

CITTA' DI MARIGLIANO

Provincia di Napoli

CAPITOLATO D'APPALTO PER AFFIDAMENTO ED ESECUZIONE DEL SERVIZIO DI REDAZIONE DEL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO.

ART.1 – OGGETTO

Il presente documento disciplina l'affidamento e l'espletamento del servizio di redazione del Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.) del Comune di Marigliano, di cui alle Direttive del Ministero dei Lavori Pubblici pubblicate sulla G.U. n.77 del 24.06.1995 nonché all'art.36 del D.L. 30.04.1992 n.285.

ART.2 – MODALITA' DI AFFIDAMENTO E REQUISITI DI PARTECIPAZIONE

Il servizio in parola sarà appaltato con il sistema della procedura aperta, ex art.54 D.Lgs. n.163/06, ed affidato mediante il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, ex art.83 D.Lgs. n.163/06, valutata sulla base dei seguenti elementi :

- a) – Prezzo – max 40 punti,
 - b) – Espletamento servizi identici – max 40 punti,
 - c) – Riduzione tempi previsti – max 20 punti,
- per un totale di max 100 punti da attribuire.

I punteggi saranno attribuiti secondo il criterio della proporzionalità, nell'intesa che al minor prezzo offerto, al minor tempo di espletamento proposto e al maggior numero di servizi identici espletati sarà attribuito il punteggio massimo previsto.

La gara sarà aggiudicata in favore del concorrente che avrà totalizzato il maggior punteggio.

In caso di parità di punteggio, l'aggiudicatario verrà individuato ai sensi dell'art.77 del R.D. n.827/24.

La gara sarà aggiudicata anche in presenza di unica offerta pervenuta, purchè ammessa e valida.

La valutazione delle offerta sarà effettuata dal Dirigente dell'UTC Ing. Ciccarelli A. dal Dirigente della P.M. Dott. Caliendo G. e dalla Sig.ra Nardone G. Ufficio Gare e contratti.

Resta salva la facoltà del Presidente di gara di prorogare o rinviare la seduta di gara ovvero revocare la procedura in parola senza che i soggetti concorrenti possano accampare alcuna rivendicazione ovvero eccezione a tal proposito.

Alla gara potranno partecipare, pena l'esclusione, i seguenti Soggetti in possesso dei sotto indicati requisiti di idoneità professionale, economica e degli ulteriori requisiti elencati negli articoli successivi :

- a) - Imprese singole o associate e Consorzi, iscritti alla C.C.I.A.A. per l'attività oggetto dell'appalto;
- b) - Liberi professionisti singoli, associati o raggruppati, in possesso di Laurea in Ingegneria o Architettura, abilitazione alla professione.
- c) - Società di Professionisti, Società di Ingegneria, Raggruppamenti Temporanei costituiti dai predetti Soggetti, Consorzi Stabili di Professionisti e di Società di Ingegneria, iscrizione alla C.C.I.A.A.
- d) – Enti Pubblici autonomi e non;

I soggetti partecipanti dovranno aver espletato nell'ultimo triennio con esito positivo, almeno due servizi identici a quello da appaltare, di cui uno per un Comune con popolazione non inferiore a 30.000 abitanti.

ART.3 - MODALITA' DI ESECUZIONE DEL SERVIZIO

Il servizio in oggetto sarà articolato in tre fasi, secondo le modalità, termini e condizioni appresso descritte:

1- Indagini / Lo stato attuale

Ai fini della redazione del P.G.T.U. dovrà essere fatto riferimento alle risultanze del Piano per la Qualità della Mobilità Urbana già in possesso dell'Amministrazione Comunale e potranno essere attinte le risultanze di indagini che potranno essere ritenute ancora attuali.

Dovranno essere eseguite nuove rilevazioni di mobilità (attraversamento, interno in ingresso, in uscita) per ciascuna camera urbana in cui sarà suddiviso il territorio Comunale ed individuati tempi e tragitti di percorrenza.

Il tutto con idonee postazioni di rilevazione e di intervista, effettuate in giornata standard ed a ore predefinite.

Dovranno essere eseguite idonee rilevazioni di inquinamento atmosferico con la metodologia prevista dalle normative vigenti in almeno cinque postazioni che saranno concordate con l'Amministrazione Comunale e per un periodo non inferiore ad una settimana.

Per quanto riguarda le rilevazioni sull'inquinamento acustico, verrà fatto riferimento alle risultanze del piano di zonizzazione acustica a redigersi.

Dovrà essere verificata la domanda/offerta di zone per la sosta, così come dovranno essere fatte rilevazioni sull'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico collettivo.

Il tutto dovrà essere così organizzato

A- L'area di piano

B- La politica urbanistica

C- La viabilità urbana principale

C1- definizione dello schema viario (rete di studio)

C2- il data base della rete di studio

C3- la regolazione alla circolazione con la individuazione dei sensi unici generale e ripartito per almeno quattro settori

C4- la capacità di sosta.

2-Obiettivi e metodologia del piano

L'art. 36 del N.C.D.S. impone ai Comuni con popolazione superiore a 30.000 abitanti l'obbligo di dotarsi del Piano Generale del Traffico Urbano. Tale piano è finalizzato ad ottenere:

- Il miglioramento delle condizioni di circolazione;
- La riduzione di incidenti;
- La riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico;
- Il rispetto dei valori ambientali;
- Il contenimento dei costi pubblici e privati.

Gli interventi sono attuati, in genere, con attrezzature ed arredi funzionali delle infrastrutture esistenti come per esempio specializzazione di uso delle sedi stradali, spartitraffico, canalizzazioni delle intersezioni, semafori ecc., e pertanto i piani di traffico sono caratterizzati anche dall'essere di limitato onere economico, di rapida attuazione ed a breve termine.

Questi ulteriori caratteri distinguono i piani di traffico dai piani di trasporto, che prevedono invece interventi di costruzione di nuove infrastrutture e di potenziamento di quelle esistenti, risultando così piani di consistente onere economico ed a lungo termine.

Pertanto gli interventi previsti dal Piano hanno quindi generalmente una validità limitata nel tempo, tale però da consentire l'approntamento degli studi e la realizzazione di interventi più impegnativi, propri del piano trasporti o comunque degli strumenti urbanistici generali o attuativi (creazione di nuove arterie previste nel P.R.G., realizzazione dei parcheggi, realizzazione di sottovia).

Entrando nel dettaglio delle finalità che un Piano Urbano del Traffico deve perseguire (miglioramento delle condizioni di circolazione, riduzione dell'inquinamento acustico ed ambientale, contenimento dei costi pubblici e privati), obiettivo fondamentale è quello di ottenere una maggiore fluidificazione della circolazione veicolare.

Infatti con tale fluidificazione si ottengono velocità più regolari e mediamente più elevate di quelle attuali, comportando un benefico effetto anche sulla velocità dei trasporti collettivi, che in questo modo

richiameranno più utenza su tale tipo di servizio, determinando così un ulteriore fondamentale elemento di decongestionamento del traffico urbano, nonché un notevole risparmio di consumi energetici.

Pertanto i provvedimenti da prendere per migliorare la fluidificazione del traffico urbano consistono principalmente nella creazione di parcheggi sostitutivi della sosta su strada, individuazione dei sensi unici generali secondo la programmazione dell'Amministrazione Comunale.

Infatti il più importante fattore attuale di congestione del traffico urbano si individua nell'occupazione delle carreggiate stradali da parte dei veicoli in sosta. Quindi bisogna sgombrare le principali strade cittadine dalla sosta veicolare soprattutto in prossimità delle intersezioni che rappresentano i punti nevralgici della circolazione veicolare.

Per ottenere tale risultato occorre realizzare aree di sosta, e sensi unici, sostitutivi di quelle anzidetti, al di fuori delle carreggiate stradali principali, attrezzando, ove necessario, anche la viabilità minore.

Altro fattore di fluidificazione del traffico urbano è l'introduzione della tariffazione della sosta su strada, in quanto determina un uso più razionale, e quindi più contenuto, dei veicoli privati. D'altra parte deve considerarsi corretto che l'occupazione statica del suolo pubblico venga pagata da colui che lo occupa e non dalla collettività, in forma diretta come spese per la costruzione delle infrastrutture, e in forma indiretta come costi derivanti dalla congestione del traffico.

La tariffa di sosta va, naturalmente, determinata in relazione ad una visione globale del traffico (pubblico e privato) sull'intera area urbana, e quindi utilizzata come uno degli elementi fondamentali di regolazione della circolazione veicolare cittadina.

Si tratta, conseguentemente, di imporre tariffe per la sosta sulla strada differenziata sia per classi di utenza, con tariffe minori per i residenti rispetto agli addetti ed ai visitatori, sia per grado di congestione da sosta, con tariffe minori per la viabilità periferica rispetto alla viabilità centrale che risulta appunto più congestionata, prevedendosi comunque parti di aree pubbliche destinate alla sosta gratuita nel rispetto del N.C.D.S.

Altro elemento di congestione del traffico urbano è costituito dall'insufficiente capacità di deflusso veicolare delle intersezioni relative alla viabilità cittadina.

Nel caso che l'eliminazione degli intralci da sosta vietata non sia sufficiente per migliorare la situazione, bisognerà intervenire con altri provvedimenti (semafori, canalizzazioni, sensi unici, ecc..) che in casi eccezionali possono giungere alla realizzazione di interventi strutturali quali opere di sottopasso o sovrappasso da finanziare eventualmente secondo quanto precedentemente detto.

Infine ulteriori provvedimenti da attuare sono quelli finalizzati al rispetto ed una migliore fruizione dell'ambiente urbano ed in particolare nell'area centrale ed in quella di più antico impianto della città.

Tale riqualificazione, che in alcuni casi si identifica con l'effettiva necessità di un recupero fisico di spazio pedonale, si realizza attraverso l'adozione di un'idonea classifica d'uso delle sedi stradali, finalizzate alla riduzione dei carichi veicolari all'interno delle stesse aree centrali, sempre comunque nell'ottica di conservare un efficiente grado di accessibilità alle aree medesime.

Tali interventi vanno comunque strettamente connessi con i contenuti e le indicazioni sulla viabilità stabilite dal P.R.G.

Il tutto dovrà essere così organizzato:

A- Obiettivi generali del PUT

B- Criteri guida e linee metodologiche

C- Stima della mobilità di scambio e di attraversamento

C1- Specificazione del modello di offerta

C2- Modello di interazione domanda –offerta

C3- Il modello per la valutazione della concentrazione di inquinanti

C4- Modello di valutazione

D- Caratteri della mobilità

D1- Il traffico sulla rete viaria principale

- D2- Le condizioni di circolazione sulla rete
- D3- Le condizioni della sosta
- E- Valutazione strategie di Piano
- E1- Analisi delle criticità
- E2- Le strategie di intervento

3. Il Piano

La proposta di piano redatta in (6) sei copie in forma cartacea dovrà essere redatta entro tre mesi dall'affidamento dell'incarico, prima come bozza intermedia per sottoporla alle valutazioni e suggerimenti sia dell'Amministrazione Comunale che alla Conferenza cittadina ,costituita per la circostanza, al fine di acquisire le dovute valutazioni, per poi redigerla e consegnarla in forma definitiva entro sei mesi dall'incarico.

Essa dovrà prevedere necessariamente:

- A- Classificazione della rete viaria principale e regolamento viario.
 - A1- Definizione e classificazione funzionale della viabilità urbana
 - A2- Componenti di traffico ammesse
 - A3- Caratteristiche geometriche della sezione trasversale
 - A4- Caratteristiche geometriche del tracciato
 - A5- Organizzazione delle intersezioni
 - A6- Dimensioni delle fasce di sosta laterali (o stalli di sosta)
 - A7- Disciplina delle altre occupazioni
 - B- Piano della viabilità pedonale (AP) e zone a traffico limitato
 - B1- Individuazione e delimitazioni delle AP
 - B2- Individuazione e delimitazioni delle ZTL
 - B3- Indicazioni preliminari per gli interventi attuativi e stima sommaria dei costi
 - C- Riorganizzazione della circolazione veicolare
 - C1- Lo schema generale di circolazione
 - C2- Le condizioni di circolazione
 - C3- Verifiche di capacità
 - C4- Indicazioni preliminari per interventi attuativi
 - D- Riorganizzazione della sosta
 - D1- L'offerta di sosta di Piano
 - D2- Verifiche di capacità
 - D3- Indicazione preliminare per gli interventi attuativi
 - E- Piano per il trasporto collettivo
- Dovrà in ogni caso essere assicurato ed eseguito quanto contenuto nelle Direttive per la redazione dei P.G.U.T e redatte le seguenti tavole grafiche:
- Tav. P1 Delimitazione centro abitato e classificazione viaria
 - Tav. P2 Piano di miglioramento mobilità pedonale e di riorganizzazione della sosta
 - Tav. P3 Piano di riorganizzazione della circolazione generale e ripartito per almeno quattro settori
 - Tav. P4 Piano di riorganizzazione del trasporto pubblico

4. Offerta economica

I partecipanti dovranno fornire una relazione riportante la proposta di utilizzo delle risorse economiche così suddivise:

1. Indagini;

2. Redazione del Piano.

ART.4 - IMPORTO DEL SERVIZIO

Il corrispettivo quantificato per l'espletamento del suddetto servizio ammonta a € 26.666,66, oltre IVA e quant'altro connesso, al lordo del ribasso percentuale offerto dall'aggiudicatario in sede di gara. Detto corrispettivo sarà liquidato a conclusione di ogni fase, previa adozione di apposita determinazione da parte del Dirigente competente che ne attesti la regolarità e, comunque, successivamente alla stipulazione del contratto.

ART.5 - TEMPI DI REALIZZAZIONE DEL SERVIZIO

Il tempo massimo previsto per dare ultimato il servizio in parola è stato determinato in mesi sei (6), decorrenti dalla ricezione della comunicazione di affidamento, anche in pendenza della stipula contrattuale, salvo il minor tempo offerto dall'aggiudicatario in sede di gara.

ART.6 - PENALI

La penale prevista rispetto ai termini previsti nell'articolo 6 è stabilita in € 200,00 per ogni giorno di ritardo da detrarre sul saldo finale; è fatta salva la revoca dell'incarico e l'escussione della cauzione nel caso in cui il ritardo superi i 15 gg. rispetto a quelli previsti ed offerti.

ART.7 - CAUZIONI E GARANZIE

I soggetti concorrenti alla gara dovranno costituire, pena l'esclusione, apposita cauzione provvisoria, nelle forme di legge, pari al 2% dell'I.B.A. e secondo le prescrizioni dell'art.3, lett.G). E' fatto obbligo al soggetto affidatario di fornire, prima della stipulazione della convenzione, idonea cauzione, nelle forme di legge e secondo i disposti del D.Lgs. n.163/06, a garanzia del puntuale assolvimento degli obblighi contrattuali, nella misura del 10% del corrispettivo di aggiudicazione, salvo quant'altro disposto dall'art.113 -1° comma- del D.Lgs. n.163/06.

ART.8 - SPESE CONTRATTUALI

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

ART.9 - CAUSE DI RISOLUZIONE ANTICIPATA

Il venire meno, a seguito dell'affidamento, o comunque durante l'esecuzione del servizio, dei requisiti prescritti nel bando di gara determina la risoluzione anticipata del rapporto contrattuale, salva ed impregiudicata ogni pretesa risarcitoria dell'Amministrazione in capo all'affidatario inadempiente.

Causano risoluzione anticipata del rapporto almeno tre (3) inadempienze dell'esecutore del servizio rispetto alle clausole del presente Disciplinare che l'Amministrazione rilevi e contesti all'affidatario, salve le giustificazioni addotte dallo stesso, con espressa diffida ad adempiere inviata con lettera a/r.

E' altresì causa di risoluzione anticipata del rapporto il verificarsi della condizione di cui all'art. 7. In caso di risoluzione anticipata, l'Amministrazione si riserva la facoltà di affidare il servizio al soggetto secondo classificato nella procedura concorsuale.

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

Per "grave inadempimento" contrattuale si intende:

- a. la ricezione di n.3 (tre) comunicazioni scritte di richiamo del Comune di Marigliano per l'inosservanza degli obblighi assunti per l'espletamento del servizio appaltato;
- b. l'inosservanza degli obblighi di cui al precedente art.7;
- c. ogni atto o comportamento riconducibile alla "colpa grave" o al "dolo" volto a pregiudicare e/o interrompere il buon andamento del servizio;
- d. il verificarsi di una o più cause di esclusione di cui all'art.83 del D.Lgs. n.163/06.

Resta inteso che, comunque, è in facoltà dell'Amministrazione Comunale di risolvere, in tutto o in parte, il presente contratto qualora lo ritenga necessario nell'interesse del servizio.

ART.10 - SOSPENSIONE

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

ART.11 – SUBAPPALTO

Non è consentita qualsiasi forma di subappalto del servizio.

ART.12 - RISERVATEZZA

I dati, gli elementi ed ogni informazione acquisita in sede di selezione sono utilizzati dall'amministrazione aggiudicatrice esclusivamente ai fini del procedimento di gara e della individuazione del soggetto affidatario, garantendo l'assoluta sicurezza e riservatezza, anche in sede di trattamento con sistemi automatici e manuali.

ART.13 - LEGGE APPLICABILE E FORO COMPETENTE

Il contratto stipulato tra le parti è regolato dalla legge italiana.

Qualsiasi controversia in merito all'interpretazione, esecuzione, validità o efficacia del contratto in questione è di competenza esclusiva del Foro di Nola.

ART.14 - NORME DI RINVIO

Per tutto quanto non previsto o disciplinato nel presente Disciplinare si richiama e conferma quanto contenuto nell'avviso pubblico e nel Capitolato prestazione, nel D.Lgs. n.163/06 e da quant'altro stabilito, ove compatibile, nel Codice Civile.

Il Dirigente P.M.
Dott. Giuseppe Caliendo