluzione contrattuale si fa riferimento alla normativa in vigore, ed in particolare a quanto previsto dall'art. 108 del D.Lgs 50/2016 e ss.mm.ii. e dal codice civile.

Ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1456 c.c., L'Ente appaltante 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;

- la cessione ad altri in tutto o in parte sia direttamente che indirettamente, dei diritti e degli obblighi inerenti al presente appalto;
- 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;
- l'utilizzo da parte dell'affidatario di personale privo delle caratteristiche di professionalità richieste dal presente capitolato e/o personale con profili ed esperienza diversi rispetto a quelli presentati in sede di candidatura dell'offerta, con particolare rilevanza per le figure professionali obbligatorie;
- l'utilizzo da parte dell'affidatario di personale ritenuto non idoneo dalla stazione appaltante allo svolgimento del servizio, senza provvederne all'immediata sostituzione;
- la violazione delle disposizioni sulla tracciabilità dei pagamenti ai sensi dell'art. 3 della legge 136/2010.

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.

E in ogni caso ogni altra inadempienza, qui non contemplata, o fatto che renda impossibile la prosecuzione dell'appalto, a termine dell'art. 1453 del codice civile.

15. RECESSO.

È facoltà dell'Ente appaltante 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 appaltante 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.

16. 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 verrà usato il seguente CIG: 7058017BDF, nonché i CUP indicati se del caso.

17. 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.

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 una polizza per la responsabilità civile e professionale contro i rischi derivanti dallo svolgimento delle attività di competenza per un massimale non inferiore all'importo di € 1 milione, con particolare riferimento agli artt.24, comma 4, 106, comma 10 del D.Lgs. 50/2016, 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 suddetto. La polizza dovrà essere esibita in copia conforme in sede di stipula del contratto.

18. SPESE CONTRATTUALI.

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

19. 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 sarà competente in via esclusiva il Foro di Bologna.

20. PROTEZIONE E TRATTAMENTO DEI DATI

REGOLAMENTO EUROPEO 2016/679 – INFORMATIVA AI SENSI DELL'ART. 13

La Città Metropolitana di Bologna (titolare del trattamento) informa che i dati personali forniti a seguito della presente procedura sono raccolti e trattati esclusivamente per finalità di selezione delle offerte per la scelta dei contraenti. Il conferimento di tali dati è obbligatorio a pena di esclusione.

I dati personali acquisiti saranno trattati da personale interno previamente autorizzato e designato quale incaricato per tali attività, con l'utilizzo di procedure anche informatizzate, nei modi e nei limiti necessari per lo svolgimento del relativo procedimento. I dati possono essere comunicati ai membri della commissione giudicatrice, se nominata all'uopo, per lo svolgimento delle procedure di appalto. Per le stesse finalità, i dati personali possono essere comunicati agli altri partecipanti alla procedura, nonché ai soggetti presso i quali sono svolti i controlli circa il possesso dei requisiti ex artt. 80 e 83 del Codice dei contratti. I dati sono resi noti in conformità alla disciplina prevista dal D.lgs. 50 2016 ("Codice dei contratti pubblici") nel testo vigente.

Le richieste di esercizio dei diritti previsti agli articoli 15 e seguenti del Regolamento Europeo n. 679/2016 a favore dell'interessato, tra cui il diritto di accedere ai propri dati personali, di chiederne la rettifica, la limitazione del trattamento, la cancellazione, nonché il diritto di opporsi al loro trattamento, possono essere rivolte alla Città Metropolitana di Bologna – Area Pianificazione territoriale", Via Zamboni, 13, cap. 40126 Bologna, presentando apposita istanza.

Gli interessati che ritengono che il trattamento dei dati personali a loro riferiti avvenga in violazione di quanto previsto dalla normativa vigente hanno il diritto di proporre reclamo al Garante per la protezione dei personali o di adire le opportune sedi giudiziarie come previsto agli articoli 77 e 79 del Regolamento Europeo 679/2016.

Il Responsabile della Protezione dei Dati è Lepida S.p.A., che ha individuato quale referente Anna Lisa Minghetti.

21. ALLEGATI.

All1_ Stato di aggiornamento della Rete della Bicipolitana

All2_ Descrizione dati shape file