



# PROVINCIA DI REGGIO EMILIA

Trasmissione con PEC

All'operatore economico in indirizzo

**OGGETTO: Contratto di affidamento del servizio di redazione di studio viabilistico a carattere trasportistico (cd. Studio di Traffico) corredato da approfondimento riconducibile all'Analisi Costi Benefici (ACB) nell'ambito della progettazione di fattibilità tecnico economica (PFTE) relativa alla realizzazione dell' "Intervento di messa in sicurezza e miglioramento del sistema infrastrutturale in comune di Rubiera mediante la realizzazione di una connessione diretta tra la SP51 e la via Emilia"**

**(CIG: - CUP: C21B19000590009)**

Premesso che:

- con determinazione dirigenziale n..... del 00/00/2023, si è provveduto ad *affidarVi* l'espletamento del servizio in oggetto, per l'importo netto di € ..... , a cui vanno aggiunti i contributi previdenziali e assistenziali nella misura del ....% e l'IVA al 22%, corrispondente all'importo complessivo lordo di € .....
- la presente vale come documento contrattuale e ai sensi dell'art. 18, comma 1, secondo quanto stabilito dall'Allegato I.1, art. 3, comma 1, lettera b) del D.Lgs. 36/2023 (Codice), dovrà essere sottoscritta in modalità elettronica e restituita allo scrivente Ente entro tre giorni dal ricevimento.

## **TUTTO CIO' PREMESSO E CONSIDERATO**

Tra la Provincia di Reggio Emilia, con sede in corso Garibaldi 59, rappresentata dall'Ing. Valerio Bussei, sottoscrittore del presente atto e ....., legale rappresentante di ....., con sede legale in ....., pec:....., P.IVA ....., sottoscrittore del presente atto, di seguito denominato "operatore economico", si concorda e si stipula quanto segue:

## **SI CONVIENE E SI STIPULA QUANTO SEGUE**

### **ART. 1 - OGGETTO DEL SERVIZIO TECNICO E MODALITA' DI ESPLETAMENTO**

La Provincia, come sopra rappresentata, conferisce all'operatore economico di cui sopra, l'espletamento del servizio tecnico per **Studio viabilistico a carattere trasportistico (cd. Studio di Traffico) corredato da approfondimento riconducibile all'Analisi Costi Benefici (ACB) nell'ambito della progettazione di fattibilità tecnico economica (PFTE) relativa alla realizzazione dell' "Intervento di messa in sicurezza e miglioramento del sistema infrastrutturale in comune di Rubiera mediante la realizzazione di una connessione diretta tra la SP51 e la via Emilia"**.

Il servizio tecnico in oggetto si configura come approfondimento progettuale funzionale alla redazione della progettazione dell'intervento sovramenzionato e specificatamente le prestazioni riguardano:

1. **Studio di traffico** che consenta la valutazione dei futuri potenziali effetti positivi sul sistema della mobilità derivanti dal potenziamento dell'offerta infrastrutturale prospettato dall'inserimento di un nuovo collegamento stradale localizzato al confine fra i territori del Comune di Rubiera e del Comune di Reggio Emilia, avente i propri caposaldi posizionati, in

via indicativa, su via Caponnetto, via Paduli e via Puccini (collegamento anche denominato "bretella"); tale collegamento dovrà rappresentare un bypass all'abitato di Rubiera che riesca ad intercettare i flussi di traffico in attraversamento aventi origine/destinazione fra la via Emilia (lato Reggio Emilia) e la SP51 e possa oltremodo gestire il traffico afferente alle aree industriali esistenti, poste ad ovest e a sud dell'abitato stesso di Rubiera, oltre a quote di traffico locale, così come preliminarmente individuato dalla strumentazione urbanistica del Comune di Rubiera (rif. PSC Tav. PS2 sud "Ambiti e sistemi infrastrutturali").

Lo Studio di traffico dovrà fornire, oltre alle evidenze relative alle performance del futuro assetto della mobilità d'area, il supporto analitico quantitativo ai Soggetti incaricati della progettazione e delle valutazioni di ordine ambientale e paesaggistico della bretella, come di seguito meglio specificato.

A partire dunque dall'attuale offerta di mobilità, la cui entità necessita di essere definita dal punto di vista quantitativo, e dalle odierne condizioni di accessibilità del territorio di afferenza per l'opera in esame, si richiede che venga quantificato attraverso un approfondito percorso di analisi, che ricomprenda anche le future previsioni insediative ed infrastrutturali d'ambito potenzialmente interagenti con l'opera oggetto dello studio, il futuro assetto di mobilità veicolare sulla rete che definisce il contesto di analisi (futura tangenziale di Rubiera).

Ciò premesso si richiede che le analisi di carattere trasportistico vengano affrontate e sviluppate attraverso i seguenti step argomentativi i cui contenuti (supportati da uno strumento modellistico che consenta adeguato approfondimento delle tematiche di competenza), di seguito sinteticamente illustrati, sono da intendersi indicativi e non limitativi.

**a) Definizione dell'ambito di studio**

La presente attività ha la finalità di definire i limiti del contesto infrastrutturale attuale e di previsione entro cui saranno apprezzabili gli effetti legati all'inserimento dell'opera in oggetto. A definire l'ambito in oggetto dovrà altresì essere considerata la distribuzione delle polarità insediative esistenti e di previsione che influenzeranno la domanda di mobilità dell'area.

**b) Analisi dell'assetto infrastrutturale e socio-economico e degli strumenti di pianificazione territoriale, urbanistica e di settore**

L'attività dovrà rendere conto dell'assetto funzionale della rete infrastrutturale esistente, anche in termini gerarchici, filtrando gli elementi maggiormente significativi in relazione all'intervento in oggetto; dovrà altresì fornire un inquadramento della componente socio-economica d'ambito utile a circoscrivere, fra l'altro, la domanda di mobilità esistente. Potrà essere necessario, puntualmente, estendere le analisi anche a scala più ampia essendo l'ambito, come noto, interessato anche da consistenti flussi di attraversamento aventi origini e/o destinazioni anche extra provinciale ed addirittura extra regionale, per meglio comprendere le dinamiche di interesse. L'analisi della strumentazione territoriale, urbanistica e di settore permetterà poi di valutare le principali previsioni che influiranno sia rispetto all'identificazione degli scenari di offerta infrastrutturale che di domanda attesa.

**c) Analisi delle previsioni infrastrutturali ed insediative**

L'analisi della pianificazione territoriale, urbanistica e di settore di cui al punto precedente dovrà consentire di individuare gli elementi di previsione che influenzeranno il futuro assetto infrastrutturale e la futura entità della domanda e la relativa distribuzione. Ciò permetterà da un lato di delineare gli scenari infrastrutturali significativi per l'opera in oggetto, i corrispondenti orizzonti temporali di attuazione, dall'altro di effettuare considerazioni in merito all'evoluzione della domanda di mobilità.

**d) Analisi e ricostruzione delle condizioni attuali del sistema della mobilità nell'ambito di studio**

La presente attività dovrà articolarsi, di preferenza, come segue:

- **Ricostruzione dell'attuale domanda di mobilità sulla rete viabilistica di riferimento per l'opera**, definendone motivatamente l'estensione e nel rispetto delle indicazioni di minima di seguito riportate; a scala locale è d'interesse ricostruire la domanda sulle seguenti viabilità: via Emilia presso rotatoria con via Chinnici, via Chinnici, via Puccini, via Falcone, via Togliatti, via Ruggerini, via Caponnetto, via Paduli e sulle principali intersezioni ad esse riferite; a scala più ampia occorrerà verificare a titolo indicativo il sistema definito da SP51, via Borsellino, via Nenni, via della Chiusa, via del Torrente e relative intersezioni.
- **Identificazione degli eventuali elementi di criticità relativi alla mobilità sulla rete di riferimento** (rispetto ai vari modi di trasporto).

La ricostruzione quantitativa della domanda di mobilità dovrà beneficiare di una campagna di acquisizione di dati di traffico in sito aggiornata e sufficientemente estesa, a supporto degli eventuali dati resi disponibili dalla Scrivente e delle eventuali fonti/banche dati esistenti. La campagna di monitoraggio dei flussi in sito dovrà consentire di alimentare in modo adeguato il supporto modellistico e le successive valutazioni predittive.

Si ritiene necessario prevedere postazioni di misura in continuo su sezione per la durata di almeno 7 giorni allo scopo di acquisire informazioni circa gli andamenti del traffico nei giorni feriali e prefestivi/festivi, con strumentazione che consenta il conteggio classificato dei veicoli e la restituzione per intervalli almeno pari a 15 minuti, supportate da postazioni di rilievo di dettaglio presso sezioni e intersezioni durante le fasce orarie tali da intercettare fenomeni di punta/morbida oppure da rilevamento in tempo reale con *floating car data* allo scopo di ricostruire le matrici O/D di nodo.

**L'Offerente dovrà strutturare la campagna di monitoraggio in sito con le modalità e la strumentazione che riterrà più conveniente allo scopo, avendo cura di rilevare le postazioni identificate nella Planimetria allegata alla richiesta di preventivo, comunque da ritenersi rappresentative di una configurazione di minima:**

**Sezioni bidirezionali da S1 a S3: rilievi classificati, in continuo sulle 24h, della durata di una settimana;**

- S1 sezione bidirezionale sulla SS9 presso l'intersezione con via Chinnici (lato Reggio Emilia);
- S2 sezione bidirezionale sulla SS9 ad est dello svincolo SS9-SP51-S85 (lato Modena);
- S3 sezione bidirezionale sulla SP51 a sud dell'intersezione con via Borsellino

**Intersezioni da INT1 a INT 4: rilievi classificati delle singole manovre durante un intervallo temporale adeguatamente esteso in modo tale da ricomprendere la fascia oraria di punta della mattina di un giorno feriale medio:**

- INT1: intersezione a rotatoria SS9-via Chinnici;
- INT2: intersezione a rotatoria via Paduli-via Togliatti-via De Gasperi-via Ruggerini
- INT3: intersezione a rotatoria via Nenni-via della Chiusa-via del Torrente-via Borsellino
- INT4: intersezione a rotatoria SP51-via Borsellino-via per Salvaterra.

**L'Offerente dovrà altresì concordare con la Scrivente Amministrazione il periodo in cui svolgerà la campagna di rilievo, facendosi carico di ottenere in tempo utile presso gli Enti competenti le eventuali autorizzazioni che dovessero rendersi necessarie, anche in relazione alle modalità ed alla strumentazione che l'Offerente medesimo intende impiegare.**

La campagna di monitoraggio del traffico dovrà in generale essere strutturata in modo tale da consentire la stima della mobilità di progetto, posto che la finalità principale della nuova infrastruttura consisterà nell'intercettare quote di mobilità, soprattutto costituite da traffico pesante, che attualmente percorrono altri itinerari, come illustrato in premessa, di cui il

progetto costituirà un itinerario alternativo fortemente competitivo in particolare rispetto a specifiche relazioni O/D. Ciò potrà essere fatto mediante l'impiego di strumentazione di rilievo ad hoc, quali ad esempio rilievi bluetooth, sistemi di riconoscimento targhe o floating car data, eventualmente con il supporto di una campagna di interviste a campione ai conducenti dei veicoli, da prevedersi a cura dell'Offerente, con l'eventuale ausilio della Polizia Municipale e/o di personale dell'Amministrazione Comunale, presso determinate sezioni stradali da individuarsi in base alle finalità dello studio.

Un approfondimento, circoscritto all'ambito di interesse, dovrà essere condotto anche in relazione al fenomeno dell'incidentalità (entità del fenomeno, principali dinamiche occorrenti), anche eventualmente con la finalità di offrire ulteriori elementi giustificativi dell'intervento.

#### **e) Implementazione modellistica**

L'Offerente dovrà implementare, attraverso un software di modellazione di traffico di comprovata affidabilità, l'attuale assetto di mobilità al fine di ricostruire con adeguato livello di rispondenza le attuali condizioni del sistema viabilistico considerato; l'attività dovrà essere funzionale alla valutazione delle variazioni sia in termini di offerta infrastrutturale che di domanda di trasporto allo scopo di accertare l'efficacia dell'assetto infrastrutturale ricomprendente le opere di progetto e le eventuali ulteriori azioni regolamentative ovvero strategie di mobilità che dovessero rendersi necessarie per un'ottimale funzionalità della rete d'ambito.

#### **f) Definizione degli scenari trasportistici di riferimento**

Sul fronte dell'offerta di trasporto, l'analisi dell'assetto della rete attuale unitamente a quanto previsto in termini di pianificazione, dovrà consentire di individuare gli scenari infrastrutturali significativi per l'opera in oggetto. A titolo indicativo gli scenari infrastrutturali potranno essere identificati come di seguito:

- **Scenario attuale**
- **Scenario di riferimento (o programmatico)**
- **Scenario di progetto 1 (scenario di riferimento+bretella)**
- **Scenario di progetto 2 (scenario di riferimento+bretella+Tangenziale di Rubiera)**

Gli scenari di offerta dovranno inoltre essere in grado di supportare le valutazioni di merito relative alle configurazioni progettuali alternative indagate nel PFTE, consentendo di evidenziare, se del caso, le eventuali differenze di funzionalità e di performance trasportistiche espresse da ciascuna soluzione (o famiglie di soluzioni) individuate dai Soggetti progettisti dell'opera.

Analogo approfondimento sul lato domanda di traffico dovrà consentire di formulare, a cura dell'Offerente, ipotesi e stime circa l'evoluzione della stessa, definendo opportuni scenari di domanda. Questi, da considerare anche in relazione agli scenari di offerta infrastrutturale precedentemente identificati, potranno essere definiti a titolo indicativo come di seguito riportato:

- **Scenario attuale**
- **Scenario futuro (orizzonte temporale 1)**
- **Scenario futuro (orizzonte temporale 2)**

In altri termini, sulla base della definizione della nuova domanda di mobilità attesa, la cui quantificazione è a cura dell'Offerente ed, altresì, in considerazione delle misure e degli interventi previsti dagli strumenti di pianificazione urbanistica e di settore che potranno guidare all'identificazione di orizzonti temporali di riferimento, l'Offerente dovrà procedere alla definizione di opportuni scenari trasportistici di previsione, i quali dovranno essere concordati

con la Scrivente Amministrazione ed implementati attraverso lo strumento di modellazione.

**g) Valutazione degli scenari trasportistici futuri attraverso la verifica degli impatti sul sistema della mobilità**

L'Offerente dovrà effettuare, per ciascuno scenario trasportistico identificato, la verifica dell'efficienza della rete modellata al fine di confermare l'efficacia dell'intervento di progetto sia in termini di performance generali che localmente, permettendo altresì di quantificare i benefici presso i principali elementi della rete esistente (via Emilia, SP51, ...) attualmente gravati da considerevoli carichi veicolari. Le verifiche dovranno essere esplicitate anche in termini comparativi fra gli scenari considerati oltre che rispetto alla condizione attuale ("scenari differenza"). Gli esiti delle modellazioni riferite a ciascuno scenario, oltre che a ciascuno "scenario differenza", dovranno essere esplicitati sia attraverso l'esposizione dei valori assunti dai principali macro-indicatori descrittivi della funzionalità della rete modellata (in termini assoluti ovvero di valori differenza) sia attraverso opportuni supporti grafici (es. flussogrammi), di cui dovrà essere resa disponibile anche la versione editabile (es. formato *shapefile*).

Qualora gli scenari trasportistici di progetto dovessero evidenziare criticità residue in termini di mobilità ovvero di accessibilità del contesto territoriale ed urbano di riferimento, l'Offerente dovrà delineare, anche attraverso un approccio iterativo che valuti il quadro di esigenze maturate dalla Scrivente Amministrazione, unitamente agli esiti analitici delle eventuali criticità pregresse riscontrate in condizioni attuali, e di concerto con i Soggetti incaricati della progettazione viabilistica dell'opera in oggetto, azioni e strategie utili ad eliminare ovvero minimizzare le condizioni di inefficienza riscontrate, ad esempio valutando l'opportunità di inserire sistemi di regolamentazione del traffico, sistemi innovativi di controllo targhe, varchi presidiati, dissuasori, modifiche al regime di circolazione nel contesto limitrofo.

**Modalità di restituzione delle analisi e delle valutazioni sviluppate**

L'Offerente dovrà restituire le attività svolte di cui ai punti precedenti, all'interno di uno o più elaborati relazionali corredati da immagini e tabelle (cd. Studio di traffico) che, in modo chiaro e completo, ripercorrano il processo analitico, valutativo, di verifica e propositivo.

L'Offerente dovrà rendersi disponibile a declinare tale compendio tecnico anche in termini di sintesi affinché possa essere recepito nella documentazione progettuale sviluppata dai Soggetti incaricati della progettazione.

La documentazione dovrà essere resa disponibile sia in formato non editabile (formato pdf<sup>®</sup>) che in formato editabile (relazione in formato docx<sup>®</sup>, tabelle in formato xlsx<sup>®</sup> e grafi/flussogrammi in formato shp<sup>®</sup>).

In particolare, per quanto attiene alle informazioni relative alle elaborazioni trasportistiche dovranno essere resi disponibili:

• **Esiti della campagna di monitoraggio del traffico in sito:**

localizzazione postazioni di misura, modalità di acquisizione dei dati, restituzione conteggi classificati almeno nelle seguenti categorie (veicoli leggeri, veicoli commerciali leggeri, veicoli commerciali pesanti) in forma di dettaglio e aggregata, sia sotto forma di tabelle che di grafici illustrativi degli andamenti rilevati. Qualora la campagna di monitoraggio interessi intersezioni, i dati di cui sopra dovranno essere restituiti "per manovra" al fine di permettere la ricostruzione delle matrici origine/destinazione. Se rilevanti, dovranno essere restituiti anche i rilievi dei flussi ciclopedonali (sia in direzione che in attraversamento, sulla base delle specifiche configurazioni dei nodi oggetto di rilievo)

• **Esiti delle modellazioni (per ciascuno scenario trasportistico modellato):**

- grafo in formato *shapefile* (archi e nodi) con classificazione archi (categoria, velocità di

flusso libero, ...);

- carichi veicolari sugli archi sia in termini di flussi classificati che in termini di veicoli totali e di veicoli equivalenti, con valori dei flussi espressi di preferenza in termini di ora di punta;

Nello specifico, al fine di consentire la predisposizione da parte dei Soggetti progettisti di un bilancio emissivo dell'intervento e dell'analisi di impatto sulla qualità dell'aria e sul rumore è necessario fornire fattori di conversione da ora di punta a TGM e di coefficienti finalizzati ad ottenere la ripartizione day (6-22)-night (22-6).

Quest'ultima tipologia di dati è di particolare importanza nella porzione di rete modellata maggiormente prossima al tracciato di progetto (buffer di 500 metri per lato rispetto all'asse di progetto), laddove è necessario disporre, per ogni arco/tratta funzionale, del TGM (suddiviso almeno nelle categorie veicoli leggeri, veicoli commerciali leggeri, veicoli commerciali pesanti) scomposto nei periodi di riferimento diurno (6-22) e notturno (22-6) e delle velocità medie, ovvero dei coefficienti utili alla loro determinazione.

Al fine di consentire il dimensionamento e la verifica degli elementi viabilistici progettuali (categoria funzionale della strada, diametri rotatorie, numero corsie di attestazione al nodo, ...) è necessario che vengano forniti i flussi classificati relativi all'ora di punta sugli archi di progetto e le matrici origine/destinazione presso i nodi di progetto.

## **2. Analisi Costi Benefici ACB**

Il beneficio di un'opera viabilistica deve tenere in considerazione sia gli aspetti trasportistici sia quelli di carattere più prettamente economico e ambientale.

A tal riguardo la redazione dell'analisi ACB permette di commutare tutti gli aspetti trasportistici e ambientali in quantificazioni economiche che permettono di definire l'utilità o meno di un'opera. Per sviluppare l'Analisi Costi Benefici (ACB) dell'intervento di progetto dovranno essere considerati i dati economici dell'opera (intesi sia quelli di costruzione e manutenzione, sia il valore residuo della stessa a fine dell'orizzonte temporale cui riguarda l'ACB stessa), i macro indicatori trasportistici (ad esempio tempi di percorrenza e km percorsi), gli indicatori ambientali riguardanti le emissioni in funzione del parco veicolare ed infine la variazione della sicurezza (qualora le informazioni disponibili lo consentano). A partire da tali valori sarà possibile quantificare i diversi indicatori previsti dall'ACB (SRIE, VANE, rapporto Benefici/Costi), che consentiranno di valutare la convenienza nella realizzazione dell'opera, consentendo anche eventualmente il confronto tra i diversi scenari progettuali. L'Offerente, beneficiando quindi del supporto analitico e degli esiti offerti dallo Studio di traffico, è chiamato a predisporre l'Analisi Costi Benefici dell'opera in oggetto, da redigersi sulla base delle più recenti normative che ne regolamentano i contenuti. I costi di costruzione/manutenzione dell'opera, la cui entità sarà determinata in relazione a livello progettuale di riferimento, saranno trasmessi all'Offerente a cura della Scrivente Amministrazione ovvero a cura dei Soggetti incaricati della progettazione dell'opera.

## **3. Attività di supporto**

L'Offerente dovrà rendersi disponibile, nelle fasi di sviluppo del progetto, ad effettuare eventuali sopralluoghi ed ad operare in affiancamento con la struttura tecnica della Scrivente Amministrazione e con gli ulteriori Soggetti progettisti incaricati alla redazione della documentazione di progetto, ciò al fine di condividere e supportare il percorso decisionale in riferimento agli aspetti di competenza; l'Offerente dovrà altresì impegnarsi a partecipare ad eventuali incontri (anche, eventualmente, in presenza) e tavoli tecnici successivamente alla consegna della documentazione progettuale, rispondendo ad eventuali chiarimenti e osservazioni, anche formulati nell'ambito del percorso istruttorio cui sarà assoggettata l'opera, e fornendo l'assistenza tecnica e professionale richiesta.

**Rimane fermo che le prestazioni migliorative dell'offerta si intendono vincolanti e faranno parte delle prestazioni richieste.**

## **ART. 2 - ATTIVITA' DI COLLABORATORI O CONSULENTI DEL PROFESSIONISTA**

L'operatore economico è autorizzato ad avvalersi della collaborazione di collaboratori di fiducia. Questi ultimi collaboreranno nel verificare che le indagini siano svolte nel rispetto delle condizioni necessarie alla formulazione di un modello coerente con le richieste del committente e funzionale alla redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica per l'intervento in oggetto. Potranno inoltre anche firmare elaborati e documenti, ma solo congiuntamente all'operatore economico incaricato, rispondendo allo stesso della loro attività, il quale provvederà direttamente al loro compenso, senza alcun aggravio od onere aggiuntivo per la Provincia.

L'operatore economico si obbliga ad espletare il servizio, nel rispetto delle normative vigenti e alle disposizioni che il committente potrà dare in corso d'opera. Egli dichiara di non trovarsi in alcuna condizione di incompatibilità per l'espletamento del suddetto servizio tecnico.

## **ART. 3 - TEMPI**

Le prestazioni richieste dovranno essere svolte in 40 giorni naturali e consecutivi con formale invito a procedere da parte del RUP (indicativamente da avviare nel mese di novembre 2023). Da tale data decorrono i termini per la prestazione stessa, interrotti solo a discrezione della Provincia con atto scritto motivato.

L'operatore economico si impegna a consegnare alla Provincia la documentazione richiesta nel rispetto dei succitati tempi.

Il servizio potrà essere attivato in pendenza della stipulazione del contratto.

## **ART. 4 - CONSEGNA DEGLI ELABORATI E PROPRIETA' DEGLI STESSI**

Tutti i materiali, documenti, studi, ricerche ed elaborati prodotti durante ed al termine del presente servizio tecnico restano di proprietà della Provincia, la quale potrà, a suo insindacabile giudizio, darvi o meno esecuzione, utilizzarli nei modi e nei tempi che ritiene opportuni e apportarvi modifiche ed integrazioni, senza che l'operatore economico possa sollevare eccezioni di sorta o pretendere compensi aggiuntivi rispetto a quelli previsti dal presente contratto.

## **ART. 5 - VERIFICA E ACCETTAZIONE DEGLI ELABORATI**

La Provincia verificherà la qualità degli elaborati progettuali consegnati e la loro rispondenza alle richieste dell'amministrazione. Qualora durante le verifiche si riscontrino contrasti rispetto alla normativa vigente o incongruenze di natura tecnica, sarà stabilito un termine massimo per ricondurre gli elaborati progettuali a conformità. Tale termine sarà stabilito in proporzione all'entità della modifica, ma non potrà mai superare 1/4 del tempo contrattuale previsto ai sensi dell'art. 4 in rapporto al livello di approfondimento. Scaduto il termine assegnato, sarà applicata la penale di cui all'art. 7, oltre alle altre conseguenze previste dal presente contratto.

## **ART. 6 – PENALI**

Qualora l'operatore economico esegua la prestazione in modo non conforme a quanto stabilito dal presente articolo, il dirigente responsabile del contratto applicherà una penale a carico del professionista stesso, in ragione della gravità dell'inadempienza, fino a un massimo del 10% dell'importo complessivo del corrispettivo professionale.

Ai sensi del comma 1 art. 126 del Codice, nel caso in cui la consegna degli elaborati di cui all'art. 4 del presente contratto, venga effettuata in ritardo rispetto ai termini stabiliti dall'articolo stesso, le penali seguiranno il seguente criterio:

- da 1 a 15 giorni di ritardo, pari allo 0,3‰ del corrispettivo professionale per ogni giorno di ritardo;
- da 15 a 30 giorni di ritardo, pari allo 0,5‰ del corrispettivo professionale per ogni giorno di ritardo;
- da 30 a 45 giorni di ritardo, pari allo 1‰ del corrispettivo professionale per ogni giorno di ritardo.

La Provincia, ove riscontri inadempienze nell'esecuzione del contratto idonee all'applicazione delle penali, provvede a contestare all'operatore economico, per iscritto, le inadempienze riscontrate con

l'indicazione della relativa penale da applicare, con l'obbligo da parte dello stesso di presentare entro 15 giorni dal ricevimento della contestazione le eventuali controdeduzioni.

Nel caso in cui l'operatore economico non risponda o non dimostri che l'inadempimento non è imputabile allo stesso, la Provincia provvede ad applicare le penali nella misura riportata nel presente contratto, a decorrere dalla data di inadempimento e fino all'avvenuta esecuzione della prestazione relativa. Gli importi corrispondenti vengono trattenuti sull'ammontare delle fatture ammesse al pagamento.

Nel caso in cui la Provincia accerti l'esistenza e la validità della motivazione della controdeduzione presentata dall'operatore economico non procede con l'applicazione delle penali e dispone un nuovo termine per l'esecuzione della prestazione oggetto di contestazione, il cui mancato rispetto dà luogo all'applicazione delle penali.

L'applicazione delle penali non pregiudica il diritto della Provincia a ottenere la prestazione; è fatto in ogni caso salvo il diritto della Provincia di richiedere il risarcimento del maggior danno.

Qualora si giunga a determinare un importo massimo della penale superiore al 10% sul corrispettivo professionale netto di ogni singola prestazione, la Provincia, su proposta del responsabile del procedimento, dispone la risoluzione del contratto per grave inadempimento.

#### **ART. 7 - ONORARI E MODALITA' DI PAGAMENTO ED ASSUNZIONE OBBLIGHI DI TRACCIABILITÀ EX L. 136/2010**

1. L'importo per il servizio in oggetto è fissato in € ....., IVA esclusa, a cui dovranno aggiungersi gli oneri previdenziali ed assistenziali, nonché l'IVA, corrispondente all'importo lordo di € .....

Il compenso sopra indicato è fisso, vincolante e onnicomprensivo e risponde al criterio della congruità del compenso rispetto alla dignità della professione in relazione all'art. 2233, 2° comma, del Codice Civile ed è, inoltre da intendersi forfetario ed onnicomprensivo anche di eventuali variazioni, che si rendessero necessarie nel corso dell'espletamento del servizio.

2. L'importo di cui al comma 1, comprensivo di onorari e spese, tiene conto in particolare della distanza dei cantieri rispetto allo studio dell'operatore economico e dell'ubicazione dello stesso cantiere, delle eventuali collaborazioni e dei trasferimenti effettuati per l'espletamento del servizio.
3. Il corrispettivo sopra stabilito deve essere maggiorato del contributo alla competente cassa nazionale di previdenza e assistenza professionale, nonché dell'I.V.A., all'aliquota di legge
4. Il committente/responsabile dei lavori è comunque estraneo ai rapporti funzionali ed economici intercorrenti tra l'operatore economico e gli eventuali suoi collaboratori, consulenti o altri soggetti con specializzazione professionale delle cui prestazioni l'operatore economico intenda o debba avvalersi.

Al pagamento si provvederà in un'unica soluzione, dietro presentazione di regolare fattura elettronica che potrà essere emessa solo dopo formale comunicazione da parte della Provincia del raggiungimento delle condizioni che permettono la liquidazione della rata di cui sopra. Il pagamento è comunque subordinato all'accertamento a cura della Provincia della regolarità contributiva dell'operatore economico.

Nel caso in cui l'operatore economico dichiari di avere dei dipendenti, sarà operata una ritenuta dello 0,50%; le ritenute saranno svincolate soltanto in sede di liquidazione finale. In tal caso, per ogni pagamento, sarà necessaria l'acquisizione del DURC (Documento Unico di Regolarità Contributiva).

L'operatore economico con riferimento alle prestazioni oggetto del presente contratto, si impegna ad osservare e far osservare ai propri collaboratori a qualsiasi titolo, per quanto compatibili con il ruolo e l'attività svolta, gli obblighi di condotta previsti dal codice di comportamento dei dipendenti della Provincia di Reggio Emilia, approvato con delibera n. 23 dell'11/02/2014. A tal fine si dà atto che l'amministrazione ha informato il contraente che sul sito dell'Amministrazione Provinciale è pubblicato il codice di comportamento al seguente indirizzo:

**<http://www.provincia.re.it/page.aspIDCategoria=703&IDSezione=26591&ID=529565>**.

L'operatore economico si impegna a rendere edotti dei contenuti dello stesso i propri collaboratori a qualsiasi titolo e a fornire prova dell'avvenuta comunicazione. La violazione da parte del professionista degli obblighi di cui al codice di comportamento dei dipendenti della Provincia di Reggio Emilia approvato con delibera di Giunta Provinciale n. 23 dell'11/02/2014, costituisce motivo di risoluzione di diritto del contratto, ai sensi dell'art. 1456 del Codice Civile. L'amministrazione verificata l'eventuale violazione, contesta per iscritto il fatto assegnando un termine non superiore a dieci giorni per la presentazione di eventuali controdeduzioni. Ove queste non fossero presentate o risultassero non accoglibili, procederà alla risoluzione del contratto, fatto salvo il risarcimento dei danni.

Ai sensi dell'art. 3, comma 7, Legge 136/2010, l'operatore economico ha indicato il seguente conto corrente bancario dedicato, da utilizzare, sia in entrata che in uscita, per tutta la gestione contrattuale, intestato all'operatore economico stesso:.....

L'operatore economico dichiara, inoltre, che le persone delegate ad operare sul conto corrente suddetto sono:.....

A pena di nullità del contratto, tutti i movimenti finanziari relativi al servizio in oggetto, devono essere registrati sul conto corrente dedicato sopracitato e devono essere effettuati esclusivamente tramite lo strumento del bonifico bancario o postale, ovvero con altri strumenti di pagamento idonei a consentire la piena tracciabilità delle operazioni (sono esentate le fattispecie contemplate all'art. 3, comma 3, della L. 136/2010 e s.m.i.). Il mancato utilizzo del bonifico bancario o postale, ovvero degli altri strumenti idonei a consentire la piena tracciabilità delle operazioni, costituisce causa di risoluzione del contratto. Ai fini della tracciabilità dei flussi finanziari, gli strumenti di pagamento devono riportare, in relazione a ciascuna transazione posta in essere per il presente contratto, il codice identificativo gara – CIG: ..... e il Codice Unico di Progetto CUP: .....

E' fatto obbligo di provvedere a comunicare ogni modifica relativa alle generalità e al codice fiscale delle persone delegate ad operare sul suddetto c/c dedicato. A pena di nullità assoluta, l'operatore economico, assume gli obblighi di tracciabilità dei flussi finanziari di cui alla legge sopra citata.

L'assunzione degli obblighi di tracciabilità dei flussi finanziari deve essere riportata in tutti i contratti sottoscritti a qualsiasi titolo interessate al servizio di cui al presente contratto e la Provincia può verificare in ogni momento tale adempimento. Il soggetto che ha notizia dell'inadempimento della propria controparte agli obblighi di tracciabilità finanziaria di cui alla Legge 136/2010, ne deve dare immediata comunicazione alla Provincia di Reggio Emilia e alla Prefettura-Ufficio territoriale del Governo di Reggio Emilia.

## **ART. 8 – ASSUNZIONE DI RESPONSABILITÀ E ASSICURAZIONE**

L'operatore economico assume personalmente gli obblighi e le responsabilità attribuitegli dalle norme vigenti in materia di sicurezza, per la parte di competenza, e di quelle discendenti dal presente contratto, ferme restando le responsabilità proprie del R.U.P.

L'operatore economico deposita presso il committente una polizza assicurativa contro tutti i rischi inerenti il servizio – RCT/RCO, rilasciata da ....., n. ...., in data 00/00/2023, con efficacia fino all'ultimazione delle prestazioni e per un massimale unico complessivo di € 1.000.000,00.

Qualora derivino danni o sanzioni al R.U.P., per cause che siano direttamente ascrivibili alla cattiva o colposa conduzione del servizio assegnato il committente potrà rivalersi sull'operatore economico per i danni o le sanzioni subiti.

A garanzia dell'esatto adempimento degli obblighi contrattuali, l'operatore economico, ai sensi dell'art.53, comma 4 e dell'art. 117 del D.Lgs. 36/2023 "Nuovo Codice", costituisce una cauzione definitiva di € ....., (5% sul valore netto contrattuale), mediante polizza fideiussoria n. ...., rilasciata in data 00/00/2023 da .....

In caso di inadempienze contrattuali, la Provincia avrà diritto di rivalersi sulla cauzione e l'operatore economico dovrà reintegrarla nei termini che saranno prefissati qualora la Provincia avesse dovuto, durante l'esecuzione del contratto, valersi in tutto o in parte di essa.

## **ART. 9 - RECESSO E RISOLUZIONE DEL CONTRATTO**

E' fatto divieto all'operatore economico di recedere dal contratto.

Nel caso che l'operatore economico non consegni il materiale richiesto entro i 30 giorni successivi alle

scadenze di cui all'art. 4, la Provincia avrà facoltà di risolvere il contratto.

L'Amministrazione si riserva, in ogni momento, la facoltà di recedere dal contratto per sopravvenuti motivi di interesse pubblico. Essa ne dovrà dare comunicazione all'operatore economico con un preavviso di almeno 15 giorni.

In caso di recesso da parte della Provincia, l'operatore economico ha diritto al pagamento delle prestazioni eseguite, purché correttamente effettuate, secondo il corrispettivo contrattuale, rinunciando espressamente, ora per allora, a qualsiasi ulteriore pretesa anche di natura risarcitoria ed a ogni ulteriore compenso o indennizzo e/o rimborso spese, anche in deroga a quanto previsto dall'art. 1671 del codice civile.

#### **ART. 10- DIVERGENZE**

La competenza a conoscere delle controversie derivanti dall'esecuzione del contratto spetta, ai sensi dell'art. 20 del codice di procedura civile, al giudice del luogo dove il contratto è stato stipulato. E' escluso, pertanto, il deferimento al giudizio arbitrale delle eventuali controversie contrattuali.

#### **ART. 11 - DISPOSIZIONI FINALI**

La prestazione d'opera, di cui al presente contratto, si configura a tutti gli effetti come rapporto stipulato e regolato, per quanto non disciplinato dal presente atto, dagli artt. 2222 e seguenti del Codice Civile.

#### **ART. 12 – STIPULA**

Il presente atto viene sottoscritto mediante firma digitale. Anche ai fini dell'individuazione del foro competente, la sottoscrizione si intende avvenuta, per consenso delle parti, in Reggio Emilia, nella data corrispondente all'apposizione dell'ultima firma.

Ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1341 del Codice Civile, il Professionista dichiara di accettare espressamente le seguenti clausole:

Art. 6: Penali

Art. 7: Onorari e modalità di pagamento ed assunzione obblighi di tracciabilità ex L. 136/2010;

Art. 9: Recesso e Risoluzione del contratto;

Art. 10: Divergenze.

PROVINCIA DI REGGIO EMILIA:

IL DIRIGENTE  
f.to Ing. Valerio Bussei

L'OPERATORE ECONOMICO:

f.to

*Documento sottoscritto con modalità digitale*

*“(da sottoscrivere in caso di stampa)”*

*Si attesta che la presente copia, composta di n. ... fogli, è conforme in tutte le sue componenti al corrispondente atto originale firmato digitalmente conservato agli atti con n ..... del .....*

*Reggio Emilia, lì..... Qualifica e firma .....*”