



# REGIONE BASILICATA

Dip. Ambiente e Territorio, Infrastrutture, OO.PP. e Trasporti

## **PROCEDURA APERTA**

(EX ART. 3, COMMA 37 DEL D.LGS. N. 163/2006 E S.M.I.)

*PER L'AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO DI:*

***REDAZIONE DEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI***

***CPV: 71311200-3/71356400-2***

**CODICE IDENTIFICATIVO GARE (CIG) 63640189C8**

**- CAPITOLATO TECNICO -**



## Sommario

PREMESSA .....	3
ART. 1 OGGETTO DEL SERVIZIO .....	3
ART. 2 CONTENUTI SPECIFICI DELL’AFFIDAMENTO .....	4
✓ Redazione del Piano Regionale dei Trasporti.....	4
ART. 3 - DOCUMENTI E STUDI DISPONIBILI NEL SETTORE DEI TRASPORTI.....	9
I. STUDIO E MONITORAGGIO PER LA RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI E DEI COSTI INERENTI IL SISTEMA DI TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE – svolto nel 2002.....	9
II. INDAGINI SULLA MOBILITA’ REGIONALE NEL SETTORE MERCI – affidate nel 2002 .....	9
III. EFFETTUAZIONE INDAGINI E STUDI SULLA MOBILITA’ .....	10
ART. 4 – DURATA DELL’AFFIDAMENTO .....	11
ART. 5 - DOCUMENTAZIONE DA PRODURRE .....	11
ART. 6 - DOCUMENTAZIONE DELLA GARA .....	11
ART. 7 – IMPORTO A BASE GARA .....	12
ART. 8 – CORRISPETTIVO CONTRATTUALE E SUE MODALITÀ DI EROGAZIONE.....	12
Art. 9 – VERIFICA DI RISPONDEZZA DEGLI STUDI.....	13
ART. 10 - LUOGO DI SVOLGIMENTO DELLE ATTIVITA’ DA APPALTARE .....	13
ART. 11 - MODALITÀ ATTUATIVE.....	14
ART. 12 - ONERI A CARICO DELL’AFFIDATARIO .....	14
ART. 13 – SUBAPPALTO .....	15
ART. 14 – RISERVATEZZA .....	15
ART. 15 - GARANZIE FINANZIARIE.....	15
Appendice .....	17
STIMA CORRISPETTIVO A BASE DI GARA.....	17

**PREMESSA**

La Regione Basilicata – su proposta dell’Ufficio Trasporti del Dipartimento Ambiente e Territorio, Infrastrutture, OO.PP. e Trasporti - con D.G.R. a contrarre n. 1035 del 03 agosto 2015 ha disposto di procedere all’affidamento del servizio di “*REDAZIONE DEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI*” mediante l’indizione di una procedura di gara “Aperta” regolamentata dal D.lgs. 12 aprile 2006, n. 163 e s.m.i. recante: “Codice dei contratti pubblici di lavori, servizi e forniture”.

Il presente Capitolato Tecnico ed il suo *Allegato A*, entrambi parte integrante e sostanziale del Bando di Gara, contengono, prevalentemente, le specifiche tecniche delle attività oggetto di gara che dovranno essere eseguite, la quantificazione del corrispettivo massimo riconoscibile, gli obblighi per l’aggiudicatario e per l’Amm.ne Appaltante ed ogni altra informazione utile e necessaria ai fini dell’Affidamento.

**ART. 1 OGGETTO DEL SERVIZIO**

Oggetto dell’affidamento di cui al presente Capitolato è la *REDAZIONE DEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI (PRT)*, comprensivo di tutte le attività di studio, elaborazione dati, acquisizioni dati presso altri Enti/Società, essenziali allo scopo.

Il Piano Regionale dei Trasporti, strumento caratterizzato da una validità temporale di medio-lungo periodo (10 anni) e da un’estensione spaziale concernente l’intero territorio regionale, costituisce il riferimento strategico per l’individuazione degli interventi di natura infrastrutturale, gestionale ed istituzionale, finalizzati al conseguimento di un sistema integrato dei trasporti regionali, da redigere secondo gli indirizzi contenuti nel documento “*Piano Regionale dei Trasporti – LINEE STRATEGICHE E PROGRAMMATICHE*”, approvato con D.G.R. n. 595 del 05/05/2015, con il quale sono state stabilite le Linee Guida Regionali nel settore del Trasporto.

Il nuovo Piano Regionale dei Trasporti, da redigere ai sensi delle norme nazionale e regionali vigenti, in particolare, dell’art. 8 della L.R. 22/98 e dell’art. 1 della L.R. 7/2014 e s.m.i., costituisce l’aggiornamento del vigente PRT, versione elaborata nel 2005, approvato dal Consiglio Regionale con D.C.R. n. 947 del 16/02/2005. La sua definizione ed approvazione è requisito basilare anche al fine di soddisfare il principio di Condizionalità ex ante nella programmazione regionale 2014-2020 dei fondi Comunitari attualmente in via di definizione.

Il servizio in affidamento partendo dalla complessità di informazioni specifiche nel settore dei trasporti e dalla loro opportuna elaborazione deve pervenire ad una adeguata descrizione della domanda di mobilità presente nella regione allo scopo di consentire la descrizione di un quadro conoscitivo ben definito.

Inoltre, poiché la parte determinante di un piano risiede, comunque, nelle prospettive che apre e nelle azioni che avvia, il servizio in affidamento deve tendere alla definizione di un piano organico dei servizi di TPL che contenga sia gli orientamenti sull’organizzazione dei servizi e sulla rete, da definire più compiutamente nel successivo Piano di Trasporti di Bacino, sia



l'individuazione delle opere e degli interventi puntuali da realizzare sulle infrastrutture materiali ed immateriali, oggetto di programmazione nel periodo di vigenza anche a valere sui fondi PO-FESR 2014-2020, tenendo in debita considerazione quanto stabilito nelle *"Piano Regionale dei Trasporti – LINEE STRATEGICHE E PROGRAMMATICHE"*.

Il Piano Regionale dei Trasporti oggetto di affidamento dovrà consentire di orientare la programmazione e l'uso delle risorse, che nel decennio di riferimento dello strumento si renderanno disponibili, in modo appropriato e tale da dare certezza e coerenza alle reali potenzialità di miglioramento del complesso sistema trasportistico.

Più nel dettaglio il servizio oggetto di affidamento comprende quanto riportato nel successivo ART. 2

## **ART. 2 CONTENUTI SPECIFICI DELL’AFFIDAMENTO**

Le prestazioni oggetto dell'appalto comprendono la stesura di tutti gli studi ed elaborati facenti parte del PRT, nonché lo svolgimento di tutti gli studi ed elaborazioni ad essi propedeutici.

### **✓ Redazione del Piano Regionale dei Trasporti**

Premesso quanto riportato nel precedente ART. 1, il PRT dovrà sviluppare compiutamente le tematiche elencate di seguito.

#### ***1. Tendenze e scenari economici, trasportistici e demografici.***

Il sistema socio economico e quello di trasporto sono fortemente interdipendenti. Il primo può essere considerato come generatore della domanda di trasporto, mentre le infrastrutture ed i servizi di trasporto contribuiscono a determinare dei "costi - opportunità" che incidono, da un lato, sulle scelte di insediamento delle persone (luogo di residenza, di studio, di lavoro, ecc.) e, dall'altro, sulle convenienze localizzative delle imprese e sulla loro competitività relativa. Ecco perché dovranno essere acquisiti ed elaborati informazioni e dati, anche di natura statistica, tali da consentire la ricostruzione di scenari:

- DI SVILUPPO ECONOMICO REGIONALE
- ECONOMICI E TRASPORTISTICI
- DI TENDENZE DEMOGRAFICHE

#### ***2. Analisi della domanda di mobilità passeggeri e delle merci.***

Al fine di conseguire una rappresentazione esauriente della mobilità regionale, è necessario pervenire ad una classificazione dei principali poli di generazione e attrazione della domanda di trasporto.



È necessario quindi definire una zonizzazione del territorio che consenta un'aggregazione significativa della mobilità interna e verso l'esterno della regione indipendentemente dai confini amministrativi.

In particolare, si possono individuare tre livelli di concentrazione insediativa a cui riferire le analisi della mobilità:

- le polarità principali: in genere i capoluoghi di provincia, con i comuni limitrofi, ed eventualmente qualche altro centro di dimensione rilevante;
- le polarità di ordine inferiore, fino ad una dimensione che va definita di volta in volta secondo le esigenze di studio;
- gli altri insediamenti comprendenti i centri minori e gli insediamenti sparsi o diffusi lungo le principali arterie di comunicazione.

Si dovranno inoltre considerare le polarità specifiche di generazione e attrazione di persone e merci (porti, aeroporti, ecc.).

Questa classificazione, che appare significativa per lo studio della mobilità ordinaria, dovrà essere poi integrata dalle concentrazioni insediative di interesse turistico (marine, montane, urbane, ecc.).

Sulla base di tale classificazione si possono individuare categorie di spostamenti con caratteristiche differenti.

Più dettagliatamente per le due tipologie di domanda, elaborando i risultati delle attività di INDAGINI E STUDI SULLA MOBILITA' descritte al successivo Art. 3., comma III., si dovranno restituire:

#### **A. DOMANDA DI MOBILITÀ PASSEGGERI**

GENERATORI E ATTRATTORI DI MOBILITÀ PASSEGGERI

*Individuazione delle polarità*

*Classificazione della mobilità*

*Spostamenti totali*

*Spostamenti sistematici*

*La mobilità scolastica*

*Tendenze della mobilità verso i poli sanitari e sociali*

*Mobilità turistica*

STRUTTURA DELLA MOBILITÀ SUL TERRITORIO

*Mobilità di attraversamento*

*Mobilità interregionale*

*Mobilità intraregionale*

Mobilità interprovinciale

Mobilità intraprovinciale

ANALISI DELLA MOBILITÀ PER MODO DI TRASPORTO



*Il trasporto privato su strada*

*Trasporto Pubblico Locale*

Trasporto Pubblico Locale su gomma

Trasporto Pubblico Locale su ferrovia

*Ripartizione modale degli spostamenti*

L'analisi fatta della domanda di mobilità restituirà la Matrice O/D degli spostamenti con un'aggregazione di livello provinciale ed almeno di livello sovracomunale, con particolare riferimento agli ambiti territoriali individuati ai sensi del successivo punto 5. che saranno alla base della definizione dei lotti per le gare da effettuarsi per i servizi di TPL comunale/sovracomunale.

## **B. DOMANDA DI TRASPORTO DELLE MERCI**

ANALISI DEI FLUSSI

*Attrattori e generatori di traffico interni ed esterni alla regione*

*Distribuzione geografica della mobilità*

Mobilità di attraversamento (origine e destinazione)

Traffico nazionale

Mobilità interregionale di scambio

*Domanda di trasporto per modalità*

TRAFFICO SU RETI

*Carico sulle principali infrastrutture di trasporto*

Il trasporto ferroviario

*Carico sulle principali infrastrutture di trasporto intermodali* (es. centri intermodali di Ferrandina e di Pisticci)

Il trasporto combinato strada-ferro

### **3. Definizione dello scenario regionale delle infrastrutture di trasporto e del quadro dei servizi di trasporto pubblico locale, di riferimento.**

- Aggiornamento della dotazione infrastrutturale complessiva (stradale, ferroviaria ...etc) della Regione Basilicata, attraverso la più compiuta definizione dei contenuti di cui al documento "*Piano Regionale dei Trasporti – LINEE STRATEGICHE E PROGRAMMATICHE*" anche alla luce degli investimenti in corso, a valere su risorse comunitarie, nazionale e regionali quali, ad esempio, gli interventi in fase di realizzazione sulle linee ferroviarie locali (Investimenti sulle linee gestite dalla F.A.L. s.r.l.), sulle linee di Rete ferroviari Italiana (ad esempio sulla PZ-FG, intervento previsto nel CIS – Napoli - Bari).
- Analisi della rete dei servizi di TPL attuale revisionata sulla scorta dei dati aggiornati a tutto il 2014 (dati di load factor, orari di servizi, etc...) forniti dagli Enti affidatari e dai Gestori dei relativi servizi.



#### ***4. Quadro strategico-programmatico per l'assetto della rete infrastrutturale viaria, ferroviaria, intermodale ed aeroportuale.***

E' questa la sezione in cui devono essere descritti gli scenari di progetto che si ottengono aggiungendo agli scenari di riferimento i nuovi interventi infrastrutturali e tecnologici, nonché gli ulteriori interventi da programmare e prevedere per l'ottimizzazione del sistema dei collegamenti finalizzati, da un lato, a favorire una maggiore apertura della Regione verso l'esterno, dall'altro, una più ampia coesione territoriale interna.

In particolare, per quanto riguarda le infrastrutture l'attività di definizione dello scenario di progetto dovrà riportare:

- la definizione degli interventi da programmare con l'indicazione puntuale degli stessi e della relativa spesa;
- l'analisi della coerenza degli interventi con i documenti di pianificazione e programmazione (quali PO-FESR 2014-2020, Intesa Generale Quadro, etc...);
- la verifica di prefattibilità tecnica, amministrativa, economico-finanziaria ed ambientale, secondo i principali metodi di valutazione (es. analisi multicriteri, costi/benefici, etc.), dei principali interventi (stradali, ferroviari ed aeroportuali) considerati strategici per lo sviluppo territoriale, considerati strategici per lo sviluppo regionale.

#### ***5. Indirizzi per la pianificazione dei servizi di trasporto pubblico locale, organizzati rispettivamente in rete dei servizi ferroviari, rete dei servizi automobilistici extraurbani e rete dei servizi automobilistici comunali, nel bacino territoriale unico regionale, secondo principi di intermodalità ferro-gomma, di integrazione delle reti, di integrazione dei servizi ed integrazione tariffaria.***

Tale parte del Piano è finalizzata a definire in via generale le reti dei servizi di TPL (ferroviari, automobilistici extraurbani, rete comunale) secondo principi di integrazione ed interconnessione modale ottimizzando e razionalizzando l'attuale rete dei servizi, anche ai sensi di quanto stabilito dalla L.R. n 7/2014, all'art. 1.

Quanto sopra, anche partendo dalla ricostruzione della matrice O/D, al fine di elaborare una rete di servizi di trasporto pubblico locale basata sul principio cardine dell'integrazione modale e "razionalizzata" al raggiungimento di tutte le zone di attrazione/generazione di spostamenti effettuati con i diversi mezzi pubblici, in modo da:

- eliminare inutili sovrapposizioni, duplicazioni, parallelismi di servizi;
- creare/rafforzare collegamenti con le aree/zone di interscambio, anche alla luce degli interventi in corso a servizio dell'intermodalità (es. aree di interscambio in ambito provinciale già finanziate) e di quelli da realizzare nel futuro.



La rete così individuata sarà posta a base per la definizione del livello di servizi minimi regionali.

In particolare, per i servizi automobilistici di TPL comunali, date le previsioni dell'art. 1, comma 1, della L.R. n. 7/2014, il nuovo PRT dovrà dare indicazioni circa i lotti/ambiti territoriali per le gare, tali ambiti dovranno tenere conto di tutte le novità normative, nazionali e regionali, in materia di governance locale.

#### **6. Lineamenti generali per la politica tariffaria e la determinazione del costo dei servizi, tendenti all'integrazione modale e tariffaria.**

Per acquisire passeggeri al trasporto pubblico è necessario non solo provvedere alla regolazione e limitazione della circolazione, ma anche migliorare l'efficienza dei servizi, offrendo al cittadino una migliore qualità, un'agevole accessibilità al sistema trasporti e prezzi concorrenziali.

Avendo presente tali finalità, occorre studiare una corretta politica tariffaria attraverso un processo di acquisizione della conoscenza della domanda mediante l'adozione di adeguati sistemi informativi, per assicurare la definizione degli indirizzi per la pianificazione dei trasporti locali e per la determinazione dei livelli quantitativi e qualitativi dei servizi minimi, che possano combinarsi con la scarsità delle risorse disponibili.

L'indicazione contenuta nelle Linee Strategiche di investire nella realizzazione di un sistema di integrazione tariffaria e bigliettazione unica regionale si ritiene possa assicurare in parte il raggiungimento degli obiettivi sopra richiamati, qualora vengano stabiliti precisi indirizzi finalizzati all'integrazione tra i servizi di trasporto ferroviario e di trasporto automobilistico.

E' necessaria quindi una rivisitazione della struttura del sistema tariffario attuale che si ponga i seguenti obiettivi generali:

- elaborare la struttura tariffaria da applicare sul territorio regionale al fine di migliorare l'efficienza economica mirando all'incremento del rapporto ricavi/costi;
- promuovere l'integrazione tra le diverse modalità dei servizi con l'introduzione di un sistema di bigliettazione integrata;
- individuare livelli tariffari secondo classi chilometriche, tempo di validità del titolo di viaggio, tipi di servizio e categorie dei trasportati.

Per dare inizio al processo di ristrutturazione del sistema tariffario del trasporto pubblico locale, per con il PRT si dovranno fare ipotesi di:

- rivisitazione transitoria e graduale del sistema tariffario regionale tradizionale e riequilibrio delle classi chilometriche tra le modalità ferro e gomma;
- individuazione di modelli tariffari più moderni e di nuovi titoli di viaggio destinati ad incrementare la commercializzazione dei servizi;





- introduzione di nuove tecniche per la definizione e l'aggiornamento delle tariffe, idonee al perseguimento degli obiettivi previsti dalla riforma del trasporto pubblico locale.

### **ART. 3 - DOCUMENTI E STUDI DISPONIBILI NEL SETTORE DEI TRASPORTI**

La Regione metterà a disposizione dell'Aggiudicatario tutto il materiale relativo a risultati di studi nel settore del TPL affidati dopo il 2000.

#### ***I. STUDIO E MONITORAGGIO PER LA RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI E DEI COSTI INERENTI IL SISTEMA DI TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE – svolto nel 2002***

Articolato in:

a) Studio dell'assetto del territorio

In cui sono stati individuati i principali poli generatori ed attrattori di domanda di trasporto pubblico ed i bacini di traffico, in relazione alle caratteristiche e all'assetto territoriale.

b) Analisi dell'offerta di trasporto pubblico

Caratterizzata dalla ricognizione del sistema dei servizi di trasporto pubblico su scala regionale e locale (servizi di trasporto automobilistici e servizi ferroviari).

c) Studio della domanda di trasporto

Che ha interessato **la domanda** di trasporto sulla rete di servizi complessiva **esercitata** (regionale e provinciale) sia ferroviaria sia automobilistica e **l'analisi della domanda potenziale** di trasporto attraverso l'individuazione delle esigenze di mobilità sul territorio in relazione anche alla definizione dei poli attrattori e generatori di traffico.

L'elaborazione dei risultati delle indagini sulla domanda hanno permesso di rappresentare: le matrici origine destinazione della domanda passeggeri su strada e su ferrovia, della mobilità di interesse regionale e le matrici O/D tra i poli principali regionali e le principali aree esterne alla regione.

#### ***II. INDAGINI SULLA MOBILITA' REGIONALE NEL SETTORE MERCI – affidate nel 2002***

Obiettivi delle indagini affidate: Costruzione della matrice regionale Origine/Destinazione (O/D) per il settore merci attraverso l'effettuazione di interviste sistematiche presso le maggiori aziende dei distretti industriali della Regione Basilicata che producono mobilità di merci nei differenti settori merceologici.

##### **Articolazione dello studio svolto:**

a) Analisi sull'assetto del territorio

Che ha consentito di **individuare i principali poli** generatori ed attrattori di domanda di trasporto merci.

b) Studio dell'offerta di trasporto.



Che ha consentito di individuare il sistema logistico regionale e i centri merci sia riguardo al sistema tradizionale degli scali ed impianti merci della rete ferroviaria sia riguardo alle aree di sosta attrezzata per l'autotrasporto.

È stato chiesto anche di riconoscere e quantificare tutte le grandezze utili alla definizione delle caratteristiche fisiche e funzionali degli elementi che compongono la rete plurimodale di trasporto, sia lineari (archi ferroviari e stradali) sia puntuali (nodi stradali e ferroviari). Tali caratteristiche verranno distinte per il sistema ferroviario e per il sistema stradale.

c) Studio della domanda di trasporto.

Articolato secondo quanto precisato negli obiettivi specifici di cui al punto 2 del presente articolo, mediante:

- Effettuazione di interviste sistematiche presso le principali aziende del distretti industriali con la conseguente costruzione della matrice O/D per il settore merci
- Effettuazione di rilievi dei flussi di traffico relativamente alla componente passeggeri e merci (distinte per categorie), su di un minimo di n. 60 sezioni stradali distribuite sulla rete regionale e provinciale e da concordare con l'Ufficio Trasporti, mediante interviste campionarie e conteggi classificati di flusso, oltre che sulla rete ferroviaria di livello regionale.

Lo studio della domanda merci ha prodotto una MATRICE O/D della domanda merci stradale espressa in T.G.M. (traffico giornaliero medio) di veicoli merci/giorno.

I valori sono espressi in veicoli pesanti equivalenti la cui scelta del carico utile sarà opportunamente giustificato.

### **III. EFFETTUAZIONE INDAGINI E STUDI SULLA MOBILITA'**

– affidate con la Gara Centro di Monitoraggio Sicurezza Stradale.

a) Attività di indagine sui flussi di traffico

1) **Indagine volumetrica mediante rilevazione automatica** in 24/h in un giorno feriale medio (almeno 73 sezioni) distinte in sezioni al cordone e sezioni interne.

2) **Indagini motivazionali** mediante interviste sulle caratteristiche dello spostamento **ed indagini O/D** (almeno 25 sezioni, ricomprese tra quelle di cui al punto 1)), di cui:

- ✓ almeno n. 13 sezioni con indagine nelle 24/h di un giorno feriale medio;
- ✓ almeno n. 12 sezioni con indagine nelle 12/h (ore 7,00-19,00) di un giorno feriale medio

b) Attività di indagine sul Trasporto Pubblico Locale

effettuata mediante l'acquisizione di tutte le informazioni allo scopo utili (passeggeri trasportati, coefficienti di riempimento dei mezzi in termini assoluti e percentuali, titoli di viaggio venduti



distinti per tipo-corsa semplice, abbonamenti settimanali, mensili e relativi introiti da traffico, definizione dei rapporti ricavi/costi per linea, etc.), per n. 27 linee di competenza della Provincia di Potenza, n. 15 linee di competenza della Provincia di Matera, n. 12 linee esercitate dalle Ferrovie Appulo Lucane s.r.l. e n 5 relazioni ferroviarie, così come di seguito dettagliate:

#### **ART. 4 – DURATA DELL’AFFIDAMENTO**

Il tempo complessivo entro cui dovranno essere svolte tutte le attività oggetto di affidamento è pari a **180 giorni** naturali e consecutivi decorrenti dal giorno successivo a quello di sottoscrizione del Contratto.

Le attività di supporto ed assistenza alle strutture regionali competenti devono essere assicurate anche oltre tale termine e sino all’approvazione definitiva del PRT da parte del Consiglio Regionale.

#### **ART. 5 - DOCUMENTAZIONE DA PRODURRE**

La documentazione sarà prodotta sia in formato cartaceo che digitale e dovrà essere adeguata alle eventuali necessità che dovessero delinarsi nel corso della redazione degli atti e nello svolgimento delle attività oggetto del servizio o a seguito di specifica richiesta del Gruppo tecnico di coordinamento appositamente costituito all’interno dell’Amm.ne appaltante, competente nella valutazione e coordinamento di tutte le attività per la redazione del PRT.

L’Affidatario deve garantire il coordinamento di tutte le attività con il suddetto Gruppo tecnico di coordinamento interno, nonché il supporto e l’assistenza all’Ufficio e al Dipartimento regionale competenti nelle fasi di adozione, di esame delle osservazioni, di controdeduzione e di approvazione, anche dopo la presentazione degli elaborati definitivi e sino all’approvazione del PRT da parte del Consiglio regionale.

Gli elaborati dovranno essere rieditati con il recepimento delle controdeduzioni formulate in sede di approvazione definitiva.

Tutta la documentazione, i dati di aggiornamento e gli elaborati prodotti devono essere forniti in formato cartaceo nel numero di copie necessario allo svolgimento dell’intero iter di approvazione ed in formato digitale editabile.

I dati informatici devono essere editabili e resi disponibili per essere esportati nei sistemi informatici eventualmente già in dotazione dell’Ufficio Trasporti o che nel frattempo lo stesso Ufficio ha acquisito o attivato: a tal fine deve essere garantito il necessario coordinamento con il predetto Ufficio.

#### **ART. 6 - DOCUMENTAZIONE DELLA GARA**

La descrizione del servizio, le condizioni contrattuali e le modalità di svolgimento della gara, oltre che nel presente capitolato, sono specificate nei seguenti documenti:



- a) Bando di gara integrale;
- b) Capitolato Tecnico ed allegato:
  - *Allegato A*, “Piano Regionale dei Trasporti – LINEE STRATEGICHE E PROGRAMMATICHE”, documento approvato con DGR n. 595 del 5 maggio 2015;
- c) Disciplinare di Gara e relativi Allegati:
  - *Allegato A*: Schema Domanda di partecipazione;
  - *Allegato B*: Schema Dichiarazione Unica;
  - *Allegato C*: Schema di Offerta Economica;
  - *Allegato D*: Dichiarazione attestante le parti del servizio che si intendono subaffidare.
- d) Schema di Contratto d’Appalto.

#### **ART. 7 – IMPORTO A BASE GARA**

Il corrispettivo massimo onnicomprensivo per l’espletamento di tutti i servizi oggetto di gara è stabilito in € 70.000,00 (euro settantamila/00), oltre IVA ed oneri previdenziali se dovuti, calcolato come riportato nell’Appendice al presente capitolato. Si precisa che l’importo per oneri di sicurezza è pari a € 0,00 (zero) in quanto, vista la natura dell’appalto di cui trattasi, è stata accertata l’assenza di rischi da interferenza, per cui non sono da rilevare costi per la sicurezza a carico della Regione Basilicata (art. 26 del D.Lgs. 81/2008 e s.m.i.).

Il suddetto importo si intende, a tutti gli effetti, quale importo a base di gara della presente procedura.

Non sono ammesse, pena l’esclusione, offerte in aumento rispetto all’importo a base d’asta. L’appalto non è frazionabile.

Non sono ammesse, pena l’esclusione, offerte parziali o condizionate o espresse in modo indeterminato.

#### **ART. 8 – CORRISPETTIVO CONTRATTUALE E SUE MODALITÀ DI EROGAZIONE**

Il corrispettivo contrattuale sarà quello risultante dall’offerta aggiudicata e riportato nel Contratto d’Appalto sottoscritto e remunera l’aggiudicatario per tutti gli oneri sostenuti e da sostenere, nonché per tutte le attività che egli dovrà porre in essere in adempimento dell’affidamento.

Il pagamento del corrispettivo verrà effettuato secondo la seguente tempistica e percentuali dell’importo contrattuale:

1. un primo acconto, pari al 30% del corrispettivo contrattualizzato, sarà liquidato ad avvenuta esecuzione del 50% delle attività previste, opportunamente giustificate e dettagliate, anche con riferimento al cronoprogramma presentato in sede di offerta tecnica, in apposito report



- intermedio consegnato alla stazione appaltante, a seguito di verifica di rispondenza alle attività affidate da parte dell'apposito Gruppo tecnico di coordinamento;
2. un secondo acconto, pari al 40% del corrispettivo contrattualizzato, sarà liquidato ad avvenuta esecuzione di tutte le attività previste con la formale consegna di tutta la documentazione costituente il Piano Regionale dei Trasporti alla stazione appaltante, a seguito di verifica di rispondenza alle attività affidate da parte dell'apposito Gruppo tecnico di coordinamento;
  3. un terzo acconto, pari al 20% del corrispettivo contrattualizzato, sarà liquidato entro trenta giorni dall'adozione, da parte della Giunta Regionale, della Delibera di approvazione del Piano Regionale dei Trasporti;
  4. il saldo, pari al 10% del corrispettivo contrattualizzato, sarà liquidato entro trenta giorni dall'approvazione del Piano Regionale dei Trasporti da parte del Consiglio Regionale.

*Non sono previste anticipazioni ad inizio delle attività.*

I pagamenti saranno effettuati tramite bonifico bancario entro il termine di *30 gg.* dall'acquisizione al protocollo regionale della relativa fattura emessa dall'Aggiudicatario e previa verifica di regolarità contributiva mediante acquisizione di DURC.

#### **Art. 9 – VERIFICA DI RISPONDEZZA DEGLI STUDI**

Entro 15 giorni dal deposito di bozze e documentazione definitiva, l'Amministrazione, per il tramite del Gruppo tecnico di coordinamento procede alla verifica di rispondenza di quanto prodotto, a seguito della quale viene liquidata all'aggiudicatario la rata del corrispettivo contrattualizzato.

Ove necessario, il Gruppo tecnico di coordinamento può, in fase di verifica, richiedere documentazione aggiuntiva, approfondimenti e integrazioni ai redattori dello Studio. In particolare, la verifica di rispondenza accerta:

- a) la completezza e la qualità del lavoro;
- b) l'attendibilità dei dati utilizzati e dei risultati ottenuti dalle elaborazioni;
- c) l'attendibilità dei dati eventualmente rilevati.

#### **ART. 10 - LUOGO DI SVOLGIMENTO DELLE ATTIVITA' DA APPALTARE**

Le attività in affidamento dovranno essere svolte prevalentemente presso la sede dell'Aggiudicatario e/o presso tutte le sedi che possono rendersi necessarie per l'espletamento dell'incarico affidato.

**ART. 11 - MODALITÀ ATTUATIVE**

L'aggiudicatario dovrà svolgere le prestazioni richieste in stretto raccordo con il Gruppo tecnico di coordinamento nominato dal Dipartimento regionale competente, nel rispetto della tempistica prevista.

L'aggiudicatario prima di dell'inizio dell'esecuzione del servizio dovrà indicare un referente dell'intera attività conferita, il quale si relazionerà con il Gruppo tecnico di coordinamento per il migliore esito della stessa.

Tale referente dovrà partecipare agli incontri e riunioni periodiche organizzate presso la sede della Regione, allo scopo di fornire informazioni e documentazione sulle attività svolte. Lo stesso deve partecipare a tutte le riunioni dell'apposito Gruppo tecnico di coordinamento.

Tutte le attività svolte devono essere sottoposte alla verifica del succitato Gruppo tecnico di coordinamento preposto alla verifica del perseguimento degli indirizzi regionali in materia, secondo tempi e modalità dallo stesso comunicate, nel rispetto del presente Capitolato.

L'esecutore può, senza oneri a suo carico, prendere visione e richiedere copia di tutti i dati e documentazione presenti negli archivi degli Uffici regionali e necessari per l'esecuzione del contratto e non richiamati nel presente Capitolato.

**ART. 12 - ONERI A CARICO DELL'AFFIDATARIO**

Resta a carico del soggetto aggiudicatario ogni onere strumentale, organizzativo e consultivo necessario per l'espletamento delle prestazioni, rimanendo esso organicamente esterno ed indipendente dall'organizzazione della Stazione appaltante.

Il soggetto aggiudicatario è tenuto a partecipare a incontri ed iniziative convocate dalla Stazione appaltante e tese all'illustrazione ed alla migliore definizione del percorso di redazione dello strumento di pianificazione o di sue articolazioni specifiche, senza nulla pretendere sotto il profilo economico. Inoltre il soggetto aggiudicatario è tenuto a coordinarsi con il Gruppo tecnico di coordinamento, partecipando anche agli incontri di lavoro da questo convocati, nonchè a rendere il proprio supporto tecnico agli organi della stazione appaltante anche per altre situazioni funzionali al processo di adozione e approvazione del Piano o delle sue specifiche articolazioni che dovessero verificarsi a seguito di richieste formulate da parte di organismi e soggetti esterni alla stessa, senza nulla pretendere sotto il profilo economico.

Rimane salva la facoltà della Stazione appaltante di richiedere al soggetto aggiudicatario qualunque integrazione, modifica o specifica degli atti proposti in esito ad esigenze manifestatesi nel corso del processo di adozione ed approvazione dello strumento di pianificazione, senza che l'aggiudicatario abbia nulla a pretendere sotto il profilo economico.

**ART. 13 – SUBAPPALTO**

Il subappalto è consentito nella misura non superiore al 30% (trentapercento) dell'importo contrattuale ed alle condizioni di cui all'art. 118 del D.Lgs. 163/2006, da intendersi qui richiamato e trascritto. Il subappalto non comporta alcuna modificazione agli obblighi e agli oneri contrattuali dell'aggiudicatario, che rimane **per intero** responsabile nei confronti della Regione Basilicata.

**ART. 14 – RISERVATEZZA**

Ai sensi e per gli effetti dell'art. 13 del D.lgs. 196/2003 e s.m.i., si informano i concorrenti che i dati, gli elementi ed ogni altra informazione acquisiti in sede di gara, saranno utilizzati dall'Amministrazione aggiudicatrice esclusivamente ai fini della conduzione della gara e della scelta dell'aggiudicatario, garantendo l'assoluta sicurezza e riservatezza, anche in sede di trattamento con i sistemi automatici e manuali (salvo il riconoscimento del diritto d'accesso, ex art. 22 e segg. della L. 241/1990, nonché l'eventuale produzione in giudizio ove risulti necessario in caso di contenzioso). Con la presentazione dell'offerta i concorrenti esprimono il proprio consenso al predetto trattamento, con espressa manleva da qualsiasi pretesa in merito.

Responsabile del trattamento dei dati è il Responsabile del Procedimento.

**ART. 15 - GARANZIE FINANZIARIE**

Ai sensi dell'art. 113 del D.Lgs.163/2006, a garanzia dell'esatto adempimento degli obblighi contrattuali, del pagamento delle relative penali, del risarcimento dei danni e dei maggiori oneri derivanti dall'inadempimento l'aggiudicatario è obbligato a costituire una garanzia fideiussoria del 10 per cento dell'importo contrattuale. In caso di aggiudicazione con ribasso d'asta superiore al 10 per cento, la garanzia fideiussoria è aumentata di tanti punti percentuali quanti sono quelli eccedenti il 10 per cento; ove il ribasso sia superiore al 20 per cento, l'aumento è di due punti percentuali per ogni punto di ribasso superiore al 20 per cento.

La garanzia fideiussoria di cui al comma precedente, prevista con le modalità di cui all'articolo 75, comma 3, del D.Lgs. 163/2006, deve prevedere espressamente la rinuncia al beneficio della preventiva escussione del debitore principale, la rinuncia all'eccezione di cui all'articolo 1957, comma 2, del codice civile, nonché l'operatività della garanzia medesima entro quindici giorni, a semplice richiesta scritta dell'Amministrazione Aggiudicatrice.

La garanzia fideiussoria di cui al comma 1 è progressivamente svincolata a misura dell'avanzamento dell'esecuzione, nel limite massimo del 80 per cento dell'iniziale importo garantito. Lo svincolo, nei termini e per le entità anzidetti, è automatico, senza necessità di benestare del committente, con la sola condizione della preventiva consegna all'istituto garante, da parte dell'appaltatore o del concessionario, degli stati di avanzamento dei lavori o di analogo



REGIONE BASILICATA

**DIPARTIMENTO AMBIENTE E  
TERRITORIO, INFRASTRUTTURE,  
OPERE PUBBLICHE E TRASPORTI  
UFFICIO TRASPORTI**

Corso Garibaldi, 139  
85100 Potenza  
Tel 0971/668458  
ufficio.trasporti@cert.regione.basilicata.it

documento, in originale o in copia autentica, attestanti l'avvenuta esecuzione. L'ammontare residuo, pari al 20 per cento dell'iniziale importo garantito, è svincolato secondo la normativa vigente. Sono nulle le eventuali pattuizioni contrarie o in deroga. Il mancato svincolo nei quindici giorni dalla consegna degli stati di avanzamento o della documentazione analoga costituisce inadempimento del garante nei confronti dell'impresa per la quale la garanzia è prestata.

La mancata costituzione della garanzia di cui al comma 1 determina la decadenza dell'affidamento e l'acquisizione della cauzione provvisoria da parte della stazione appaltante, che aggiudica l'appalto al concorrente che segue nella graduatoria.

La garanzia copre gli oneri per il mancato od inesatto adempimento e cessa di avere effetto solo alla data di emissione del certificato di regolare esecuzione.

Nel caso di raggruppamento temporaneo di imprese, detta cauzione dovrà essere stipulata dall'impresa mandataria con espressa menzione di tale sua qualità e quindi con espresso riferimento al raggruppamento, i cui componenti dovranno comunque essere tutti menzionati.





## **Appendice**

### **STIMA CORRISPETTIVO A BASE DI GARA**

Oggetto del servizio in affidamento sono prestazioni di cui ai CPV 71311200-3/71356400-2. Per l'individuazione del corrispettivo si è fatto riferimento, per mera analogia, al comma 2 dell'art. 6 del D.M. 143/2013, trattandosi di prestazioni i cui compensi non sono determinabili sulla base delle tavole allegate al Decreto in questione.

Le attività oggetto di affidamento possono essere scomposte brevemente in *4 sezioni fondamentali*, per ciascuna delle quali è ipotizzabile un numero di figure specifiche coinvolte per un certo numero di giorni, oltre ad un **Project manager esperto in trasporti e mobilità**, che segue tutte le fasi. Le sezioni e le figure coinvolte sono schematizzabili in:

- 1. Attività di Coordinamento nell'attuazione del servizi.*
- 2. Attività di Analisi della domanda di mobilità passeggeri e delle merci, Definizione dello scenario regionale delle infrastrutture di trasporto e del quadro dei servizi di trasporto pubblico locale, di riferimento, Analisi dell'Offerta Attuale dei Servizi di TPL.*
- 3. Definizione Quadro strategico-programmatico per l'assetto della rete infrastrutturale viaria, ferroviaria, intermodale ed aeroportuale Indirizzi per la pianificazione dei servizi di trasporto pubblico locale, organizzati rispettivamente in rete dei servizi ferroviari, rete dei servizi automobilistici extraurbani e rete dei servizi automobilistici comunali, nel bacino territoriale unico regionale, secondo principi di intermodalità ferro-gomma, di integrazione delle reti, di integrazione dei servizi ed integrazione tariffaria.*
- 4. Analisi Economico Sociale – Tendenze e scenari economici, trasportistici e demografici.*

Supponendo che i professionisti lavorino 6 ore al giorno per 5 giorni a settimana e considerando i corrispettivi orari come sopra individuati, si ottiene quanto riportato nella successiva tabella:



<b>Fasi/Attività prevalenti</b>	<b>Stima impegno complessivo (giorni/uomo)</b>	<b>Stima impegno (ore/uomo)</b>	<b>€/ora</b>	<b>Totale corrispettivo</b>
Coordinamento tecnico nell'attuazione del servizio	50	300	50	€ 16.500,00
Fase di analisi domanda e offerta attuali di servizi di TPL, realizzazione banche dati, modelli di simulazione.	80	480	50	€ 24.000,00
Fase di progettazione dei servizi futuri di TPL integrati, simulazione scenari di progetto e individuazione priorità di intervento.	40	240	50	€ 12.000,00
Analisi economico-sociale	25	150	50	€ 7.500,00
Aiuto iscritto	45	270	37	€ 9.990,00
<b>TOTALE CORRISPETTIVO (IVA e oneri* previdenziali esclusi)</b>				€ 69.990,00 <i>in c.t.</i> € 70.000,00
*saranno considerati solo se dovuti.				