



# **CITTÀ METROPOLITANA DI MESSINA**

**V Direzione – “Ambiente e Pianificazione”**

**Servizio “Pianificazione Strategica”**

**SERVIZIO PER LA REDAZIONE DEL PUMS DEL TERRITORIO  
METROPOLITANO, COMPRENSIVO DEI PIANI DI SETTORE AD  
ESSO FORMALMENTE E FUNZIONALMENTE CONNESSI, DELLA  
RELATIVA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (VAS) E  
DELLA VALUTAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE (VINCA)**

**Capitolato speciale descrittivo e prestazionale**

## PREMESSA

Il Piano Urbano di Mobilità Sostenibile (PUMS) è lo strumento per attuare una politica nel campo della mobilità orientata ad armonizzare trasporti e tutela dell'ambiente, declinando obiettivi e strategie generali di intervento sulla base delle peculiari caratteristiche di ciascun ambito territoriale.

Con D.M. n. 397 del 04/08/2017 il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti ha emanato le linee guida per l'applicazione omogenea e coordinata su tutto il territorio nazionale per la redazione di PUMS.

Con successivo D.M. n. 396 del 28/08/2019 sono state introdotte alcune modifiche e prorogate le date per la predisposizione e l'adozione del suddetto strumento di pianificazione prorogando ex art. 4, il termine di 24 mesi previsto dall'art. 3, comma 1 del D.M. 397/2017 di ulteriori 12 mesi.

A seguito dell'emergenza COVID, l'ANCI ha richiesto un ulteriore proroga dei termini evidenziando che “per la complessità e la difficoltà di riavviare tutti i procedimenti necessari agli affidamenti e alle fasi di realizzazione del PUMS, come la partecipazione della cittadinanza, si ritiene insufficiente considerare il mero slittamento dei termini previsti dall'art. 103 del Decreto Legge n. 18 del 17.03.2020 ...”;

Nella conferenza unificata del 24.09.2020 è stata discussa una bozza di decreto contenente la proroga di ulteriori 6 mesi per la predisposizione e adozione dei PUMS e quindi il rinvio come termine ultimo per l'adozione dei PUMS al 5 aprile 2021;

Nella seduta in parola, l'ANCI ha richiesto anche una ulteriore estensione della proroga di quattro mesi esclusivamente per le amministrazioni che, in merito alle procedure di predisposizione e adozione dei PUMS, hanno assunto impegni giuridicamente vincolanti, e che tale richiesta è stata accolta e pertanto il termine di scadenza per l'adozione dei PUMS, per queste amministrazioni, risulta fissata al 5 agosto 2021;

La Città Metropolitana di Messina, in coerenza e continuità con la pianificazione di settore attivata dal Comune di Messina, che, con Delibera di Giunta Comunale n.215 del 24/04/2018, ha approvato il Rapporto finale per definire le linee guida per la pianificazione strategica della mobilità urbana e per la redazione del proprio PUMS, intende avviare la **redazione del PUMS del territorio metropolitano**, comprensivo dei piani di settore ad

esso formalmente e funzionalmente connessi, della relativa Valutazione Ambientale Strategica (VAS) e della Valutazione di Incidenza Ambientale (VINCA).

Le risorse finanziarie da utilizzare per l'espletamento dell'incarico sono assicurate dal Bilancio della Città Metropolitana di Messina, Es. 2021 Cap. 7682, per un importo complessivo di € 188.527,50 al netto dell'IVA e degli oneri previdenziali ed è comprensivo di tutto quanto necessario all'espletamento dell'incarico.

## ART. 1 (DEFINIZIONI)

Nel presente documento ed in genere in tutta la documentazione relativa alla gara d'appalto sarà usata la seguente terminologia:

|                   |  |
|-------------------|--|
| “capitolato”      | il presente capitolato speciale descrittivo e prestazionale contenente gli obblighi e le specifiche richieste;   |
| “servizio”        | lo svolgimento della prestazione oggetto della presente gara d'appalto consistente nella “ELABORAZIONE DEL PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE DEL TERRITORIO DELLA CITTÀ METROPOLITANA DI MESSINA” (P.U.M.S.) secondo le specifiche ed i contenuti indicati nel presente capitolato; |
| “P.U.M.S.”        | Piano Urbano Mobilità Sostenibile del territorio della Città Metropolitana di Messina.   |
| “VAS”             | Valutazione Ambientale Strategica  |
| “VINCA”           | Valutazione Incidenza Ambientale   |
| “offerenti”       | le persone fisiche o giuridiche, singole o in raggruppamento temporaneo, che presentano la loro offerta per l'aggiudicazione dell'appalto nella persona del Legale rappresentante;   |
| “affidatario”     | il soggetto a cui è affidata l'esecuzione del servizio oggetto della gara;   |
| “amministrazione” | Città Metropolitana di Messina - V Direzione “Ambiente e Pianificazione” - Servizio “Pianificazione Strategica”  |

## ART. 2

## (GENERALITÀ – FINALITÀ DEL SERVIZIO)

Oggetto del presente capitolato è l'affidamento del servizio consistente nell'elaborazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del territorio Metropolitano (P.U.M.S.), comprensivo dei piani di settore ad esso formalmente e funzionalmente connessi, della relativa Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) e della Valutazione di Incidenza Ambientale (VINCA), così come previsto nel D.M. del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 4 agosto 2017 n.397 “Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell’articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257” e del successivo DM del 28 agosto 2019 n. 396.

Il P.U.M.S. è il documento strategico che ha lo scopo di orientare le politiche di mobilità urbana (preferibilmente riferita all’area della Città Metropolitana) per i prossimi **10 anni**, “proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali” (allegato 1 al Decreto).

Le politiche e le misure definite in un PUMS devono quindi riguardare la necessità di mobilità di persone e merci in tutti i modi e in base alle forme di trasporto presenti sull’intero territorio metropolitano.

Il PUMS è concepito come un piano flessibile che, in base agli esiti di un costante monitoraggio, può essere nel tempo integrato con azioni e misure, prevedendo il coinvolgimento e la partecipazione dei principali portatori di interesse nelle diverse fasi e processi decisionali fin dalla sua definizione.

Con il PUMS si opera quindi un passaggio fondamentale dalla pianificazione dei trasporti alla **mobilità sostenibile**, in quanto viene superato l’approccio ex post che vedeva il traffico come elemento critico su cui operare a favore della valutazione delle esigenze di spostamento delle persone e della relativa offerta di modalità di spostamento sostenibile.

## ART. 3

### (CONTENUTI ED ARTICOLAZIONE DEL SERVIZIO)

La predisposizione del PUMS, rientra tra i contenuti di diversi documenti di indirizzo della Commissione e del Parlamento Europeo in tema di mobilità con l’obiettivo di “sviluppare

un nuovo concetto di piano capace di affrontare le sfide e i problemi connessi al trasporto nelle aree urbane in maniera più sostenibile e integrata”.

Le linee guida comunitarie **ELTIS** (“Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan” approvate nel 2014 dalla Direzione Generale per la Mobilità e i Trasporti della Commissione Europea) stabiliscono dei **macro obiettivi obbligatori** che ogni PUMS dovrà soddisfare in modo da creare un’elaborazione unitaria e sistemica di tali strumenti di pianificazione.

A livello nazionale tali obiettivi, relativi a 4 aree tematiche, sono stati recepiti dal Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 397 del 4 agosto 2017 che è stato approvato con l’esplicita finalità di favorire l’applicazione omogenea e coordinata di linee guida per la redazione di P.U.M.S. su tutto il territorio nazionale, stabilendo nell’**allegato 1** procedure uniformi per la loro redazione ed approvazione e nell’**allegato 2** la misurabilità del raggiungimento degli obiettivi, attraverso precisi indicatori, al fine di valutarne il grado di contribuzione al raggiungimento progressivo degli obiettivi di politica nazionale.

Nel rispetto, delle *“linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell’articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016 n. 257”* approvate con D.M. n. 397 del 4 agosto 2017 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e successivamente modificate ed integrate con D.M. n. 396 del 28 agosto 2019 il servizio dovrà essere articolato nelle seguenti fasi:

## **FASE 1 – PREDISPOSIZIONE DEL QUADRO CONOSCITIVO E STESURA DEL PRIMO RAPPORTO PUMS**

### **1.a) Quadro Conoscitivo.**

È il punto di partenza per la preparazione del PUMS che rappresenta una fotografia dello stato di fatto della mobilità nel territorio della Città Metropolitana di Messina, elaborato attraverso l’individuazione delle sue caratteristiche orografiche, urbanistiche, socio-economiche e di strutturazione della rete infrastrutturale e trasportistica, tenendo conto degli strumenti di pianificazione locale e sovralocale nonché della progettualità esistente, determinandone le criticità emergenti.

Il Quadro Conoscitivo dovrà essere articolato secondo le disposizioni dell’allegato 1 punto 2 lettera b, del D.M. n. 397 del 4 agosto 2017 e costituirà lo **Scenario Zero (SZ)**

ovvero il quadro dell'attuale sistema della mobilità contenente le infrastrutture esistenti.

L'Affidatario, previa interlocuzione e concordamento con il Responsabile del Procedimento, al fine di condividere eventuali ulteriori indicazioni, oltre a quelle già elencate nel presente "capitolato speciale descrittivo e prestazionale", in merito agli obiettivi da conseguire con il piano da redigere, dovrà:

- ricostruire in dettaglio il **quadro normativo** di riferimento nazionale, regionale e provinciale, comunque già sufficientemente delineato dal documento preliminare al PUMS del Comune di Messina cui si rimanda;
- predisporre, secondo lo schema tipo allegato al D.M. n. 397/2017, il **cronoprogramma** per la redazione del PUMS;
- predisporre il processo di **Valutazione Ambientale Strategica (VAS)**, di cui alla normativa nazionale e regionale, con l'indicazione dei documenti necessari rapporto preliminare, rapporto ambientale, rapporto di sintesi, sintesi non tecnica, valutazione di incidenza ambientale di cui all'art. 5 del DPR 357/97 e dell'art. 2 del D.A. 30/03/2007;

La Valutazione Ambientale Strategica (VAS) è un processo che deve essere applicato a tutti i Piani e Programmi suscettibili di provocare effetti ambientali rilevanti. È stata introdotta a livello europeo dalla Direttiva 2001/42 e recepita a livello nazionale dal D.Lgs. 152/2006. È una procedura finalizzata all'arricchimento dei contenuti ambientali del PUMS, che ne dovrà, accompagnare l'intero percorso di formazione a partire dalle fasi di definizione degli obiettivi sino alla valutazione finale degli effetti del Piano nonché alla costante implementazione della fase di monitoraggio durante tutta la sua durata. In base a quanto previsto dalla legislazione nazionale, la VAS è una procedura le cui fasi sono distinte dal procedimento di approvazione del PUMS ma, in attuazione ai principi di economicità e semplificazione, le procedure di deposito, pubblicità e partecipazione previste per il PUMS dovranno essere coordinate con quelle relative alla VAS.

Il processo di predisposizione della VAS sarà svolto in base a quanto previsto dalla normativa nazionale e regionale che indica i documenti necessari per la sua elaborazione:

- Rapporto Ambientale Preliminare (documento scoping)

- Rapporto Ambientale
- Rapporto di sintesi del Rapporto Ambientale
- Rapporto di sintesi non tecnica del Rapporto Ambientale

Per valutare tutte quelle opere, progetti e azioni che possono agire direttamente o indirettamente su Zone a Protezione Speciale (ZPS), Zone Speciali di Conservazione (ZSC) o Siti di Interesse Comunitario (SIC), che fanno parte della Rete Natura 2000, dovrà essere predisposta la Valutazione di Incidenza Ambientale (VINCA) di cui all'art.5 del DPR 357/97 e dell'art.2 del D.A. 30/03/2007.

All'interno del processo di definizione della VAS il Rapporto Ambientale Preliminare costituisce lo strumento di supporto per lo svolgimento delle consultazioni dei soggetti con competenze ambientali (SCMA) e punto di riferimento per la stesura del successivo Rapporto Ambientale.

Il Rapporto Ambientale concretizza la realizzazione della VAS e costituirà parte integrante della documentazione di Piano.

### **1.b) Avvio del percorso partecipato.**

In base a quanto previsto al punto 2.c dell'Allegato 1, contestualmente alla definizione del Quadro Conoscitivo, il riconoscimento delle criticità e l'individuazione dell'ordine di priorità dei temi progettuali (aree tematiche di interesse) e dei relativi macro obiettivi, procederà attraverso un ampio ricorso alla partecipazione che coinvolgerà, cittadini di tutti i comuni metropolitani e stakeholders.

All'interno di tale processo dovranno essere prese in considerazione:

- **Il Patto per lo sviluppo della Città Metropolitan adì Messina**, relativamente agli interventi prioritari dell'Area Tematica "Infrastrutture" atteso che:
  - le linee di fondo e gli investimenti prioritari sono finalizzati alla ricucitura viaria del territorio e alla mobilità sostenibile mediante il miglioramento dei collegamenti interni e delle connessioni;
  - sono considerati prioritari quelli suscettibili di realizzare importanti azioni di ricucitura del territorio e di efficientamento della rete stradale e quelli necessari a risolvere situazioni di pericolo connesse alla viabilità provinciale e comunale, alla realizzazione di vie di fuga in

caso di eventi calamitosi ed ai collegamenti tra le aree interne, anche a bassa densità di popolazione;

- tali interventi hanno l'obiettivo di migliorare la mobilità urbana ed i collegamenti con le aree interne, assicurando pari accessibilità alle diverse aree e promuovere lo sviluppo economico dei territori;
  - Il Decreto Sindacale n° 165 del 27.07.2018 lo *schema di Accordo di Programma per tra la Città Metropolitana di Messina ed i Comuni di .....* per la predisposizione di progetti da inserire nelle proposte di rimodulazione del Patto per lo sviluppo della Città Metropolitana di Messina a valere sulle risorse del Fondo di Sviluppo e Coesione (FSC) 2014-2020 o su altri programmi di finanziamento regionali o extra regionali, finalizzato alla costituzione di un "parco progetti" attinenti le infrastrutture di trasporto intercomunali, condivise con il territorio e finalizzate alla interconnessione tra la viabilità provinciale e le principali reti di trasporto regionali e statali.
- Il **Progetto Periferie**, limitatamente agli interventi attinenti la materia oggetto del servizio;
  - Le risultanze degli incontri effettuati tra Città Metropolitana di Messina e le aree territoriali dei comprensori Tirrenico, Nebroideo, Ionico e Valdemone.
  - le risultanze degli incontri effettuati tra la Città Metropolitana di Messina e le Amministrazioni dei 108 Comuni del territorio metropolitano.

Il percorso partecipato si svolgerà con le seguenti modalità ed attività:

- supportare la realizzazione di un'area dedicata al PUMS all'interno del portale web e pubblicato sul sito della Città Metropolitana, sul quale saranno pubblicati tutti gli atti e i documenti relativi al Piano e saranno fornite tutte le informazioni relative allo stato di avanzamento del progetto e delle attività di partecipazione;
- pubblicazione di un questionario on-line sui temi specifici della mobilità e di una piattaforma web per ricevere contributi, suggerimenti e proposte da parte dei soggetti portatori di interesse;
- realizzazione di n° 3 incontri con i Comuni della Città Metropolitana, con gli Enti, associazioni e comitati, con i gestori e gli esperti in materia di trasporto e mobilità, con i cittadini.

### 1c) Definizione degli obiettivi

Nell'allegato 2 al DM n. 397, al fine di promuovere una visione unitaria e sistemica dei PUMS sono state individuate **4 aree tematiche di interesse generale**:

1. efficacia ed efficienza del sistema di mobilità;
2. sostenibilità energetica ed ambientale;
3. sicurezza della mobilità stradale;
4. sostenibilità socio economica.

ed i relativi **macro obiettivi minimi** obbligatori, da raggiungere entro la validità del PUMS (10 anni),

Accanto a questi macro obiettivi minimi, l'allegato 2 elenca una serie di **obiettivi specifici** di ogni realtà urbana, che ciascun Ente può scegliere per il proprio PUMS, in base alle proprie caratteristiche.

Tali obiettivi scaturiscono dall'analisi dello stato di fatto e delle criticità espletata con l'elaborazione del quadro conoscitivo e dalle indicazioni derivanti da eventuali proposte e contributi pervenute dai soggetti titolati durante le fasi del percorso partecipato.

Gli obiettivi dovranno essere orientati alla costruzione di una Messina metropolitana più accessibile e connessa, sicura e vivibile, alla mobilità e alla sostenibilità energetica ed ambientale attraverso il ricorso ad interventi di green economy, anche nell'ottica di favorire una maggiore coesione sociale.

Particolare attenzione dovrà essere rivolta alla fluidificazione e all'armonizzazione di reti e servizi di trasporto di persone e merci (stradali, ferroviari, marittimi, aerei, ...), alla razionalizzazione e al potenziamento del sistema della sosta (parcheggi di interscambio) alla valorizzazione e all'implementazione del sistema della mobilità dolce, anche con finalità turistiche.

Oltre ai flussi intercomunali, grande importanza assume la definizione di un modello di mobilità sostenibile nell'**Area dello Stretto**, finalizzato ad offrire un sistema di trasporto integrato e agevole tra le due sponde.

Nella definizione degli obiettivi, in considerazione della pluralità di interconnessioni esistenti tra il comune capoluogo, attrattore di flussi di traffico, ed i restanti comuni, si dovrà tenere conto degli obiettivi individuati nel **Documento Preliminare al PUMS del Comune di Messina**, approvato con Delibera di Giunta Comunale n. 215 del

24.4.2018, al fine di attivare azioni sinergiche che conducano all'elaborazione di strumenti di pianificazione coordinati.

#### **1d) Adozione del primo rapporto PUMS.**

La definizione del Quadro Conoscitivo viene conclusa con un'**analisi SWOT**, con la descrizione dei punti di forza (**Strenghts**), di debolezza (**Weaknesses**), delle opportunità (**Opportunities**) e delle minacce (**Threats**) nel campo della mobilità.

Tale analisi, condivisa nell'ambito del percorso di partecipazione, e i cui risultati dovranno essere proposti nel tradizionale formato di tabella in quattro quadranti, costituisce lo strumento per orientare e calibrare meglio gli obiettivi del PUMS.

A conclusione delle fasi 1a) Predisposizione del Quadro Conoscitivo e 1b) Avvio del percorso partecipato e 1.c) Definizione degli obiettivi, la documentazione prodotta dall'Affidatario sarà sottoposta al vaglio dell'Amministrazione per l'approvazione da parte dell'organo preposto, **anche per le finalità di cui all'art. 7 comma 1 lett. b) del D.M. 396/2019.**

## **FASE 2 - COSTRUZIONE PARTECIPATA DELLO SCENARIO DI PIANO**

Gli obiettivi del PUMS, definiti attraverso l'analisi del Quadro Conoscitivo e le istanze pervenute dal Percorso Partecipato, diventano punto di partenza per l'avvio di una nuova fase.

La redazione del PUMS, secondo le indicazioni delle linee guida europee ed italiane, si basa su una **logica per scenari**, finalizzata a verificare e comparare gli effetti di diverse possibili strategie per il governo della mobilità.

Pertanto le strategie e le azioni che costituiranno lo Scenario di Piano (vision progettuale) saranno valutate e scelte, in base ai risultati di comparazione di almeno tre Scenari Alternativi, costruiti attraverso strumenti di simulazione, che prefigurino i miglioramenti da esse apportate al sistema della mobilità, contrapponendoli allo Scenario di Riferimento.

Lo **Scenario di Riferimento (SR)** è ottenuto sovrapponendo allo S.Z. **tutti** gli interventi, programmati e già dotati di copertura finanziaria, realizzabili indipendentemente dal PUMS, che dispiegheranno i propri benefici entro la vita utile del PUMS (10 anni).

Lo Scenario di Riferimento è definito al punto 2.e dell'allegato 1 come "quello che si configurerebbe qualora non fossero attuate le strategie del PUMS. In altre parole lo SR è lo scenario che si verifica per la naturale evoluzione (ad esempio demografica) del sistema e

**per effetto degli interventi realizzati (sul sistema dei trasporti e della mobilità) da altri piani sovraordinati.**

Tutti gli interventi da inserire nello SR dovranno essere codificati e raccolti in un Data Base collegato ad un GIS.

Lo S.R. risulta fondamentale per la successiva fase di definizione dello Scenario di Piano (SP). Infatti attraverso la comparazione dei due scenari (SR e SP) si potrà immediatamente isolare l'apporto degli interventi previsti dal PUMS, al conseguimento degli obiettivi, differenziandoli dal contributo apportato da altri interventi di pianificazione.

Il criterio di valutazione di ciascun Scenario Alternativo di Piano dovrà scaturire da quanto riportato nelle "Tabelle Indicatori" dell'allegato 2 al Decreto.

Dall'analisi del quadro conoscitivo da cui emergeranno le criticità del sistema mobilità della Città Metropolitana di Messina, dai risultati della fase di comunicazione e partecipazione al piano, alle risultanze del processo di VAS e alla definizione delle strategie da assumere e degli obiettivi da perseguire, l'Affidatario dovrà formulare gli "scenari di piano (SP)" aggiungendo allo "scenario zero (SZ)" e allo "scenario di riferimento (SR)" i nuovi interventi infrastrutturali, tecnologici, organizzativi e gestionali attinenti ai molteplici componenti del sistema della mobilità.

La definizione dei vari scenari di piano (SP), deve comprendere:

- l'analisi della coerenza degli interventi proposti con i risultati della fase di partecipazione e comunicazione e con i documenti di pianificazione e programmazione;
- gli studi preliminari di fattibilità tecnica, funzionale, amministrativa, economica/finanziaria ed ambientale comunque sufficienti all'inserimento nel programma triennale delle opere pubbliche e alla successiva redazione dei progetti di fattibilità tecnica ed economica di cui all'art. 23 del D. Lgs. n. 50/2016 (codice dei contratti pubblici);
- la stima dei costi di realizzazione, di manutenzione e di gestione e il quadro economico con l'entità del cofinanziamento eventualmente necessario e con la definizione dell'entità dell'apporto di tutti i soggetti finanziatori;
- la stima dei tempi di realizzazione (cronoprogramma). Gli scenari dovranno essere definiti su tre diversi orizzonti temporali (breve, medio e lungo periodo) da concordare con il committente;
- l'elenco degli interventi prioritari;

- l'analisi dell'evoluzione della domanda di mobilità.

Ogni “scenario di piano (SP)” dovrà essere rappresentato attraverso il modello di simulazione utilizzato per la ricostruzione dello “scenario zero” in modo da poter effettuare la valutazione comparata delle varie alternative mediante l'analisi costi/benefici o altre metodologie ritenute più efficaci. La valutazione dovrà essere effettuata in termini trasportistici, ambientali, territoriali, sociali, economici, finanziari e gestionali.

Le strategie di intervento proposte nei vari scenari di piano (SP) dovranno riguardare, secondo un elenco minimo esemplificativo e non esaustivo:

- le infrastrutture stradali, sia quelle esistenti sia quelle di previsione, con particolare attenzione alla viabilità a servizio dell'interscambio modale e ai percorsi di adduzione ai principali centri attrattori di traffico (luoghi di istruzione e formazione, poli amministrativi e uffici pubblici, centri sportivi, siti logistici commerciali, poli sanitari, nodi di trasporto strategici, aree cimiteriali ...), in modo da ridurre la congestione stradale e migliorare la qualità dello spazio stradale ed urbano;
- il trasporto pubblico collettivo locale su gomma, su ferro e via mare;
- l'integrazione modale tra i sistemi di trasporto pubblico e privato, in modo da migliorare l'attrattività del trasporto condiviso;
- la sosta su strada e i parcheggi, in modo da ridurre la sosta irregolare e favorire l'interscambio con il servizio di trasporto pubblico;
- la mobilità condivisa (car-pooling, car-sharing, bike-sharing);
- i sistemi di controllo, monitoraggio, regolazione del traffico e di informazione all'utenza (infomobilità);
- il governo della domanda di trasporto e della mobilità anche attraverso la figura del mobility manager d'area e aziendale;
- le misure volte ad incentivare l'utilizzo di veicoli a basso impatto inquinante ed elevata efficienza energetica;
- la logistica e le tecnologie destinate alla riorganizzazione della distribuzione delle merci, al fine di contemperare le esigenze di approvvigionamento delle merci necessarie per accrescere la vitalità del tessuto economico e sociale dei centri urbani nel rispetto della sostenibilità ambientale;
- la mobilità ciclabile e la mobilità pedonale in modo da migliorarne l'attrattività;

- la sicurezza stradale, in modo da migliorare i livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, da ridurre sensibilmente il numero degli incidenti con morti e feriti che, in particolare, coinvolgono gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini, anziani, persone con disabilità) e, conseguentemente, in modo da ridurre i costi sociali connessi all'incidentalità.

Le suddette strategie ed azioni necessarie a promuovere ed intensificare la mobilità sostenibile dal punto di vista trasportistico, economico, sociale, ambientale e accessibile a tutti i cittadini dovranno essere dettagliatamente sviluppate mediante piani di settore, strettamente interconnessi tra di loro, i cui obiettivi specifici prefissati possono essere raggiunti solo all'interno di un piano strategico di sistema quale il PUMS.

### **FASE 3 - ELABORAZIONE DELLA PROPOSTA DEL PUMS DA SOTTOPORRE AL SINDACO METROPOLITANO**

Completata la fase 2 di elaborazione dei vari scenari di piano e dei piani di settore e successivamente all'attività di partecipazione, comunicazione e consultazione, l'Affidatario dovrà anzitutto redigere le controdeduzioni alle osservazioni e alle proposte ricevute e adeguare gli elaborati del PUMS alle osservazioni e alle proposte accolte e alle risultanze della procedura di VAS.

Sviluppati gli approfondimenti di dettaglio, il piano, unitamente ai documenti della VAS, saranno proposti al Sindaco Metropolitano per l'adozione con apposito Decreto Sindacale. Successivamente all'adozione del piano da parte del Sindaco Metropolitano, lo stesso verrà pubblicato per 60 giorni secondo le modalità più restrittive della normativa di VAS.

### **FASE 4 - ELABORAZIONE DELLA PROPOSTA DEL PUMS DA SOTTOPORRE AL CONSIGLIO**

L'Affidatario esaminerà le osservazioni pervenute durante il periodo di pubblicazione e, con il supporto degli uffici metropolitani competenti, formulerà le controdeduzioni e, quindi, redigerà i documenti finali dei quali farà parte il piano di monitoraggio.

Relativamente a quest'ultimo, l'Affidatario dovrà individuare e definire, per ciascuno degli obiettivi specifici del PUMS e delle conseguenti strategie, gli indicatori di raggiungimento

dei risultati e il relativo sistema di monitoraggio e di raccolta dei dati. Dovranno individuarsi diversi indicatori di monitoraggio che consentano di valutare sia l'esecuzione dell'azione o dell'intervento (indicatori di realizzazione) sia il perseguimento degli obiettivi propri del PUMS (indicatori di risultato) legati all'efficacia e all'efficienza del funzionamento dell'intervento.

Il piano, unitamente alle controdeduzioni delle osservazioni presentate, approderà in Consiglio Metropolitan per la definitiva approvazione.

#### ART. 4

##### (FINANZIAMENTO E CORRISPETTIVO DEL SERVIZIO)

Il corrispettivo a base d'asta per l'intero appalto per la fornitura del servizio è di euro € **188.527,50 IVA esclusa**.

L'ammontare complessivo del corrispettivo dovuto per la realizzazione del servizio oggetto della gara è pari al prezzo di aggiudicazione ed è forfettario, a corpo e comprensivo di ogni altro onere, compresi quelli previdenziali e di categoria, IVA esclusa.

L'offerta economica per il servizio non deve riportare la stima dei costi della manodopera e degli oneri aziendali concernenti l'adempimento delle disposizioni in materia di salute e sicurezza sui luoghi di lavoro, a norma dell'art. 95, comma 10 del D.L. n° 50/2016 e s.m.i., che ne prevede espressamente l'esclusione per i servizi di natura intellettuale.

#### ART. 5

##### (CAUZIONI E GARANZIE)

La partecipazione alla gara d'appalto è subordinata alla costituzione di una cauzione provvisoria di € **1.885,275**, pari all'**1%** della base d'asta, da costituirsi nei modi e con le caratteristiche previste dall'art. 1 comma 4 della Legge 120/20 "misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale".

Ai non aggiudicatari la cauzione provvisoria verrà restituita entro 30 giorni dall'aggiudicazione.

La cauzione provvisoria sarà incamerata dall'Amministrazione in caso di:

- ✓ mancata produzione, da parte del soggetto aggiudicatario in via provvisoria, della documentazione richiesta a dimostrazione dei requisiti dichiarati in sede di gara;
- ✓ accertamento della sussistenza a carico del soggetto aggiudicatario di provvedimenti ostativi di cui alle leggi antimafia;
- ✓ mancata costituzione della cauzione definitiva in sede di stipula del contratto a seguito dell'aggiudicazione;
- ✓ mancata sottoscrizione del contratto per volontà o inerzia dell'aggiudicatario nel termine di trenta giorni dalla notifica del provvedimento di aggiudicazione definitiva.

La suddetta cauzione di € **1.885,275** è posta a carico dell'aggiudicatario a garanzia della stipula del contratto ed è svincolata automaticamente al momento della sottoscrizione del contratto.

In caso di ricorso la cauzione resterà vincolata, sia per l'aggiudicatario in via provvisoria che per il ricorrente, per tutta la durata del contenzioso e l'eventuale relativa polizza dovrà essere rinnovata alla scadenza.

L'aggiudicatario dovrà costituire, prima della stipula del contratto, la cauzione definitiva, nei modi e con le caratteristiche previste dall'art. 103 del Codice.

## ART. 6

### (MODALITÀ E TEMPI DI ESECUZIONE DEL SERVIZIO)

L'affidatario dovrà espletare il proprio incarico osservando le direttive impartite dal Responsabile Unico del Procedimento nominato dall'Amministrazione.

L'affidatario, su indicazioni dell'Amministrazione, è tenuto ad apportare agli elaborati gli approfondimenti e le integrazioni necessari per la sua stesura definitiva.

Il servizio, con i contenuti e l'articolazione indicati nei precedenti articoli del presente documento, verrà svolto secondo le fasi indicate all' Art. 3 e secondo la seguente tempistica:

L'incarico dovrà essere ultimato entro **150 (centocinquanta) giorni** naturali e consecutivi e decorrenti dalla data di richiesta di avvio del servizio comunicata dal Direttore dell'Esecuzione del Servizio, coerentemente alle fasi precisamente descritte nel presente

Capitolato speciale descrittivo e prestazionale e al cronoprogramma presentato dall'Affidatario e al netto dei tempi di sospensione connessi alle verifiche intermedie svolte dalla Stazione appaltante e del processo di partecipazione e condivisione al piano.

L'incarico dovrà essere svolto secondo il seguente calendario di attività corrispondenti alle suddette fasi:

**Fase 1 - predisposizione del quadro conoscitivo e stesura del primo rapporto PUMS**

- durata massima: **20 giorni**;

**Fase 2 - costruzione partecipata dello scenario di piano**

- durata massima: **80 giorni**;

**Fase 3 - elaborazione della proposta del PUMS da sottoporre alla Giunta**

- durata massima: **25 giorni**;

**Fase 4 - elaborazione della proposta del PUMS da sottoporre al Consiglio**

- durata massima: **25 giorni**;

Il corrispettivo dell'appalto sarà erogato, a fronte della certificazione del Direttore di Esecuzione e di regolari fatture in formato elettronico, secondo le seguenti modalità:

- **1° acconto** pari al **20%** dell'importo contrattuale alla fine della **fase 1**;
- **2° acconto** pari al **50%** dell'importo contrattuale alla fine della **fase 2**;
- **3° acconto** pari al **20%** dell'importo contrattuale alla fine della **fase 3**;
- **saldo** pari al **10%** dell'importo contrattuale alla fine della **fase 4**.

Ai sensi dell'art. 30, comma 5-bis, del D. Lgs. n. 50/2016, sull'importo netto progressivo è operata una ritenuta dello 0,50%. Le ritenute possono essere svincolate solo in sede di liquidazione finale dopo l'approvazione da parte della Stazione appaltante del piano previo rilascio del documento unico di regolarità contributiva.

## ART. 7

### (CARATTERISTICHE DEGLI ELABORATI RICHIESTI)

Gli elaborati richiesti includono relazioni, articolate nei vari argomenti di trattazione e relativi allegati grafici quali planimetrie a scala adeguata, schemi, diagrammi, quadri analitici, grafici esplicativi, tabelle, ecc., nella quantità necessaria ad illustrare i vari aspetti.

Dovrà inoltre essere prodotta una relazione di sintesi con relativi elaborati grafici contenente l'articolazione dello studio, l'elencazione e la descrizione dei processi di analisi condotti ed i principali risultati ottenuti.

La rappresentazione del PUMS dovrà essere effettuata anche attraverso la predisposizione, per gli aspetti salienti, sia della fase di analisi che delle fasi di pianificazione, di appositi shep file georeferenziati secondo lo standard ETRS 89, utilizzando le più idonee basi cartografiche.

Tutti gli elaborati dovranno essere prodotti in **3 (tre)** copie su supporto cartaceo e **3 (tre)** copie su supporto informatico (DVD) in formato Word, Excel, PDF e in ogni caso nei formati utili alla Città Metropolitana di Messina per gestire le informazioni e quindi compatibili con il Sistema Informativo Territoriale (SIT) in dotazione.

Tutti gli elaborati dovranno comunque essere redatti nel rispetto della struttura tipo di un PUMS, prevista dal DM n. 397 del 04/08/2017.

Inoltre, dovrà essere consegnata una copia dei **modelli di simulazione** dei vari scenari in formato compatibile o importabile attraverso il software in possesso del Dipartimento Servizi Territoriali ed Urbanistici o attraverso il software utilizzato dall'aggiudicatario del servizio.

A tal proposito, dovrà essere fornita all'Amministrazione **n. 1 licenza o aggiornamento d'uso pluriennale del software** utilizzato per i modelli di simulazione dei vari scenari di piano e dovrà essere svolto il corso di formazione al personale della struttura tecnica del committente sulla metodologia e i modelli utilizzati per la progettazione funzionale, la simulazione e la valutazione degli scenari di riferimento e di progetto al fine di garantire la successiva gestione e aggiornamento degli elaborati del piano.

Il contratto non attribuisce all'Affidatario alcun diritto di proprietà, anche intellettuale, relativo ai documenti messi a sua disposizione dalla Città Metropolitana di Messina o da altri Enti o Organi coinvolti, ovvero ai documenti e ai dati che saranno elaborati dall'Affidatario stesso in adempimento del contratto. Gli elaborati prodotti saranno di proprietà esclusiva della Città Metropolitana di Messina che potrà procedere in maniera autonoma alla successiva riproduzione e pubblicazione in maniera svincolata dal contratto e potrà, a suo insindacabile giudizio, darvi o meno esecuzione, ovvero introdurvi, nel modo e con i mezzi che riterrà più opportuni, tutte quelle varianti ed aggiunte che saranno riconosciute necessarie, senza che dall'aggiudicatario del servizio possano essere sollevate eccezioni di sorta.

## ART. 8

### (SOSPENSIONI E PROROGHE DEL SERVIZIO)

L'Amministrazione ha la facoltà:

- di ordinare la sospensione dell'incarico, anche a più riprese, senza per questo dover indennizzare il soggetto incaricato, il quale potrà pretendere soltanto la proroga dei termini di consegna per un periodo pari a quello di sospensione dell'incarico;
- di prorogare i termini di cui all'articolo 5, previa richiesta scritta, soltanto in caso di forza maggiore o per giustificati motivi che non siano imputabili al soggetto incaricato.

## ART. 9

### (ONERI ED OBBLIGHI A CARICO DELL'AFFIDATARIO)

L'Affidatario, nello svolgimento dell'incarico, si impegna:

- ad osservare tutte le vigenti disposizioni legislative, amministrative e regolamentari dello Stato e della Regione Siciliana;
- ad applicare nei confronti dei lavoratori dipendenti, impiegati nell'esecuzione dell'appalto, i contratti collettivi nazionali e territoriali del settore di appartenenza e ad assolvere a tutti i relativi obblighi assicurativi e previdenziali;
- ad eseguire i servizi, comprese le operazioni di rilievo dello stato attuale della mobilità, con personale di adeguato livello professionale e ad adottare tutte le cautele necessarie a garantire la sicurezza e l'incolumità delle persone addette all'esecuzione delle prestazioni e dei terzi, nel rispetto di tutte le norme di sicurezza in vigore nonché di quelle che dovessero essere successivamente emanate.
- a tenere sollevata l'Amministrazione da ogni responsabilità penale e civile verso terzi e da ogni controversia e conseguenti eventuali oneri che possano derivare da contestazioni e riserve di terzi relativamente a tutto ciò che, direttamente o indirettamente, è connesso all'espletamento del servizio. Pertanto, nessun ulteriore onere potrà essere addebitato all'Amministrazione oltre al pagamento del corrispettivo contrattuale;
- a mantenere un rapporto continuativo con l'Amministrazione comunale tramite la **V Direzione – Ambiente e Pianificazione – Servizio Pianificazione Strategica** per

- concordare le modalità operative di svolgimento delle attività e per stabilire gli incontri ritenuti necessari alla condivisione e all'approvazione del piano;
- a partecipare a conferenze di servizi, riunioni, assemblee pubbliche e sedute degli organi competenti (Giunta e Consiglio) nelle quali il PUMS deve essere necessariamente sottoposto al confronto della cittadinanza e di tutti i soggetti interessati per giungere, in definitiva, all'approvazione dello strumento di pianificazione;
  - ad eseguire senza aggravii di spesa ed entro 30 giorni, tutti gli adempimenti, adeguamenti e modifiche derivanti da eventuali richieste degli organi competenti, sia nel corso dell'espletamento del servizio che dopo l'adozione e l'approvazione del PUMS, o da eventuali normative, direttive, leggi e indirizzi sia nazionali che comunitari che dovessero essere emessi prima dell'approvazione finale del PUMS;
  - a mantenere riservate tutte le informazioni e i dati di cui venga a conoscenza nel corso della prestazione;
  - a non utilizzare per sé, né fornire a terzi, dati e informazioni sul servizio oggetto del contratto e a non effettuare alcuna pubblicazione o divulgazione senza la preventiva autorizzazione scritta dell'Amministrazione;

L'esecuzione dell'appalto non prevede interazioni dirette con l'ambiente di lavoro della Città Metropolitana di Messina. L'Affidatario del servizio opererà presso la propria sede di lavoro e ciò non rende necessaria la predisposizione del Documento Unico di Valutazione dei Rischi da Interferenze (D.U.V.R.I.) di cui all'art. 26, comma 3, del D. Lgs. n. 81/2008 e ss.mm.ii.

In ogni caso, ai sensi dell'art. 26, comma 3-bis, del D. Lgs. n. 81/2008, l'obbligo di redazione del D.U.V.R.I. non si applica al servizio in oggetto trattandosi essenzialmente di servizio di natura intellettuale.

Per quanto riguarda gli incontri pubblici, essi saranno svolti presso idonee strutture appositamente destinate allo scopo.

Pertanto, nel quadro economico del servizio, gli oneri per la sicurezza sono pari a zero.

## ART. 10

### (ESECUZIONE DEL CONTRATTO E CONTABILITÀ)

L'esecuzione del contratto e la relativa contabilità sono regolate dall'art. 111 comma 2 del D.Lgs 50/2016.

## ART. 11

### (ONERI A CARICO DELL'AMMINISTRAZIONE)

L'Amministrazione, attraverso il Responsabile Unico del Procedimento e il Direttore dell'Esecuzione del Contratto, si impegna:

- a fornire al soggetto incaricato il supporto dei propri tecnici;
- a fornire tutte le indicazioni e indirizzi in tempi compatibili con le previsioni contrattuali;
- a fornire la necessaria documentazione tecnica in possesso (cartografia, studi esistenti attinenti alla tematica in oggetto, dati statistici e delle indagini di inquinamento ambientale e quant'altro possa essere utile ai fini della definizione di un idoneo quadro conoscitivo di base).

## ART. 12

### (CAUSE DI RISOLUZIONE ANTICIPATA)

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

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

- qualora, anche successivamente alla stipula del contratto, venga riscontrato il venir meno del possesso dei requisiti di ammissibilità alla gara;
- falsa dichiarazione o contraffazione di documenti nel corso dell'esecuzione delle prestazioni;
- interdizione, sulla base dell'informativa Antimafia emessa dalla Prefettura, per l'Aggiudicatario provvisorio o il contraente;

- accertamento dell'impiego di manodopera con modalità irregolari o del ricorso a forme di intermediazione abusiva per il reclutamento della stessa;
- inosservanza degli impegni di comunicazione alla Prefettura di ogni illecita richiesta di denaro, prestazione o altra utilità nonché offerta di protezione o ogni illecita interferenza avanzata prima della gara e/o dell'affidamento ovvero nel corso dell'esecuzione del servizio nei confronti di un proprio rappresentante, agente o dipendente, delle imprese subappaltatrici e di ogni altro oggetto che intervenga a qualsiasi titolo nello svolgimento della prestazione di cui lo stesso venga a conoscenza;
- inosservanza degli obblighi di tracciabilità dei flussi finanziari di cui all'art. 3 della Legge n. 136 del 13/08/2010 e successive modificazioni e integrazioni;
- importo delle penali superiore al 10% dell'importo contrattuale;
- violazioni agli obblighi derivanti codice di comportamento dei dipendenti pubblici (D.P.R. 16 aprile 2013 n. 32);
- per gli altri casi previsti da disposizioni di legge, tra cui gli articoli dal 108, 109 e 110 del D.Lgs. 50/2016;

In caso di fallimento dell'aggiudicatario o di risoluzione del contratto per grave inadempimento del medesimo, è facoltà della Città Metropolitana interpellare progressivamente i soggetti che hanno partecipato all'originaria procedura con le modalità di cui all'art. 110 c.1 del D.Lgs. 50/2016.

In tutti i casi di risoluzione del contratto, la Città Metropolitana avrà diritto di ritenere definitivamente la cauzione prestata, fermo restando il diritto al risarcimento dell'ulteriore danno.

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

La Stazione appaltante, con idoneo provvedimento, può recedere dal contratto in qualsiasi momento ai sensi dell'art. 109 del D. Lgs. n. 50/2016.

## ART. 13

(RINVIO A DISPOSIZIONI DI LEGGE)

Per tutto ciò non previsto o disciplinato dal presente capitolato, si richiama e si conferma quanto contenuto nel bando e nel disciplinare di gara, nel D.Lgs. 50/2016 e, ove compatibile, nel Codice Civile.

ART. 14  
(EFFICACIA)

Le norme e le disposizioni del presente capitolato speciale descrittivo e prestazionale e del disciplinare di gara sono vincolanti per l'affidatario sin dal momento in cui viene presentata l'offerta, mentre vincoleranno l'Amministrazione solo con la stipula del contratto di affidamento.

ART. 15  
(RISERVATEZZA)

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

ART. 16  
(SPESE CONTRATTUALI E FISCALI)

Sono a carico dell'aggiudicatario tutte le spese di copia, di registrazione fiscale connesse al verbale di aggiudicazione ed alla stipula del contratto d'appalto, nonché ogni altra spesa inerente l'esecuzione del contratto. Sono altresì a carico dell'affidatario tutte le spese ulteriori relative a tasse e contributi di ogni genere, previsti per legge, gravanti sulla prestazione del servizio.

ART. 17  
(CONTROVERSIE)

Il contratto stipulato dalle parti, è regolato dalle leggi italiane. Qualsiasi controversia in merito all'interpretazione, esecuzione, validità ed efficacia del contratto è di competenza esclusiva del Foro di Messina.