



AREA CITTA', TERRITORIO, AMBIENTE
SETTORE AMBIENTE, IGIENE URBANA,
PAESAGGIO,
MOBILITA' E VIABILITA', DECORO URBANO
E GARE (CUC)

CAPITOLATO PRESTAZIONALE D'APPALTO ERRATA CORRIGE

**Redazione di un Piano Urbano della
Mobilità Sostenibile (PUMS) e della
Valutazione Ambientale Strategica (VAS)
Per il Comune di ANDRIA**

CIG: 8487604066

CUP B82G19000610001

1. Premessa

Il Comune di Andria intende dotarsi di un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) quale piano strategico di lungo periodo (orizzonte temporale decennale) che si propone di soddisfare la variegata domanda di mobilità delle persone e delle imprese nelle aree urbane e peri-urbane della Città migliorandone la qualità della vita, che sia sostenibile dal punto di vista ambientale promuovendo modalità di trasporto e più in generale di mobilità meno inquinanti, che individui scelte infrastrutturali ed organizzative economicamente più efficienti.

Detto Piano dovrà integrarsi agli altri Strumenti di Piano esistenti e sarà improntato ai principi di: **Integrazione, Partecipazione, Monitoraggio e Valutazione**, focalizzando l'attenzione al tema della **riduzione del traffico** cittadino e quindi dell'emissione di gas inquinanti e dell'**accessibilità** intesa come insieme di caratteristiche spaziali, distributive, organizzative e gestionali in grado di permettere la mobilità sostenibile e un uso più agevole, in condizioni di sicurezza e autonomia, degli spazi e delle infrastrutture della città da parte di qualsiasi persona.

2. Oggetto dell'appalto

Il presente capitolato ha per oggetto l'affidamento dell'incarico per la redazione del "**Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Andria e dei Piani di Settore ad esso formalmente e funzionalmente collegati e/o connessi**", oltre che la redazione di tutti gli elaborati necessari per l'espletamento del processo di VAS e di tutte le procedure partecipative connesse al Piano.

L'affidamento comporterà l'espletamento di tutte le prestazioni professionali e le attività per l'acquisizione dei dati necessari alla redazione del PUMS ed alla sua approvazione, l'ideazione e la gestione della fase partecipativa, la predisposizione degli elaborati tecnici ivi compresi quelli relativi alla VAS e ad altre valutazioni ambientali eventualmente necessarie, nonché l'assistenza tecnica necessaria per tutta la procedura relativa alla Valutazione Ambientale Strategica (VAS), fino alla sua conclusione, attraverso un approccio interdisciplinare e integrato.

A tale scopo l'esecutore dovrà garantire le seguenti prestazioni minime:

- redazione di un cronoprogramma dettagliato delle attività, previa consultazione con la stazione appaltante;
- redazione delle linee di indirizzo (quadro conoscitivo, obiettivi, indicatori) secondo i contenuti delle linee guida regionali;
- redazione del PUMS secondo i contenuti e le procedure previste dalla normativa comunitaria, nazionale e regionale applicabile;
- redazione degli elaborati dei piani urbanistici e di settore formalmente e funzionalmente collegati e/o connessi al PUMS;
- redazione di tutti gli elaborati scritto-grafici necessari all'espletamento del processo di VAS (rapporto ambientale preliminare, rapporto ambientale di orientamento, rapporto ambientale, sintesi non tecnica, istruttoria e proposta di controdeduzioni alle osservazioni/pareri pervenuti, ecc);
- realizzazione di tutto il processo informativo, comunicativo e partecipativo per la formazione del PUMS, nelle varie fasi nonché la

redazione di tutti gli elaborati ed espletamento di tutte le azioni necessarie alle procedure partecipative, 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;

- relazione con indicazione delle varianti a strumenti urbanistici eventualmente necessarie;
- modifica di tutti gli elaborati di piano per ottemperare alle indicazioni della stazione appaltante prima dell'adozione del piano;
- predisposizione controdeduzioni alle osservazioni/pareri pervenuti dopo la pubblicazione del piano;
- redazione dell'adeguamento degli elaborati di piano in funzione delle osservazioni e dei pareri pervenuti, sia in sede di fase di pubblicazione del piano sia in sede di VAS, che la stazione appaltante vorrà accogliere;

I benefici che il PUMS dovrà generare, secondo le Linee Guida ELTIS sono:

- **migliorare** la qualità della vita;
- **creare** benefici economici e ridurre i costi;
- **produrre** benefici ambientali e alla salute dei cittadini;
- **augmentare** l'accessibilità e la fluidificazione della mobilità;
- **fare** un uso più efficiente delle risorse limitate a disposizione;
- **conquistare** il consenso dei cittadini;
- **riuscire** a soddisfare gli obblighi di legge in maniera efficace e integrata;
- **sfruttare** le sinergie di più istituzioni e settori per una pianificazione collaborativa;
- **generare** una nuova cultura della mobilità.

Il PUMS dovrà avere le seguenti caratteristiche generali di base:

- **visione strategica** di lungo periodo dei trasporti e della mobilità per le aree urbane e peri-urbane, che copra tutte le modalità di trasporto (pubblico e privato, passeggeri e merci, motorizzato e non, gestione degli spostamenti e della sosta);
- **approccio** partecipativo;
- **sviluppo** equilibrato e integrato di tutte le modalità di trasporto;
- **approccio** integrato con un alto livello di cooperazione e consultazione tra enti con diversi livelli di competenza e che si occupano di settori e tematiche differenti;
- **valutazione** della performance corrente e futura dell'intero sistema mediante l'individuazione di un set di indicatori;

3. Definizione economica dell'appalto e modalità di aggiudicazione

L'importo a base di gara stimato come occorrente per l'esecuzione di tutte le prestazioni dettagliate all'art.2, è pari ad **€ 115.000,00** (IVA ed oneri previdenziali ed assistenziali esclusi) compreso la fornitura ed installazione di un software di simulazione del sistema di trasporto almeno della tipologia a 4 stadi. Il corrispettivo dell'intero servizio oggetto della gara, pari al prezzo di aggiudicazione, è da intendersi forfettario e a corpo.

4. Composizione del gruppo di progettazione

L'appalto dovrà essere eseguito, indipendentemente dalla natura giuridica del soggetto affidatario da operatore economico laureato in Ingegneria o in Architettura, con qualificata e comprovata esperienza almeno quinquennale nel campo della pianificazione dei sistemi di mobilità e trasporto, sosta, acustica e ambiente, urbanistica, viabilità.

Qualora tali caratteristiche non potranno essere assicurate da un unico operatore, il gruppo di lavoro oltre al capogruppo/coordinatore (laureato in ingegneria e/o architettura) dovrà essere composto da almeno due "esperti di trasporti" ingegnere e/o architetto con qualificata e comprovata esperienza nel settore della pianificazione dei sistemi di mobilità e trasporto e garantire almeno, al proprio interno le seguenti competenze professionali in materia di urbanistica, pianificazione dei sistemi di mobilità e trasporto, viabilità, di sosta ed acustica e ambiente.

Le figure professionali di cui sopra dovranno essere iscritte negli appositi albi previsti dai vigenti ordinamenti professionali.

Infine dovrà essere garantita nello staff la presenza di un esperto informatico, esperienza desumibile, dell'aver espletato incarichi che hanno comportato l'utilizzo di sistemi informatici di macro e micro simulazione di scenari progettuali, ruolo che potrà essere ricoperto anche da una delle professionalità sopra richiamate.

5. Quadro normativo di riferimento e vincoli per la redazione del PUMS

La redazione del PUMS dovrà avvenire ai sensi della seguente normativa, fatte salve le eventuali modifiche e/o integrazioni che nel frattempo possano intervenire e alle quali comunque dovrà uniformarsi il Piano Urbano di Mobilità Sostenibile definitivo:

- Legge 24.11.2000, n. 340 "Disposizioni per la delegificazione di norme e per la semplificazione di procedimenti amministrativi - Legge di semplificazione 1999" - art. 22 Piani Urbani di Mobilità;
- Ministero dei Trasporti: "Piano Generale della Mobilità" (Legge Finanziaria 2007) - Ottobre 2007;
- L.R. 20.08.2007, n. 23 "Attuazione del D. Lgs. n. 111/2004 in materia di trasporto pubblico regionale e locale, trasporto merci, motorizzazione, circolazione su strada e viabilità";
- Linee guida ELTIS per sviluppare e attuare un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, approvate nel 2014 dalla Direzione generale per la mobilità e i trasporti della Commissione Europea;
- "Linee guida PUMS" della Regione Puglia adottato con DGR n.193 del 20/02/2018 e modificato con DGR n.1645 del 20/09/2018;
- Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Decreto 4 agosto 2017 - Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'art. 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257, aggiornato dal D.M. n.396 del 28/08/2019;
- L.R. n.3 del 12/02/2002 "Norme in materia di tutela dall'inquinamento atmosferico e dall'inquinamento acustico";
- D. Lgs. 03.04.2006, n. 152 "Norme in materia ambientale";
- e tutte le altre leggi in materia di mobilità.

La redazione del PUMS sarà soggetta ai seguenti vincoli:

- di coerenza e conformità con gli strumenti pianificatori sovra-ordinati vigenti (livello regionale e sovra locale); eventuali proposte di varianti dovranno essere congruamente motivate e supportate;

- di armonizzazione con il PAES (Piano d'azione per l'energia sostenibile) approvato con Delibera di Consiglio Comunale n.8 del 25/03/2013;
- di realizzare gli interventi per fasi funzionali in modo da ottenere benefici apprezzabili e quantificabili nelle fasi modulari di breve e medio periodo;
- di individuazione del "fabbisogno economico" e delle risorse finanziarie per coprire i costi sia di investimento sia di gestione del sistema di mobilità sostenibile così come congeniato;
- di sviluppo del lavoro in un'ottica di continuità con le scelte pregresse (nel caso sia necessario formulare proposte che contemplino scostamenti da linee programmatiche già formalizzate, esse dovranno essere adeguatamente motivate e giustificate nel contesto dello schema complessivo del sistema della mobilità proposto per l'intera area);
- di valutazione della compatibilità ambientale, secondo le procedure della Valutazione Ambientale Strategica (VAS) e della Valutazione di Incidenza in base alla normativa vigente;
- di interazione con gli enti interessati dagli impatti derivanti dall'attuazione del PUMS;

L'aggiudicatario avrà l'obbligo di coordinarsi con i Servizi Ambiente e Mobilità di questo Ente, che curerà il coinvolgimento di ulteriori uffici comunali qualora necessario

6. Modalità di esecuzione del Servizio

IL Piano Urbano di Mobilità Sostenibile è un piano di tipo processuale ed è articolato in quattro fasi, ognuna delle quali contempla specifiche attività di dettaglio:

- **FASE 1. DEFINIZIONE DEL QUADRO CONOSCITIVO che dovrà produrre le LINEE DI INDIRIZZO del PUMS ed il pertinente Rapporto Preliminare (di verifica o di orientamento) relativo al PROCESSO DI VAS;**
- **FASE 2. DEFINIZIONE DELLA PROPOSTA DI PIANO il cui output dovrà essere la PROPOSTA DI PIANO;**
- **FASE 3. ANALISI DELLE OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI originerà il DOCUMENTO DI PIANO DEFINITIVO;**
- **FASE 4. AGGIORNAMENTO DEL PIANO A SEGUITO DELL'ATTIVITA' DI MONITORAGGIO, qualora emergano dall'attività di monitoraggio motivate esigenze di adeguamento del piano definitivo di mobilità sostenibile.**

6.1 FASE 1 - Definizione del quadro conoscitivo

La costruzione di un quadro conoscitivo, necessario per la definizione degli orientamenti strategici finalizzati al raggiungimento degli obiettivi di cambiamento e miglioramento della qualità della vita e non solo, dovrà passare anche attraverso:

1. l'analisi conoscitiva approfondita del contesto locale (socio-economico, demografico, territoriale, viario, ecc.), l'individuazione dei problemi, la comprensione delle aspettative della collettività;
2. l'approfondimento del quadro normativo, pianificatorio e programmatico

esistente a livello locale e sovralocale;

3. la verifica dell'offerta di reti e servizi di trasporto individuale e collettivo delle persone e delle merci;

4. la tipizzazione della domanda di mobilità in riferimento alla dimensione spaziale, modale, temporale e motivazionale;

5. la verifica delle relazioni esistenti fra offerta e domanda di trasporto e l'analisi della ripartizione modale dei trasporti (share modal);

6. l'analisi del funzionamento del Trasporto Pubblico Locale criticità e soluzioni;

7. la verifica, nella sua globalità, del sistema di sosta, anche in relazione alle tariffe in vigore;

8. la localizzazione dei "punti neri" in funzione della incidentalità stradale;

9. la realizzazione di incontri e di interviste con i portatori di interesse e con le strutture tecniche delle Amministrazioni coinvolte;

10. lo studio e l'analisi dell'effettivo grado di accessibilità, in condizioni di sicurezza e autonomia, degli spazi e delle infrastrutture della città da parte di qualsiasi persona.

6.1.a. Obiettivi Generali e Indicatori

Per la definizione del quadro conoscitivo e l'elaborazione del sistema degli obiettivi generali che il PUMS dovrà raggiungere si terrà conto delle quattro aree di interesse e dei macro-obiettivi ad esse relativi secondo la tabella aggiornata dal **D.M. 396 del 28/08/2019**

	AREE di INTERESSE	MACRO-OBIETTIVI
A	Efficacia ed efficienza del sistema della mobilità	<ul style="list-style-type: none">● Riduzione tasso di motorizzazione● Miglioramento del TPL● Riequilibrio modale della mobilità● Riduzione della congestione stradale● Miglioramento della accessibilità di persone e merci● Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano● Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio (insediamenti residenziali e previsioni urbanistiche di poli attrattori commerciali, culturali, turistici)
B	Sostenibilità energetica ed ambientale	<ul style="list-style-type: none">● riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi● Miglioramento della qualità dell'aria● Riduzione dell'inquinamento acustico
C	Sicurezza della mobilità stradale	<ul style="list-style-type: none">● riduzione dell'incidentalità stradale● diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti● diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti● diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65)

D	Sostenibilità socio-economica	<ul style="list-style-type: none"> ● Miglioramento della inclusione sociale (accessibilità fisico-ergonomica) ● aumento della soddisfazione della cittadinanza ● aumento del tasso di occupazione ● riduzione della spesa per la mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato)
----------	--------------------------------------	---

Per l'individuazione degli **indicatori** di risultato e di realizzazione si farà sempre riferimento alla Tabella di cui all'allegato 1 del **D.M. 396 del 28/08/2019**, come pure per le indicazioni metodologiche degli indicatori si farà riferimento a quanto definito nelle "Linee Guida PUMS – Piano Urbano Mobilità Sostenibile" della Regione Puglia.

6.1.b. Formulazione e valutazione delle strategie

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

- ✓ incentivare la diminuzione dell'uso delle auto e dei veicoli a motore in genere, favorendo l'uso di modalità sostenibili di mobilità;
- ✓ potenziare l'uso di mezzi ecologici, attraverso l'integrazione e completamento del disegno urbano delle piste ciclabili ed il sistema di ricarica per le autovetture alimentate ad energia elettrica;
- ✓ collegare ogni quartiere al centro in maniera protetta, definendo i percorsi in accordo con i cittadini che vi abitano, per favorire l'uso dei mezzi alternativi a quelli tradizionali a motore;
- ✓ accessibilità multimodale e stazioni ferroviarie: Andria Nord, Andria Centro ed Andria Sud;
- ✓ ottimizzare l'organizzazione della sosta nella sua globalità, per l'intero territorio comunale, in modo da renderla più funzionale alle necessità emerse dalle attività di studio ed analisi;
- ✓ individuare parcheggi di scambio con il bike sharing;
- ✓ rafforzare i principi base, di qualità urbana ed ambientale;
- ✓ razionalizzare la circolazione in funzione delle caratteristiche della sede stradale;
- ✓ ipotizzare opere ed interventi finalizzati ad aumentare la sicurezza stradale e a ridurre l'incidentalità;
- ✓ incentivare la riduzione del consumo di carburante le conseguenti emissioni di CO₂;
- ✓ migliorare la qualità dell'aria;
- ✓ diminuire il rumore derivante dal traffico eccessivo;
- ✓ ridurre i carichi veicolari, in particolare il transito di mezzi pesanti, ove risultino rilevati i problemi di inquinamento da vibrazioni;
- ✓ facilitare gli spostamenti per i disabili ed in generale per la fascia delle utenze deboli (pedoni, ciclisti e persone con limitate capacità motorie anche in relazione all'età, come bambini ed anziani);
- ✓ migliorare il piano del trasporto pubblico locale;
- ✓ incentivare l'uso del mezzo pubblico e dei mezzi alternativi;

- ✓ stimare i costi per l'eliminazione delle barriere architettoniche ove presenti in ambito urbano.

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

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

Agli interventi andranno associate una stima sommaria dei costi per la loro realizzazione ed una scala di priorità con riferimento ai risultati attesi, oltre che per programmare le risorse necessarie.

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

6.2 FASE 2 - DEFINIZIONE DELLA PROPOSTA DI PIANO

Con l'implementazione della Fase 1 l'esecutore genererà le linee di indirizzo utili alla definizione della Proposta di Piano e ogni altro documento utile alla definizione degli impatti ambientali .

Pertanto, l'aggiudicatario, dovrà dare evidenza, fra l'altro, di aspetti che di seguito si riportano:

- coerenza e conformità con gli strumenti pianificatori sovra-ordinati;
- stima dei costi di attuazione degli interventi e indicazione delle priorità in relazione ai risultati attesi;
- possibilità tecnica di realizzare gli interventi per fasi funzionali in modo da ottenere dei benefici apprezzabili e quantificabili nelle fasi modulari di breve e medio periodo;
- individuazione di massima del fabbisogno economico e delle risorse finanziarie per coprire i costi sia di investimento sia di gestione del sistema;
- la valutazione della compatibilità ambientale, da effettuarsi secondo la normativa vigente ed i programmi e strumenti comunali. A tal riguardo si ribadisce che rimane compito dell'aggiudicatario la redazione del Rapporto Preliminare e/o del Rapporto Ambientale e di ogni altro documento e/o elaborato progettuale occorrente allo svolgimento del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica di cui agli artt.11 e seguenti del D.lgs 152/2006 (verifica di assoggettabilità, consultazioni, valutazione degli impatti, ecc.); 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. I documenti della valutazione ambientale dovranno in ogni caso riferirsi al PUMS.

Gli elaborati progettuali del P.U.M.S., relativi agli anzidetti argomenti, devono essere redatti in scala adeguata. Dovranno essere accompagnati da una relazione tecnica comprendente anche le analisi di rispondenza delle soluzioni proposte alla domanda di mobilità, con descrizione dei dati e dei metodi di calcolo utilizzati (con diverso grado di approfondimento delle valutazioni in

rapporto alla complessità dell'area in esame).

L'esecutore costruirà pure un modello matematico che sarà successivamente utilizzato nell'attività di monitoraggio.

I piani, dovranno essere forniti come segue:

N. 3 copie in forma cartacea;

Copia in formato DWG (per i contenuti grafici);

Copia in formato Shapefile (per i contenuti georiferiti);

Copia in formato DOCX per la documentazione testuale;

Copia in formato XLSx per i dati tabellari;

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

6.3. FASE 3. ANALISI DELLE OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

Successivamente all'adozione della Proposta di Piano da parte della Giunta Comunale l'affidatario provvederà:

- a) a predisporre gli strumenti adeguati per darne debita pubblicità al fine di favorire la condivisione della proposta con i portatori di interesse, con la pubblica opinione e ogni altro soggetto interessato a parteciparvi per apportare suggerimenti, correzioni, modifiche e ogni altro contenuto utile alla proposta di Piano;
- b) ad analizzare ed elaborare i dati di input e gli eventuali suggerimenti proposti dai portatori di interesse e dalla cittadinanza attiva al Servizio Mobilità, servizio preposto alla raccolta, protocollazione e trasmissione degli atti all'affidatario del Servizio.
- c) a rielaborare la proposta del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile definitivo che sarà poi approvato con Deliberazione di Consiglio Comunale.

6.4. FASE 4. AGGIORNAMENTO DEL PIANO a seguito delle risultanze dell'attività di monitoraggio.

Ove necessario, qualora dall'attività di monitoraggio dovesse risultare utile variare il Piano Definitivo di Mobilità Sostenibile, l'esecutore dovrà aggiornare il Piano secondo le risultanze dell'attività.

6.5 ONERI DIVERSI A CARICO DELL'APPALTATORE. PRESTAZIONI SPECIFICHE.

Il progettista aggiudicatario dovrà altresì partecipare, laddove richiesto, alle sedute degli organi competenti all'approvazione del Piano, nonché agli eventuali incontri propedeutici ed informali che l'Amministrazione Committente ritenesse utile effettuare.

Dovrà partecipare a tutti gli incontri pubblici utili all'attività di partecipazione, condivisione, ascolto dei soggetti interessati siano essi pubblici che privati.

Nel corso degli iter di pubblicazione e approvazione, dovrà mantenere l'impegno a seguire tutti gli adempimenti, gli adeguamenti e le modifiche eventualmente richiesti dagli organi competenti.

6.6 ATTIVITÀ DI COMUNICAZIONE, ASCOLTO, PARTECIPAZIONE.

Al fine di permettere ai soggetti interessati la partecipazione continua, informata e responsabile ai processi di formazione del Piano Urbano di Mobilità Sostenibile l'aggiudicatario dovrà prevedere almeno:

- la predisposizione di una pagina web dedicata che dovrà essere creata e gestita dall'Affidatario, all'interno del sito web istituzionale del Comune di Andria, e attraverso i social network, mediante account specifici che dovranno essere creati e gestiti dall'Affidatario, sino al termine del servizio;
- degli incontri pubblici focalizzati su alcune tematiche cruciali, di interesse comunale 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;
- l'ideazione grafica e la stampa di tutto il materiale che riterrà utile produrre per gli eventi di partecipazione e comunicazione;
- un evento iniziale, che dia ufficialmente il via ai lavori del PUMS, e alla fase di coinvolgimento e partecipazione;
- un evento conclusivo nel quale si ufficializzi e si divulghi il lavoro svolto e i risultati raggiunti, durante la fase di approvazione definitiva;
- l'allestimento a propria cura e spese di tutti i locali - messi a disposizione dalla stazione appaltante - per l'espletamento degli eventi partecipativi, ivi compresa la remunerazione del personale necessario;
- la preparazione di tutta la documentazione necessaria, da mostrare durante tutti i momenti di confronto, partecipazione e comunicazione comprese le slide di presentazione (con relativo commento);
- la predisposizione di un documento di sintesi che con efficace linguaggio grafico illustri i risultati conseguiti durante ciascun evento partecipativo;
- la predisposizione di un'infografica adeguata per comunicare i risultati del PUMS.

6.7 PROPRIETÀ INTELLETTUALE e RISERVATEZZA

Il contratto non attribuisce all'Affidatario alcun diritto di proprietà anche intellettuale relativo ai documenti messi a sua disposizione dal Comune di Andria o dagli altri Enti coinvolti, ovvero sui documenti e sui dati che verranno elaborati dall'Affidatario medesimo in adempimento del servizio affidato. Gli elaborati prodotti saranno di proprietà esclusiva del Comune di Andria che potrà procedere, in maniera autonoma, alla successiva riproduzione e pubblicazione in maniera svincolata dal contratto.

Saranno concordati i tempi e le modalità specifiche di divulgazione dei dati utile all'attività di partecipazione informata dei soggetti interessati.

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 del Comune di Andria.

Ogni dato raccolto, rilevato ed elaborato dev'essere messo a disposizione del Comune di Andria in forma chiara, strutturata e in formati condivisi.

6.8 CRONOPROGRAMMA di DETTAGLIO

L'aggiudicatario successivamente all'aggiudicazione definitiva dovrà presentare al Servizio Mobilità del Comune di Andria il cronoprogramma di dettaglio delle attività da porre in essere.

6.9 ASSISTENZA al SERVIZIO MOBILITÀ

L'aggiudicatario, dovrà assistere il Servizio Mobilità in tutti i procedimenti relativi al Finanziamento Statale dei Piani/Progetti/Project Review di cui al Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n.171 del 10/05/2019, collaborando con la predisposizione di ogni documento utile agli effetti del Finanziamento.

7. CONSEGNA, INIZIO E DURATA DELL'APPALTO

La prestazione si articolerà come di seguito si esplicita:

ATTIVITA'	TEMPO
a) Strutturazione del percorso partecipativo , consegna della relativa relazione ed avvio della fase partecipativa; elaborazione delle linee di indirizzo (quadro conoscitivo, obiettivi generali/strategie, indicatori) , comprensive del cronoprogramma di dettaglio delle attività e del pertinente rapporto ambientale in materia di VAS	60 gg
b) Costruzione partecipata dello scenario di piano, redazione e consegna del PUMS comprensivo degli elaborati inerenti la VAS	120 gg
c) Eventuale adeguamento del piano alle indicazioni fornite dall'ufficio	30 gg
d) Predisposizione controdeduzioni alle osservazioni/pareri pervenuti dopo la pubblicazione del piano	20 gg
e) Adeguamento PUMS alle osservazioni accolte e risultanze VAS	30 gg
f) Rendicontazione sulle attività svolte con riferimento alla definizione degli obiettivi, costruzione partecipata dello scenario di piano, redazione del PUMS e degli elaborati inerenti la VAS	30 gg

8. PAGAMENTI

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

ATTIVITA'	PERCENTUALE
dopo l'adozione delle linee di indirizzo	30% del corrispettivo dovuto;
dopo l'adozione del PUMS	40% del corrispettivo dovuto;
dopo l'approvazione definitiva del PUMS	20% del corrispettivo dovuto;
dopo eventuale variazione del PUMS a seguito dell'attività di monitoraggio	10% del corrispettivo dovuto

9. CRITERI DI SELEZIONE

9.1. IDONEITA' PROFESSIONALE ([art. 24](#) d. lgs 50/2016 e succ. mod. ed integr.)

Gli offerenti devono essere in possesso dei requisiti previsti dal [DM MIT 2 dicembre 2016, n. 263](#).

9.2. CAPACITA' ECONOMICA E FINANZIARIA ([art. 83](#))

Gli offerenti devono possedere un fatturato globale per servizi di ingegneria e di architettura, di cui all'art. 3, lett. vvvv) del codice, espletati nei migliori tre esercizi dell'ultimo quinquennio antecedente la pubblicazione del bando: 2015-2019, per un importo di € 115.000,00 (1 volta l'importo dell'appalto).

Nei raggruppamenti temporanei il capogruppo deve possedere il requisito in misura non inferiore al 40% del totale; nessuna misura minima per i mandanti.

Dovrà svolgere il ruolo di capogruppo del raggruppamento di concorrenti il soggetto che possiede i requisiti di capacità economico-finanziaria e/o tecnico-organizzativa richiesti.

9.3 CAPACITA' PROFESSIONALE E TECNICA ([art. 83](#))

Gli offerenti dovranno dimostrare:

1. l'avvenuto espletamento negli ultimi **dieci anni** di servizi di ingegneria e di architettura, di cui all'art. 3, lett. vvvv) del codice, relativi a **servizi tecnici analoghi** a quelli oggetto di gara per un importo globale pari ad **€ 115.000,00** (1 volta l'importo dell'appalto);
2. l'avvenuto svolgimento negli ultimi **cinque anni** di **due servizi di ingegneria e di architettura** (c.d. servizi di punta), di cui all'art. 3, lett. vvvv) del codice, relativi a **servizi tecnici analoghi** a quelli oggetto di gara per un importo totale non inferiore ad **€ 92.000,00**. (0,80 volte l'importo dell'appalto);
3. l'avvenuto espletamento di almeno una procedura di Valutazione Ambientale Strategica per piani di traffico o di mobilità, negli ultimi tre anni;
4. l'avvenuto espletamento di almeno un processo di partecipazione pubblica relativo a uno strumento di pianificazione urbanistico o della mobilità.

Per servizi analoghi a quelli oggetto di gara si intendono:

- Piani Urbani della Mobilità sostenibile (PUMS);
- Piani Urbani della Mobilità (PUM);
- Piani Urbani del Traffico (PUT);
- Piani Generali del Traffico Urbano (PGTU) per comuni con numero di abitanti alla data di effettuazione della prestazione non inferiore a 50.000;

I suddetti requisiti devono far riferimento a contratti eseguiti.

Con la locuzione *avvenuto espletamento* si fa riferimento ai servizi iniziati, ultimati ed approvati; si terrà conto della data di consegna al committente qualora non sia intervenuta l'approvazione per cause non imputabili al redattore.

Gli offerenti in sede di gara dovranno indicare per ciascun servizio il committente, la descrizione sommaria, l'ubicazione, l'importo le date di espletamento del servizio.

In caso di Raggruppamenti Temporanei la mandataria deve essere in possesso dei requisiti in misura percentuale superiore rispetto a ciascuna mandante [e deve possedere i requisiti nella misura minima del **40%**].

Il requisito dei servizi di punta non è frazionabile.

9.4 CRITERI DI AGGIUDICAZIONE

L'appalto è aggiudicato in base al criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa individuata sulla base del miglior rapporto qualità/prezzo, ai sensi dell'art. 95, comma 2 del Codice, da una Commissione giudicatrice nominata dopo la presentazione delle domande di partecipazione alla gara, e composta, nel rispetto di quanto disposto dall'art. 77 del citato decreto e della Delibera di G.C n. 220/2016.

L'attribuzione dei punteggi verrà effettuata dalla Commissione giudicatrice sulla base degli elementi di seguito dettagliati.

L'aggiudicazione sarà effettuata a favore del soggetto che riporterà complessivamente il punteggio più alto (max 100 punti) e **avverrà anche in presenza di una sola offerta valida.**

La valutazione dell'offerta tecnica e dell'offerta economica sarà effettuata in base agli elementi e ai pesi di seguito specificati.

9.5.1. ELEMENTI DI VALUTAZIONE

ELEMENTI DI VALUTAZIONE OFFERTA TECNICA		PUNTI/ PESO	Totale punteggi
PROFESSIONALITÀ E ADEGUATEZZA dell'offerta desunta da un numero massimo di tre servizi relativi a interventi ritenuti dal concorrente significativi della propria capacità a realizzare le prestazioni sotto il profilo tecnico, scelti fra interventi ritenuti quantificabili affini a quelli oggetto di affidamento, secondo quanto stabilito nel paragrafo VI delle Linee Guida n.1, di attuazione del D. Lgs. n.50/2016 e dal D. M. 143/2013.			
SUB CRITERI DI CUI ALLA LETTERA A		Sub pesi	
A	A.1 Composizione, Professionalità e Competenza dei componenti del gruppo di lavoro dedicato alla progettazione di che trattasi, con l'indicazione delle generalità dei componenti, delle specifiche competenze di ciascuno, delle esperienze pregresse acquisite da ognuno e dei servizi analoghi svolti attinenti alla pianificazione della mobilità, alle procedure di VAS, alla raccolta ed elaborazione dati, alle indagini sulla mobilità. Andrà inoltre specificato il ruolo di ognuno ed i loro rapporti con la stazione appaltante. Vanno allegati i curricula di ognuno di essi.	20	30
	A.2 Pregio tecnico degli servizi tecnici analoghi svolti in precedenza: il valore economico del servizio, l'estensione dell'area oggetto di studio, il numero degli abitanti, la complessità delle tematiche affrontate e le relative metodologie di approccio	10	
B	CARATTERISTICHE STRUMENTALI E METODOLOGICHE: relazione sulle modalità ed i		40

	criteri di svolgimento dell'incarico			
	SUB CRITERI DI CUI ALLA LETTERA B	Sub pesi		
B.1	<u>Caratteristiche strumentali:</u> strumenti e mezzi previsti per studi e indagini: vanno descritti gli strumenti e i mezzi da utilizzarsi per l'acquisizione del quadro conoscitivo ed in generale per lo svolgimento dell'appalto, le tecniche e le metodologie di analisi.	15		
B.2	<u>Caratteristiche metodologiche</u> va descritta la proposta metodologica in relazione all'approccio progettuale ed alle finalità del capitolato, descrivendone il piano di lavoro proposto ed evidenziando per ciascuna delle fasi previste: il rispetto della tempistica, il percorso attuativo, lo sviluppo del processo, le azioni di problem solving che si intendono mettere in campo, i contenuti di massima dei documenti da produrre, la predisposizione dei modelli matematici, le attività di comunicazione, ascolto e partecipazione da porre in essere	15		
B.3	<u>Fornitura software e Formazione:</u> vanno descritte le caratteristiche e le prestazioni del software offerte (con caratteristiche minime di cui al punto 3.) anche in termini di rapporto qualità prezzo di aggiornamento annuo che l'Amministrazione dovrà sostenere negli anni successivi, inoltre dovrà essere configurato in modo tale da garantire la compatibilità con i sistemi comunali esistenti e la funzionalità dello stesso; per la formazione va descritta la qualità e la quantità delle ore di formazione offerta.	10		
	<i>Totale elementi di valutazione offerta tecnica</i>			70
C	<i>ELEMENTI DI VALUTAZIONE OFFERTA ECONOMICA</i>		20	
D	<i>OFFERTA TEMPORALE</i>		10	
	<i>Totale elementi di valutazione offerta economica e temporale</i>			30
TOTALE PUNTEGGI				100

10. GARANZIA A CORREDO DELL'OFFERTA

L'offerta è corredata da:

- una garanzia provvisoria, **stante la natura del servizio a salvaguardia della pubblica incolumità**, come definita dall'art. 93 del Codice, pari al 1% del prezzo base dell'appalto, **ai sensi dell'art.1 comma 4 della Legge n.120 del 11/09/2020**, e precisamente di importo pari ad **€ 1.150,00** (euro millecentocinquanta/00), salvo quanto previsto all'art. 93, comma 7 del Codice.
- **una dichiarazione di impegno**, da parte di un istituto bancario o assicurativo o altro soggetto di cui all'art. 93, comma 3 del Codice, anche diverso da quello che ha rilasciato la garanzia provvisoria, **a rilasciare garanzia fideiussoria definitiva** ai sensi dell'articolo 93, comma 8 del Codice, qualora il concorrente risulti affidatario.

Tale dichiarazione di impegno non è richiesta alle microimprese, piccole e medie imprese e ai raggruppamenti temporanei o consorzi ordinari esclusivamente dalle medesime costituiti.

Ai sensi dell'art. 93, comma 6 del Codice, la garanzia provvisoria copre la mancata sottoscrizione del contratto, dopo l'aggiudicazione, dovuta ad ogni fatto riconducibile all'affidatario o all'adozione di informazione antimafia interdittiva emessa ai sensi degli articoli 84 e 91 del D.Lgs. n. 159/2011, n. 159. Sono fatti riconducibili all'affidatario, tra l'altro, la mancata prova del possesso dei requisiti generali e speciali; la mancata produzione della documentazione richiesta e necessaria per la stipula della contratto. L'eventuale esclusione dalla gara prima dell'aggiudicazione, al di fuori dei casi di cui all'art. 89 comma 1 del Codice, non comporterà l'escussione della garanzia provvisoria.

La garanzia provvisoria copre, ai sensi dell'art. 89, comma 1 del Codice, anche le dichiarazioni mendaci rese nell'ambito dell'avvalimento.

La **garanzia provvisoria è costituita**, a scelta del concorrente:

- in titoli del debito pubblico garantiti dallo Stato depositati presso una sezione di tesoreria provinciale o presso le aziende autorizzate, a titolo di pegno, a favore della stazione appaltante; il valore deve essere al corso del giorno del deposito;
- fermo restando il limite all'utilizzo del contante di cui all'articolo 49, comma I del decreto legislativo 21 novembre 2007 n. 231, in contanti, con bonifico, in assegni circolari, con versamento presso **Tesoreria Comunale – IntesaSanpaolo S.p.A. IBAN: IT85P0306985500009134274496;**
- fideiussione bancaria o assicurativa rilasciata da imprese bancarie o assicurative che rispondano ai requisiti di cui all'art. 93, comma 3 del Codice. In ogni caso, la garanzia fideiussoria è conforme allo schema tipo di cui all'art. 103, comma 9 del Codice.

Gli operatori economici, prima di procedere alla sottoscrizione, sono tenuti a verificare che il soggetto garante sia in possesso dell'autorizzazione al rilascio di garanzie mediante accesso ai seguenti siti internet:

- <http://www.bancaditalia.it/compiti/vigilanza/intermediari/index.html>
- <http://www.bancaditalia.it/compiti/vigilanza/avvisi-pub/garanzie-finanziarie/>
- http://www.bancaditalia.it/compiti/vigilanza/avvisi-pub/soggetti-non-legittimati/Intermediari_non_abilitati.pdf
- http://www.ivass.it/ivass/imprese_jsp/HomePage.jsp

In caso di prestazione di **garanzia fideiussoria**, questa dovrà:

- contenere espressa menzione dell'oggetto e del soggetto garantito;
- essere intestata a tutti gli operatori economici del costituito/constituendo raggruppamento temporaneo o consorzio ordinario o GEIE, ovvero a tutte le imprese retiste che partecipano alla gara ovvero, in caso di consorzi di cui all'art. 45, comma 2 lett. b) e c) del Codice, al solo consorzio;
- essere conforme allo schema tipo approvato con decreto del Ministro dello sviluppo economico di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e previamente concordato con le banche e le assicurazioni o loro rappresentanze. essere conforme agli schemi di polizza tipo approvati con decreto del Ministero Sviluppo Economico n.31 del 19/01/2018;
- avere validità per 180 giorni dal termine ultimo per la presentazione dell'offerta;
- prevedere espressamente:
 - la rinuncia al beneficio della preventiva escussione del debitore principale di cui all'art. 1944 del Codice civile, volendo ed intendendo restare obbligata in solido con il debitore;
 - la rinuncia ad eccepire la decorrenza dei termini di cui all'art. 1957 del Codice civile;

- la loro operatività entro quindici giorni a semplice richiesta scritta della stazione appaltante;
- contenere l'impegno a rilasciare la garanzia definitiva, ove rilasciata dal medesimo garante;
- essere corredata da una dichiarazione sostitutiva di atto notorio del fideiussore che attesti il potere di impegnare con la sottoscrizione la società fideiussore nei confronti della stazione appaltante.

La garanzia fideiussoria e la dichiarazione di impegno devono essere **sottoscritte** da un soggetto in possesso dei poteri necessari per impegnare il garante ed essere **prodotte** in una delle seguenti forme:

- in originale o in copia autentica ai sensi dell'art. 18 del D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445;
- documento informatico, ai sensi dell'art. 1, lett. p) del D.Lgs. 7 marzo 2005 n. 82 sottoscritto con firma digitale dal soggetto in possesso dei poteri necessari per impegnare il garante;
- copia informatica di documento analogico (scansione di documento cartaceo) secondo le modalità previste dall'art. 22, commi 1 e 2, del D.Lgs. 7 marzo 2005 n. 82. In tali ultimi casi la conformità del documento all'originale dovrà esser attestata dal pubblico ufficiale mediante apposizione di firma digitale (art. 22, comma 1, del D.Lgs. n. 82/2005) ovvero da apposita dichiarazione di autenticità sottoscritta con firma digitale dal notaio o dal pubblico ufficiale (art. 22, comma 2 del D.Lgs. n. 82/2005).

L'importo della garanzia è **ridotto** secondo le misure e le modalità di cui all'art. 93, comma 7 del Codice.

Per fruire di dette riduzioni il concorrente segnala e documenta nell'offerta il possesso dei relativi requisiti fornendo copia dei certificati posseduti.

In caso di partecipazione in forma associata, la riduzione del 50% per il possesso della certificazione del sistema di qualità di cui all'articolo 93, comma 7, si ottiene:

- in caso di partecipazione dei soggetti di cui all'art. 45, comma 2, lett. d), e), f), g), del Codice solo se tutte le imprese che costituiscono il raggruppamento, consorzio ordinario o GEIE, o tutte le imprese retiste che partecipano alla gara siano in possesso della predetta certificazione;
- in caso di partecipazione in consorzio di cui all'art. 45, comma 2, lett. b) e c) del Codice, solo se la predetta certificazione sia posseduta dal consorzio e/o dalle consorziate.

Le altre riduzioni previste dall'art. 93 comma 7, del Codice si ottengono nel caso di possesso da parte di una sola associata oppure, per i consorzi di cui all'art. 45, comma 2, lett. b) e c) del Codice, da parte del consorzio e/o delle consorziate.

È sanabile, mediante soccorso istruttorio, la mancata presentazione della garanzia provvisoria e/o dell'impegno a rilasciare garanzia fideiussoria definitiva solo a condizione che siano stati già costituiti prima della presentazione dell'offerta. È onere dell'operatore economico dimostrare che tali documenti siano costituiti in data non successiva al termine di scadenza della presentazione delle offerte. Ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs. 7 marzo 2005 n. 82 la data e l'ora di formazione del documento informatico sono opponibili ai terzi se apposte in conformità alle regole tecniche sulla validazione (es.: marcatura temporale).

È sanabile, altresì, la presentazione di una garanzia di valore inferiore o priva di una o più caratteristiche tra quelle sopra indicate (intestazione solo ad alcuni partecipanti al RTI, carenza delle clausole obbligatorie, etc.).

Non è sanabile - e quindi è causa di esclusione - la sottoscrizione della garanzia provvisoria da parte di un soggetto non legittimato a rilasciare la garanzia o non autorizzato ad impegnare il garante.

11. SPESE CONTRATTUALI

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

12. PENALI

Per ogni giorno solare di ritardo rispetto ai termini previsti al precedente punto 7, è stabilita una penale nella misura dell'1 per mille dell'ammontare netto contrattuale, da determinare in relazione all'entità delle conseguenze legate al ritardo e non possono comunque superare, complessivamente il 10 per cento di detto ammontare netto contrattuale.

Tutte le penali saranno contabilizzate in detrazione, in occasione di ogni pagamento immediatamente successivo al verificarsi della relativa condizione di ritardo. La richiesta e/o il pagamento delle penali non esonera in nessun caso l'affidatario dall'adempimento dell'obbligazione per la quale si è reso inadempiente e che ha fatto sorgere l'obbligo di pagamento delle medesime penali. L'affidatario prende atto che l'applicazione delle penali previste dal presente articolo non preclude il diritto della stazione appaltante a richiedere il risarcimento di ogni e qualsiasi ulteriore danno.

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

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

13. CAUSE DI RISOLUZIONE ANTICIPATA

Il venir meno dei requisiti prescritti dal bando di gara determina la risoluzione anticipata del rapporto contrattuale, salva ed impregiudicata ogni pretesa risarcitoria dell'Amministrazione in capo all'affidatario inadempiente.

Causano pure risoluzione anticipata del rapporto almeno due inadempienze dell'esecutore del servizio rispetto alle clausole del presente capitolato di incarico che l'Amministrazione rilevi e contesti all'affidatario, salve la giustificazione addotte dallo stesso, con espressa diffida ad adempiere inviata a mezzo pec.

In caso di risoluzione anticipata, l'Amministrazione si riserva la facoltà di affidare il servizio al soggetto secondo classificato nella procedura concorsuale.

E' inoltre causa di immediata risoluzione contrattuale il "grave inadempimento" per il quale si conviene di escludere ogni formalità legale, convenendosi sufficiente il preavviso di 15 giorni, mediante pec, ovvero minor tempo.

Per "grave inadempimento" contrattuale si intende:

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

14. SOSPENSIONE

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

15. EFFICACIA

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

16. CONTROVERSIE GIUDIZIARIE

Ove dovessero insorgere controversie tra Amministrazione Comunale e l'esecutore in ordine all'interpretazione ed all'esecuzione dell'appalto di cui al presente capitolato, l'affidatario non potrà sospendere né rifiutare l'esecuzione del servizio, in attesa che vengano assunte, di comune accordo, le decisioni in ordine alla prosecuzione dello svolgimento dell'appalto.

Ove detto accordo non dovesse essere raggiunto entro 60 giorni dalla contestazione inviata per iscritto, ciascuna delle parti avrà facoltà di ricorrere all'autorità giudiziaria.

Per tutte le controversie che dovessero insorgere sarà competente in via esclusiva il Foro di Trani.

17. RESPONSABILITA'

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

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