

Interreg

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

ITALIA SVIZZERA - ITALIE SUISSE - ITALIEN SCHWEIZ



UNIONE EUROPEA



Comune di Luino



Comune di Gambarogno



SMART BORDER

LUINO, 21 DICEMBRE 2020

--- SMART BORDER ---

ID: 632120

<https://progetti.interreg-italiasvizzera.eu/it/b/78/lafrontieraintelligente armonizzazione e sviluppo dei collegamenti sostenibili>

APPALTO DI FORNITURE E SERVIZI ATTUATIVI DI SMART LAND WP5

CUP H71F8000110002

CIG _____

CAPITOLATO SPECIALE DESCRITTIVO E PRESTAZIONALE

UFFICIO DI GOVERNANCE

Responsabile del progetto Smart Border: Arch. Contini Francesca

Assistente al RUP WP4 parcheggi: Geom. Daniele Cattò

Esperta di pianificazione territoriale: Arch. Marta Cundari

Esperta di proc. e contratti in PA: Arch. Paola Gloria Morlacchi

Perito Tecnico: Christian Bordoli



Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

ART. 1 - INTRODUZIONE A SMART BORDER

“*Smart Border*”, ovvero la frontiera intelligente, è un progetto inserito nel Programma Interreg Italia-Svizzera, tra il Comune di Luino, capofila, ed il Comune di Gambarogno. Smart Border comprende complessità tecniche, specialistiche, trasversalità ed interdisciplinarietà dei servizi che vanno dalla comunicazione alla pianificazione multiscala e progettazione smart.

Il progetto Interreg *Smart Border* si configura come un progetto complesso composto da cinque *Work Packages* (WP), tra loro interconnessi, per ognuno dei quali è definito *budget* economico, obiettivi e prodotti da realizzare, e per i quali si rinvia ai documenti progettuali.

Di interesse alla presente procedura è il WP 5 – *Smart Land*, che si traduce nell’applicazione delle *information communication technology* (ICT), al territorio di progetto, secondo l’esperienza delle “*smart city*” e delle indicazioni strategiche della pianificazione della mobilità sostenibile, già precedentemente affidata, mediante pannelli informativi dinamici, *totem*, applicazioni ed ogni utile struttura materiale e immateriale volta a dare attuazione ai piani per la mobilità locale integrati e dialoganti tra i due Paesi (Italia e Svizzera): un sistema di predisposizioni infrastrutturali e di attrezzature di informazione che avranno immediate operatività locali, il telecontrollo e l’integrazione di videosorveglianza urbana utile alla gestione coniugata tra sicurezza urbana e accessibilità viabilistica.

L’azione riguarda la fornitura e messa in opera delle applicazioni ICT al territorio di progetto. La caratterizzazione dell’area, connotata da insediamenti diffusi e dalla presenza del lago Maggiore, da una linea ferroviaria internazionale e da importanti flussi pendolari transfrontalieri ma anche stagionali e giornalieri legati al turismo o al mercato storico di Luino, non può che fare riferimento alle esperienze maturate nelle pratiche di *smart city*: si tratta di tradurre concretamente anche le indicazioni strategiche della pianificazione della mobilità sostenibile (WP3 del progetto *Smart Border*) mediante sistemi di comunicazione che gestiranno in maniera integrata pannelli informativi dinamici, *totem*, *app* e ogni utile struttura materiale ed immateriale volta a dare attuazione ai piani per la mobilità locale, integrati e dialoganti tra i due Paesi (Italia e Svizzera).

I sistemi dovranno essere realizzati con una profonda logica di scalabilità (consentendo l’estensione dinamica ad altri territori e sistemi di comunicazione), ovvero basati su piattaforme *open source*, in modo da facilitarne l’integrazione e l’evoluzione nel tempo.

Alla conclusione del progetto *Smart Border* si intende mettere a disposizione le competenze e le applicazioni sin qui sviluppate per l’eventuale diffusione su vasta scala, sia presso i soggetti del trasporto pubblico locale, sia verso altre esperienze di riorganizzazione dei sistemi di trasporto locale in chiave urbana, territoriale o transfrontaliera.

La realizzazione di *Smart Land* dovrà influire in maniera decisiva sulle condizioni di accesso e sulla fruibilità dei sistemi di trasporto pubblico ed incentivare la conversione da mezzo privato a mezzo pubblico a carattere sia commerciale che turistico.

Indicatori *output* di Programma: soluzioni per ridurre l’impatto dei trasporti sull’ambiente e loro monitoraggio.

Lo *Smart Border* vuole far riflettere su quanto una pianificazione efficace e partecipata dell’uso dei trasporti pubblici possa rappresentare una grande fonte di risparmio economico per le comunità e per gli utenti, oltre che un’importante occasione per sostenere la crescita economica locale ed accentuare una condizione di sostenibilità ambientale.

Come noto anche dalla letteratura in materia, numerose ricerche hanno dimostrato infatti che un maggiore impiego di risorse pubbliche per migliorare il sistema dei trasporti, puntando sulla mobilità collettiva e condivisa è in grado, oltre che di rendere più sicuri, vivibili e attrattivi i nostri territori, anche di supportare e di far aumentare il senso di comunità e lo sviluppo locale.

Tra gli scopi di progetto vi è la facilitazione dell'incontro tra domanda e offerta di mobilità, che consentirà lo sviluppo di nuove opportunità economiche, con potenziali vantaggi in termini di efficienza sull'intero settore trasportistico.

La mobilità risulta essere sempre più guidata dalla domanda e, in questo contesto, la disponibilità di dati, la chiarezza informativa sui prezzi e la loro definizione in maniera equa e trasparente, la disponibilità di soluzioni multimodali, svolgono un ruolo chiave nello sviluppo di una mobilità non solo sostenibile ma efficiente e trasparente.

Un ruolo centrale ricopre l'educazione a un nuovo modello, più sostenibile e condiviso da parte dei cittadini.

Promuovere una maggiore partecipazione permette di individuare soluzioni concrete a fenomeni molto complessi, le cui conseguenze sono riconducibili alla collettività, così come formare ed informare ad una maggiore attenzione per la sostenibilità delle proprie città, stimola una riflessione individuale sulle conseguenze dei propri comportamenti.

La sfida per tutti i soggetti coinvolti è quella di:

- costruire un nuovo rapporto tra chi programma e il territorio, tramite l'utilizzo delle nuove tecnologie e la conseguente facilità nella circolazione delle informazioni;
- sviluppare un territorio *smart*, con la concertazione locale, per l'armonizzazione dei collegamenti transfrontalieri;
- definire Luino quale porta di riferimento per il *network* dei trasporti di area vasta e internazionale mediante un sistema *park & ride*: una proposta che cerca di rispondere allo sviluppo sostenibile dell'alto lago Maggiore.

ART. 2 - L'ORIZZONTE DI LAVORO

Il già vivace ed interessante dibattito culturale in corso sulla mobilità e lo sviluppo territoriale è ulteriormente sollecitato dall'emergenza pandemica in atto con riflessioni e considerazioni sul distanziamento sociale fino a porre in discussione i consolidati paradigmi della dimensione, della percezione e dell'attrattività territoriale.

Mobilità e sviluppo territoriale sono elementi inscindibili della dimensione territoriale, ma certamente sono modulabili e percepibili in modi diversi dosando opportunamente innovazione, tecnologia e comunicazione per gestire l'attrattività territoriale e creando sempre rinnovate condizioni ed opportunità per esprimere il più vasto quadro valoriale che connota l'identità locale.

Con queste attenzioni, ma anche sulla base della consapevolezza delle reali problematiche che affliggono la regione di confine internazionale tra l'alta provincia di Varese e il Gamberoglio, il programma *Smart Border* pone la sfida della mobilità sostenibile quale leva per uno sviluppo territoriale condiviso. La pianificazione del sistema della mobilità prevista risponde alle esigenze di sostenibilità che si pongono sul territorio.

L'obiettivo è quello di implementare e mettere in rete il sistema della mobilità offrendo alternative allo spostamento con mezzo privato da parte di residenti, turisti e lavoratori transfrontalieri nel territorio di confine e a scala ampia per la fruizione dell'intero distretto del Lago Maggiore. Temi questi direttamente correlati al potenziamento delle opere infrastrutturali in corso, ed in particolare a quelle dedicate al ferro con l'opera *Alp Transit*, infrastruttura connessa alla rete europea di alta capacità Genova-Rotterdam. Corridoio europeo, che non deve essere inteso come "tunnel di trasporto merci" che attraversa il territorio, ma una linea dai larghi *buffer* di influenza, con ricadute di sviluppo territoriale. Ciò attraverso l'interconnessione e messa in rete delle linee ferro-gomma-acqua-mobilità lenta che contraddistinguono il

sistema d'ambito complesso del Lago Maggiore, includendo lungo lago e territorio interno, a supporto della domanda (esistente e futura) di mobilità sostenibile.

Dopo un primo fattivo e concreto impegno per l'attuazione della parte infrastrutturale principale del progetto *Smart Border* con la costruzione di un *Park & Ride* nella fascia ferroviaria di Luino (WP4 – http://www.comune.luino.va.it/homepage/archivio/lavori_publici/info_smartborder.aspx?ND=2578)

l'Ufficio di Governance del programma intende porre in essere tutte quelle misure volte a raggiungere gli obiettivi stabiliti nel programma in termini di *Smart Land* (WP5).

L'esecuzione, relativa al WP5 *Smart Land*, dovrà necessariamente confrontarsi e integrarsi con la pianificazione della mobilità strategica (WP3) e con l'attuazione del piano della comunicazione (WP2), oggetto di un separato appalto, stante le specificità di carattere disciplinare delle prestazioni da rendere.

Lo *Smart Border* si inserisce nel ricco dibattito sui temi di mobilità sostenibile e sviluppo del territorio come è emerso a seguito delle approfondite attività esplorative su studi, ricerche, progetti e *best practices* svolto dall'Ufficio di Governance. Inoltre, i comuni di Sant'Antonino-Cadenazzo e Gambarogno (in Svizzera) hanno commissionato nel 2016 un Piano di mobilità aziendale comprensoriale per l'area lavorativa definita dai territori dei comuni sopraindicati.

E' da queste premesse che emerge l'utilità e l'opportunità di aprirsi al mondo di Professionalità esterne esperte per fare dell'esperienza di Luino – Gambarogno una sperimentazione pilota, un caso studio che ha per sfondo una territorialità diffusa, perilacuale, policentrica ed ad elevato valore paesaggistico ed ambientale.

Una sperimentazione pilota proprio come di fatto è stata posta ed apprezzata in sede di candidatura al finanziamento INTERREG, utile per arricchire metodologie e tecniche gestionali mutuabili nel territorio diffuso, a volte marginale e dall'urbanizzazione distanziata figlia anche della morfologia del paesaggio.

ART. 3 – PROGETTO SMART LAND

Il WP5, *Smart Land*, si traduce nell'applicazione delle ICT, information communication technology, al territorio di progetto, secondo l'esperienza delle smart city, delle indicazioni strategiche del documento direttore del WP3, mediante pannelli informativi dinamici, totem, app ed ogni utile struttura materiale ed immateriale volta a dare attuazione ai piani per la mobilità locale integrati e dialoganti tra i due Paesi, Luino (Italia) e Gambarogno (Svizzera): un sistema di predisposizioni infrastrutturali e di attrezzature di informazione che avranno immediate operatività locali, il telecontrollo e l'integrazione di videosorveglianza urbana utile alla gestione coniugata tra sicurezza urbana e accessibilità viabilistica.

In relazione a quanto descritto nel progetto *Smart Border*, considerato l'impegno di monitorare nei 5 anni successivi alla conclusione del progetto stesso, gli effetti dell'esperienza progettuale relativamente all'incremento nell'utilizzo dei mezzi pubblici ed al contenimento dell'inquinamento atmosferico, si ritiene utile agire sul sistema dei parcheggi di cui al WP4, installando adeguati presidi gestionali utili a definire gli obiettivi di progetto.

I parcheggi, di cui al WP4 del progetto *Smart Border*, sono inseriti nel sistema infrastrutturale urbano di Luino cosiddetto "di cintura", ovvero, giuste le indicazioni della strumentazione urbanistica, sono impianti volti a contribuire alla implementazione della fascia attrezzata urbana a margine della linea ferroviaria, per agevolare progressivamente l'alleggerimento della sosta e del parcheggio di linea, fronte strada, in favore dei parcheggi a blocco, appunto inseriti nella cintura ferroviaria.

Oltre al contributo indiretto alla riqualificazione urbanistica e al perseguimento degli obiettivi della pianificazione territoriale, i parcheggi *Smart Border* assumono ruolo centrale nella incentivazione e promozione della mobilità sostenibile, laddove sarà gradualmente riservata l'accessibilità a comportamenti virtuosi in termini di contenimento dell'utilizzo del veicolo individuale.

Il processo graduale di riservazione dell'accessibilità a comportamenti virtuosi dovrà essere gestito da piattaforma e attrezzature con sufficiente grado di flessibilità e dall'utilizzo e gestione semplice per garantire la messa in pratica di politiche sui trasporti e sulla mobilità sostenibile promosse dal progetto *smart border* e che vorranno perseguire le politiche territoriali.

Il sistema dovrà essere pensato secondo il seguente schema:

- Gestionale spostamenti, integrato con l'accessibilità ai parcheggi ed interoperabile con i più comuni software gestionali sulla mobilità;
- Accessibilità ai parcheggi;
- Informazione e promozione della mobilità sostenibile anche mediante integrazioni e interoperabilità sistemica;
- Rilevazione mediante sensori e sistema integrato del contenimento delle emissioni di CO2 lungo la litoranea del Lago Maggiore Luino.

Nella prima fase attuativa del progetto *smart border*, l'avvio del sistema e la gestione dei parcheggi avrà finalità di natura ricognitoria e statistica.

Successivamente, laddove le politiche territoriali insistano sulla promozione di comportamenti virtuosi verso la mobilità sostenibile, le opzioni per garantire l'accessibilità ai parcheggi *smart* saranno progressivamente limitate.

Trattandosi di tecnologie in evoluzione e di relativa recente concezione, il progetto è volto a definire obiettivi, elementi e caratteristiche del prodotto disponendo per una valutazione della migliore offerta tecnica da proporre mediante valutazione dell'offerta economicamente più vantaggiosa sulla scorta della definizione di criteri e sub criteri derivati dalla più generale disposizione dell'art. 95 comma 6 del D.Lgs. 50/2016.

A titolo esemplificativo si intende promuovere un sistema che preveda profilazione ed accessibilità ai parcheggi mediante regole che riducano gradualmente l'accesso in relazione e riguardo a comportamenti sempre più virtuosi, come da schema sottoriportato.

		ACCESSIBILITA' AI PARCHEGGI SMART												
PROGRESS		mobilità aziendale transfrontaliera	mobilità aziendale locale	utilizzo mezzi pubblici	utilizzo navigazione laghi	car_pooling	car sharing	interscambio modale bicicletta	interscambio modale monopattino	visita al mercato storico di Luino	shopping nel tessuto commerciale naturale di Luino	residente o domicilio in ambito territoriale locale non servito da TPL	parcheggio per Motivi di lavoro a Luino	visita turistica alla città
1 FASE	AVVIO													
2 FASE	ATTUAZIONE ACCORDI SMART BORDER													
3 FASE	REGOLAMENTAZIONE PARCHEGGI SMART													
4 FASE	GESTIONE PER AVVISI E CORTESIA													
5 FASE	APPLICAZIONE SANZIONI													

ART. 4 - OBIETTIVI ED ELEMENTI DI PROGETTO.

Come meglio dettagliato nel presente capitolato è richiesta la fornitura, installazione, avvio e formazione per dotare il Comune di una piattaforma in grado di poter monitorare i comportamenti virtuosi e l'evoluzione delle politiche in materia di mobilità sostenibile: ciò a partire dalla profilazione obbligatoria per la potenziale utenza dei parcheggi *smart border*.

Gradualmente e secondo un approccio volto a coinvolgere e fidelizzare l'utenza verso strumenti utili a promuovere la mobilità sostenibile, l'accesso ai parcheggi *smart border* sarà volto a restringere l'ingresso a favore dell'utenza dedicata effettivamente alla mobilità sostenibile.

In ogni caso questo tipo di profilazione, espandibile ed interoperabile anche verso formule di scontistica sulla tariffazione dei parcheggi a pagamento della città ovvero ad altre formule di promozione, sarà assunta a riferimento quale monitoraggio pratico e concreto degli obiettivi di *smart border*, linee di azione previste per la verifica dell'*outcome* dei 5 anni successivi alla conclusione del progetto.

Tramite formule di integrazione e interoperabilità ovvero mediante la medesima piattaforma, la gestione degli accessi ai parcheggi dovrà essere concepita assicurando il presidio dei varchi e la profilazione obbligatoria per l'utenza, nonchè garantire il mantenimento aperto del parcheggio per lo svolgimento del mercato settimanale, ovvero negli orari notturni, in quanto i parcheggi di fatto non saranno presidiati 24/24h.

Fermo restando più innovativi sistemi e proposte valutabili ed apprezzabili in sede di gara ad offerta economicamente più vantaggiosa (OEV), lo schema di progetto prevede quindi quanto di seguito.

- Azione 1. Gestionale spostamenti integrato con sistema di prenotazione ed accesso ai parcheggi smart

Fornitura e messa in opera di una piattaforma *Smart land* di comunicazione attiva e passiva con i cittadini, fruibile, anche in mobilità, su diversi device (web, app, totem, ecc.); possibilità di prenotazione e registrazione per la sosta nei parcheggi, dedicato alle diverse abilitazioni.

Il sistema dovrà essere di tipo aperto e predisposto come interoperabile per la gestione dei parcheggi a tariffa, non oggetto di questo appalto, ma estendibile al termine dei 5 anni dalla conclusione di Smart Border.

Fornitura ed installazione di:

- sistemi di individuazione degli stalli riservati ad utenza particolare (car-pooling, car-sharing, mobilità aziendale, bus turistici, ...);
- totem e pannelli informativi utili ad interagire con la piattaforma *smart land* con informazione utile e dialogante con le prenotazioni sulla mobilità aziendale e su tutte le possibili riservazioni degli stalli, da installare in punti strategici dei parcheggi di cui al WP4 e della città.

Il sistema dovrà essere di tipo aperto e predisposto come interoperabile per la gestione dei parcheggi a tariffa, non oggetto di questo appalto, ma estendibile al termine dei 5 anni dalla conclusione di Smart Border.

I parcheggi potranno essere individuati anche solo per numerazione e colore, mediante icona, e sarà la profilazione utenza a regolarne l'affollamento e la disponibilità: certamente il sistema gestionale dovrà essere in grado di monitorare, in base al numero di accessi e uscite, i posti liberi, a ciò associando la variabile bus turistici.

• Azione 2: rilevazione dati ambientali (CO2, PM10, ecc.).

Fornitura, installazione e avviamento di sistema integrato per la rilevazione delle emissioni di inquinanti per rilevare nel tempo l'effetto delle politiche di contenimento del traffico veicolare a motore endotermico.

Dovrà essere proposta una soluzione completa proponendo in sede di offerta tecnica la soluzione più idonea in termini di:

- Localizzazione dei sensori/rilevatori, lungo la litoranea e le direttrici Italia-Svizzera;
- Modalità di installazione, alimentazione e sicurezza da vandalizzazione dei sensori;
- Connessioni e collegamenti con la piattaforma di gestione;
- Piattaforma di gestione ed elaborazione dati già programmato al minimo per registrare, elaborare e restituire in modalità infografica facilmente leggibile i dati in due fasce di punta quotidiana, media giornaliera, mensile ed annuale;
- Modalità di gestione e collegamento al sito web comune e interreg smart border in tempo reale.

Ogni elemento collaterale e complementare, dalle richieste di autorizzazione agli schemi grafici d'installazione, l'assistenza muraria, elettrotecnica ed elettronica, sicurezza, l'alimentazione e/o gli allacciamenti alla rete di energia elettrica e di trasmissione dati, nonchè la formazione del personale per la gestione dei programmi, sono da intendersi inclusi nel pacchetto di proposta, pena l'inammissibilità dell'offerta tecnica.

ART.5 - MODALITÀ ATTUATIVE DELLA FORNITURA

Trattandosi di un progetto finanziato con fondi strutturali europei, le forniture di cui al WP 5 Smart Land del programma *smart border* non possono essere gestite quale applicativo e apparecchiature in conto noleggio o concessione. Pertanto la configurazione segue necessariamente la filiera della fornitura e cessione al Comune che si riserva e valuterà l'opzione manutentiva e gestionale in outsourcing ma senza alcuna esclusiva inerente l'appalto di che trattasi.

Inoltre tutto il sistema gestionale dovrà essere implementabile per poter gestire, in futuro, anche i parcheggi esistenti e sparsi nell'area centrale della città per n. 353 posti auto totali esistenti, con 15 colonnine esistenti per pagamento e n. 374 stalli per mercato.

La messa in opera dei sistemi gestionali dovrà coordinarsi con lo stato di attuazione del progetto relativo al WP 4.1 "Infrastruttura Park & Ride" .

ART. 6 - OGGETTO DI APPALTO DI FORNITURE E SERVIZI

Il presente capitolato definisce il quadro generale di progetto e le due azioni relative a impianti di *smart land* da attuare secondo una infrastruttura tecnologica integrata. Si tratta di un sistema pilota per la Città di Luino e il territorio di area vasta nel quale la sperimentazione potrà essere utilmente scalabile, al fine di agevolare comportamenti virtuosi nell'utilizzo della mobilità sostenibile .

Un apposito regolamento comunale potrà definire le condizioni di accessibilità e, non essendo a pagamento (per i primi 5 anni) in quanto afferente un progetto finanziato con fondi strutturali europei che non possono generare entrate, il sistema si baserà su autocertificazione ai sensi di legge degli utenti.

La piattaforma gestionale dovrà garantire, a seguito di profilazione e prenotazione, una serie di informazioni e proiezioni utili a dimostrare nei 5 anni successivi, di monitoraggio del progetto smart border,

il raggiungimento di obiettivi corrispondenti al contenimento dell'inquinamento atmosferico, l'incremento dell'utilizzo dei mezzi pubblici e della mobilità sostenibile.

Oggetto di affidamento relativo al presente capitolato è la fornitura e messa in opera di sistemi smart land per la gestione degli accessi e della sosta nei due parcheggi, come rappresentati dalle planimetrie allegate, e la fornitura e messa in opera di sensori ambientali per il rilevamento, la registrazione ed il monitoraggio degli inquinanti.

La fornitura e messa in opera dovrà prevedere anche il coordinamento della sicurezza in fase di progettazione e realizzazione, ove e se necessario, nonché installazioni, e realizzazioni, ricomprendendo anche ogni onere accessorio e collaterale, dai lavori, ai collegamenti, alla predisposizione ed inoltro di tutte le pratiche necessarie all'ottenimento di autorizzazioni/nulla osta, alle istruzioni e manuali d'uso ed alla formazione del personale che sarà dedicato alla gestione futura dei sistemi *hardware/software* progettati e forniti (Ufficio del traffico, Polizia Locale e Ufficio Tecnico Comunale, in Italia, ed i corrispondenti uffici in Svizzera).

L'appalto affidato dovrà essere gestito previa presentazione di una proposta complessiva, utile a dialogare con le attività di Comunicazione (WP2) e Pianificazione mobilità sostenibile (WP3) del Progetto Smart Border, indicando un unico referente tecnico, direttore esecutivo. La stessa dovrà indicare la possibile evoluzione del progetto mediante l'estensione dei servizi offerti quali opportunità di comunicare informazioni amministrative, turistiche e istituzionali.

La fornitura deve prevedere la cessione al Comune di tutte le apparecchiature hardware e software e la eventuale proposta di un contratto di gestione e manutenzione.

Di seguito sono rappresentati gli elementi oggetto di appalto.

Azione 1. Gestionale spostamenti integrato con sistema di prenotazione ed accesso ai parcheggi smart

È richiesta la fornitura, installazione e formazione di strumenti, sito web /app per la rilevazione della domanda di mobilità quale opportunità per incontrare l'offerta mediante profilazione necessaria per la prenotazione e l'accesso ai parcheggi smart border, interoperabile con le app e software gestionali più comuni sulla mobilità.

Lo strumento dovrà gestire direttamente prenotazioni ed accesso ed essere così in grado di assicurare:

- opportunità di accesso ai parcheggi mediante profilazione obbligatoria, ove sia possibile selezionare una tra le seguenti opzioni (eventualmente aggregabili ed individuabili per sottogruppo), al fine di identificare la tipologia di utenza che accede ai parcheggi per l'utilizzo di:

1) MOBILITA' DI GRUPPO (articolato per origine – destinazione)

- mobilità aziendale
- car-pooling
- moto-pooling
- car sharing

2) MOBILITA' PUBBLICA (articolato per origine – destinazione)

- treno
- autobus
- navigazione laghi

3) SOSTA BREVE PER SHOPPING

- sosta breve in qualità di residente in ambito territoriale locale non servito da TPL
- sosta breve per lo shopping nel tessuto commerciale di Luino
- sosta breve per la visita al mercato storico di Luino

4) ALTRO

- bicicletta
 - monopattino
- quindi proporre schemi e rappresentazioni utili a dimostrare i contributi secondo diverse formule di proiezione e simulazioni per monitorare a titolo esemplificativo l'incidenza di:
- inquinamento atmosferico, % CO2 e altri valori
 - utilizzo mezzi pubblici
 - fruizione mobilità aziendale
 - distanze percorse.

Il sistema dovrà prevedere mediante approccio *friendly use*, la ripetitività delle azioni prescelte mediante funzioni rapide.

Tali strumenti dovranno comprendere:

- rappresentazione schematica delle opportunità di mobilità da e per Luino, da e per Gambarogno
- la fidelizzazione aziendale mediante opportune modalità di coinvolgimento
- formazione al mobility management di Luino e Gambarogno
- illustrazione on line su canali dedicati e promozione
- opportunità di gestire scenari in relazione alle propensioni al cambiamento e proiezioni correlate ai principali indicatori inquinologici.

In particolare la piattaforma dovrà garantire la prenotabilità e la certificazione di presenza tra le abilitazioni ammesse nei due parcheggi smart border mediante scenari grafici o altro.

L'accessibilità ai sistemi deve essere garantita per le principali piattaforme: ANDROID, IOS.

L'Operatore Economico sarà responsabile del trattamento e della protezione dati fino alla cessione al Comune dello strumento offerto in sede di gara, previo collaudo.

Fornitura ed installazione di sistemi di individuazione degli stalli riservati o da riservare ad utenza particolare (car-pooling, car-sharing, mobilità aziendale, bus turistici, ...) e totem/pannelli informativi utili a interagire con la piattaforma smart land con informazione utile e dialogante con le prenotazioni sulla mobilità aziendale e su tutte le possibili riserve degli stalli, da installare in punti strategici dei due parcheggi smart border e della città.

L'avvio del sistema, dopo la fase sperimentale con scopo e finalità di monitoraggio e statistico, potrà essere oggetto di regolamentazione utile a governare in modo istituzionale il sistema della sosta.

Le installazioni, da considerarsi "pilota" per il sistema Luino sono previste nei due parcheggi "smart border" individuati dal WP4 del progetto smart border.

L'impianto a parcheggio in fase di realizzazione si sviluppa su due aree di proprietà RFI, che affiancano il fascio ferroviario di Luino: un'area a ridosso della città storica, soprannominata V LOCALE con accesso da via Cavour, dove si interviene sia su un'area esistente che su un'area in ampliamento, creando n.121 posti

auto, ed una a sud del Tresa, nell'area non più funzionale all'attività ferroviaria, denominato EX- PARIGINE con accesso da via Carnovali/complesso ex-Visnova, in cui sono previsti 216 posti auto e 8 posti autobus turistici nel periodo invernale, mentre nel periodo estivo e/o di eventi (per esempio giorno del mercato settimanale di Luino) i posti auto possono ridursi a circa 108 in favore di 17 stalli per autobus turistici.

Di seguito si dettagliano le destinazioni dei posti auto.

Parcheggio area V Locale ESISTENTE

Si prevede la redistribuzione di complessivamente n . 70 posti auto di cui:

- - n.33 posti auto di dimensioni 2,50x5,00 m;
- - n. 3 posti auto riservati a persone diversamente abili, di dimensioni di 3,20x5,00 m;
- - n. 2 posti auto dedicati a future mamme e bambini che viaggiano con meno di un anno, di dimensioni di 3,20x5,00 m;
- - n. 1 posti auto dedicati agli anziani e famiglie, di dimensioni di 3,20x5,00 m;
- - n. 17 posti auto con la predisposizione per la ricarica elettrica
- - n. 14 posti auto provvisori.

Parcheggio area V Locale IN AMPLIAMENTO

Si prevede la realizzazione di complessivamente n . 51 posti auto di cui:

- - n.38 posti auto di dimensioni 2,50x5,00 m;
- - n.1 posti auto riservati a persone diversamente abili, di dimensioni di 3,20x5,00 m;
- - n. 1 posti auto dedicati a future mamme e bambini che viaggiano con meno di un anno, di dimensioni di 3,20x5,00 m;
- - n.3 posti auto dedicati agli anziani e famiglie, di dimensioni di 3,20x5,00 m;
- - n. 8 posti auto con la predisposizione per la ricarica elettrica.

Parcheggio ex Parigine

Lo sviluppo avviene su quattro file con due corselli di manovra di dimensioni pari a 6 metri e dimensione di stalli pari a 2,5 x 6 mt di lunghezza. In questo modo in caso di aumento del numero di sosta-autobus turistici per ogni 6 posti auto centrali è possibile un posto autobus turistico e le due file ai bordi si trasformano in area di manovra ad essi dedicati.

Saranno presenti:

- n. 5 posti auto riservati a persone diversamente abili, di dimensioni di 3,20x5,00 m;
- n. 43 posti auto con la predisposizione per la ricarica elettrica
- n.10 posti auto destinati al car pooling

Gli stalli delle infrastrutture progettate avranno le seguenti caratteristiche dimensionali:

- *posto auto: dimensioni 2,50x5,00 m;*
- *posti auto riservati a persone diversamente abili: dimensioni di 3,20x5,00 m;*
- *posti auto dedicati a future mamme e bambini che viaggiano con meno di un anno, di dimensioni di 3,20x5,00 m;*
- *posti fissi per autobus turistici: 4,25x15,00 m.*
- *posti auto flessibili area ex parigine: 2,5 x 6,00. Lo sviluppo di questi posti avviene su quattro file con due corselli di manovra di dimensioni pari a 6 metri. In questo modo sarà possibile ottenere una nuova sosta degli autobus turistici occupando 6 posti auto centrali, trasformando così le due file ai bordi in area di manovra ad essi dedicati.*

Tutti i prodotti da fornire ed installare devono essere omologati e conformi al Codice della Strada ed alle normative vigenti e dovranno essere ceduti al Comune di Luino comprensivi di licenza e manuale d'uso e manutenzione.

L'impianto per la gestione dei parcheggi potrà essere composto da:

- 4 varchi, 2 ingressi e 2 uscite costituiti da:
 - o Telecamere da esterno lettura targa day/night;
 - o Sistema semaforico di riconoscimento profilazione ed accessibilità;
 - o Pannellistica (n.2) di tipo digitale programmabile, led wall, prima dell'ingresso ai parcheggi, di tipo informativo, sullo stato di saturazione, per tipologia, dei posti auto, mediante opportuna infografica digitale. Sarà apprezzabile anche l'alternanza al layout con infografica di tipo statistico, sulla frequentazione del parcheggio;
 - o Segnaletica a norme Nuovo Codice Della Strada;
- 2 totem per la riproduzione in sito delle funzioni dell'app di profilazione e prenotazione della sosta, accessibile e fruibile da diversamente abili;
- 4 pannelli informativi stradali, connessi con il sistema infografico principale.

Azione 2: rilevazione dati ambientali (CO2, PM10, ecc.).

È richiesta la fornitura, installazione e formazione di strumenti, per la rilevazione delle emissioni di inquinanti (CO2, ecc.) per rilevare nel tempo l'effetto delle politiche di contenimento del traffico veicolare a motore (almeno n.3 sensori per la rilevazione dei parametri ambientali, compresi gli hardware, i software e le applicazioni informatiche per la gestione degli stessi). Dovrà essere proposta una soluzione completa proponendo in sede di offerta tecnica la soluzione più idonea in termini di localizzazione (possibilmente lungo la litoranea e sulle direttrici Italia-Svizzera), modalità di installazione, alimentazione e sicurezza da vandalizzazione dei sensori, connessioni e collegamenti con la piattaforma di gestione che dovrà registrare, elaborare e restituire in modalità info-grafica facilmente leggibile i dati in due fasce di punta quotidiana, media giornaliera, mensile ed annuale, con collegamento al sito web comunale e interreg smart border in tempo reale.

Ogni elemento collaterale e complementare, dalle richieste di autorizzazione agli schemi grafici d'installazione, l'assistenza muraria, elettrotecnica ed elettronica, sicurezza, l'alimentazione e/o gli allacciamenti alla rete di energia elettrica e di trasmissione dati, nonché la formazione del personale per la gestione dei programmi, sono da intendersi inclusi nel pacchetto di proposta, pena l'inammissibilità dell'offerta tecnica.

Potranno essere proposte, in aggiunta alle forniture sopradescritte, le seguenti migliorie:

- un sistema di videosorveglianza avanzato, all'interno dei due parcheggi, ai fini della sicurezza urbana;
- un contratto di manutenzione pluriennale di tutte le forniture proposte, da dettagliare nelle condizioni in sede di offerta e da accompagnare da idonea fidejussione ex art.103 del Codice, da svincolarsi proporzionalmente, annualmente, in ragione della periodicità promessa; ciò in quanto il prezzo offerto per l'intera fornitura dovrà essere liquidato per intero, al termine della validità di Smart Border;
- altro, finalizzato al raggiungimento degli obiettivi di *Smart Border*.

Sono compresi tutti gli oneri di installazione, autorizzazioni, nulla-osta, pratiche edilizie e paesaggistiche e allacciamenti alla rete di energia elettrica e di trasmissione dati.

Le fasi di installazione delle apparecchiature sono sotto la piena responsabilità dell'Appaltatore che è tenuto ad operare nel pieno rispetto delle norme per la sicurezza ed è fatto responsabile di qualsiasi danno arrecato a persone o cose. Sono altresì a carico dell'Appaltatore tutti gli oneri relativi alla richiesta dei permessi che si rendano necessari per operare in sede stradale nelle fasi di installazione dei prodotti.

La disponibilità dei servizi di connettività ed il rispetto dei livelli di servizio funzionali richiesti resta sotto la completa responsabilità dell'Appaltatore, al quale spetta di attuare tutte le verifiche necessarie e di acquisire le garanzie atte ad assicurare la piena funzionalità del sistema di trasmissione dati esistente e la sua disponibilità e stabilità per l'intero periodo contrattuale, anche ipotizzando, senza obblighi, una connettività ridondante per garantire la massima continuità operativa. L'Appaltatore si farà carico integralmente, degli oneri tecnici ed economici, derivanti dall'attivazione e dalla gestione del servizio di connettività fino al loro collaudo.

Il sistema, nella sua complessità, dovrà avere le funzionalità minime correlate a:

- 1) rilevamento dello stato della occupazione dei parcheggi riservati, numero libero o occupato, e trasmissione dei dati ad apposito software di livello centrale dedicato, gestionale spostamenti, anche alla configurazione e diagnostica del relativo impianto;
- 2) accreditamento alla sosta mediante targa del veicolo, in qualità di autorizzazione alla fruizione dello stallo, e numero dello stallo di sosta occupato, trasmissione dei dati ad apposito software di livello centrale dedicato anche alla configurazione e diagnostica del relativo impianto;
- 3) monitoraggio dei parametri ambientali così come indicato nel progetto *Smart Border*.

I totem di accreditamento devono essere predisposti anche per la tariffazione, ma resi, nel presente appalto funzionali ai soli fini dell'accREDITAMENTO negli stalli riservati.

Ai fini della corretta installazione degli apparati periferici del sistema di accREDITAMENTO alla sosta, le eventuali opere civili per la realizzazione dell'impianto comprendenti scavi, posa di cavidotti e ripristini, collocazione di nuovi sostegni, allacciamenti elettrici e la risoluzione di interferenze con sotto-servizi e traffico cittadino saranno a carico dell'Appaltatore.

Considerata la larga diffusione di dispositivi mobile e la praticità di utilizzo delle App da parte di molti soggetti, per l'operazione di accREDITAMENTO alla sosta si ritiene che un'utile supporto all'utilizzo dei totem di accREDITAMENTO possa essere rappresentato dalla predisposizione e fornitura di apposita App.

Tale App, sviluppata per sistemi operativi Android e iOS e scaricabile gratuitamente dai rispettivi store, dovrà essere utilizzabile per qualsiasi tipologia di sosta e dovrà permettere principalmente le due seguenti attività:

- attivazione della App con i dati di un permesso di autorizzazione alla sosta o con la targa del veicolo da parcheggiare;
- accreditamento alla sosta.

L'operazione di attivazione provocherà una verifica delle informazioni da parte del software centrale che ne determinerà l'esito e quindi la corretta attivazione della App.

Completata con successo l'attivazione della App, questa potrà essere utilizzata per accreditarsi alla sosta comunicando l'area ed il numero dello stallo occupato, solo successivamente all'occupazione dello stesso (analogamente al parcometro). Anche l'accreditamento alla sosta richiederà la verifica da parte del software centrale di tutti i requisiti già indicati per il processo da parcometro.

Nel caso in cui l'operazione di accreditamento si concluda con successo, la App elaborerà un biglietto di sosta virtuale che certificherà l'inizio della sosta e farà testo nel caso ne sia richiesta la visualizzazione da parte del personale addetto ai controlli.

ART.6 – SERVIZIO DI SICUREZZA E COMPATIBILITA'

Ogni iniziativa ed attività elencata ai precedenti articoli dovrà prevedere l'applicazione di tutte le misure di sicurezza, anche con riferimento a specifici protocolli e piani sicurezza derivanti dal COVID-19.

Poiché l'attuazione delle forniture è correlata alle criticità della proposta, ogni onere per la sicurezza e comunque non prevedibile a priori è da intendersi assorbito all'interno del prezzo contrattuale, a corpo e chiuso, offerto in sede di gara.

Tutti i prodotti e le attività realizzate nell'ambito del presente appalto dovranno essere coniugabili e quindi rispondere ai criteri di comunicazione indicati obbligatoriamente dal programma Interreg e reperibili sul sito <https://interreg-italiasvizzera.eu/>

ART.7 – QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO

Formano il quadro normativo di riferimento del progetto da presentare il D.Lgs 50/2016 e s.m.i. (di seguito indicato anche semplicemente come "Codice"), il progetto Smart Border, le "Linee guida per la presentazione e gestione dei progetti" finanziati dal Programma di Cooperazione Interreg VA Italia-Svizzera 2014-2020 ed i Regolamenti europei indicati nelle linee guida medesime.

Il progetto Smart Border è allegato al presente e può essere consultato in tutti gli elaborati ai seguenti link:
<https://progetti.interreg-italiasvizzera.eu/it/b/78/lafrontieraintelligentearmonizzazioneesviluppodeicollegamentisostenibi>

http://www.comune.luino.va.it/homepage/archivio/lavori_publici/info_smartborder.aspx?ND=2578

Si riportano altresì link utili, relativi al trasporto pubblico locale:

<http://www.provincia.va.it/code/11357/Trasporto-Pubblico-Locale>

<http://www.tplcomoleccovarese.it/atpcolc/hh/index.php>

<http://www.ctpi.it/>

ART.8 - OBIETTIVO DEL PROGETTO SMART BORDER

L'obiettivo - come ampiamente descritto nel progetto *Smart Border* - tocca tematiche di non facile risoluzione: dalla armonizzazione dei collegamenti pubblici, alla realizzabilità di progetti di mobilità innovativa dove i servizi di *car sharing*, *bike sharing*, taxi, auto e *boat* devono essere ripensati. Il territorio diffuso per questi servizi presenta curve di interesse, *customer attraction*, densità di utilizzo difficilmente conciliabili con la contabilizzazione dei costi puri se non sostenuti da importanti azioni in campo ICT, coinvolgendo *users*, ma anche i diversificati *stakeholders* territoriali, sollecitando dinamiche economiche multi settoriali in grado di interessare il sistema imprenditoriale, del credito, del turismo, della cultura, dell'ambiente, del sociale, dello spettacolo, dei servizi.

La principale domanda che si pone è:

“come sostenere lo sviluppo territoriale locale con la mobilità sostenibile e come dimostrare, con dati credibili e opportune modalità comunicative, la fattibilità di progetto?”

Con riferimento alla sezione “*Logica di intervento 1*” del progetto *Smart Border* i tavoli istituzionali dovranno promuovere i prodotti ivi indicati e, unitamente all'organismo progettuale generale contribuire a risultati e indicatori out put di programma; nello specifico dovranno essere predisposti prodotti quali:

- Piano strategico mobilità sostenibile
- Proposta di convenzione/accordo con Ministero e Cantone Ticino per il coinvolgimento della Navigazione a gestione Governativa
- Proposta di accordi per il coinvolgimento dei Soggetti Gestori dei trasporti pubblici come TPL, TI.LO. , Trenord, e Autopostale Svizzero
- Proposta di accordi con la mobilità sostenibile aziendale
- Proposta di accordo preimpegno con operatori urbanistici di Luino per la realizzazione di un parcheggio pubblico.

ART.9 - CRITERI DI VALUTAZIONE DELLE PROPOSTE

Il procedimento di gara valuterà le proposte tecniche di fornitura che, mediante il sistema dell'offerta economicamente più vantaggiosa, possano dimostrare una corretta interpretazione per l'attuazione del progetto *Smart Border*. Pertanto si procederà alla valutazione della proposta secondo le seguenti condizioni/caratteristiche:

- a) *la qualità, che comprende pregio tecnico, caratteristiche estetiche e funzionali, accessibilità per le persone con disabilità, progettazione adeguata per tutti gli utenti, certificazioni e attestazioni in materia di sicurezza e salute dei lavoratori, quali OSHAS 18001, caratteristiche sociali, ambientali, contenimento dei consumi energetici e delle risorse ambientali dell'opera o del prodotto, conformità ai C.A.M., caratteristiche innovative, commercializzazione e relative condizioni;*
- b) *il possesso di un marchio di qualità ecologica dell'Unione europea (Ecolabel UE) in relazione ai beni o servizi oggetto del contratto, in misura pari o superiore al 30 per cento del valore delle forniture o prestazioni oggetto del contratto stesso;*
- c) *il costo di utilizzazione e manutenzione avuto anche riguardo ai consumi di energia e delle risorse naturali, alle emissioni inquinanti e ai costi complessivi, inclusi quelli esterni e di mitigazione degli impatti dei cambiamenti climatici, riferiti all'intero ciclo di vita dell'opera, bene o servizio, con l'obiettivo strategico di un uso più efficiente delle risorse e di un'economia circolare che promuova ambiente e occupazione;*
- e) *l'organizzazione, le qualifiche e l'esperienza del personale effettivamente utilizzato nell'appalto, qualora la qualità del personale incaricato possa avere un'influenza significativa sul livello dell'esecuzione dell'appalto;*
- f) *il servizio di manutenzione degli impianti ed assistenza tecnica al personale.*

ART.10 - STIMA DEI COSTI E LORO OMNICOMPRESIVITA'

Il prezzo dell'appalto delle forniture e dei servizi oggetto del presente capitolato è stato determinato per quanto possibile, anche con riferimento, ai prezzi di mercato.

Il corrispettivo a base di gara, a corpo, risulta pertanto complessivamente pari ad **€ 224.200,00** a cui sarà detratto lo sconto offerto in fase di affidamento, al netto di I.V.A., oltre **€ 5.000** di oneri per la sicurezza non soggetti a ribasso. Tale importo è comprensivo di tutte le spese interenti i progetti, servizi, forniture e posa in opera e in ogni caso di tutte le prestazioni oggetto di offerta.

Gli eventuali oneri relativi alla sicurezza, non prevedibili a priori sono da intendersi assorbiti all'interno del prezzo contrattuale a corpo e chiuso.

Tutte le forniture ed i servizi o lavori e le proposte descritte nell'offerta tecnica dovranno essere comprese nell'importo forfettario di cui sopra, al netto dello sconto e dovranno essere eseguite per intero, pena la riduzione proporzionale del compenso.

ART.11 – SUBAPPALTO E CESSIONE CONTRATTO

Per la particolare tipologia dell'appalto in oggetto, è vietata ogni forma di subappalto delle forniture principali. Sono invece subappaltabili le attività di posa in opera dei sistemi hardware.

Il concorrente dovrà indicare all'atto dell'offerta ciò che intende subappaltare o concedere in cottimo nei limiti del 50% dell'importo complessivo del contratto, in conformità a quanto previsto dall'art.105 del D.Lgs. 50/2016 e s.m.i. e della sentenza della Corte di Giustizia Europea del 26-09-2019, causa 63/2018; in mancanza di tali indicazioni il subappalto è vietato. Tale percentuale è stata posta da questa Stazione Appaltante quale limite vincolante delle prestazioni da potersi affidare in subappalto, in attesa di regolamentazione nazionale sulla materia, che prenda atto di quanto disposto dalla richiamata sentenza della Corte Europea, tenendo conto della particolare natura di parte delle prestazioni oggetto di appalto, potenzialmente soggette ad infiltrazioni criminali di cui all'art.1, comma 53 della legge 06-11-2012 n.190.

I subappaltatori, subcontraenti e cottimisti devono possedere i requisiti previsti dall'art.80 del D.Lgs. 50/2016. Non si configurano come subappalto le attività di cui al comma 3 dell'art.105 del D.Lgs. 50/2016.

ART.12 – SCADENZE E MODALITA' DI RICONOSCIMENTO ED EROGAZIONE DEGLI ACCONTI E DEL SALDO

L'incarico di cui trattasi prevede le seguenti scadenze che dovranno essere rispettate considerando i giorni naturali e consecutivi di calendario:

SCADENZE	EROGAZIONE SOMME
a) consegna della documentazione necessaria per la stipulazione del contratto, entro 15 giorni dalla specifica richiesta del competente settore comunale e comunque non oltre 35 giorni dalla comunicazione di aggiudicazione ex art. 76, comma 5 lett. a) del Codice, termine entro il quale trasmettere la costituzione di garanzia fideiussoria bancaria o assicurativa per la corresponsione dell'anticipazione.	
b) stipula del contratto, entro 40 giorni dall'avvenuta comunicazione di aggiudicazione ex art. 76, comma 5 lett. a) Codice.	Corresponsione, alla sottoscrizione del contratto, del 30% del compenso , quale anticipazione ai sensi dell'art. 207 del D.L. 19/05/2020 n. 34 convertito in legge 17/07/2020 n. 77 e dell'art. 35, comma 18 del D.Lgs. n. 50/2016, previa costituzione di garanzia fideiussoria bancaria o assicurativa.

c) consegna e messa in opera di tutte le apparecchiature hardware: entro 60 giorni dalla stipula del contratto.	Corresponsione, all'atto dell'approvazione da parte del RUP del 50% del compenso . Su detto compenso sarà trattenuto il 50% dell'anticipazione.
d) Fornitura ed installazione di piattaforma ed app con privilegio sul sito del Comune di Luino e di Gambarogno: entro 90 giorni dalla stipula del contratto.	Corresponsione, all'atto dell'approvazione da parte del RUP del 20% del compenso . Su detto compenso sarà trattenuto il 20% dell'anticipazione.
e) Allacciamenti di tutte le apparecchiature previa definizione di contratti, da volturare poi al comune di Luino, compresa realizzazione opere accessorie: entro 90 giorni dalla stipula del contratto.	Corresponsione, all'atto dell'approvazione da parte del RUP del 10% del compenso . Su detto compenso sarà trattenuto il 10% dell'anticipazione.
f) Avvio del sistema integrato: entro 150 giorni dalla stipula del contratto.	Corresponsione, all'atto dell'approvazione da parte del RUP del 10% del compenso . Su detto compenso sarà trattenuto il 10% dell'anticipazione.
g) Voltura di tutti i contratti di fornitura energia elettrica a carico del Comune e formazione del personale (5 unità) in presenza, presso gli uffici comunali, per n. 2 lezioni, in 2 giorni separati: entro 30 giorni dall'avvio del sistema.	Saldo pari al 10% del compenso . Su detto compenso sarà trattenuto il 10% dell'anticipazione e svincolata definitivamente la fideiussione.

N.B. In ogni caso la fornitura e messa in opera dovrà rispettare i tempi per la conclusione del progetto Smart Border, salvo proroghe per cause di forza maggiore ovvero per disposizioni dell'Autorità di Gestione, entro il **22 novembre 2021**.

Agli effetti dell'art. 106 del Codice si intende qui espressamente evidenziato che in caso di concessione di proroga semestrale per l'attuazione del progetto Smart Border, il contratto potrà essere parimenti allungato nei termini.

Il Responsabile del Comune di Luino o suo delegato dopo le verifiche necessarie autorizzerà il pagamento dell'importo dovuto; a seguito di ciò potrà seguire da parte dell'Appaltatore, la presentazione della relativa fattura in forma elettronica per la liquidazione del corrispettivo dovuto.

ART.13 – REQUISITI DI PARTECIPAZIONE DI ORDINE GENERALE E DI CAPACITA' ED IDONEITA' TECNICA E PROFESSIONALE

Gli operatori economici interessati a partecipare alla procedura sono tenuti a dimostrare il possesso, anche per autocertificazione ex art.46 DPR 445/2000, dei requisiti di ordine generale, ovvero che non siano soggetti alle cause di esclusione di cui all'art. 80 del D.Lgs. 50/2016 e s.m.i..

Gli operatori economici interessati a partecipare alla procedura sono tenuti a dimostrare il possesso, anche per autocertificazione ex art.46 DPR 445/2000, dei requisiti di capacità ed idoneità tecnico-professionale ed economico-finanziaria ex art.83 D.Lgs.50/2016, ovvero:

- a) se cittadini italiani o di altro Stato membro residenti in Italia, di essere iscritti nel registro della camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura. Al cittadino di altro Stato membro non residente in Italia, è richiesta la prova dell'iscrizione, secondo le modalità vigenti nello Stato di residenza, in uno dei registri professionali o commerciali di cui all'allegato XVI del Codice dei Contratti, mediante dichiarazione giurata o secondo le modalità vigenti nello Stato membro nel quale è stabilito ovvero mediante attestazione, sotto la propria responsabilità, che il certificato prodotto è stato rilasciato da uno dei registri professionali o commerciali istituiti nel Paese in cui è residente;
- b) di aver eseguite forniture analoghe nel quinquennio antecedente la data di pubblicazione del bando, non inferiore all'importo del contratto da stipulare;
- c) di possedere adeguata attrezzatura tecnica ed organizzativa per far fronte all'appalto di che trattasi.

ART. 14 - CRITERIO DI AGGIUDICAZIONE

L'appalto verrà aggiudicato tramite procedura aperta, con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, ai sensi dell'art. 95 comma 3 lettera b) del D.Lgs. 50/2016 e s.m.i., valutata da una apposita Commissione di gara, nominata ai sensi dell'art. 77 del D. Lgs n. 50/2016, che procederà alla valutazione delle offerte sulla base dei criteri (o elementi) e relativi fattori ponderali qui di seguito riassunti:

Offerta Tecnica: max **90/100** punti;

Offerta Economica: max **10/100** punti.

Le operazioni di gara e le modalità di costituzione della Commissione giudicatrice, sono riportate di seguito.

Metodo di valutazione delle offerte tecniche ed economiche: l'attribuzione dei coefficienti per ciascun elemento e sub-elemento di valutazione avverrà sulla scorta dei criteri di seguito indicati.

A) Criterio di valutazione della adeguatezza dell'offerta relativa ai servizi richiesti con fattore ponderale 30 (trenta). Saranno oggetto di valutazione **massimo due servizi/forniture** effettuati negli ultimi dieci anni e ritenuti dal concorrente significativi della propria capacità a realizzare la fornitura/prestazione in osservanza e riferimento al presente documento, scelti fra interventi qualificabili affini a quelli oggetto dell'affidamento.

I servizi/forniture valutabili sono quelli effettivamente eseguiti, iniziati ed ultimati nel decennio antecedente la data di pubblicazione del presente bando, ovvero la parte di essi ultimata ed approvata nello stesso periodo per il caso di servizi iniziati in epoca precedente.

Saranno valutati i seguenti sub-criteri con i rispettivi sub-pesi:

A1) più elevato livello di complessità e/o di rilevanza dei servizi/forniture effettuati nonché di affinità con l'intervento/fornitura oggetto di affidamento, con sub-peso **punti 20 (venti);**

A2) più elevato livello di affidabilità e quindi, di qualità del concorrente, in merito alla realizzazione di servizi/forniture analoghi, con sub-peso **punti 10 (dieci).**

Si precisa che la presentazione di nessun servizio o di un solo servizio non è causa di esclusione. In caso di mancata presentazione non verranno attribuiti punteggi.

B) Caratteristiche qualitative e metodologiche della proposta di servizio/fornitura offerti con fattore ponderale 40 (quaranta).

Sarà oggetto di valutazione la relazione tecnico-illustrativa e gli elaborati grafici / foto-simulazioni del tipo di fornitura che il concorrente, interpretando il presente capitolato ed il progetto Smart Border, intenda proporre.

B1) più elevata coerenza progettuale con gli obiettivi di Smart Border e di Smart Land, con sub-peso **punti 15 (quindici);**

B2) più elevato grado di fattibilità e sostenibilità della proposta, anche con riferimento ai criteri di cui al precedente art.9, lettera a), b) c), con sub-peso **punti 10 (dieci);**

B3) migliore declinazione operativa dell'impianto programmatico-progettuale accertando, con sub-peso **punti 10 (dieci):**

- I. facilità d'uso del gestionale, mediante intuibilità della profilazione e ripetitività delle operazioni agevolando l'utenza con processi di sicura fidelizzazione;
- II. miglior prodotto in termini di leggibilità e più contenuta emissione luminosa dei led wall, da dimostrare mediante riconosciuti protocolli e/o certificazioni;
- III. migliore rappresentazione infografica da apprezzare in termini schematici nell'approntamento di template ed impianto di app : nel rispetto della privativa industriale e commerciale, si chiede di rappresentare anche mediante slide, audio-video, diagrammi a flussi o semplici esemplificazioni, le modalità intuitive dello stato di affollamento dei parcheggi ,report del raggiungimento degli obiettivi di progetto, sia in ordine ai gestionali dei movimenti sia dei dati ambientali ;

B4) più elevato livello di professionalità del leader project assegnato al presente servizio/fornitura, al fine di dialogare con il responsabile della comunicazione (WP2) e della mobilità sostenibile (WP3) , con riferimento ai criteri di cui al precedente art.9, lettera e), con sub-peso **punti 5 (cinque)**;

C) Migliorie proposte, che non comportano costi aggiuntivi per la stazione appaltante con fattore ponderale 20 (venti).

C1) fornitura e posa di un sistema di videosorveglianza avanzato, con connessione webcam, nel limite di quanto concesso dalla vigente normativa, all'interno dei due parcheggi, ai fini della sicurezza urbana con sub-peso **punti 10 (dieci)**;

C2) prestazione di un contratto di manutenzione pluriennale di tutte le forniture proposte, con sub-peso **punti 10 (dieci)**.

D) Ribasso economico con fattore ponderale 10 (dieci). Sarà oggetto di valutazione il ribasso unico percentuale offerto sull'importo a corpo posto a base di gara, al netto degli oneri fiscali nella misura di legge, onnicomprensivo di tutte le spese e prestazioni dei servizi e forniture da rendere. In caso di divergenza tra il ribasso espresso in cifre e quello espresso in lettere sarà considerato il ribasso più conveniente per la Stazione Appaltante.

La Commissione giudicatrice è nominata, ai sensi dell'art. 216, comma 12 del Codice (D.Lgs.50/2016) e successive modificazioni e integrazioni, dopo la scadenza del termine per la presentazione delle offerte ed è composta da un numero dispari corrispondente a n. 3 membri, esperti nello specifico settore cui si riferisce l'oggetto del contratto. In capo ai commissari non devono sussistere cause ostative alla nomina ai sensi dell'art. 77, comma 9, del Codice. A tal fine i medesimi rilasciano apposita dichiarazione alla stazione appaltante. La commissione giudicatrice è responsabile della valutazione delle offerte tecniche ed economiche dei concorrenti e fornisce ausilio al RUP nella valutazione della congruità delle offerte tecniche (cfr. Linee guida n. 3 del 26 ottobre 2016 e smi). La stazione appaltante pubblica, sul profilo del committente, nella sezione "amministrazione trasparente" la composizione della commissione giudicatrice e i curricula dei componenti, ai sensi dell'art. 29, comma 1 del Codice.

ART.15 - CRITERI E MODALITÀ DI ATTRIBUZIONE DEI PUNTEGGI DELL'OFFERTA TECNICA ED ECONOMICA

Modalità di assegnazione dei punteggi.

Il punteggio totale di ogni offerente sarà assegnato con il metodo aggregativo compensatore. La migliore offerta tecnica sarà quella che otterrà la somma complessivamente maggiore in relazione ad ognuno dei singoli elementi di valutazione. Per la valutazione dell'offerta si utilizzerà la seguente formula:

$$P(i)=\sum (n)[W_i*V(a)_i]$$

dove

$P(i)$ = Punteggio dell'offerta i-esima;

$\sum (n)$ = sommatoria;

n = numero totale di elementi di valutazione;

W_i = punteggio (peso) attribuito all'elemento di valutazione i-esimo;

$V(a)_i$ = coefficiente della prestazione dell'offerta (a) rispetto all'elemento di valutazione i-esimo variabile tra 0 (zero) ed 1 (uno).

Attribuzione del punteggio degli elementi qualitativi. Per quanto riguarda gli elementi di natura qualitativa, i coefficienti $V(a)_i$ compresi tra 0 e 1, saranno determinati mediante il confronto a coppie. Il confronto avviene sulla base delle preferenze accordate da ciascun commissario a ciascun progetto in confronto con tutti gli altri, secondo i parametri di valutazione (elementi e criteri motivazionali) predeterminati. Ciascun commissario confronterà l'offerta di ciascun concorrente indicando quale offerta preferisce e il grado di preferenza, variabile tra 1 e 6 (1 - nessuna preferenza; 2 - preferenza minima; 3 - preferenza piccola; 4 - preferenza media; 5 - preferenza grande; 6 - preferenza massima). Verrà costruita una matrice con un numero di righe e un numero di colonne pari al numero dei concorrenti meno uno nella quale le lettere individuano i singoli concorrenti; in ciascuna casella viene collocata la lettera corrispondente all'elemento

che è stato preferito con il relativo grado di preferenza e, in caso di parità, verranno collocate nella casella le lettere dei due elementi in confronto, assegnando un punto ad entrambe. Al termine dei confronti si sommeranno i punteggi di ciascun concorrente ottenendo i punteggi attribuiti da ciascun commissario. I punteggi così ottenuti saranno trasformati in coefficienti variabili tra zero e uno sulla base del seguente metodo: si sommeranno i punteggi ottenuti e si trasformeranno in uno il punteggio più elevato.

In caso di presentazione di una sola o di solo due offerte i coefficienti $V(a)_i$ compresi tra 0 e 1, saranno determinati dal valore medio dei coefficienti attribuiti da ciascun componente della commissione corrispondenti ai giudizi discrezionali espressi tra quelli di seguito elencati: gravemente insufficiente $V(a)_i = 0$; insufficiente $V(a)_i = 0,1$; molto scarso $V(a)_i = 0,2$; scarso $V(a)_i = 0,3$; mediocre $V(a)_i = 0,4$; sufficiente $V(a)_i = 0,5$; discreto $V(a)_i = 0,6$; buono $V(a)_i = 0,7$; molto buono $V(a)_i = 0,8$; ottimo $V(a)_i = 0,9$; eccellente $V(a)_i = 1$.

Riparametrazione: Al fine di non alterare i pesi stabiliti per i vari criteri di valutazione, se nessun concorrente otterrà su criteri di valutazione tecnica aventi natura qualitativa il punteggio pari al peso complessivo assegnato ad essi, sarà effettuata la cosiddetta riparametrazione, assegnando al concorrente che ha ottenuto il punteggio totale più alto il massimo punteggio e alle altre offerte un punteggio proporzionale decrescente. Si precisa che la determinazione della soglia di anomalia sarà effettuata con riferimento ai punteggi conseguiti prima della riparametrazione dei punteggi.

Attribuzione del punteggio degli elementi quantitativi (prezzo). Per quanto riguarda gli elementi di natura quantitativa, riferiti al prezzo offerto, il coefficiente $V(a)_i$ sarà determinato mediante interpolazione lineare tra il coefficiente pari ad 1 (uno), attribuito al ribasso percentuale maggiore ed il coefficiente pari a 0 (zero) in corrispondenza di offerta economica pari al valore a base d'asta.

A tal fine, individuato il ribasso maggiore, si applicherà la seguente formula:

$$PEa = PEmax * Va$$

dove:

a = indice numerico di riferimento dell'offerta

Va = coefficiente dell'offerta del concorrente a ($0 < Va \leq 1$)

PEa = punteggio economico assegnato all'offerta del concorrente a

$PEmax$ = punteggio economico massimo assegnabile

Per calcolare il coefficiente Va , si applicherà la seguente formula:

$$Va = (Ra/Rbest)$$

dove:

a = indice numerico di riferimento dell'offerta

Va = coefficiente dell'offerta del concorrente a ($0 < Va \leq 1$)

Ra = valore del ribasso offerta del concorrente i-esimo

$Rbest$ = valore del ribasso dell'offerta più conveniente

Unica offerta: si procede all'aggiudicazione, ai sensi dell'articolo 69 del R.D. n. 827/24, anche in presenza di una sola offerta valida sempre che sia ritenuta congrua e conveniente.

Offerte uguali: in caso di presentazione di offerte uguali, si provvede a norma dell'articolo 77 del R.D. n. 827/24; qualora entrambi i rappresentanti dei concorrenti siano contemporaneamente presenti alle operazioni di gara, si procede, nella medesima seduta, a licitazione privata fra essi soli; ove anche uno solo non fosse presente o i presenti non volessero migliorare la propria offerta, si procede mediante sorteggio.

Offerte non convenienti e congrue: la stazione appaltante si riserva la facoltà di cui all'articolo 95, comma 12, del Codice di decidere di non procedere all'aggiudicazione se nessuna offerta risulti conveniente o idonea in relazione all'oggetto del contratto.

Offerte anomale: la congruità delle offerte sarà valutata dal Responsabile del Procedimento sulle offerte che presentano sia i punti relativi al prezzo, sia la somma dei punti relativi agli altri elementi di valutazione, entrambi pari o superiori ai quattro quinti dei corrispondenti punti massimi previsti dal bando di gara.

ART.16 - DOCUMENTAZIONE DI GARA DA PRESENTARE

Per partecipare alla presente procedura dovrà essere presentata la seguente documentazione in formato digitale.

OFFERTA TECNICA

A - Documentazione tecnico-illustrativa e descrittiva e rappresentazione schematica della proposta di servizio e fornitura e modalità di funzionamento, che esplicitino le caratteristiche delle forniture e le modalità con cui saranno svolte le prestazioni in argomento, costituita dagli elaborati che seguono.

Relazione tecnico-illustrativa e descrittiva, costituita da un massimo di n. 24 (ventiquattro) facciate in formato A4, con scrittura carattere "Arial", in corpo non inferiore a 11 punti.

Elaborati grafici con schemi e/o foto-simulazioni, costituiti da un numero massimo di n. 6 (sei) facciate in formato A3 oppure di n. 12 (dodici) facciate in formato A4. Possono essere presentate sia facciate in formato A3 sia in formato A4; in tal caso ogni facciata formato A3 è considerata pari a 2 (due) in formato A4 ed il numero massimo, così computato, è quello indicato per le facciate in formato A4.

ART.17 - GARANZIA DEFINITIVA

L'aggiudicatario dovrà presentare "garanzia definitiva" a garanzia del corretto adempimento delle forniture e dei servizi affidati, nella misura prevista dall'art. 103 del D.lgs 50/2016 e s.m.i., salvo quanto previsto dall'art. 93 comma 7 del D.lgs. 50/2016 e s.m.i.. La garanzia fideiussoria, prevista con le modalità di cui all'art. 93 del D.lgs. 50/2016 e s.m.i., dovrà prevedere espressamente la rinuncia al beneficio della preventiva escussione del debitore principale, la rinuncia all'eccezione di cui all'art. 1957, comma 2 c.c. nonché l'operatività della garanzia medesima entro 15 giorni a semplice richiesta scritta della stazione appaltante. L'operatore in possesso dei requisiti di cui all'art. 93, commi 7 e 8, del D.lgs 50/2016 e s.m.i., potrà beneficiare delle riduzioni e delle deroghe ivi previste. La garanzia sarà svincolata a seguito dell'emissione del Certificato di verifica di conformità di cui all'art. 102, comma 2, del D.lgs. n. 50/2016. La garanzia potrà essere prestata, a scelta, mediante fidejussione bancaria od assicurativa, o rilasciata da intermediari finanziari iscritti nell'elenco speciale di cui all'art. 106 del D.lgs. 01/09/1993 n. 385, che svolgono in via esclusiva o prevalente attività di rilascio di garanzie, e che sono sottoposti a revisione contabile da parte di una società di revisione iscritta nell'albo previsto dall'art. 161 del D.lgs. 24.02.1998 n. 58. La garanzia copre gli oneri per il mancato od inesatto adempimento contrattuale e cessa di avere effetto solo alla data di emissione del certificato di verifica di conformità. Si precisa che non saranno accettate altre modalità di costituzione della cauzione ovvero cauzioni rilasciate da soggetti diversi da quelli sopra indicati.

ART.18 - MODALITA' DI SVOLGIMENTO DELL'APPALTO

Tutte le attività previste nel presente appalto dovranno essere svolte prevedendo un confronto costante con RUP, responsabili dell'Ufficio di Governance di Smart Border, Amministrazioni Luino e Gambarogno nell'ambito della Cabina di Pilotaggio ed i professionisti/ società incaricati del WP2, WP3 e WP4.1 .

ART.19 - PENALI

Il Comune di Luino, a tutela della qualità del servizio e del rispetto delle norme in materia di contratti, si riserva di applicare penali in caso di ripetute inosservanze delle prescrizioni contrattuali circa: la qualità dei servizi forniti, i tempi, le modalità o le forme previste dal contratto, fatti salvi i casi di forza maggiore e/o quelli non addebitabili all'aggiudicatario.

Azioni sanzionabili sono:

- 1) inadempienze di carattere temporale: non rispetto dei tempi previsti, mancato rispetto dei tempi di adeguamento alle prescrizioni di progetto e programma INTERREG;
- 2) inadempienze di carattere qualitativo: mancata o parziale erogazione, o erogazione qualitativamente difforme ai servizi indicati, mancata risposta in forma scritta ai rilievi mossi dal Comune di Luino;
- 3) inadempienze di carattere quantitativo: mancato rispetto degli obiettivi quantitativi indicati;
- 4) inadempienze relative al dovere di riservatezza e non divulgazione.

Al verificarsi di tali circostanze il Comune di Luino, a mezzo di PEC, intimerà all'affidatario di provvedere, entro il termine perentorio ivi indicato, alla messa in opera di quanto necessario per il rispetto delle specifiche norme contrattuali. Le penali saranno applicate a seguito dell'esame delle eventuali controdeduzioni dell'aggiudicatario, le quali dovranno pervenire entro 15 giorni dal ricevimento della contestazione.

Ai sensi dell'articolo 113-bis del Codice, per il ritardato adempimento delle obbligazioni assunte dall'appaltatore, le penali da applicare sono stabilite in misura giornaliera pari all'1 per mille (unopermilleeuroalgiorno) dell'ammontare netto contrattuale. In particolare le penali verranno applicate per ogni giorno di ritardo rispetto:

- al termine stabilito per la consegna dei prodotti previsti o per la realizzazione delle attività di servizio;
- al termine indicato all'appaltatore dal Comune di Luino per adeguarsi alle prescrizioni impartite, vale a dire per la messa in opera di quanto necessario per il rispetto di specifiche norme contrattuali o per l'adeguamento richiesto rispetto alle inadempienze registrate .

Qualora l'importo complessivo delle penali applicate superi il 10% dell'importo contrattuale, la Stazione Appaltante si riserva la facoltà, a suo insindacabile giudizio, di risolvere il contratto, addebitando all'Appaltatore gli eventuali maggiori costi ed ogni altro danno provocato dalla risoluzione stessa.

ART.20 - ATTESTAZIONE DI REGOLARE ESECUZIONE

Alla conclusione della fornitura e messa in opera, il Responsabile del Comune di Luino verificherà la conformità dei prodotti forniti e degli impegni assunti dall'appaltatore rispetto al contratto sottoscritto.

ART.21 - RISOLUZIONE

Oltre a quanto previsto dall'art.1453 C.C. per i casi di inadempimento delle obbligazioni contrattuali, costituiscono motivo per la risoluzione dell'incarico, ai sensi dell'art.1456 C.C., i seguenti casi:

- gravi inosservanze delle norme inerenti al versamento degli oneri assicurativi e previdenziali di legge, nonché delle norme vigenti in materia di sicurezza sul lavoro e di retribuzione dei lavoratori dipendenti;
- interruzione non motivata del servizio;
- qualora le penali comminate superino il 10% dell'importo contrattuale;
- divulgazione non autorizzata di dati o informazioni relativi ad utenti, imprese e servizi o loro utilizzo non conforme e, in generale, violazione del dovere di riservatezza;
- inosservanza del divieto di cessione del contratto.

Nei casi sopra indicati l'incarico sarà risolto di diritto con effetto immediato a seguito della dichiarazione del Comune di Luino di volersi avvalere della clausola risolutiva; tale dichiarazione sarà inviata via posta elettronica certificata (PEC) all'indirizzo PEC dell'appaltatore.

Nell'ipotesi di risoluzione del contratto il Comune di Luino ha il diritto di incamerare la cauzione definitiva, senza pregiudizio delle ulteriori azioni alle quali l'inadempimento degli obblighi assunti dall'affidatario possa dar luogo.

A seguito ad eventuali pronunce, anche di carattere interinale, del Tribunale Amministrativo Regionale o del Consiglio di Stato, qualora sia interposto appello, la committente potrà adottare i provvedimenti conseguenti, ivi compresi quelli di revoca e/o annullamento della determinazione di affidamento con conseguente facoltà di risoluzione e/o recesso e/o dichiarazione di inefficacia del contratto e di indizione di nuova gara o di affidamento del servizio ad altro soggetto. L'appaltatore, in caso di risoluzione e/o recesso e/o inefficacia del contratto, nulla potrà pretendere, anche in deroga all'art. 1671 del codice civile, dalla committente a qualsiasi titolo - contrattuale, precontrattuale ed extracontrattuale - fatto salvo il compenso per le attività svolte sino al momento del ricevimento della comunicazione di risoluzione e/o recesso e/o inefficacia.

È facoltà del Comune di Luino recedere unilateralmente dal contratto al verificarsi di circostanze che rendano non opportuna la sua prosecuzione. Il provvedimento di risoluzione del contratto sarà oggetto di notifica all'appaltatore secondo le vigenti disposizioni di legge. In tal caso l'appaltatore avrà diritto al pagamento di un corrispettivo commisurato alla parte del servizio prestato, escluso ogni risarcimento o indennizzo.

ART.22 - RECESSO

Fermo restando quanto previsto dagli articoli 88, comma 4-ter, e 92, comma 4, del decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, la stazione appaltante può recedere dal contratto in qualunque momento previo il pagamento delle prestazioni relative ai servizi e alle forniture eseguiti nonché del valore dei materiali utili esistenti in magazzino nel caso di servizi o forniture, oltre al decimo dell'importo dei servizi o delle forniture non eseguite.

Il decimo dell'importo delle opere non eseguite è calcolato sulla differenza tra l'importo dei quattro quinti del prezzo posto a base di gara, depurato del ribasso d'asta e l'ammontare netto dei servizi o forniture eseguiti.

L'esercizio del diritto di recesso è preceduto da una formale comunicazione all'appaltatore da darsi con un preavviso non inferiore a venti giorni, decorsi i quali la stazione appaltante prende in consegna i servizi o forniture e verifica la regolarità dei servizi e delle forniture.

I materiali, il cui valore è riconosciuto dalla stazione appaltante a norma del comma 1 dell'art.109 del D.Lgs. 50/2016, sono soltanto quelli già accettati dal direttore dell'esecuzione del contratto, se nominato, o dal RUP in sua assenza, prima della comunicazione del preavviso di cui al comma 3.

L'appaltatore deve rimuovere dai magazzini i materiali non accettati e deve mettere i magazzini a disposizione della stazione appaltante nel termine stabilito; in caso contrario lo sgombero è effettuato d'ufficio e a sue spese.

ART.23 - CONTROVERSIE

Per quanto non previsto nel presente Capitolato, si farà riferimento alla disciplina contenuta nel Codice degli appalti e nel Regolamento e, più in generale, alla vigente normativa; qualunque riferimento contenuto in atti, anche progettuali, a norme regionali deve essere inteso come riferito ad analoghe norme contenute nelle disposizioni statali appena citate.

In caso di contenzioso, è esclusa la competenza arbitrale, le eventuali controversie saranno decise dall'Autorità giudiziaria competente per territorio in cui ha sede la Stazione Appaltante.

E' ammesso ricorso ai sensi degli artt. 119 e 120 del Codice del Processo Amministrativo avanti il TAR Lombardia, Sede di Milano.

ART.24 - PROPRIETÀ INTELLETTUALE

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

L’Affidatario non potrà utilizzare per sé, né fornire a terzi, dati e informazioni sui servizi oggetto del contratto o pubblicare gli stessi, in misura anche parziale, senza la preventiva autorizzazione scritta del Comune di Luino.

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

Tutta la documentazione relativa alle modalità di funzionamento ed ai piani di manutenzione dovrà essere consegnata in formato digitale ed una copia cartacea alla Stazione Appaltante, prima del collaudo definitivo.

ART. 25 - ASSICURAZIONI E RESPONSABILITÀ DELL’AFFIDATARIO

E’ fatto obbligo all’affidatario di adottare, nell’esecuzione del servizio, tutti i provvedimenti e le cautele necessarie ad evitare danni a cose e persone sia agli addetti ai servizi che a terzi, e ogni danno alla Stazione appaltante. Pertanto, l’Amministrazione Comunale appaltante si intende esonerata da ogni e qualsiasi responsabilità amministrativa, civile e penale diretta e/o indiretta conseguente all’espletamento dell’appalto o ad altre cause ad esso connesse. A copertura dei rischi di Responsabilità Civile Professionale, Terzi e/o Prestatori d’opera (personale addetto) conseguenti all’espletamento dell’appalto, l’affidatario dovrà provvedere alla stipula di idonea polizza assicurativa sul servizio affidato, che dovrà preventivamente presentare in copia all’Amministrazione Comunale, con un massimale per sinistro non inferiore ad €500.000,00 (cinquecentomila) e completa dell’estensione alla responsabilità civile per danni da interruzione o sospensione di attività industriali, commerciali e di servizi in genere. La suddetta copertura assicurativa, stipulata con primaria compagnia assicurativa regolarmente autorizzata dai competenti organi all’esercizio in Italia dei rami considerati, dovrà avere validità per tutta la durata delle prestazioni e prevedere l’obbligo di comunicazione da parte della Compagnia di assicurazione verso l’Amministrazione Comunale nel caso di interruzione/sospensione della relativa copertura prima della scadenza del periodo di affidamento del servizio qualunque ne sia la causa.

Resta inteso che somme riferite ad eventuali franchigie e/o scoperti, nonché eventuali sinistri in eccedenza ai massimali previsti dalla polizza, restano in ogni caso a carico dell’affidatario, fermo restando che la polizza assicurativa presentata dovrà prevedere l’impegno da parte della compagnia alla gestione/definizione anche dei sinistri rientranti nel limite dell’eventuale franchigia.

Compete all’affidatario l’assunzione di tutte le iniziative e lo svolgimento di tutte le attività necessarie per l’esecuzione del servizio nel rispetto delle norme legislative e regolamentari vigenti e di tutti gli altri impegni contrattuali, assumendo i conseguenti oneri precisati nel presente Capitolato.

L’affidatario è obbligato ad assolvere tutti gli obblighi dei datori di lavoro per ciò che concerne assicurazioni, provvidenze e previdenze sociali in base alle leggi e contratti collettivi nazionali e accordi locali integrativi delle stesse in vigore, nonché al pagamento di tutti i contributi ed indennità spettanti ai lavoratori.

Resta inteso che l’esistenza e, quindi, la validità ed efficacia della polizza assicurativa di cui al presente articolo è condizione essenziale, pertanto, qualora l’affidatario non fosse in grado di provare in qualsiasi momento l’operatività della copertura assicurativa, il contratto si risolverà di diritto con conseguente ritenzione della cauzione prestata a titolo di penale e fatto salvo l’obbligo di risarcimento del maggior danno subito.

L’esistenza di tali garanzie assicurative non libera l’affidatario dalle responsabilità derivanti dalle vigenti disposizioni normative e/o dalle obbligazioni liberamente assunte in forza del presente accordo, avendo le coperture assicurative il solo scopo di ulteriore garanzia.

ART.26 - STIPULAZIONE DEL CONTRATTO

Faranno parte del contratto, anche se non materialmente allegati allo stesso, il presente capitolato descrittivo e prestazionale nonché l’offerta tecnica ed economica dell’aggiudicatario.

Troverà applicazione l’art. 32 del Decreto Legislativo 50/2016 e, nelle more della stipula del contratto le tempistiche di adempimento decorreranno dalla data di comunicazione dell’avvenuto affidamento, ai sensi dell’art. 76, comma 5, lettera a) del D.Lgs. n. 50/2016 e s.m.i, a seguito dell’esecutività dell’atto di approvazione dei verbali ed aggiudicazione.

Il contratto sarà stipulato in forma pubblica amministrativa, in modalità elettronica, con spese (segreteria, imposto di bollo e di registro) a carico dell'aggiudicatario.

ART.27 - OBBLIGAZIONI A CARICO DELL'AFFIDATARIO

L'Affidatario, nell'espletamento di tutte le operazioni affidate è tenuto al rispetto della documentazione di gara, degli obblighi assunti con l'offerta, del contratto, delle tempistiche di adempimento di cui al presente Capitolato e di tutte le disposizioni legislative, amministrative e regolamentari vigenti applicabili in costanza di contratto.

Le prestazioni oggetto del contratto, essendo prevalentemente un servizio intellettuale, rientrano nelle fattispecie di esenzione previste dall'art. 26, comma 3-bis, del decreto legislativo n. 81/08, per cui per esse non è prevista la definizione del DUVRI.

Prima della stipula del contratto, l'Affidatario dovrà, se necessario in base alle attività previste, presentare il Piano operativo della sicurezza e compiere un'attenta valutazione dei rischi che possono causare danni alla salute o minacciare la sicurezza dei lavoratori che dovrà poi essere riportata nel DVR – Documento di Valutazione dei Rischi, con costi di redazione e attuazione a suo carico.

L'Affidatario dovrà garantire la propria disponibilità, nella figura di almeno uno dei Responsabili individuati, per almeno un incontro a settimana per tutto il periodo contrattuale, in presenza presso la sede indicata dal Comune di Luino o in videoconferenza, per svolgere attività di confronto, verifica e lavoro congiunto. Dovrà inoltre garantire la propria disponibilità a prendere parte agli incontri di partecipazione politici e a presentare gli elaborati prodotti e le idee sviluppate durante l'attività. Sarà il Comune di Luino a convocare l'Affidatario, concordando preventivamente la data d'incontro. Il Comune di Luino rimarrà a disposizione per eventuali ulteriori incontri richiesti dall'Affidatario.

Ai sensi del D.M. 2 dicembre 2016, le spese per la pubblicazione obbligatoria degli avvisi e dei bandi di gara sono rimborsate alla Stazione Appaltante dall'Affidatario entro il termine di sessanta giorni consecutivi dall'aggiudicazione.

ART.28 - IMPEGNI A CARICO DEL COMUNE DI LUINO

Il Comune di Luino nomina un RUP, che assumerà il compito di coordinamento/controllo del contratto, cui l'Affidatario potrà rivolgersi per la richiesta di dati e indirizzi in merito allo sviluppo delle singole Linee d'Azione, nonché per fornire all'Affidatario tutta la documentazione ritenuta utile nelle loro disponibilità.

Il Comune di Luino garantisce:

- di farsi carico di tutti gli impegni previsti in capo ad esso nella documentazione di gara e nel contratto;
- di fornire all'Affidatario indicazioni e indirizzi in tempi compatibili con le previsioni contrattuali;
- di fornire all'Affidatario tutta la documentazione ritenuta utile in sua disponibilità.

ART.29 - ADEMPIMENTI SUCCESSIVI ALLA GARA

L'affidamento è condizionato all'inesistenza, a carico dell'aggiudicatario, delle cause di divieto a concludere contratti previste dalle normative vigenti. Ai fini della dimostrazione del requisito di idoneità professionale, dovranno essere prodotte le certificazioni rilasciate dai committenti a comprova dell'avvenuta esecuzione dei servizi a perfetta regola d'arte contenenti l'indicazione delle classi e categorie di progettazione. Qualora gli incarichi eseguiti ed indicati a comprova dei requisiti di cui sopra siano stati espletati all'interno di "soggetti gruppo", dovrà essere indicata la quota parte (in termini percentuali o di parti di servizio) di detti incarichi eseguita dall'aggiudicatario. Il soggetto aggiudicatario potrà comunque produrre a comprova dell'effettivo possesso dei requisiti di cui al presente punto, eventualmente ogni altra documentazione probatoria purché ritenuta idonea dalla Stazione Appaltante. Nel caso dei requisiti di ordine generale, qualora a seguito della verifica d'ufficio non siano confermate le dichiarazioni, si procederà all'esclusione dalla gara, alle comunicazioni alle competenti autorità giudiziarie e di vigilanza e ad eventuale nuova

aggiudicazione. La Stazione Appaltante procederà, altresì, ad effettuare le comunicazioni di cui all'articolo 76, comma 5, del D.Lgs. n. 50/2016.

Ai sensi dell'articolo 24, comma 4 del D.Lgs. n. 50/2016, grava sull'aggiudicatario l'obbligo di stipulare una polizza ai fini della copertura assicurativa della responsabilità civile professionale dei progettisti liberi professionisti o delle società di professionisti o delle società di ingegneria/architettura presso primaria compagnia di assicurazione per l'esecuzione dei servizi oggetto del presente affidamento. Tale polizza copre la responsabilità professionale del progettista per i rischi derivanti da errori od omissioni nella redazione del progetto, che abbiano determinato a carico della Stazione Appaltante nuove spese di progettazione e/o maggiori costi. Il novero degli assicurati dovrà espressamente comprendere, oltre ai progettisti, tutti i soggetti componenti l'eventuale Raggruppamento Temporaneo di Professionisti (R.T.P.), con puntuale elencazione dei medesimi. La polizza dovrà prevedere espressamente l'impegno della compagnia di assicurazione di:

- a) non consentire alcuna cessazione, variazione, riduzione della copertura e delle garanzie prestate, se non con il consenso della Stazione Appaltante;
- b) comunicare alla Stazione Appaltante, mediante P.E.C., inoltrata a comune.luino@legalmail.it, l'eventuale mancato pagamento del premio di proroga o di regolazione, impegnandosi altresì a mantenere in vigore la copertura per 30 (trenta) giorni dal ricevimento della comunicazione da parte della Stazione Appaltante, che si riserva la facoltà di subentrare nella contraenza delle polizze;
- c) resta inteso che la presente clausola non altera il diritto dell'assicuratore di recedere dal contratto ai sensi del codice civile e delle condizioni di polizza, con l'impegno a indirizzare l'avviso di recesso, oltre al contraente, anche e contestualmente alla Stazione appaltante, con il preavviso dovuto ai sensi di polizza.

Qualora l'Aggiudicatario disponga di polizze stipulate in precedenza, conformi a quanto indicato, potrà ottemperare agli obblighi di cui al presente punto, corredando le medesime di appendice che riporti gli impegni di cui ai punti a), b) e c) che precedono.

Tale documentazione dovrà pervenire alla Stazione Appaltante nel termine indicato nella richiesta dalla stessa. L'aggiudicatario dovrà, inoltre, comunicare il nominativo del rappresentante legale o procuratore speciale che interverrà alla stipula del contratto. In questo ultimo caso, la procura speciale dovrà essere conferita con scrittura privata autenticata o risultare dallo Statuto societario. In caso di raggruppamento temporaneo costituendo dovrà essere prodotto l'atto costitutivo.

Tracciabilità dei flussi finanziari: l'operatore economico aggiudicatario sarà tenuto ad assolvere a tutti gli obblighi previsti dall'art. 3 della legge 13/08/2010, n. 136 e successive modificazioni, al fine di assicurare la tracciabilità dei movimenti finanziari in merito all'affidamento del presente servizio. Provvederà a comunicare prima della stipulazione del contratto gli estremi identificativi del conto corrente dedicato, nonché le generalità e il codice fiscale delle persone delegate ad operare sul medesimo. Indicherà nella fatturazione gli estremi identificativi del conto corrente dedicato recante tutti i dati relativi al pagamento (dovrà essere indicata una sola banca, numero conto corrente – codice IBAN), il codice identificativo gara (C.I.G.) ed il codice unico di progetto (C.U.P.) forniti dalla Stazione Appaltante.

ART.30 - DISPOSIZIONI FINALI

Qualora, anche a seguito di osservazioni presentate da concorrenti, emergano irregolarità, la Stazione Appaltante, in via di autotutela, si riserva di correggere e/o integrare gli atti della presente procedura ed altri elaborati e documenti in caso di errori o di contrasti e/o carenze rispetto a quanto previsto dalla normativa vigente in tema di appalti pubblici. Le correzioni e/o integrazioni verranno comunicate a tutti i concorrenti.

La Stazione Appaltante si riserva la facoltà, mediante adeguata motivazione, di annullare e/o revocare la procedura di cui al presente capitolato, modificare o rinviare i termini, non aggiudicare nel caso in cui nessuna delle offerte presentate sia ritenuta idonea e/o non stipulare il contratto senza incorrere in responsabilità e/o azioni di richiesta danni, indennità o compensi di qualsiasi tipo, nemmeno ai sensi degli artt. 1337 e 1338 C.C.

Nessun compenso spetterà ai concorrenti per la presentazione dell'offerta. I costi sostenuti dai partecipanti alla presente procedura relativi alla predisposizione della documentazione amministrativa, dell'Offerta Tecnica e dell'Offerta Economica saranno a carico esclusivo dei partecipanti stessi.

Tutte le spese contrattuali - bolli, imposta di registro - sono a carico esclusivo dell'aggiudicatario, senza diritto di rivalsa.

ART.31 - INFORMATIVA PRIVACY

In applicazione degli articoli da 12 a 15 e 22 del Regolamento dell'Unione Europea 2016/679, del D.Lgs. 196/2003, «Codice in materia di protezione dei dati personali», e del D.Lgs. 101/2018 si informa che i dati personali forniti e raccolti in occasione del presente procedimento sono trattati ed utilizzati esclusivamente in funzione e per i fini conseguenti agli adempimenti richiesti dalla gara e dal contratto, consentiti dalla legge e dai provvedimenti del garante; il conferimento dei dati è obbligatorio; i dati raccolti possono essere oggetto di comunicazione ai presenti alle operazioni di gara, al personale dipendente dell'amministrazione coinvolto per ragioni di servizio e ai soggetti esterni incaricati di compiti inerenti la gestione del contratto, a tutti soggetti aventi titolo ex legge n. 241/1990 e D.Lgs. n. 267/2000, ai soggetti destinatari delle comunicazioni e della pubblicità previste dalla legge in materia di appalti pubblici, agli organi dell'autorità giudiziaria e di altra autorità competente in materia di vigilanza sugli appalti pubblici; titolare del trattamento é il Comune di Luino.

I Concorrenti autorizzano il Comune di Luino a pubblicare il curriculum vitae sul sito istituzionale dell'Ente.