



**Area Programmazione della mobilità
Servizio Pianificazione strategica della mobilità e PUMS**

CAPITOLATO SPECIALE DESCRITTIVO E PRESTAZIONALE

Affidamento del servizio di redazione del Biciplan, quale piano di settore del Piano urbano della mobilità sostenibile (PUMS).

CUP: B62G19000650001

CIG: CIG 8579848A8B

ART. 1 – STAZIONE APPALTANTE

Comune di Napoli

Area Programmazione della mobilità

Servizio Pianificazione strategica della mobilità e PUMS

Pec: pianificazione.mobilita@pec.comune.napoli

ART. 2 – QUADRO DI RIFERIMENTO

La Giunta comunale, con deliberazione n. 434 del 30 maggio 2016, ha approvato il *livello direttore* del PUMS, che ha definito i seguenti obiettivi strategici da perseguire:

- incentivare l'uso del trasporto collettivo, orientando gli utenti verso l'utilizzo di modalità di trasporto più consone alle caratteristiche della città e meno impattanti in termini di uso di spazio, inquinamento e incidentalità;
- migliorare la sicurezza della mobilità, riducendo i fattori comportamentali di rischio e migliorando la sicurezza intrinseca delle nostre infrastrutture stradali;
- incentivare la mobilità ciclo-pedonale, rendendo più semplice e sicuro l'uso della bicicletta, con interventi sui percorsi e per la sosta;
- restituire qualità agli spazi urbani, modificando l'approccio alla progettazione delle nostre strade, non più arterie per far muovere e sostare le auto, ma spazi fruibili da tutti per molteplici funzioni;
- ridurre le emissioni inquinanti, superando il paradigma della proprietà dell'auto e incentivando il rinnovo del parco circolante;
- riorganizzare il sistema della sosta, migliorando l'interscambio, sia in area metropolitana che in area urbana, con il trasporto collettivo e riducendo la sosta su strada;
- rendere intelligente il sistema di mobilità, diffondendo l'uso di tecnologie e modalità operative per i pagamenti dei servizi di mobilità e per l'infomobilità.

Il livello direttore del PUMS dedica all'obiettivo strategico *Incentivare la mobilità ciclo-pedonale* un'intera sezione e prevede, in particolare, che siano messe in atto una serie di azioni congiunte che vanno dalla diffusione del concetto di mobilità alternativa pedonale e ciclabile, alla progettazione e realizzazione di infrastrutture a servizio della bicicletta e di interventi di riqualificazione degli spazi stradali che siano rivolti soprattutto alla messa in sicurezza degli utenti più deboli.

In particolare, il livello direttore del PUMS propone di:

- potenziare l'attuale sistema di percorsi ciclo-pedonali;
- dettagliare e approvare il Biciplan;
- ampliare i servizi di sharing mobility;
- realizzare e riqualificare aree e collegamenti pedonali
- favorire l'intermodalità bici-trasporto pubblico;
- favorire la diffusione di biciclette a pedalata assistita;
- favorire la sosta delle biciclette nei parcheggi pubblici e nelle autorimesse private.

Il Comune di Napoli ha attualmente in corso le attività di completamento del PUMS, a partire dal documento approvato, e di aggiornamento del Piano generale del traffico urbano (PGTU).

Al fine di promuovere e incrementare l'uso delle biciclette, l'Amministrazione sta ampliando e migliorando la rete dei percorsi ciclabili per rendere la città sempre più accessibile ai mezzi di trasporto non motorizzato. Si ritiene che ciò possa incentivare l'uso della bicicletta per gli spostamenti sistematici, ovvero per gli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro, e quindi rappresentare un'alternativa all'uso del veicolo privato.

Per realizzare questo obiettivo si ritiene che debbano essere messe in atto azioni congiunte che vanno dalla diffusione del concetto di mobilità alternativa pedonale e ciclabile, alla progettazione e realizzazione di infrastrutture a servizio della bicicletta e di interventi di riqualificazione degli spazi stradali che siano rivolti soprattutto alla messa in sicurezza degli utenti più deboli.

Il Comune di Napoli è dotato di un percorso di mobilità ciclistica *Bagnoli-piazza Garibaldi*, istituito con ordinanza sindacale n. 1183 del 9 novembre 2012, che mette in comunicazione l'area di Bagnoli, viale Augusto, piazza Italia, con la zona costiera percorrendo la galleria Laziale, il lungomare con via Caracciolo, via Partenope, via Nazario Sauro, via Cesario Console fino a piazza del Plebiscito, dove il percorso si sdoppia in due diramazioni, una lungo via Chiaia, piazza dei Martiri, piazza Vittoria fino a via Caracciolo ricollegandosi col lungomare, e l'altra su via Toledo e piazza Municipio. Il percorso è, in parte,

su corsia riservata ricavata dalla carreggiata o dal marciapiede e in parte in percorso promiscuo ciclo-pedonale

Il suddetto percorso di mobilità ciclistica è stato successivamente integrato attraverso l'istituzione, con ordinanza sindacale n. 1233 del 23 novembre 2012, di un percorso ciclo-pedonale tra via Toledo e piazza Garibaldi, tra piazza Garibaldi e piazza San Domenico Maggiore e su via Marina, nel tratto tra Porta di Massa e piazza del Carmine.

La rete ciclabile attuale si sviluppa prevalentemente lungo la direttrice costiera, interessando il settore orientale, il settore centrale e quello occidentale della città. Essa presenta caratteristiche e soluzioni di protezione differenziate in relazione alla specificità degli ambiti urbani attraversati e alla tipologia delle strade interessate.

Con riferimento alla zona orientale, nei recenti interventi di riqualificazione urbanistica e ambientale che hanno interessato l'asse costiero, sono stati realizzati nuovi percorsi ciclabili, prevalentemente in sede propria, a partire dall'intersezione con corso Garibaldi fino al quartiere di San Giovanni a Teduccio. Ulteriori piste ciclabili sono state realizzate nell'ambito dell'intervento di riqualificazione di via Gianturco.

Le piste ciclabili realizzate lungo l'asse costiero si raccordano con i percorsi ciclo-pedonali istituiti nelle aree più centrali della città, fino ad arrivare alla pista ciclabile presente su via Partenope e via Caracciolo. Quest'ultima, infine, si collega alle piste ciclabili presenti nella zona occidentale della città (via Caio Duilio-viale Augusto-viale Kennedy).

L'attuale rete ciclabile ha uno sviluppo complessivo di circa 20,5 chilometri, di cui 4,6 chilometri in sede propria e 4,2 chilometri in corsia riservata.

Una delle principali criticità in tema di mobilità ciclo-pedonale è la mancanza di connessioni tra i vari tratti di piste ciclabili realizzati nell'ambito dei diversi progetti di riqualificazione stradale e la mancanza di connessioni di queste ultime sia con le aree pedonali e a traffico limitato di recente istituzione sia con le emergenze storico culturali del centro storico della città.

Sul tema, il livello direttore di PUMS prevede itinerari per ambiti territoriali ciclabili, ovvero individuati dalla lettura del territorio urbano dal punto di vista della "ciclabilità" in ordine agli aspetti clivometrici del territorio. Sul territorio sono stati così individuati quattro pianori, entro cui la variazione di quota del territorio è non superiore a 50 metri, caratterizzati quindi da una autonomia ciclabile continua:

- la porzione di territorio del quartiere Soccavo e Pianura;
- la porzione di territorio di Bagnoli e Fuorigrotta;
- l'area collinare di via Manzoni (da Torre Ranieri sino al quartiere Vomero con limiti a San Martino e quartiere Arenella);
- l'area oltre Capodimonte, comprendente i quartieri Miano, Piscinola, Chiaiano, Scampia, Secondigliano e San Pietro a Patierno.

L'amministrazione, in stretta collaborazione con la Consulta per la promozione della mobilità ciclabile quale organismo di sostegno e supporto al Comune sulle politiche di mobilità sostenibile, ha elaborato un preliminare di Biciplan che prevede la realizzazione di circa 163 km di percorsi ciclabili e la realizzazione di sistemi di ausilio per superare le più significative differenze di quote tra parti della città.

I pianori, così come sopra individuati, dal punto di vista clivometrico presentano una autonomia ciclabile continua. La continuità ciclabile dell'interno territorio cittadino è compromessa dai salti di quota e dai raccordi tra questi pianori. Alcuni raccordi sono possibili, ma richiedono una preparazione atletica e uno sforzo fisico che non sono adeguati ad itinerari per spostamenti sistematici, escludendo l'utenza più debole.

Per mettere a sistema l'intero territorio comunale, dal punto di vista ciclabile, il progetto propone alcuni interventi.

In particolare, per la parte occidentale, la continuità di Bagnoli e Fuorigrotta con via Manzoni, e di Soccavo con il Vomero, può essere assicurata:

- da Bagnoli a Fuorigrotta, la risalita su via Manzoni può essere assicurata attraverso la realizzazione di ascensori, con stazioni nei pressi dell'ospedale Fatebenefratelli e in via Campegnà, in prossimità del poligono di tiro. La realizzazione da inquadrare nell'ambito della riqualificazione dell'ex area Italsider, interesserebbe lo stesso ospedale che ambirebbe ad avere un parcheggio a valle, per attestare i visitatori provenienti dall'area occidentale della città;

- da Soccavo al quartiere Vomero, la risalita da via Giustiniano (località santo Stefano), può essere assicurata attraverso la realizzazione di ascensori inclinati con stazione superiore in adiacenza della piattaforma di svincolo della Tangenziale in via Caldieri.

Nella zona collinare, la continuità ciclabile tra il Vomero-Arenella e il rione Alto, in continuità con i quartieri a nord della città, dovrebbe essere garantita:

- dal sistema del trasporto pubblico su ferro, programmando un'accentuata intermodalità (che però potrebbe avere limite intrinseco qualora la domanda di mobilità ciclistica dovesse diventare molto più elevata nel tempo).

Nella parte centrale della città, la continuità tra l'area del Museo Nazionale, Capodimonte e via Miano, fino ai quartieri nord della città, potrebbe essere assicurata:

- dal potenziamento del sistema di ascensori sul Ponte della Sanità ed in prossimità del Tondo di Capodimonte, e la realizzazione di un secondo sistema di risalita per permettere di superare l'aspra livelletta di via Capodimonte e raggiungere via di Miano.

A oriente, la continuità ciclabile tra Poggioreale, via Stadera, con l'area di Capodichino, San Pietro a Patierno e gli abitati a nord, che oggi è assicurata attraverso le strade a confine con il Comune di Casoria e che camminano intorno all'area dell'aeroporto, potrebbe essere migliorata da interventi tesi a riqualificare la rete stradale con la realizzazione di piste ciclabili autonome.

Il Comune di Napoli intende procedere alla redazione del *Biciplan*, contestualmente alla redazione del PUMS al fine di dare impulso alla realizzazione di interventi sulle infrastrutture per migliorare le condizioni di convivenza di questa modalità di trasporto con quelle tradizionali, attraverso l'estensione della rete ciclabile cittadina.

L'art. 6 della legge 2/2018 definisce i piani urbani della mobilità ciclistica, denominati *Biciplan*, quali piani di settore dei PUMS, finalizzati a definire gli obiettivi, le strategie e le azioni necessari a promuovere e intensificare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative e a migliorare la sicurezza dei ciclisti e dei pedoni.

Il *Biciplan* rappresenta quindi uno strumento di programmazione finalizzato allo sviluppo, diffusione e protezione della mobilità ciclistica e dovrà coordinare gli interventi sulla ciclabilità: dalla riqualificazione dei percorsi esistenti alla realizzazione dei nuovi, dal progetto di segnaletica e riconoscibilità degli itinerari ciclabili alla creazione di servizi relativi alla mobilità ciclabile.

ART. 3 - OGGETTO DELL'AFFIDAMENTO

L'oggetto del Contratto è la redazione del *Biciplan*, quale programma della mobilità ciclistica urbana della città di Napoli.

Tale programma andrà elaborato integrandolo con gli strumenti di pianificazione comunali e sovraordinati, con l'obiettivo di dare pieno riconoscimento alla mobilità ciclistica come strumento di trasporto sostenibile.

Il *Biciplan* dovrà costituire piano di settore del redigendo PUMS del Comune di Napoli.

In ottemperanza all'art. 6 della legge 11 gennaio 2018, n. 2 il *Biciplan* dovrà definire:

- a. la rete degli itinerari ciclabili prioritari o delle ciclovie del territorio comunale destinata all'attraversamento e al collegamento tra le parti della città lungo le principali direttrici di traffico, con infrastrutture capaci, dirette e sicure, nonché gli obiettivi programmatici concernenti la realizzazione di tali infrastrutture;
- b. la rete secondaria dei percorsi ciclabili all'interno dei quartieri e dei centri abitati;
- c. la rete delle vie verdi ciclabili, destinata a connettere le aree verdi e i parchi della città;
- d. gli interventi volti alla realizzazione delle reti di cui alle lettere a) e b) in coerenza con le previsioni dei piani di settore sovraordinati (PUMS);
- e. il raccordo tra le reti e gli interventi definiti nelle lettere precedenti e le zone a priorità ciclabile, le strade 30, le aree pedonali, le zone residenziali e le zone a traffico limitato;
- f. gli interventi che possono essere realizzati sui principali nodi di interferenza con il traffico autoveicolare, sui punti della rete stradale più pericolosi per i pedoni e i ciclisti e sui punti di attraversamento di infrastrutture ferroviarie o autostradali;
- g. gli obiettivi da conseguire nel territorio comunale relativamente all'uso della bicicletta come mezzo di trasporto, alla sicurezza della mobilità ciclistica e alla ripartizione modale;

- h. eventuali azioni per incentivare l'uso della bicicletta negli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro;
- i. gli interventi finalizzati a favorire l'integrazione della mobilità ciclistica con i servizi di trasporto pubblico urbano, regionale e nazionale;
- j. le azioni finalizzate a migliorare la sicurezza dei ciclisti;
- k. azioni utili a estendere gli spazi destinati alla sosta delle biciclette prioritariamente in prossimità degli edifici scolastici e di quelli adibiti a pubbliche funzioni nonché in prossimità dei principali nodi di interscambio modale e a diffondere l'utilizzo di servizi di condivisione delle biciclette (bike-sharing);
- l. attività di promozione e di educazione alla mobilità sostenibile;
- m. la quantificazione delle risorse economiche necessarie alla realizzazione degli interventi inclusi nel Biciplan.

A sostegno della ciclabilità diffusa al fine di migliorare la compatibilità tra traffico motorizzato e biciclette il Piano dovrà individuare anche interventi di moderazione del traffico quali zone 30, le piattaforme rialzate, gli attraversamenti ciclo-pedonali rialzati o protetti con isole salvagente e le situazioni di messa in sicurezza stradale costituiscono interventi.

Nel dettaglio saranno necessari i seguenti step:

1. Ricostruzione del Quadro conoscitivo.

La ricostruzione del Quadro conoscitivo relativo al sistema di mobilità ciclabile si baserà sulla messa a sistema dei dati relativi alla domanda e all'offerta, nelle sue diverse modalità e la loro distribuzione territoriale, utilizzando anche le informazioni disponibili e già sviluppate nell'ambito del PUMS.

In collaborazione con gli stakeholders individuati, sarà necessario in particolare definire lo stato di fatto delle politiche rilevanti sul sistema ciclo-pedonale ed effettuare un'analisi dei sistemi innovativi per incentivarne l'utilizzo.

2. Costruzione/aggiornamento modello.

Il modello prodotto dovrà essere integrato con i risultati del modello prodotto nell'ambito del PUMS. Tale strumento permetterà di analizzare i flussi distributivi generando matrici O/D che permetteranno l'assegnazione su grafo.

3. Partecipazione e coinvolgimento dei portatori d'interesse.

Il Biciplan dovrà essere sviluppato attraverso un'attività di partecipazione che dovrà essere predisposta in conformità a quanto indicato dalle Linee guida per la redazione dei PUMS.

La partecipazione quindi avverrà anche attraverso il diretto coinvolgimento di portatori d'interesse, appartenenti sia alla pubblica amministrazione che a imprese, operatori e associazioni di categoria.

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

Dovranno essere curate dall'Affidatario anche le fasi di pubblicazione e raccolta delle osservazioni presso gli altri Enti, predisponendo anche le relative controdeduzioni, fino all'approvazione del piano in Consiglio comunale.

L'individuazione dei portatori di interesse (stakeholder) e cittadini da coinvolgere nei tavoli di partecipazione dovrà essere proposta dall'Affidatario e condivisa dall'Amministrazione sulla scorta anche della prima fase di incontro/confronto già attuata dall'Amministrazione.

La partecipazione dei singoli cittadini potrà essere prevista anche attraverso una pagina web dedicata predisposta sul sito istituzionale del Comune di Napoli o appositamente creata e gestita dall'Affidatario, in accordo con gli strumenti già in possesso dell'Ente.

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

L'Affidatario dovrà anche provvedere alla redazione di presentazioni sintetiche con commenti, atte all'illustrazione del piano durante i momenti partecipativi e di confronto con la cittadinanza e gli organi istituzionali, i meeting, gli incontri virtuali, ecc.

Sono comprese nell'importo dell'appalto tutte le prestazioni accessorie necessarie alla realizzazione del

servizio stesso quali: ideazione grafica e stampa di tutto il materiale necessario per le pubblicazioni, gli eventi di partecipazione e comunicazione, slide o altro materiale quali verbali, foto, report di sintesi da mostrare durante tutti i momenti di confronto, partecipazione e comunicazione.

In sintesi l'Affidatario dovrà:

- organizzare e gestire gli eventi di partecipazione pubblici e con le istituzioni;
- redigere i verbali degli incontri (sintesi, foto e scopi raggiunti) e divulgarli;
- valutare le osservazioni e opposizioni pervenute (sia in merito agli aspetti trasportistici che ambientali) e predisporre le controdeduzioni;
- preparare e stampare il materiale necessario ai vari momenti di incontro, partecipazione e comunicazione;
- redigere una sintesi complessiva di tutto il processo partecipativo;
- realizzare eventuali indagini o questionari on line con successiva valutazione dei risultati.

4. Definizione delle politiche e delle azioni.

Per diffondere l'utilizzo della bicicletta quale mezzo di trasporto primario, capace di soddisfare anche gli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro e di accesso ai servizi, e non solo quelli ricreativi o sportivi o di brevissimo raggio, è necessario:

- individuare e realizzare una rete ciclabile continua, attrattiva, breve e ben riconoscibile,
- un generale ridisegno della strada per ridurre le velocità, anche con istituzione di zone 30.

L'analisi e il progetto non dovranno riguardare solo le attrezzature e i servizi per la ciclabilità, ma si dovranno estendere all'intero spazio pubblico e all'individuazione delle criticità che ne condizionano l'utilizzo diffuso, con particolare riferimento all'analisi della incidentalità.

Dovranno essere individuati gli itinerari prioritari all'interno della rete, sviluppando il disegno delle singole direttrici, con indicazione sommaria della spesa prevista per ciascuna.

Dovranno essere predisposte linee guida progettuali per criteri e soluzioni omogenee di realizzazione dei percorsi stessi.

Al fine di verificare la fattibilità dello schema infrastrutturale proposto e di programmarne nel medio termine la realizzazione, il Biciplan dovrà contenere l'individuazione di nodi critici della rete e di possibili soluzioni idonee a risolvere tali criticità.

Il tema della sicurezza deve essere considerato strategico: per tale ragione alla definizione di schemi tipo per gli spazi destinati esclusivamente ai ciclisti dovrà essere affiancata la definizione di criteri generali e specifici per la moderazione della velocità di tutti i mezzi e la realizzazione di aree a ciclabilità diffusa.

Parte della attività dovrà essere dedicata alla pianificazione di itinerari ciclabili turistici e delle infrastrutture a essi connesse, in stretta relazione con quanto previsto dal piano della mobilità ciclistica sovracomunale.

In merito a intermodalità e sosta occorrerà definire posizionamento e quantità delle strutture mobili e delle infrastrutture atte a realizzare l'intermodalità tra biciclette e mezzi di trasporto pubblico; studiare forme di promozione dell'intermodalità tra la bicicletta e il mezzo pubblico, in particolare con la dislocazione di parcheggi per biciclette nelle aree di pertinenza delle stazioni ferroviarie e delle fermate del trasporto pubblico, nonché la promozione del trasporto della bicicletta al seguito.

La proposizione di nuovi servizi legati alla ciclabilità dovrà prevedere il censimento di quanto esistente e la successiva individuazione di eventuali nuovi servizi, quali ad esempio parcheggi attrezzati, liberi e custoditi, di centri di noleggio riservati alle biciclette, di punti di assistenza.

È richiesto uno specifico approfondimento per la possibile integrazione con la micromobilità elettrica.

Un approfondimento dovrà essere realizzato in merito alla possibilità di sviluppare servizi di logistica attraverso l'uso della bicicletta, in particolare nell'area della città storica.

Il Piano dovrà contenere anche:

- gli schemi di riferimento delle possibili tipologie e sezioni di piste e corsie ciclabili da adottare;
- la schematizzazione delle soluzioni per le principali intersezioni stradali, a raso e a rotatoria,
- la schematizzazione delle soluzioni per le interferenze con la sosta delle auto e con le fermate autobus;
- la schematizzazione della segnaletica per la riconoscibilità degli itinerari ciclabili.

Con riferimento all'ultimo punto, il piano dovrà proporre nuove soluzioni di segnaletica ad hoc per la mobilità ciclabile a forte carattere informativo e di marketing e i relativi strumenti illustrativi materiali (cartellonistica, mappe, ecc.) e immateriali (web, ecc.) e le linee guida per il loro posizionamento.

5. Definizioni scenari, modellazione e valutazione rispetto agli obiettivi.

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

Tali scenari infatti dovranno essere valutati quantitativamente, in termini di sostenibilità tecnica, economica e ambientale, anche con l'utilizzo del modello di simulazione predisposto per selezionare le misure e le proposte che formeranno gli scenari di piano finali corrispondenti agli orizzonti temporali e agli ambiti territoriali richiesti: 2025 - 2030.

6. Definizione indicatori e sistema di monitoraggio.

Nell'ambito del piano saranno individuati e definiti gli indicatori di raggiungimento dei risultati e il sistema di monitoraggio e raccolta dati, sempre in coerenza con quanto elaborato per il PUMS.

7. Supporto nelle fasi di adozione e approvazione del piano

L'Affidatario dovrà supportare l'Amministrazione dalla definizione della proposta di piano fino alla sua approvazione.

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

L'Affidatario inoltre dovrà esaminare le osservazioni pervenute e formulare le risposte, con il supporto degli uffici competenti, e redigere i documenti controdedotti e finali.

Nel documento definitivo di piano dovrà essere compresa anche una stima dei relativi costi di realizzazione e delle possibili coperture finanziarie e l'elenco degli interventi prioritari, indicando gli eventuali lotti funzionali.

Sono comprese nell'appalto tutte le prestazioni necessarie per dare il servizio completamente compiuto e secondo le condizioni stabilite dal presente Capitolato speciale d'appalto.

Quadro di riferimento normativo

Il quadro di riferimento normativo è costituito in linea generale da:

- 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";
- 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”;
- 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”;
- Decreto Ministeriale 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 4 giugno 2019 n. 229 “Sperimentazione della circolazione su strada di dispositivi per la micromobilità elettrica”;
- Legge 11 gennaio 2018, n.2 – “Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica”;
- Linee guida per la redazione e l’attuazione del Bicipan in attuazione della legge 2/2018, art. 6.

Con riferimento alla circolazione dei dispositivi privati e la sperimentazione, per i servizi in sharing, della micromobilità elettrica soprattutto per quanto riguarda la categoria dei monopattini elettrici, assimilati dalla legge di Bilancio 2020 ai velocipedi:

- Legge 30 dicembre 2018, n. 145 – “Bilancio di previsione dello Stato per l’anno finanziario 2019 e bilancio pluriennale per il triennio 2019-2021”;
- L’art. 1, comma 102, introduce la possibilità di autorizzare la sperimentazione della circolazione su strada di veicoli per la mobilità personale a propulsione prevalentemente elettrica, quali segway, hoverboard e monopattini, e prevede l’emanazione di uno specifico decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti per la definizione delle modalità di attuazione e degli strumenti operativi della sperimentazione;
- Decreto Ministeriale 4 giugno 2019, n. 229 – “Sperimentazione della circolazione su strada di dispositivi per la micromobilità elettrica”;
- Legge 29 dicembre 2019, n.160 – “Bilancio di previsione dello Stato per l’anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022”;
- Legge 28 febbraio 2020, n. 8 – “Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto-Legge 30 dicembre 2019, n. 162, recante disposizioni urgenti in materia di proroga di termini legislativi, di organizzazione delle pubbliche amministrazioni, nonché di innovazione tecnologica” (Art. 33-bis);
- Circolare del Ministero dell’Interno del 9 marzo 2020 – “Circolazione su strada dei monopattini elettrici e dei dispositivi per la micromobilità elettrica”.

ART. 4 - MODALITÀ DI ESPLETAMENTO DELL’AFFIDAMENTO

L’Affidatario espletterà il servizio in questione alle condizioni previste nel presente Capitolato, negli atti da questo richiamati, nonché nel rispetto di tutte le disposizioni normative vigenti per il servizio oggetto dell’affidamento.

La Stazione appaltante si impegna a fornire all’Affidatario, all’inizio del servizio, tutte le informazioni e gli atti in suo possesso attinenti all’espletamento del servizio stesso. L’Affidatario nell’espletamento del proprio incarico dovrà rapportarsi con il Responsabile Unico del Procedimento nonché con il gruppo interdisciplinare predisposto per la redazione del PUMS.

Nello svolgimento del servizio l’Affidatario deve tener conto delle direttive e delle disposizioni che possono essere impartite dalla Stazione appaltante, che può fornire le indicazioni e informazioni specifiche.

L’Affidatario dovrà garantire 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.

Tutti gli elaborati dovranno essere prodotti in 1 (una) copia cartacea e su supporto digitale (anche in formato aperto), dovranno inoltre essere forniti i medesimi materiali sia in formato .pdf sia in formati editabili standard (per esempio documenti Word o file Autocad, ecc.) e analogamente dovranno essere fornite le basi di dati raccolte ed elaborate (file Excel, database, .dbf, file shape, ecc.), e dovranno essere compatibili con i sistemi informativi in uso presso il Comune di Napoli. Dovranno fornirsi anche tutte le elaborazioni e il materiale prodotto durante l’intera prestazione, compresi gli scenari scartati.

L’Affidatario è obbligato, senza ulteriori compensi, a:

- relazionare periodicamente sulle operazioni svolte e sulle metodologie seguite, a semplice richiesta della Stazione appaltante;

- far presente alla Stazione appaltante, con la massima tempestività, evenienze o emergenze che si verifichino nell'esecuzione delle prestazioni e che rendano necessari interventi di adeguamento o razionalizzazione;
- partecipare alle riunioni indette dalla Stazione appaltante, a semplice richiesta della stessa nonché a ogni altra riunione indetta in ordine all'intervento.

Tutti gli elaborati, documenti e allegati devono essere redatti in lingua italiana. L'Amministrazione si riserva di chiedere la redazione di documenti in lingua inglese.

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 dalla Stazione appaltante.

ART. 5 - TERMINI DI ESPLETAMENTO DELL'INCARICO

I termini per l'espletamento dell'incarico sono di n. 4 (quattro) mesi a decorrere dalla data di avvio dell'esecuzione del contratto e, comunque, fino alla definitiva approvazione del piano, prevista contestualmente a quella del PUMS, fatti salvi i tempi per l'acquisizione di eventuali pareri degli Enti competenti.

Il Comune di Napoli si riserva di dare avvio alle attività anche nelle more della stipula del contratto.

L'Affidatario è responsabile del rispetto dei termini per l'espletamento del Servizio.

Eventuale proroga potrà essere concessa dal Responsabile Unico del Procedimento solo per cause non imputabili all'Affidatario, previa motivata richiesta scritta formulata con congruo anticipo.

In ogni caso, qualunque sospensione delle prestazioni, per qualunque causa, anche di forza maggiore, deve essere comunicata tempestivamente, per iscritto, al Responsabile Unico del Procedimento.

L'Affidatario risponde dei maggiori oneri riconoscibili a qualunque soggetto in seguito a variazioni o sospensioni delle prestazioni o altri atti o comportamenti non autorizzati.

Le consegne sono indicativamente previste:

- entro 30 giorni dall'avvio del servizio dovrà essere consegnata una prima versione di tutti gli elaborati tecnici da sottoporre a consultazione/partecipazione;
- entro 30 giorni dalla conclusione della fase partecipativa e dall'acquisizione di eventuali pareri dovranno essere consegnate le versioni definitive e complete dei prodotti finali, con chiusura del lavoro.

La Stazione 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.

ART. 6 - CORRISPETTIVO E MODALITÀ DI PAGAMENTO

L'importo complessivo del corrispettivo è comprensivo di ogni attività necessaria allo svolgimento dell'incarico.

L'importo da corrispondere per la prestazione in oggetto è pari a €46.700,00 (euro quarantaseimilasettecento/00), oltre IVA e oneri previdenziali previsti per legge.

Non sono riconosciuti onorari, spese generali e compensi accessori per raccolta dati, sopralluoghi, incontri, riunioni e ogni altra attività connessa allo svolgimento dell'incarico.

Il pagamento avverrà secondo le seguenti modalità:

- 40% dell'importo dovuto alla consegna dei documenti preliminari relativi al Biciplan;
- 40% dell'importo dovuto alla consegna degli elaborati definitivi da trasmettere all'organo competente ai fini dell'approvazione;
- 20% dell'importo dovuto all'approvazione del Biciplan.

La Stazione appaltante è estranea ai rapporti intercorrenti tra l'Affidatario e gli eventuali collaboratori delle cui prestazioni l'Affidatario intenda o debba avvalersi, qualora il ricorso a detti collaboratori non sia vietato da norme di legge, di regolamento o contrattuali.

L'incaricato non potrà espletare attività eccedenti a quanto pattuito o che comportino un compenso superiore a quello previsto prima di aver ricevuto l'autorizzazione a procedere dal Comune di Napoli. In mancanza di tale preventivo benestare, l'Amministrazione non riconoscerà l'eventuale pretesa di onorario aggiuntivo.

Sono a carico dell'Affidatario le spese di bollo del contratto e quelle dell'eventuale registrazione, tutte le imposte e tasse da esso derivanti, a norma delle leggi vigenti. Sono a carico dell'Amministrazione committente l'IVA e i contributi previsti per legge.

Il pagamento all'Adffidatario del corrispettivo da parte del Committente per le prestazioni oggetto del presente contratto è subordinato all'acquisizione della regolarità contributiva.

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

È esclusa ogni possibilità di rivalutazione, revisione, indicizzazione del corrispettivo spettante all'Affidatario per la durata del contratto, anche in ipotesi di proroga concessa/imposta dalla Stazione appaltante.

ART. 7 – ANTICIPAZIONE

Ai sensi dell'art. 207, comma 1, del d.l. 34/2000 (convertito con modificazioni dalla legge 77/2020) l'importo dell'anticipazione prevista dall'articolo 35, comma 18, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n.50, può essere incrementato fino al 30 per cento dell'importo contrattuale.

L'anticipazione potrà essere erogata previa prestazione della garanzia fideiussoria di cui al successivo art. 9.

ART. 8 – TRACCIABILITÀ DEI FLUSSI FINANZIARI

L'Affidatario assume gli obblighi di tracciabilità dei flussi finanziari conseguenti alla sottoscrizione del contratto nelle forme e con le modalità previste dall'art. 3 della legge 136/2010. L'Affidatario, in particolare, si impegna a trasmettere alla Stazione appaltante, entro 7 (sette) giorni dall'accensione del/i conto/conti dedicato/i al contratto in oggetto, gli estremi del/i conto/i medesimo/i, nonché le generalità e il codice fiscale delle persone delegate alle operazioni sullo/gli stesso/i.

L'esecutore si impegna a comunicare, ai sensi e nei modi di cui all'articolo 3, comma 7, della legge 136/2010 e s.m.i., da riportare eventualmente nel contratto d'appalto:

- le modalità di riscossione delle somme dovute secondo le norme che regolano la contabilità della Stazione appaltante;
- i dati identificativi del conto corrente bancario o postale dedicato con gli estremi necessari per il bonifico bancario relativi al pagamento. Tali dati ai sensi dell'art. 3, comma 7, della legge 136/2010 e s.m.i. devono essere tali da garantire la tracciabilità dei pagamenti;
- le generalità delle persone titolari del conto corrente e di quelle legittimate ad operare ed a riscuotere le somme ricevute in conto o a saldo anche per effetto di eventuali cessioni di credito preventivamente riconosciute dalla Stazione appaltante.

L'Affidatario si impegna, inoltre, a comunicare alla Stazione appaltante ogni vicenda modificativa che riguardi il/i conto/i in questione, entro 7 (sette) giorni dal verificarsi della stessa.

Il bonifico bancario o postale, in relazione a ciascuna transazione di pagamento, deve riportare il codice unico di progetto (CUP) o il CIG (Codice identificativo Gare) relativo all'investimento.

La Stazione appaltante verificherà, in occasione di ogni pagamento all'esecutore e con interventi di controllo ulteriori l'assolvimento, da parte dello stesso, degli obblighi relativi alla tracciabilità dei flussi finanziari.

Nel caso in cui l'Affidatario non adempia agli obblighi di tracciabilità dei flussi finanziari di cui al punto precedente, la Stazione appaltante avrà facoltà di risolvere immediatamente il contratto mediante semplice comunicazione scritta da inviare a mezzo pec, salvo in ogni caso il risarcimento dei danni prodotti da tale inadempimento.

L'Affidatario si obbliga, inoltre, a introdurre, a pena di nullità assoluta, nei contratti sottoscritti con i subappaltatori e con i subcontraenti un'apposita clausola con cui essi assumono gli obblighi di tracciabilità dei flussi finanziari di cui all'art. 3 della legge 136/2010.

L'Affidatario si impegna a far sì che, nelle fatture o documenti equipollenti emessi nei confronti della Stazione appaltante per il pagamento in acconto o a saldo di quanto contrattualmente dovutogli, il/i conto/i indicato/i per il pagamento sia/siano sempre compreso/i tra quelli indicati al comma 1 del presente articolo. L'Affidatario si impegna altresì a effettuare sul/i conto/i di cui al medesimo comma 1 i pagamenti

dovuti nei confronti dei subappaltatori e dei subcontraenti in relazione al contratto stipulato, salvo le deroghe concesse dalla legge 136/2010 ed eventuali s.m.i.

Ai sensi e per gli effetti della legge 244/2007 (finanziaria 2008) e dei successivi decreti attuativi l'aggiudicatario ha l'obbligo di fatturazione elettronica verso la Pubblica Amministrazione. Le fatture in forma cartacea non potranno essere accettate da parte della Pubblica Amministrazione, né è possibile procedere al relativo pagamento. La trasmissione delle fatture avviene attraverso il Sistema di Interscambio (SdI) con codice IPA che verranno comunicati dalla stazione appaltante.

Il mancato rispetto di tale disposizione renderà irricevibili le fatture presentate in forma diversa da quella ammessa dalla legge.

ART. 9 – GARANZIE

L'Affidatario, prima della stipula del contratto, è tenuto a prestare, a garanzia di tutti gli oneri ivi derivanti, una cauzione definitiva in misura pari al 10% dell'importo complessivo dell'affidamento, con esclusivo riferimento alle prestazioni oggetto del presente incarico. 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; a garanzia del rimborso delle somme che il Comune avesse sostenuto o da sostenere in sostituzione del soggetto inadempiente e dei connessi maggiori oneri a qualsiasi titolo sopportati, 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'Affidatario. La garanzia cessa di avere effetto solo alla data di emissione del certificato di ultimazione delle prestazioni. La Stazione appaltante può richiedere al soggetto aggiudicatario la reintegrazione della garanzia ove questa sia venuta meno in tutto o in parte.

Si applicano le riduzioni di cui all'art. 93, comma 7, del d.lgs. 50/2016.

Per fruire di tali benefici, l'operatore economico dovrà documentare il possesso del requisito allegando copia conforme all'originale della certificazione posseduta in corso di validità.

La garanzia può essere costituita, a scelta dell'offerente:

- a. 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;
- b. fermo restando il limite all'utilizzo del contante di cui all'articolo 49, comma 1 del d.lgs. 231/2007, con bonifico presso la Tesoreria del Banco di Napoli con le seguenti coordinate bancarie: IBAN IT76F0101003400100000046338 indicando come causale "Deposito cauzionale definitivo affidamento della redazione del Biciplan - CIG: _____.
- c. 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.

In caso di prestazione della garanzia sotto forma di fideiussione, questa dovrà:

- essere conformi 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 prodotta in originale (sottoscritta in originale dal garante) con espressa menzione dell'oggetto e del soggetto garantito;
- le polizze con firma digitale del garante devono riportare l'autentica della sottoscrizione da parte di un notaio.

La garanzia deve prevedere espressamente:

- la rinuncia al beneficio della preventiva escussione del debitore principale di cui all'art. 1944 del Codice civile, volendo e intendendo restare obbligata in solido con il debitore;
- la rinuncia all'eccezione di cui all'art. 1957 del Codice civile;
- l'operatività entro 15 giorni a semplice richiesta scritta della stazione appaltante.

La mancata costituzione della predetta garanzia determina la revoca dell'affidamento da parte del Comune.

Ai sensi del comma 18 dell'art. 35 del d.lgs. 50/2016 (come modificato dall'art. 91 del d.l. 18/2020 convertito con modifiche dalla legge 27/2020) l'erogazione dell'anticipazione, consentita anche in caso di consegna in via d'urgenza, è subordinata alla costituzione di garanzia fideiussoria bancaria o

assicurativa di importo pari all'anticipazione maggiorato del tasso di interesse legale applicato al periodo necessario al recupero dell'anticipazione stessa secondo il cronoprogramma della prestazione.

ART. 10 – OBBLIGHI 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.

Tutte le fasi operative elencate sono ricomprese fra quelle remunerate dal corrispettivo di cui al punto 6. 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.

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

È fatto obbligo all’affidatario di nominare, prima della sottoscrizione del contratto, fra le figure professionali a propria disposizione, il soggetto che assumerà il coordinamento delle attività, il quale sarà altresì incaricato di curare i rapporti con la stazione appaltante.

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

ART. 11 – CESSIONE DEL CONTRATTO E CESSIONE DEI CREDITI

Ai sensi dell’art. 105, comma 1, del Codice è vietata la cessione anche parziale del contratto da parte dell’Affidatario fatto salvo quanto previsto dall’art. 106, comma 1, lettera d, punto 2, del Codice; ogni atto contrario è nullo di diritto.

Nei casi previsti dall’art. 106, comma 1, lettera d, punto 2, del Codice le cessioni di azienda e gli atti di trasformazione, fusione e scissione relativi ai soggetti esecutori di contratti pubblici non hanno singolarmente effetto nei confronti della stazione appaltante fino a che il cessionario, ovvero il soggetto risultante dall’avvenuta trasformazione, fusione o scissione, non abbia proceduto alle comunicazioni previste dall’art. 1 del d.P.C.M. 187/1991 e non abbia documentato il possesso dei requisiti di qualificazione previsti dal codice dei contratti.

Nei sessanta giorni successivi la stazione appaltante può opporsi al subentro del nuovo soggetto nella titolarità del contratto, con effetti risolutivi sulla situazione in essere, laddove, non risultino sussistere i requisiti di cui alla documentazione antimafia prevista dal d.lgs. 159/2011. Ferme restando le ulteriori previsioni legislative vigenti in tema di prevenzione della delinquenza di tipo mafioso e di altre gravi forme di manifestazione di pericolosità sociale, decorsi sessanta giorni senza che sia intervenuta opposizione, le cessioni di azienda e gli atti di trasformazione, fusione e scissione producono, nei confronti della Stazione Appaltante, tutti gli effetti loro attribuiti dalla legge.

È ammessa la cessione dei crediti, ai sensi del combinato disposto dell’articolo 106, comma 13, del Codice dei contratti e della legge 52/1991, e alle condizioni di cui al presente articolo.

Ai fini dell’opponibilità alle stazioni appaltanti, le cessioni di crediti devono essere stipulate mediante atto pubblico o scrittura privata autenticata e devono essere notificate alle amministrazioni debitorie.

Fatto salvo il rispetto degli obblighi di tracciabilità, le cessioni dei crediti del presente appalto, sarà efficace e opponibile alla Stazioni appaltanti qualora questa non le rifiutino con comunicazione da notificarsi al cedente e al cessionario entro quarantacinque giorni dalla notifica della cessione.

Le cessioni di crediti possono essere effettuate esclusivamente a soggetti finanziari disciplinati dalle leggi in materia bancaria e creditizia, il cui oggetto sociale preveda l’esercizio dell’attività di acquisto di crediti di impresa.

La cessione da parte dell’esecutore di tutti o di parte dei crediti che devono venire a maturazione può avvenire esclusivamente mediante un apposito e separato atto contrattuale da sottoscrivere

contestualmente al contratto d'appalto. La Stazione appaltante, tuttavia, si riserva la più ampia facoltà di accettare o non accettare tale tipologia di cessione a favore dell'esecutore, senza obbligo di motivazione. In ogni caso la Stazione appaltante può opporre al cessionario tutte le eccezioni opponibili al cedente in base al contratto d'appalto, con questo stipulato.

ART. 12 – STIPULA DEL CONTRATTO E ONERI CONTRATTUALI

Il contratto sarà formalizzato e gestito dal Comune di Napoli. Tutte le spese inerenti il contratto saranno a carico dell'aggiudicatario senza alcuna possibilità di rivalsa.

Tali oneri sono: marche da bollo per la stesura del contratto, diritti di segreteria, imposta di registro a norma di legge e qualsiasi altra imposta e tassa secondo le leggi vigenti.

L'Affidatario dell'incarico con la firma del contratto accetta espressamente e per iscritto, a norma degli artt. 1341, comma 2, del Codice civile, tutte le clausole previste nel presente Capitolato prestazionale, nonché le clausole contenute in disposizioni di legge e regolamento nel presente atto richiamate.

L'interpretazione delle clausole contrattuali e delle disposizioni del presente capitolato deve essere fatta tenendo conto delle finalità perseguite con il contratto, secondo quanto previsto dal Codice civile.

ART. 13 – RISERVATEZZA

L'Aggiudicatario ha l'obbligo di mantenere riservati i dati e le informazioni, ivi comprese quelle che transitano per le apparecchiature di elaborazione dati, di cui sia a conoscenza o in possesso durante l'esecuzione del Servizio, o comunque in relazione ad esso, e di non divulgarli in alcun modo e in qualsiasi forma e di non farne oggetto di utilizzazione a qualsiasi titolo per scopi diversi da quelli strettamente necessari all'esecuzione del Servizio.

L'obbligo suddetto sussiste, altresì, relativamente a tutto il materiale originario, o predisposto, in esecuzione del Servizio.

L'Aggiudicatario è responsabile per l'esatta osservanza, da parte dei propri dipendenti, consulenti e collaboratori, nonché di tutti coloro che sono coinvolti, seppur a vario titolo, nell'esecuzione del Servizio, degli obblighi di segretezza anzidetta.

L'Aggiudicatario si impegna, altresì, al rispetto del d.lgs. 196/2003 e dei relativi regolamenti di attuazione, a pena di risoluzione del contratto. I dati, gli elementi e ogni informazione acquisita in sede di offerta sono utilizzati dalla Stazione appaltante esclusivamente ai fini della gara e della individuazione dell'Aggiudicatario, garantendo l'assoluta sicurezza e riservatezza, anche in sede di trattamento dati con sistemi automatici e manuali. L'inadempimento costituirà causa di risoluzione contrattuale ai sensi del successivo articolo "inadempimento e risoluzione".

ART. 14 – PENALI

Il ritardo nell'adempimento degli obblighi di cui sopra e/o assunti con l'offerta da parte dell'Affidatario può comportare l'applicazione di una **penale di importo pari a 30,00 (trenta/00) euro per ogni giorno di ritardo riscontrato**, in ogni adempimento.

La mancata presentazione, senza giustificato motivo, a un incontro di lavoro o relativo alle attività di comunicazione e consultazione convocate, nel rispetto degli accordi contrattuali, può comportare l'applicazione di una **penale di importo pari a 100,00 (cento/00) euro**.

Qualora si verificassero inadempienze, ritardi o difformità delle attività rispetto a quanto previsto nel presente capitolato e nell'offerta di gara, potranno essere previste **penali fra un minimo di 500,00 (cinquecento/00) euro e un massimo di 5.000,00 (cinquemila/00) euro a seconda della gravità del fatto**. Tali penali saranno quantificate dal Responsabile Unico del Procedimento in considerazione all'entità dell'inadempimento stesso.

L'applicazione della penale non esclude la responsabilità dell'Affidatario per eventuali maggiori danni subiti dalla Stazione appaltante.

Le penali sono trattenute in occasione del primo pagamento successivo alla loro applicazione.

L'importo complessivo delle penali irrogate ai sensi dei commi precedenti non può superare il 10% (dieci per cento) dell'importo contrattuale; qualora i ritardi siano tali da comportare una penale di importo superiore alla predetta percentuale trova applicazione l'art. 108 del Codice dei contratti e il successivo art. 15, in materia di risoluzione del contratto.

È ammessa, su motivata richiesta dell'esecutore, la totale o parziale disapplicazione della penale, quando

si riconosca che il ritardo non è imputabile all'impresa, oppure quando si riconosca che la penale è manifestatamente sproporzionata, rispetto all'interesse della Stazione appaltante. La disapplicazione non comporta il riconoscimento di compensi o indennizzi all'esecutore.

Sull'istanza di disapplicazione della penale decide la Stazione appaltante su proposta del Responsabile Unico del Procedimento, sentito il Direttore dell'esecuzione e l'Organo di collaudo, ove costituito.

ART. 15 – INADEMPIMENTO E RISOLUZIONE

È fatto obbligo all'Affidatario di accettare ogni verifica o richiesta di documentazione da parte della Stazione appaltante purché per attività inerenti il Servizio affidato.

Qualora l'Affidatario non ottemperi, nello svolgimento del Servizio, alle prescrizioni contenute nel presente Disciplinare, nei documenti di gara o alle indicazioni e direttive che possano essere impartite dal Comune di Napoli, quest'ultimo procede, a mezzo PEC, ad intimare il compimento di quanto necessario per il rispetto delle obbligazioni contrattuali entro un termine perentorio, sospendendo gli eventuali pagamenti in corso. In difetto, il Comune di Napoli potrà procedere alla risoluzione del contratto.

L'Amministrazione si riserva la facoltà di procedere alla risoluzione del contratto, previa diffida ad adempiere ai sensi degli artt. 1453 e 1454 del Codice civile, in caso di grave inadempimento e di penali per un importo pari al 10% del valore del contratto, ovvero per gravi e/o reiterate violazioni degli obblighi contrattuali o per gravi e/o reiterate violazioni e/o inosservanze delle disposizioni legislative e regolamentari, ovvero qualora siano state riscontrate irregolarità non tempestivamente sanate che abbiano causato disservizio per l'Amministrazione, ovvero vi sia stato grave inadempimento dell'Aggiudicatario stesso nell'espletamento del servizio in parola mediante subappalto non autorizzato, associazione in partecipazione, cessione anche parziale del contratto.

Costituiscono motivi di risoluzione di diritto del contratto, ai sensi dell'art. 1456 del Codice civile (clausola risolutiva espressa) le seguenti fattispecie:

- sopravvenuta causa di esclusione di cui all'art. 80 del d.lgs. 50/2016;
- falsa dichiarazione o contraffazione di documenti nel corso dell'esecuzione delle prestazioni;
- interdizione, sulla base dell'informativa Antimafia emessa dalla Prefettura, per l'Aggiudicatario provvisorio o il contraente;
- accertamento dell'impiego di manodopera con modalità irregolari o del ricorso a forme di intermediazione abusiva per il reclutamento della stessa;
- inosservanza degli impegni di comunicazione alla Prefettura di ogni illecita richiesta di denaro, prestazione o altra utilità nonché offerta di protezione o ogni illecita interferenza avanzata prima della gara e/o dell'affidamento ovvero nel corso dell'esecuzione del servizio nei confronti di un proprio rappresentante, agente o dipendente, delle imprese subappaltatrici e di ogni altro oggetto che intervenga a qualsiasi titolo nello svolgimento della prestazione di cui lo stesso venga a conoscenza.

Qualora l'Affidatario non assolva agli obblighi previsti dall'art. 3 della legge 136/2010, relativi alla tracciabilità dei flussi finanziari inerenti all'appalto, il contratto d'appalto si risolverà di diritto ai sensi del comma 8 del medesimo art. 3.

In caso di ripetute violazioni al Codice di comportamento dei dipendenti del Comune di Napoli di cui alla deliberazione di Giunta comunale n. 254 del 24 aprile 2014, si procede alla risoluzione del contratto.

Qualora il Direttore dell'esecuzione o il Responsabile Unico del Procedimento, ciascuno per le proprie competenze, accertino il verificarsi di una delle ipotesi sopraelencate (o altri casi per i quali l'inadempimento, l'irregolarità o il ritardo posto in essere dall'esecutore possano compromettere la buona uscita dei lavori) si procederà senza indugio alla risoluzione del contratto seguendo il procedimento di cui all'art. 108 del d.lgs. 50/2016.

Nei casi di risoluzione del contratto, la stessa avrà effetto dalla venuta a conoscenza all'Affidatario della decisione assunta dalla Stazione appaltante mediante raccomandata A.R. da parte del Responsabile Unico del Procedimento ovvero mediante ordine di servizio del Direttore dell'esecuzione.

Nelle ipotesi di cui sopra il contratto sarà risolto di diritto con effetto immediato a seguito della dichiarazione del Comune, in forma di lettera a raccomandata, di volersi avvalere della clausola risolutiva. La risoluzione del contratto non pregiudica in ogni caso il diritto del Comune al risarcimento.

Per il ripetersi di gravi inadempimenti, previe le contestazioni del caso, potrà darsi luogo alla risoluzione anticipata del contratto senza che alcun indennizzo sia dovuto all'Aggiudicatario salvo ed impregiudicato, invece, qualsiasi ulteriore diritto che il Comune possa vantare nei confronti dell'Aggiudicatario stesso.

All'aggiudicatario verrà corrisposto il prezzo contrattuale del servizio regolarmente effettuato prima della risoluzione, detratte le penalità, le spese e i danni.

In ognuna delle ipotesi sopra previste, la Committente non pagherà il corrispettivo delle prestazioni non eseguite, ovvero non esattamente eseguite, fatto salvo il diritto a pretendere il risarcimento dei maggiori danni subiti.

ART. 16 – RECESSO

La Stazione appaltante si riserva la facoltà di recedere dall'incarico in oggetto in qualsiasi momento, con provvedimento motivato, da inoltrarsi all'Affidatario a mezzo posta elettronica certificata (PEC) con 30 giorni di preavviso.

La Stazione appaltante si riserva, inoltre, la facoltà di recedere dall'incarico in oggetto in caso di inadempimento da parte dell'Aggiudicatario degli obblighi da lui assunti senza giustificato motivo con comunicazione a mezzo posta elettronica certificata (PEC) ad effetto immediato.

Il progettista, a comunicazione ricevuta, dovrà far pervenire entro 30 giorni tutte le informazioni e i risultati dell'attività svolta fino a quel momento. La Stazione appaltante dovrà liquidare al professionista tutte le prestazioni fino a quel momento svolte.

La Stazione appaltante ha inoltre facoltà di dichiarare esaurito l'incarico, senza possibilità di reclamo o di opposizione da parte del professionista, in qualunque fase delle prestazioni qualora ritenga di non dare seguito alle ulteriori fasi di affidamento. In tali casi al tecnico incaricato sarà corrisposto il compenso relativo alle prestazioni svolte, sempre che esse siano meritevoli di approvazione.

È fatto divieto all'Aggiudicatario di recedere dal contratto sottoscritto con la Stazione appaltante.

Oltre ai casi di risoluzione del contratto espressamente previsti e quelli operanti ope legis, la Stazione appaltante ha la facoltà di recedere, in qualsiasi momento, dal contratto, in caso di violazione di una delle clausole di autotutela o al verificarsi dei presupposti di cui all'art. 11, comma 3, del d.P.R. 252/1998 e ss.mm.ii..

La Stazione appaltante, inoltre, si riserva il diritto di recedere dal contratto a fronte di informazioni antimafia, anche atipiche, comunque ed in qualsiasi momento pervenute, che segnalino il rischio di tentativi di infiltrazione nell'Aggiudicatario da parte della criminalità organizzata.

Qualora circostanze particolari impediscano temporaneamente la regolare esecuzione delle prestazioni oggetto del contratto, il RUP ha la facoltà di sospendere l'esecuzione del contratto medesimo, indicando le ragioni e l'imputabilità delle medesime. Il RUP può, altresì, ordinare la sospensione dell'esecuzione del contratto.

ART. 17 – DEFINIZIONE DELLE CONTROVERSIE

Tutte le controversie derivanti dall'esecuzione e dall'interpretazione del contratto saranno devolute al giudice ordinario. Il foro competente è il Tribunale di Napoli.

ART. 18 – TRATTAMENTO DEI DATI PERSONALI

Ai sensi della normativa vigente, i dati forniti dalle società saranno trattati esclusivamente per le finalità connesse alla gara e per l'eventuale successiva stipulazione e gestione del contratto.

Il titolare del trattamento è il Comune di Napoli.

ART. 19 – ONERI E OBBLIGHI IN MATERIA DI TUTELA DEI LAVORATORI

Restano a carico dell'Affidatario gli oneri e gli obblighi relativi all'osservanza delle norme derivanti dalle leggi e dai regolamenti vigenti in materia di lavoro applicabili al settore oggetto di affidamento.

ART. 20 – SUBAPPALTO

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

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

Si applica comunque quanto disposto dall'art. 105 del d.lgs. 50/2016, in tema di sub-contratti.

ART. 21 – DISPOSIZIONI PARTICOLARI RIGUARDANTI L'APPALTO - CODICE DI COMPORTAMENTO DEI DIPENDENTI DEL COMUNE DI NAPOLI – PATTO DI INTEGRITÀ

L'esecutore con la partecipazione alla gara, dichiara espressamente che tutte le clausole e condizioni previste nel contratto, nel presente capitolato e in tutti gli altri documenti che del contratto fanno parte integrante, hanno carattere di essenzialità.

La sottoscrizione del contratto da parte dell'Affidatario equivale a dichiarazione di perfetta conoscenza e incondizionata accettazione anche dei suoi allegati, delle leggi, dei regolamenti e di tutte le norme vigenti in materia di lavori pubblici; equivale altresì a completa accettazione di tutte le disposizioni che regolano il presente appalto e di tutte le previsioni contenute nel progetto definitivo posto a base di gara per quanto attiene alla sua perfetta esecuzione.

L'Affidatario dà altresì atto, senza riserva alcuna, della piena conoscenza e disponibilità degli atti progettuali e della documentazione, della disponibilità dei siti, dello stato dei luoghi, delle condizioni pattuite in sede di offerta.

L'Affidatario non potrà quindi eccepire, durante l'esecuzione delle prestazioni, la mancata conoscenza di condizioni o sopravvenienza di elementi ulteriori, a meno che tali nuovi elementi appartengano alla categoria dei fatti non conoscibili con la normale diligenza o alle cause di forza maggiore.

Codice di comportamento dei dipendenti del Comune di Napoli

La stazione appaltante informa la propria attività contrattuale secondo i contenuti di cui al Codice di Comportamento, quale dichiarazione dei valori, insieme dei diritti, dei doveri e delle responsabilità, nei confronti dei portatori di interesse (dipendenti, fornitori, utenti, ecc.), approvato con deliberazione di Giunta Comunale n. 254 del 24 aprile 2014, così come integrato e modificato con deliberazione di Giunta comunale n. 217 del 29 aprile 2017.

Tutte le imprese fornitrici di beni e servizi, quali soggetti terzi, sono tenute, nei rapporti con la stazione appaltante, ad uniformare la loro condotta nel rispetto delle norme definite nel Codice di Comportamento come dallo stesso previsto all'art. 2, comma 3.

In caso di violazioni delle norme di cui al Codice di comportamento da parte dell'impresa aggiudicataria si applicheranno le sanzioni previste dal Patto di Integrità adottato dall'Ente, così come disposto all'art. 20, comma 7, di detto Codice.

In caso di gravi e reiterati violazioni del Codice di comportamento, la Stazione appaltante risolverà unilateralmente il contratto.

Patto di integrità

La deliberazione di Giunta comunale n. 797 del 3 dicembre 2015 "Piano Triennale di prevenzione della corruzione 2015-2017 e Programma triennale per la trasparenza e l'integrità 2015-2017: Approvazione del Patto di Integrità per l'affidamento di commesse" approva il documento denominato "Patto di Integrità" recante regole comportamentali tra Comune di Napoli e operatori economici volte a prevenire il fenomeno corruttivo ed affermare i principi di lealtà, trasparenza e correttezza nell'ambito delle procedure di affidamento di commesse e nella esecuzione dei relativi contratti. Il suddetto documento, pertanto, deve essere obbligatoriamente sottoscritto e presentato dal concorrente nella "Documentazione amministrativa".