



## **CAPITOLATO SPECIALE D'APPALTO**

**Elaborazione di uno studio per l'individuazione di un programma di esercizio di trasporto gomma-ferro che, in riferimento all'intero territorio regionale, risulti consono a soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini**

Genova li 5 giugno 2013

---

PARTE 1 - NATURA E OGGETTO DELL'APPALTO.....	3
Art.1 – Oggetto dell'appalto .....	3
Art.2 – Definizione economica dell'appalto.....	3
Art.3 – Definizione tecnica dell'oggetto dell'appalto: elementi forniti dall'Amministrazione.....	3
Art.4 – Definizione tecnica dell'oggetto dell'appalto: contenuti dello studio richiesto dall'Amministrazione. ....	4
Art.5 – Definizione tecnica dell'oggetto dell'appalto: fasi e tempistiche di elaborazione dello studio.....	9
Art.6 – Verifiche dell'esecuzione in corso d'opera .....	10
PARTE 2 – DISCIPLINA CONTRATTUALE.....	11
Art.7 – Interpretazione del contratto e del capitolato speciale d'appalto .....	11
Art.8 – Documenti che fanno parte del contratto .....	11
Art.9 – Disposizioni particolari riguardanti l'appalto .....	11
PARTE 3 – TERMINI PER L'ESECUZIONE .....	12
Art.10 – Programma esecutivo dei lavori dell'appaltatore .....	12
Art.11 – Inderogabilità dei termini .....	12
Art.12 – Penali in caso di ritardo .....	13
PARTE 4 – CONTABILIZZAZIONE DEI LAVORI .....	13
Art.13 – Valutazione dei lavori a corpo .....	13
PARTE 5 – DISCIPLINA ECONOMICA .....	13
Art.14 – Divieto di anticipazione.....	13
Art.15 – Pagamento del corrispettivo.....	13
Art.16 – Ritardi nel pagamento della rata di saldo.....	14
Art.17 – Revisione prezzi e adeguamento del corrispettivo.....	14
PARTE 6 – CONTROVERSIE, RISOLUZIONE CONTRATTO.....	14
Art.18 – Risoluzione del contratto – Esecuzione d'ufficio dei lavori.....	14
Art.19 – Cauzione .....	15
PARTE 7 – NORME FINALI .....	15
Art.20 – Norme di sicurezza.....	15

## PARTE 1 - NATURA E OGGETTO DELL'APPALTO

### Art.1 – Oggetto dell'appalto

Ai sensi dell'articolo 3, comma 10, del Codice dei contratti D.Lgs 163/2006, l'oggetto del contratto consiste nella redazione di uno studio per l'individuazione di un programma di esercizio di trasporto gomma-ferro che, in riferimento all'intero territorio regionale, risulti consono a soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini.

Sono compresi nell'appalto:

- a) l'esecuzione di tutte le prestazioni e le provviste necessarie per dare il lavoro completamente compiuto e secondo le condizioni stabilite dal presente capitolato speciale d'appalto, con le caratteristiche tecniche, qualitative e quantitative previste;
- b) sono altresì compresi, senza ulteriori oneri per la Stazione appaltante, i miglioramenti e le previsioni migliorative e aggiuntive contenute nell'offerta tecnica presentata dall'appaltatore, esclusivamente nei limiti di quanto espressamente contemplato e consentito dal presente capitolato, essendo invariabili gli altri aspetti.

### Art.2 – Definizione economica dell'appalto

L'importo complessivo stimato dei servizi compresi nell'appalto ammonta a € 160.000,00 (euro centosessantamila/00) di cui € 0,00 come costo relativo agli oneri per la sicurezza in quanto non sono rilevabili rischi interferenti per i quali sia necessario adottare relative misure di sicurezza, per cui non è necessario redigere il DUVRI e non sussistono di conseguenza costi della sicurezza di competenza dell'Amministrazione.

<b>A</b>	<b>Descrizione</b>		<b>Importo</b>
A.1	Redazione studio	Euro	160.000,00
	<b>Totale A</b>	Euro	<b>160.000,00</b>
B	Costo Totale Oneri per la Sicurezza	Euro	0,00
C	<b>Totale A+B</b>	Euro	<b>160.000,00</b>

L'importo contrattuale è stabilito mediante ribasso unico percentuale sull'ammontare sub A.

### Art.3 – Definizione tecnica dell'oggetto dell'appalto: elementi forniti dall'Amministrazione

Il contratto ha per oggetto la redazione di uno studio per l'individuazione di un programma di esercizio di trasporto gomma-ferro che, in riferimento all'intero territorio regionale, risulti consono a soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini.

L'amministrazione, ai fini dell'elaborazione dello studio e con il vincolo di assoluta riservatezza e di non utilizzo se non per il fine di che trattasi, fornisce i seguenti elementi:

Fanno parte degli elementi forniti dalla FILSE S.p.A. i seguenti documenti:

- i. Dati ISTAT per nucleo abitato aggiornati all'ultimo censimento disponibile relativi a residenze, addetti, lavoratori e studenti;
- ii. Dati delle iscrizioni scolastiche con l'indicazione della posizione dell'istituto scolastico e della residenze degli iscritti;
- iii. Dati sui principali attrattori come ad esempio mercati comunali, ospedali/zone cimiteriali, i principali centri commerciali regionali;
- iv. Dati su sedi ASL/Comune/enti locali con l'indicazione della posizione;
- v. Grafo stradale – versione di rete PTV Visum aggiornata (.net)
- vi. Elenco di tutte le fermate caratterizzate e georiferite ;
- vii. Elenco di tutte le linee intese come sequenza univoca di fermate in andata e ritorno con indicazione della lunghezza;
- viii. Elenco di tutte le corse con i relativi orari suddivise in stagione di validità di orario;
- ix. Numero e tipologia dei mezzi utilizzati per linea;
- x. Vetture km per linea e per validità orario;
- xi. Tipologia e costi di titoli di viaggio applicati dall'azienda;
- xii. Attributi relativi alle linee qualora comunicati dalle aziende
  
- xiii. Studio preliminare al piano dei Trasporti predisposto da TPS PG (2005)
- xiv. Studio Axteria "Linee guida per lo sviluppo del trasporto locale in Liguria" (2007)
- xv. Analisi di frequentazione ove disponibile
- xvi. Studio IBL (istituto Bruno Leoni) sul caso ligure Cambiare il paradigma per salvare il servizio: il caso ligure (2012)

La documentazione di cui ai precedenti punti è nota all'aggiudicatario in quanto già disponibile in gara, previo pagamento delle spese vive di riproduzione, secondo quanto stabilito dalla DGC 362/2011 e s.m.e i.

Le modalità di stipula del contratto prevedono che:

- 1) Il contratto è stipulato interamente a corpo, ai sensi dell'articolo 53, comma 4, periodi primo e terzo, del Codice dei contratti (D.Lgs. 163/2006), nonché degli articoli 43, comma 6, e 184, del D.P.R. n. 207 del 2010. L'importo del contratto, come determinato in sede di gara, resta fisso e invariabile, senza che possa essere invocata da alcuna delle parti contraenti alcuna successiva verifica sulla misura o sul valore attribuito alla quantità e/o sull'intensità dell'impegno necessario, anche in rapporto ad eventuali sopravvenienze, ivi comprese eventuali modifiche del quadro normativo.
- 2) Ai sensi dell'articolo 118, comma 2, del D.P.R. n. 207 del 2010, il prezzo convenuto non può essere modificato sulla base della verifica della quantità o della qualità della prestazione

#### **Art.4 – Definizione tecnica dell'oggetto dell'appalto: contenuti dello studio richiesto dall'Amministrazione**

Lo studio, a carico del proponente, per l'individuazione di un unico programma di esercizio di trasporto integrato gomma-ferro, anche articolato in sub ambiti territoriali, in

sintonia con quanto riportato nella vigente normativa di settore in riferimento all'intero territorio regionale, dovrà risultare consono a soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini e dovrà contenere in dettaglio tutti gli elementi sotto riportati:

a) Inquadramento Europeo

Panoramica sui principali operatori del settore in Europa degli indicatori trasportistici e di benchmark come, a titolo esemplificativo: sistemi tariffari, livelli contributivi privati e pubblici, ammontare degli investimenti privati e pubblici, tipologie di investimenti effettuati, velocità commerciale, ricavi da traffico, costi medi orari del personale, vetture km a dipendente, vetture km totali, etc..

Panoramica sull'evoluzione normativa europea del settore e sulle soluzioni organizzative ed operative adottate.

b) Inquadramento Italiano

Panoramica sui principali operatori del settore in Italia degli indicatori trasportistici e di benchmark come, a titolo esemplificativo: sistemi tariffari, livelli contributivi privati e pubblici, ammontare degli investimenti privati e pubblici, tipologie di investimenti effettuati, velocità commerciale, ricavi da traffico, costi medi orari del personale, vetture km a dipendente, vetture km totali, etc...

Panoramica sull'evoluzione normativa italiana del settore e sulle soluzioni organizzative ed operative adottate.

c) Stato dell'arte del sistema TPL Ligure

indicazione di tutti i parametri caratteristici dei bilanci delle aziende inerenti produttività e andamento economico/finanziario delle aziende e parametri tecnici del servizio evidenziando criticità gestionali e di servizio dell'attuale stato di servizio. In questa parte dovranno essere riportati con la massima chiarezza e precisione tutti gli aspetti economici relativi al costo del personale distinguendo tra personale amministrativo, operai e personale viaggiante per ogni parametro aziendale dovranno essere messi in luce i costi derivanti dal contratto nazionale e quelli da contrattazione di secondo livello; dovrà anche essere evidenziata la quota di straordinario giornaliero/mensile/annuale che viene utilizzata per lo svolgimento del servizio e quanto di pregresso si rende necessario smaltire per il pareggio delle ore di straordinario. Lo studio dovrà inoltre contenere l'analisi dei costi standard del servizio, anche attraverso analisi dati esistenti (ASTRA, benchmarking, dati Ministero trasporti...), analisi e verifica dei costi effettivi del TPL Ligure; analisi dei livelli attuali di esternalizzazione dei servizi, analisi dei modelli organizzativi esistenti.

d) Mobilità dei cittadini

Partendo dai dati ISTAT o da altra rilevazione che l'aggiudicatario intende mettere in atto purché adeguatamente e statisticamente significativa e dalla distribuzione dei poli attrattivi sul territorio regionale dovrà essere ricostruita la matrice O/D per tutte le ore della giornata in cui è operativo il servizio integrato di TPL (tutte le modalità) dell'intera regione. La struttura dei dati che verranno utilizzati e dei dati di output dell'elaborazione dovranno essere consegnati agli uffici regionali nei formati compatibili con i software attualmente in uso privilegiando modelli simulativi o di ricostruzione matriciale compatibili con l'ambiente VISUM.

e) La rete ideale razionalizzata

Partendo dalla ricostruzione della matrice O/D l'aggiudicatario dovrà elaborare una rete di servizi di trasporto pubblico locale integrata e "razionalizzata" al raggiungimento di tutte le zone di attrazione/generazione di spostamenti effettuati con il mezzo pubblico evidenziando numericamente la domanda attuale e quella potenziale per ogni punto di origine/destinazione individuato. in modo da:

- eliminare inutili sovrapposizioni di servizi;
- creare/rafforzare collegamenti con le aree/zone di interscambio;
- individuare le tipologie di mezzi adeguati per ogni direttrice ottimizzando le tempistiche di incarrozzamento e migliorando il comfort all'utenza.

f) Programma di Esercizio (extraurbano)

La rete di servizi individuata al punto precedente dovrà essere "vestita" con un programma di esercizio che preveda la caratterizzazione di ogni singola linea come, ad esempio ed a titolo non esaustivo, linea di forza, di adduzione, di collegamento, di smistamento, di servizio collinare, di servizio mercatale, etc. ed una previsione dei passeggeri trasportati per ogni singola corsa. Tale strutturazione "ideale" dovrà essere ottimizzata rispetto alla presenza dei depositi dei mezzi in modo da ottimizzare gli spostamenti fuori servizio dei mezzi e gli spostamenti per rifornimenti, manutenzione e pulizia. Il programma di esercizio dovrà tenere conto dei servizi che saranno erogati in ambito ferroviario e dovrà essere adeguato alle variazioni stagionali delle presenze turistiche della nostra regione.

g) Programma di Esercizio (urbano)

La rete di servizi relativa ai servizi urbani degli attuali servizi urbani in essere dovrà essere "vestita" con un programma di esercizio che preveda la caratterizzazione di ogni singola linea come, ad esempio ed a titolo non esaustivo, linea di forza, di adduzione, di collegamento, di smistamento, di servizio collinare, di servizio mercatale, etc. ed una previsione dei passeggeri trasportati per ogni singola corsa.

Il programma di esercizio dovrà tenere conto dei servizi che saranno erogati su ferro e prevedere una configurazione ottimale per il soddisfacimento della domanda anche in ambito urbano con la modalità ferroviaria.

h) Servizi Minimi

Nel rispetto di quanto riportato nella vigente normativa di settore lo studio dovrà indicare i servizi minimi per l'intero territorio regionale assumendo che l'attuale strutturazione dei servizi ferroviari gestiti da Trenitalia S.p.A. rappresenta già il minimo servizio ferroviario.

In relazione ai servizi gommati dovranno essere proposti i servizi minimi anche suddivisi per fascia oraria in modo da favorire il soddisfacimento della domanda nelle ore di punta dell'intero territorio regionale utilizzando l'integrazione dei servizi.

i) Piano di Tariffazione

Il programma di esercizio "integrato" studiato nei punti precedenti dovrà rivelarsi molto attrattivo per i clienti del trasporto tanto più se la struttura tariffaria consentirà adeguata flessibilità e innovazione rispetto alle esigenze territoriali dei clienti. Lo studio dovrà prevedere un piano di tariffazione regionale che possa far risultare attrattivo, più appetibile per la clientela il servizio di trasporto pubblico ed economicamente efficace per le aziende in modo da convincere i cittadini a lasciare a casa il più possibile l'auto privata. Il piano proposto dovrà prevedere che

l'acquisto dei titoli di viaggio debba avvenire in modo più accessibile anche ricorrendo alle nuove tecnologie disponibili e che le tariffe dovranno essere modulate in modo da "compensare" sia le rotture di carico imposte all'utenza sia il minor ricavo che le aziende potrebbero avere nello svolgere solo servizi di adduzione alla linea ferroviaria. Si ritiene inoltre che la strutturazione tariffaria proposta dovrà tenere conto del possibile utilizzo dell'indicatore ISEE per l'accesso alle tariffe

j) Bigliettazione elettronica

Lo studio dovrà, attraverso una attenta analisi delle reti dei mezzi e della tecnologia ad oggi applicabile, individuare elementi atti a favorire l'aggiornamento tecnologico e lo sviluppo della bigliettazione elettronica secondo lo standard regionale individuato riportando una proposta relativa:

- alla tempistica e alle possibili fasi attuative per l'adeguamento del progetto;
- ai prevedibili investimenti per la sostenibilità del progetto;
- alle possibili fonti di finanziamento utilizzando investimenti pubblici e/o privati;
- alle modalità di clearing;
- ai costi gestionali e manutentivi del sistema;
- ai possibili risparmi nell'adozione del sistema.

k) Modalità alternative di gestione delle linee

Lo studio dovrà inoltre stabilire la redditività potenziale di tutte le linee individuate nei punti precedenti in modo da verificare la migliore modalità gestionale da attuare (ad esempio ed a titolo non esaustivo utilizzando il subaffidamento, la modalità a chiamata, un servizio convenzionato con taxi, altri servizi innovativi, etc...) in base a principali parametri di economicità di cui sopra.

l) Personale

Il programma di esercizio nelle sue suddivisioni in extraurbano e urbano dovrà essere ulteriormente "vestito" con la turnazione ottimale per personale viaggiante allo scopo di poter valutare il personale strettamente necessario alla copertura di tutti i servizi oggetto dell'analisi. In particolare dovranno essere riportati tre scenari di vestizione, in accordo con il Direttore di Esecuzione del Contratto, utilizzando:

- esclusivamente i parametri indicati nel CCNL Autoferrotranvieri nazionale vigente;
- i contratti e i parametri vigenti nelle singole aziende;
- altre tipologie contrattuali già applicate nel settore del trasporto.

m) Costi

Lo studio dovrà entrare nel dettaglio dei costi dell'adozione del programma di esercizio unico regionale evidenziando le differenze rispetto all'attuale valutando le proiezioni future sulla gestione a regime del trasporto pubblico per ogni singola azienda e nel complesso regionale.

Lo studio inoltre dovrà utilizzare un'analisi multicriteria allo scopo di confrontare i costi su alcune relazioni O/D tipo che il cliente ha sostenuto fino ad oggi e che sosterrà con l'adozione del nuovo programma di esercizio.

Lo studio dovrà mettere in evidenza quali potrebbero essere le risorse finanziarie attivabili in un'ottica di breve e medio periodo per il finanziamento del TPL



regionale effettuando una analisi delle risorse allo stato attuale ed una stima per il medio e lungo periodo;

n) Fasi attuative

Lo studio dovrà inoltre, acquisite le informazioni dai punti precedenti, individuare delle fasi di attuazione del programma di esercizio regionale e del conseguente piano tariffario tenendo conto delle possibili implementazioni infrastrutturali stradali e/o ferroviarie prevedibili nel breve, medio e lungo periodo indicando il miglior assetto di competenze per il sistema dei trasporti nel territorio regionale ("SubAmbiti") sia nel breve che nel lungo periodo per l'ottimizzazione delle risorse e delle prestazioni erogate e delle eventuali variazioni di competenze degli enti territoriali.

FILSE potrà in ogni momento impartire indirizzi o istruzioni, al fine di far corrispondere quanto in corso di elaborazione da parte dell'aggiudicatario alle necessità pubbliche per le quali il servizio viene commissionato.

L'aggiudicatario sarà tenuto ad attenersi a tali indirizzi o istruzioni, anche se comportanti maggiore lavoro o maggiori oneri da esso non previsti.

Lo studio dovrà inoltre garantire:

- la piena compatibilità con i software regionali attualmente nelle disponibilità e in uso corrente da parte di Filse e dell'Amministrazione Regionale;
- che l'implementazione di programmi e/o procedure informatiche all'interno dello stesso non si venga a costituire alcun vincolo economico e di copyright per la stazione appaltante né attuale né futuro;
- che tutto il materiale consegnato su cartaceo e/o su supporto informatico deve essere concordato con il direttore dell'esecuzione (DE) del contratto ivi compresi gli elaborati di analisi interni di lavoro il tutto completato da un indice illustrativo ipertestuale, con macro-descrizione di ogni singola voce e collegamenti ipertestuali funzionanti ai documenti;
- che l'analisi di redditività di ogni singola corsa sarà realizzata in formato parametrico editabile, direttamente collegato all'output degli algoritmi di ricostruzione delle matrici O/D realizzati e/o utilizzati all'interno dello studio in modo che si possano realizzare, a cura di FILSE o degli uffici regionali, ulteriori simulazioni;
- che l'analisi e la proposta di piano tariffario integrato gomma ferro dovrà prevedere la possibilità di effettuare ulteriori simulazioni da parte di Filse o degli uffici regionali attraverso la modifica dei parametri presenti con la conseguente ed automatizzata reportistica anche grafica;
- che la fornitura di cartografie cartacee e su supporto informatico (GIS) sia compatibile con i software in uso presso gli uffici di Filse e quelli Regionali atte a rappresentare al meglio gli output prodotti dallo studio stesso concordate con il DE;
- la determinazione dei costi standard adottabili (urbano ed extraurbano, differenziati secondo le modalità e le tipologie di trasporto);
- l'indicazione dei modelli organizzativi adottabili evidenziando eventuali carenze infrastrutturali sia per i depositi che per gli impianti atti alla manutenzione/rifornimento del parco veicolare aziendale;
- l'indicazione delle diverse possibilità di sub-concessione/esternalizzazione di



parte dei servizi con l'indicazione dei costi ed una analisi comparativa rispetto alle attuali modalità di esercizio.

### **Art.5 – Definizione tecnica dell'oggetto dell'appalto: fasi e tempistiche di elaborazione dello studio**

Al fine di adempiere a quanto previsto ai sensi dell'art. 16-bis del D.L. 6 luglio 2012 num. 95 e del successivo D.P.C.M. di settore lo studio dovrà individuare, al massimo entro 100 giorni dalla sottoscrizione del contratto (denominata "Fase 1" dello studio) o, al massimo, entro i termini migliorativi offerti dal proponente, le azioni ed i provvedimenti da porre in atto per il soddisfacimento degli obiettivi indicati nella normativa vigente.

In particolare l'art. 16-bis del D.L. 6 luglio 2012 num. 95 enuncia che

*"i criteri sono, in particolare, finalizzati ad incentivare le regioni e gli enti locali a razionalizzare ed efficientare la programmazione e la gestione dei servizi relativi al trasporto pubblico locale, anche ferroviario, mediante:*

- a) un'offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico;*
- b) il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi;*
- c) la progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda e il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata;*
- d) la definizione di livelli occupazionali appropriati;*
- e) la previsione di idonei strumenti di monitoraggio e di verifica"*

Il D.P.C.M. di settore indica che:

*"il soddisfacimento dell'obiettivo di cui al punto a) dell'art 16-bis e del punto c) è verificato attraverso l'incremento annuale del "load factor" calcolato su base regionale nella misura che sarà determinata in sede di revisione triennale del presente DPCM ai sensi del successivo art. 4. Nel primo triennio l'obiettivo è verificato attraverso l'incremento del 2,5% del numero di passeggeri trasportati su base regionale, determinato anche attraverso la valutazione del numero dei titoli di viaggio.*

*Il soddisfacimento dell'obiettivo di cui al punto b) è verificato attraverso l'incremento, su base annua, rispetto all'anno precedente, del rapporto calcolato su base regionale tra ricavi da traffico e la somma dei ricavi da traffico e dei corrispettivi di servizio al netto della quota relativa all'infrastruttura di almeno lo 0,03 per rapporti di partenza inferiori o uguali allo 0,20 ovvero 0,02 per rapporti di partenza superiori allo 0,20 fino alla concorrenza del rapporto dello 0,35, ovvero attraverso il mantenimento o l'incremento del medesimo rapporto per rapporti superiori.*

*Il soddisfacimento dell'obiettivo di cui al punto d) è verificato attraverso il mantenimento o l'incremento dei livelli occupazionali di settore, ovvero, se necessario, mediante la riduzione degli stessi attuata con il blocco del turn over per le figure professionali non necessarie a garantire l'erogazione del servizio e/o con processi di mobilità del personale verso aziende dello stesso o di altri settori ovvero di altre misure equivalenti che potranno essere successivamente definite.*

*Il soddisfacimento dell'obiettivo di cui al punto e) è verificato attraverso la trasmissione all'Osservatorio per il trasporto pubblico locale e alle regioni dei dati richiesti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti anche ai fini delle verifiche di cui ai punti precedenti."*

A tal fine il proponente dovrà presentare:

1. Entro 30 giorni dalla sottoscrizione del contratto le "linee guida" della

programmazione e gestione dei servizi relativi al trasporto pubblico locale, anche ferroviario, regionale;

2. al massimo entro 100 giorni dalla sottoscrizione del contratto (denominata "Fase 1" dello studio) o, al massimo, entro i termini migliorativi offerti dal proponente, le azioni ed i provvedimenti da porre in atto a livello regionale per il soddisfacimento degli obiettivi indicati nella normativa vigente.

Allo scadere della tempistica concordata per il rilascio della versione completa e finale dello studio realizzato ("Fase 2" dello studio) ovvero il minor tempo tra:

- 240 giorni al massimo dalla sottoscrizione del contratto;
- i termini migliorativi se offerti dal proponente in sede di gara;

il proponente dovrà consegnare copia cartacea e su supporto informatico dello studio, una presentazione in formato powerpoint estesa delle azioni previste e dei risultati attesi, una presentazione sintetica e non tecnica delle azioni e dei risultati attesi, tutta la documentazione raccolta in formato elettronico e tutto il materiale ed i file contenenti dati ed elaborazioni che hanno portato alla stesura della relazione finale e tutte le cartografie e le modellazioni acquisite e/o realizzate all'interno dello studio in formato elettronico predisposte per essere utilizzate con gli strumenti di simulazione e/o cartografici in uso presso la Regione Liguria.

Il proponente si impegna inoltre a garantire:

- un aggiornamento dello studio se, entro 6 mesi dalla consegna dello stesso, le normative regionali/nazionali di settore attualmente in vigore subissero sostanziali modifiche e/o venissero modificate, a livello regionale, le ipotesi assunte alla base dello studio stesso.
- l'assistenza e/o la manutenzione delle procedure informatiche fornite o degli algoritmi di ricostruzione matriciale forniti per un periodo di 12 mesi dalla consegna dello studio;
- tutti gli approfondimenti richiesti da quanto riportato all'art. 4

### **Art.6 – Verifiche dell'esecuzione in corso d'opera**

Fermo restando quanto previsto dal precedente articolo, FILSE si riserva di verificare l'impostazione e l'avanzamento dell'esecuzione del contratto in corso d'opera, anche in rapporto ai contenuti dell'offerta dell'aggiudicatario e del cronoprogramma.

In fase di verifica devono essere esposte e documentate a FILSE:

- a) le modalità operative seguite e le relative risultanze al momento della verifica;
- b) le modalità di raccolta dei dati di partenza e le relative risultanze;
- c) l'impostazione e le caratteristiche della rete ideale, dei programmi di esercizio, del piano di tariffazione, delle modalità alternative di gestione delle linee, della gestione del personale, dei costi e delle fasi attuative, che sono in corso di studio, elaborazione e/o sviluppo.

FILSE potrà in ogni momento impartire indirizzi o istruzioni, al fine di far corrispondere quanto in corso di elaborazione da parte dell'aggiudicatario alle necessità pubbliche per le quali il servizio è commissionato.

L'aggiudicatario sarà tenuto ad attenersi a tali indirizzi o istruzioni, anche se comportanti maggiore lavoro o maggiori oneri da esso non previsti.

Eventuali indirizzi o istruzioni di FILSE, se impartiti tempestivamente rispetto al cronoprogramma contrattuale, non daranno diritto a proroghe dei termini di esecuzione del contratto.

## PARTE 2 – DISCIPLINA CONTRATTUALE

### Art.7 – Interpretazione del contratto e del capitolato speciale d'appalto

- 1) In caso di discordanza tra i vari elaborati a base di gara vale la soluzione più aderente alle finalità per le quali il servizio è stato progettato e comunque quella meglio rispondente ai criteri di ragionevolezza e di buona tecnica esecutiva.
- 2) In caso di norme del capitolato speciale tra loro non compatibili o apparentemente non compatibili, trovano applicazione in primo luogo le norme eccezionali o quelle che fanno eccezione a regole generali, in secondo luogo quelle maggiormente conformi alle disposizioni legislative o regolamentari oppure all'ordinamento giuridico, in terzo luogo quelle di maggior dettaglio e infine quelle di carattere ordinario.
- 3) L'interpretazione delle clausole contrattuali, così come delle disposizioni del presente Capitolato speciale, è fatta tenendo conto delle finalità del contratto e dei risultati ricercati con le finalità per cui lo studio è stato affidato; per ogni altra evenienza trovano applicazione gli articoli da 1362 a 1369 del codice civile.

### Art.8 – Documenti che fanno parte del contratto

Fanno parte integrante e sostanziale del contratto d'appalto, ancorché non materialmente allegati:

- 1) il presente capitolato speciale d'appalto;
- 2) la documentazione a base di gara di cui al precedente art. 3;
- 3) le relazioni e gli elaborati presentati dall'appaltatore in sede di offerta, comunque nei limiti della compatibilità con la disciplina del presente capitolato speciale e della gara.

I documenti di cui ai precedenti punti non si allegano avvalendosi del disposto di cui all'art. 99 del R.D. 23 maggio 1924 n. 827.

### Art.9 – Disposizioni particolari riguardanti l'appalto

1. La sottoscrizione del contratto da parte dell'appaltatore equivale a dichiarazione di perfetta conoscenza e incondizionata accettazione anche dei suoi allegati, della legge, dei regolamenti e di tutte le norme vigenti in materia di lavori pubblici, nonché alla completa accettazione di tutte le norme che regolano il presente appalto, e del progetto per quanto attiene alla sua perfetta esecuzione.
2. Ai sensi dell'articolo 106, commi 2 e 3, del D.P.R. n. 207 del 2010, l'appaltatore dà atto, senza riserva alcuna, della piena conoscenza e disponibilità degli atti progettuali e della documentazione;
3. In caso di fallimento dell'appaltatore la Stazione appaltante si avvale, senza pregiudizio per ogni altro diritto e azione a tutela dei propri interessi, della procedura prevista dagli articoli 136, 138 e 140 del Codice dei contratti.
4. Se l'esecutore è un raggruppamento temporaneo, in caso di fallimento dell'impresa

mandataria o di una impresa mandante trovano applicazione rispettivamente i commi 18 e 19 dell'articolo 37 del Codice dei contratti.

## **PARTE 3 – TERMINI PER L'ESECUZIONE**

### **Art.10 – Programma esecutivo dei lavori dell'appaltatore**

Entro 7 giorni dalla sottoscrizione del contratto l'appaltatore predispone e consegna al Direttore dell'esecuzione (DE) un dettagliato cronoprogramma, coerente con i tempi contrattuali di prima consegna e ultimazione del lavoro rispetto a quanto offerto in sede di gara che deve essere approvato dal DE, mediante apposizione di un visto, entro cinque giorni dal ricevimento. Trascorso il predetto termine senza che il DE si sia pronunciato il programma esecutivo dei lavori si intende accettato, fatte salve palesi illogicità o indicazioni erronee incompatibili con il rispetto dei termini di ultimazione.

Il programma esecutivo dei lavori dell'appaltatore può essere modificato o integrato dalla Stazione appaltante, mediante ordine di servizio, ogni volta che sia necessario alla miglior esecuzione dei lavori oggetto della gara.

Qualora l'appaltatore non abbia ottemperato a quanto sopra entro dieci giorni dalla richiesta scritta del DE, sarà applicata la stessa penale giornaliera prevista per il ritardo sull'ultimazione dei lavori.

### **Art.11 – Inderogabilità dei termini**

- 1) Non costituiscono motivo di proroga dell'inizio dell'attività:
  - a) la necessità di rilievi, indagini, sondaggi, accertamenti o altri adempimenti simili, che l'appaltatore ritenesse di dover effettuare per procedere all'elaborazione dello studio salvo che si tratti di adempimenti imprevisi ordinati esplicitamente dal DE per i quali è concessa la proroga ai sensi dell'articolo 14, comma 9;
  - b) il tempo necessario per l'espletamento degli adempimenti a carico dell'appaltatore comunque previsti dal presente Capitolato speciale;
  - c) le eventuali controversie tra l'appaltatore e i fornitori, subappaltatori, affidatari, altri incaricati dall'appaltatore né i ritardi o gli inadempimenti degli stessi soggetti;
  - d) le eventuali vertenze a carattere aziendale tra l'appaltatore e il proprio personale dipendente;
  - e) le sospensioni disposte da FILSE o da pubbliche autorità per cause o fatti addebitabili all'appaltatore.
- 2) Non costituiscono altresì motivo di differimento dell'inizio dei lavori, della loro mancata regolare o continuativa conduzione secondo il relativo programma o della loro ritardata ultimazione i ritardi o gli inadempimenti di ditte, imprese, fornitori, tecnici o altri, titolari di rapporti contrattuali con la Stazione appaltante, se l'appaltatore non abbia tempestivamente denunciato per iscritto alla Stazione appaltante medesima le cause imputabili a dette ditte, imprese o fornitori o tecnici.
- 3) Le cause di cui ai commi 1 e 2 non possono costituire motivo per la richiesta di proroghe, di sospensione dei termini di esecuzione, per la disapplicazione delle penali.

### **Art.12 – Penali in caso di ritardo**

1. Ai sensi dell'articolo 145, comma 3, del D.P.R. n. 207 del 2010, nel caso di mancato rispetto del termine, espresso in giorni, stabilito per la prima consegna dei lavori o per l'ultimazione dei lavori di cui all'art. 5, per ogni giorno naturale consecutivo di ritardo viene applicata una penale pari allo uno per mille dell'importo contrattuale;

## **PARTE 4 – CONTABILIZZAZIONE DEI LAVORI**

### **Art.13 – Valutazione dei lavori a corpo**

1) La valutazione del lavoro a corpo è effettuata secondo le specificazioni date nell'enunciazione e nella descrizione del lavoro a corpo nel presente capitolato e, in conformità ad esso, nell'offerta dell'aggiudicatario; il corrispettivo per il lavoro a corpo resta fisso e invariabile senza che possa essere invocata dalle parti contraenti alcuna verifica sulla misura o sul valore attribuito alla quantità di detti lavori.

2) Nel corrispettivo per l'esecuzione dei lavori a corpo s'intende sempre compresa ogni spesa occorrente per dare l'opera compiuta sotto le condizioni stabilite dal presente Capitolato speciale e secondo i tipi indicati e previsti negli atti pertanto nessun compenso può essere richiesto per lavori, forniture e prestazioni che, ancorché non esplicitamente specificati nella descrizione dei lavori a corpo, siano rilevabili dagli elaborati grafici o viceversa. Lo stesso dicasi per lavori, forniture e prestazioni tecnicamente e intrinsecamente indispensabili alla funzionalità, completezza e corretta realizzazione dell'opera appaltata secondo le regole dell'arte.

## **PARTE 5 – DISCIPLINA ECONOMICA**

### **Art.14 – Divieto di anticipazione**

Ai sensi dell'articolo 5, comma 1, del decreto-legge 28 marzo 1997, n. 79, convertito con modificazioni dalla legge 28 maggio 1997, n. 140, e dell'articolo 140, comma 1, del D.P.R. n. 207 del 2010, non è dovuta alcuna anticipazione.

### **Art.15 – Pagamento del corrispettivo**

Il corrispettivo sarà pagato secondo il seguente schema:

40% alla consegna del materiale al termine della prima fase dello studio;

50% alla consegna finale dello studio;

10% allo scadere dei 12 mesi dalla consegna finale anche in relazione all'adempimento da parte del prestatore di quanto previsto nel precedente art. 5 ultimo paragrafo.

I pagamenti verranno effettuati sulla base delle risultanze del collaudo se favorevole.

Ottenuta la consegna da parte dell'aggiudicatario FILSE disporrà la verifica ed il collaudo del servizio.

Il conto finale è redatto entro 45 (Quarantacinque) giorni dalla data della consegna

formale di tutti gli elaborati a FILSE e dell'approvazione da parte della stessa, sulla base delle risultanze del collaudo.

Nel caso in cui in sede di collaudo e/o approvazione FILSE chiedesse modifiche ed integrazioni, il termine resterebbe sospeso fino al completo adeguamento da parte dell'aggiudicatario.

Il corrispettivo verrà pagato entro 30 (trenta) giorni dopo l'approvazione del collaudo favorevole, previa presentazione di regolare fattura fiscale, salva la trattenuta di cui al primo paragrafo

Sulla base delle risultanze del collaudo, se non completamente favorevoli ma comunque tali da evidenziare elementi di utilità dell'opera dell'appaltatore, FILSE potrà pagare un corrispettivo ridotto, in rapporto alla consistenza e rilevanza del non corretto adempimento

Resta espressamente convenuto che, anche in caso di collaudo favorevole, l'appaltatore risponde per eventuali vizi e difetti del servizio, ancorché riconoscibili fin dall'inizio, purché denunciati dalla Stazione appaltante entro 24 (ventiquattro) mesi dalla data di consegna definitiva dell'opera.

#### **Art.16 – Ritardi nel pagamento della rata di saldo**

1. Per il pagamento del compenso in ritardo rispetto al termine stabilito all'articolo precedente, per causa imputabile alla Stazione appaltante, sulle somme dovute decorrono gli interessi legali.

2. Se il ritardo si protrae per oltre 60 (sessanta) giorni sono dovuti gli interessi di mora.

#### **Art.17 – Revisione prezzi e adeguamento del corrispettivo**

1. Ai sensi dell'articolo 133, commi 2 e 3 del Codice dei contratti, e successive modifiche e integrazioni, è esclusa qualsiasi revisione dei prezzi.

### **PARTE 6 – CONTROVERSIE, RISOLUZIONE CONTRATTO**

#### **Art.18 – Risoluzione del contratto – Esecuzione d'ufficio dei lavori**

Fermo restando ogni rimedio giuridico ulteriore, la Stazione appaltante ha facoltà di ritenere risolto il contratto per grave inadempimento dell'aggiudicatario, tra l'altro nei seguenti casi:

- 1) l'eventuale ritardo dell'appaltatore rispetto ai termini per la presentazione della documentazione richiesta al completamento della prima fase come proposto in sede di gara, superiore a 45 (quarantacinque) giorni naturali consecutivi
- 2) perdita, da parte dell'appaltatore, dei requisiti per l'esecuzione dei lavori, quali il fallimento o la irrogazione di misure sanzionatorie o cautelari che inibiscono la capacità di contrattare con la pubblica amministrazione;
- 3) l'eventuale ritardo imputabile all'appaltatore nel rispetto dei termini per



l'ultimazione dei lavori superiore a 60 (sessanta) giorni naturali consecutivi.

In caso di risoluzione FILSE avrà il diritto di incamerare la cauzione definitiva, salvo il risarcimento dell'eventuale maggior danno. Fermo restando quanto previsto per la risoluzione, nonché per le penali da ritardo, a FILSE spetterà altresì il diritto alla parziale esecuzione in danno per eventuali prestazioni non rese o non rese correttamente dall'aggiudicatario, dopo rituale diffida con termine per provvedere.

### **Art.19 – Cauzione**

L'aggiudicatario, alla stipula del contratto, ha prestato la cauzione definitiva di cui all'art. 113 del d. lgs. n. 163/2006, mediante una delle modalità previste dalla vigente normativa.

In caso di incameramento totale o parziale da parte di FILSE, quand'anche eventualmente controverso e/o contestato, l'aggiudicatario dovrà immediatamente ricostituire l'intera cauzione; in difetto, decorsi dieci giorni, FILSE potrà considerare risolto il contratto per grave inadempimento.

## **PARTE 7 – NORME FINALI**

### **Art.20 – Norme di sicurezza**

L'aggiudicatario opererà, per l'esecuzione dell'appalto, presso la propria sede e/o le proprie strutture; non presso il Committente.

Non si configurano quindi rischi da interferenza e non occorre predisposizione di DUVRI.

L'aggiudicatario adempierà presso di sé a tutte le normative in tema di sicurezza sul lavoro e di tutela giuridica, economica e previdenziale/assistenziale dei lavoratori. FILSE resterà del tutto estranea a tali rapporti.

### **Art. 21 Tracciabilità dei flussi finanziari**

1. Ai sensi e per gli effetti dell'art. 3, comma 8, della Legge 13 agosto 2010 n. 136 e s.m.i., l'Appaltatore si impegna a rispettare puntualmente quanto previsto dalla predetta disposizione in ordine agli obblighi di tracciabilità dei flussi finanziari.
2. L'Appaltatore si impegna a dare immediata comunicazione alla stazione appaltante ed alla Prefettura-Ufficio territoriale del Governo della provincia di Genova della notizia dell'inadempimento della propria controparte (subappaltatore/subcontraente) agli obblighi di tracciabilità finanziaria.
3. Ferme restando le ulteriori ipotesi di risoluzione previste nel presente Capitolato, si conviene che, in ogni caso, l'Amministrazione, in ottemperanza a quanto disposto dall'art. 3, comma 9 bis, della Legge 13 agosto 2010 n. 136 e s.m.i., senza bisogno di assegnare previamente alcun termine per l'adempimento, risolverà di diritto, ai sensi dell'art. 1456 cod. civ., nonché ai sensi dell'art. 1360 cod. civ., previa dichiarazione da comunicarsi all'Appaltatore con raccomandata a.r., il Contratto nell'ipotesi in cui le transazioni siano eseguite senza avvalersi del bonifico bancario o postale ovvero degli



---

altri documenti idonei a consentire la piena tracciabilità delle operazioni ai sensi della Legge 13 agosto 2010 n. 136 e s.m.i..

### **Art. 22 Legge applicabile e Controversie**

Il contratto è regolato dalla legge italiana e per eventuali controversie ad esso inerenti, di qualunque natura, si conviene la competenza esclusiva del Foro di Genova.