

**Procedura negoziata, mediante cottimo fiduciario, per l'affidamento del servizio di analisi e studio "Tecnologie disponibili, discussione sulla caratterizzazione quali-quantitativa del mercato attuale e degli sviluppi al 2020, identificazione delle tecnologie più promettenti, esperienze in corso, buone pratiche e opzioni a breve e medio termine. Identificazione dei fattori chiave di successo, rischi e barriere per le energie rinnovabili nel trasporto" – Progetto INTERREG IV C CATCH MR**

CUP (Codice Unico di Progetto) – F31I10000470007

CIG (Codice Identificativo Gara) – 20853250A1

CPV 73220000-0 Servizi di consulenza nel campo dello sviluppo

## **CAPITOLATO D'ONERI**

### **Art. 1. Quadro di riferimento**

L'impegno che i Paesi dell'Unione Europea assumono sulle fonti rinnovabili rappresenta non solo un importante elemento programmatico nel settore energetico, ma anche un preciso obbligo. Con la Direttiva 2009/28/CE, recepita dal governo italiano Decreto legislativo 3 marzo 2011, n. 28, si sono stabiliti gli obiettivi vincolanti per ciascuno stato. Il quantitativo di energia da fonti rinnovabili da raggiungere è una percentuale dei consumi finali dell'anno 2020 (per l'Italia è pari al 17%). Ciascuno Stato dovrà elaborare e indicare il percorso, definito da un modello fisico, che permetta di realizzare l'obiettivo nei settori specifici delle fonti rinnovabili: settore elettrico, settore termico (riscaldamento e raffrescamento) e trasporti. Tali obiettivi di settore devono essere stabiliti anche in funzione territoriale, e quindi per l'Italia in sede regionale. Il "Piano di Azione Nazionale per le Energie Rinnovabili" definisce in modo puntuale le linee d'azione per le fonti rinnovabili e la strategia di sviluppo. Gli elementi essenziali in termini numerici sono:

- 131 Mtep, il consumo finale di energia al 2020 (quindi un valore analogo a quello del 2008);
- 22 Mtep di fonti rinnovabili (pari al 17%) suddivisi in elettricità 9,1 Mtep; calore 9,5 Mtep; trasporti 2,5 Mtep e 1,1 Mtep trasferiti da altri Stati.

Rispetto allo scenario tendenziale (146 Mtep al 2020) si prevede che il piano sull'efficienza energetica faccia risparmiare circa 15 Mtep. In ultima analisi si prevede una sostanziale stabilità sui consumi energetici intorno ai 130 Mtep per tutto il futuro decennio.

Nel settore trasporti la situazione delle rinnovabili è particolarmente critica. L'obiettivo UE è almeno pari al 10% del consumo complessivo del settore quindi da 0,18 Mtep (anno 2005) a 2,5 Mtep.

Il progetto INTERREG IV C Catch MR (Approcci cooperativi alle sfide del trasporto nelle Regioni Metropolitane - finanziato per il 75% con contributo FESR e per il 25% con fondo di rotazione nazionale) ha come obiettivo generale quello di migliorare la qualità della vita e la competitività delle Regioni Metropolitane. Una delle strategie chiave per raggiungere questo obiettivo è il rafforzamento dell'efficienza e della sostenibilità ambientale dei servizi di trasporto per i passeggeri tra la città e la sua area metropolitana. Il progetto presenta buone pratiche di uso del territorio e di trasporto sostenibile nelle Regioni Metropolitane partecipanti e investiga la loro trasferibilità in altri contesti regionali.

Partner del progetto, oltre la Provincia di Roma, sono: Dipartimento di Pianificazione territoriale – Berlino Brandeburgo (Germania), Comune di Oslo (Norvegia), Provincia di Akershus (Norvegia), Regione di Goteborg (Svezia), Comune di Vienna (Austria), Regione della Bassa Austria (Austria), Agenzia di sviluppo regionale di Lubiana (Slovenia), Centro di ricerca - Accademia slovena di arti e scienze (Slovenia), Comune di Budapest (Ungheria),

Associazione di trasporti di Budapest (Ungheria), BIC Lazio (Italia).

Il progetto si articola in specifiche azioni, assegnate ai partners; in particolare la Provincia di Roma è stata individuata quale partner responsabile del servizio di analisi e studio su "Tecnologie disponibili, discussione sulla caratterizzazione quali-quantitativa del mercato attuale e degli sviluppi al 2020, identificazione delle tecnologie più promettenti, esperienze in corso, buone pratiche e opzioni a breve e medio termine. Identificazione dei fattori chiave di successo, rischi e barriere per le energie rinnovabili nel trasporto" (di seguito per brevità "servizio"), oggetto del presente capitolato d'appalto.

Il progetto Catch MR è volto a favorire la partecipazione e la condivisione delle scelte politiche nel settore delle energie rinnovabili applicate al settore trasporto. In particolare il predetto progetto prevede la redazione di uno studio che consenta di identificare le questioni chiave, monitorare lo status quo, specificare le azioni e gli obiettivi delle politiche di trasporto sostenibile con riferimento all'uso delle energie rinnovabili, stabilire le opzioni politiche disponibili, coinvolgere gli attori e portare all'implementazione di politiche efficaci. Lo studio dovrà identificare le priorità, le iniziative e le azioni che sono necessarie - a breve, medio e lungo termine - attraverso il pieno coinvolgimento dei cittadini, delle aziende, delle organizzazioni pubbliche e private.

## **Art. 2. Oggetto del servizio**

L'appalto ha per oggetto tutte le attività necessarie alla redazione di schede di dettaglio che analizzino RES-T (carburanti per il trasporto prodotti da fonti energetiche rinnovabili) e sistemi innovativi di trasporto pubblico che, sfruttando le nuove tecnologie, possano portare significativi spostamenti modali dal trasporto privato al pubblico. Esempi sono i sistemi tram-treno, sistemi a guida automatica o semiautomatica, elettrici e di medie piccole dimensioni (Personal Rapid Transit, Cybercars), forme avanzate di car-sharing con veicoli ecologici che attraggano anche spostamenti sistematici e ride-sharing per aumentarne il riempimento in ora di punta e sistemi energetici sostenibili per le flotte di trasporto pubblico come biocarburanti, elettrico, idrogeno, fossile (diverso dal petrolio) e altre.

L'obiettivo finale dello studio è quello di analizzare, confrontare e verificare, l'efficacia, l'efficienza e l'economicità di alcuni sistemi di trasporto innovativi e di combustibili alternativi (già esistenti e/o in via di sviluppo). Il loro utilizzo deve garantire attrattività con una migliore ripartizione modale e la diminuzione dell'inquinamento. I trasporti innovativi, come già indicato in premessa, si concentreranno sui trasporti pubblici con maggiore attrattività, come sistemi automatici, a chiamata ed anche su sistemi di trasporto per l'ultimo miglio in zone a bassa densità. Le RES-T da analizzare potranno riguardare i biocarburanti, l'elettrico, l'idrogeno il fossile (diverso dal petrolio) e altre sostanze provenienti da quelle alimentari (oli, semi, acqua ecc) e/o emulsioni varie, e dovranno essere messi a confronto con quelli tradizionali quali benzina, metano, gas, diesel, comunque reperibili sul mercato. Particolare attenzione sarà posta alle caratteristiche granulometriche del particolato emesso da autobus di flotta pubblica già alimentati con diversi combustibili.

L'analisi dovrà anche riguardare il possibile impiego di tali combustibili e sistemi di trasporto, rispetto alla loro potenziale offerta sul territorio (reperibilità del prodotto, capillarità del servizio erogato), rispetto alle attuali infrastrutture, materiale rotabile esistente e al servizio di trasporto effettivamente svolto per l'utenza finale che è rappresentata dai cittadini.

In particolare andrà posta anche l'attenzione verso il possibile gradimento degli utenti, per i veicoli di nuova generazione e alimentati con i nuovi combustibili (se di nuova generazione), considerando sia eventuali servizi flessibili e/o a chiamata e la possibilità di utilizzarli anche in presenza di pedoni e ciclisti.

Infine, in linea generale i contenuti dello studio dovranno evidenziare tutti gli aspetti per una analisi completa di sostenibilità riguardante i seguenti aspetti:

- Energetico;
- Tecnico-scientifico;
- Finanziario-economico;
- Giuridico-amministrativo;
- Sociale.

***Lo studio dovrà caratterizzarsi per approccio pragmatico*** e non accademico.

Le modalità di rilevazione, i risultati della rilevazione e le conclusioni devono essere riportati in apposita Scheda di dettaglio, da compilare, da parte dell'aggiudicatario, per ciascuno dei punti di cui al successivo articolo 4.

Le schede di dettaglio dovranno essere obbligatoriamente formate da tre parti con i seguenti contenuti minimi:

- Modalità di rilevazione, che riporta le modalità adottate per la rilevazione dei dati e delle informazioni;
- Risultati della rilevazione, che riporta i dati e le informazioni rilevate;
- Conclusioni, che riporta le principali scoperte analitiche, messaggi fondamentali e conclusioni, raccomandazioni.

### **Art. 3. Importo dell'appalto**

L'importo a base d'asta per l'affidamento del servizio di cui sopra corrisponde a € 30.000,00 Iva esclusa.

### **Art. 4. Descrizioni del servizio**

Dovranno essere prodotte da parte dell'aggiudicatario delle schede di dettaglio su ognuno dei seguenti punti:

#### **1) Analisi dello stato dell'arte:**

- Studio delle diverse tecnologie attualmente disponibili (offerta già presente sul mercato), con particolare riferimento alla mobilità sostenibile e ai sistemi di trasporto innovativi (sistemi di trasporto automatici, a domanda ed integrati) e alle RES-T (carburanti per il trasporto prodotti da fonti energetiche rinnovabili) come ad es. tecnologie multifuel biocarburanti, elettrico, idrogeno, fossile diverso dal petrolio, ecc. Loro valutazione energetica, ambientale e finanziaria comparata ai veicoli convenzionali. Limitazioni e incentivi presenti nel quadro normativo nazionale e regionale di riferimento specifico per ogni fonte energetica considerata.
- Rassegna delle tecnologie "accessibili", mature e che abbiano un rapporto costi-benefici fattibile, disponibili e applicabili entro il 2020 con riferimento al territorio provinciale.
- Studio sull'eventuale domanda legata all'utilizzo di tecnologie rinnovabili già in atto nel territorio provinciale.
- Stato della ricerca, sviluppo e applicazione di tali tecnologie a livello UE.

#### **2) Normativa di riferimento, drivers e barriere:**

- Contesto normativo di riferimento europeo, nazionale, regionale e provinciale;
- Stato della ricerca e sviluppo delle politiche a livello UE.
- Analisi delle barriere e drivers nell'attuale contesto legislativo europeo, nazionale e regionale.

### **3) Drivers e barriere**

- Analisi dell'efficacia delle politiche europee e locali per le energie rinnovabili e del livello di supporto delle tecnologie RES-T.
- Analisi delle barriere non-economiche, come ad esempio gli ostacoli amministrativi, ostacoli all'accesso grid, una struttura scadente del mercato, mancanza di informazioni e formazione, inadeguata gestione delle questioni di accettazione sociale, ecc. nel contesto della Provincia di Roma.
- Analisi delle criticità: evidenziazione degli scenari di domanda e maturità delle tecnologie, rischi, incertezze, e altri fattori rilevanti che potrebbero influenzare l'effettiva applicazione delle tecnologie nel territorio della Provincia di Roma.

### **4) Analisi dei sistemi infrastrutturali necessari all'eventuale applicazione delle tecnologie sostenibili:**

- Analisi dei fattori di scala (componenti singoli infrastrutturali, percorsi "mono carburante" o "pluri carburante").
- Analisi delle diverse infrastrutture di rifornimento/ricarica che possono influenzare la relativa commerciabilità di veicoli/carburanti.

### **5) Strategia di scelte politiche.**

- Identificazione di strategie ottimali, finalizzata alla riduzione di CO<sub>2</sub>, immediatamente applicabili (orizzonte temporale 2020), ai trasporti con particolare attenzione al contesto provinciale, anche attraverso l'identificazione di scenari alternativi per il trasporto passeggeri nella Provincia di Roma. In particolare si chiede la costruzione di 3 diversi scenari di riferimento:
  - o scenario business as usual (BAU): ipotesi di assenza di specifici interventi di riduzione;
  - o scenario Riduzione: costruito sulla base delle strategie individuate, con lo scopo di contenere le emissioni di CO<sub>2</sub> al 2020 a un livello inferiore del 10% rispetto a quelle del 1990;
  - o scenario Potenziale: in questo caso si punta a ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> del 20% circa al 2020 rispetto al 1990. Costituisce uno scenario "spinto" poiché prevede la presenza di un forte impegno nazionale ed internazionale, e di una forte concertazione locale tra i diversi soggetti amministrativi, tecnici, civili e produttivi presenti nel territorio della Provincia di Roma.
- Sviluppo di una strategia per la Provincia di Roma per la promozione del trasporto sostenibile e la riduzione delle emissioni derivanti dal trasporto al 2020, utilizzando le tecnologie e RES-T analizzati ed evidenziazione dei risvolti energetici, ambientali, socio-economici (risparmio energetico ottenibile e vantaggi che si possono riscontrare dal punto di vista ambientale e socio economico).
- Studio dell'eventuale impatto delle diverse opzioni sull'uso e pianificazione del territorio provinciale tenendo in considerazione i risultati delle schede precedenti e in particolare quella sviluppata al punto 4.
- Analisi di eventuali meccanismi, strumenti e accordi istituzionali disponibili e da proporre nel territorio della Provincia di Roma per la riduzione delle emissioni CO<sub>2</sub> e la promozione di energie sostenibili nel settore trasporto.

## 6) Analisi comparativa

- Analisi di benchmarking internazionale finalizzata a identificare driver e barriere comuni nelle aree metropolitane coinvolte nel progetto (Berlino Brandeburgo, Vienna, Budapest, Oslo, Goteborg, Lubiana). Alla società affidataria verranno consegnati i risultati dell'indagine condotta nelle aree metropolitane partners sullo stato delle politiche energetiche nella precedente fase progettuale. Tali risultati forniranno la base di dati per l'analisi comparativa.

Tutti i documenti prodotti dovranno essere forniti in formato cartaceo e in un formato digitale e per i documenti costituiti da cartografia, il formato digitalizzato dovrà essere compatibile con il Sistema Informativo Territoriale della Provincia di Roma.

In particolare le Schede di dettaglio compilate devono risiedere in un unico file in italiano in formato non protetto e modificabile e in un unico file in inglese (standard English) in formato non protetto e modificabile. Entrambi i files verranno resi disponibili dal committente nell'area documenti dell'indirizzo web: [www.catch-mr.eu](http://www.catch-mr.eu).

Tutti i documenti devono riportare il logo del programma Interreg IV C e il logo del progetto Catch MR Interreg IV C, tutti scaricabili dal sito: [www.catch-mr.eu](http://www.catch-mr.eu) e il logo della Provincia di Roma scaricabile all'indirizzo:

<http://www.provincia.roma.it/istituzionale/comunicazione-e-urp/lidentità-visiva>.

Pertanto il prodotto finale da consegnare, con le specifiche di cui sopra, dovrà essere costituito da:

- n. 2 esemplari delle Schede di dettaglio in formato digitale (cd o altro supporto elettronico) di cui n. 1 in italiano e n. 1 in inglese (standard English);
- n. 6 esemplari delle Schede di dettaglio in formato cartaceo, di cui n. 3 in italiano e n. 3 in inglese standard English);
- n. 2 presentazioni power point esclusivamente in formato digitale non protetto e modificabile, di cui n. 1 in italiano e n. 1 in inglese (standard English), che presentino in forma sintetica i risultati dello studio;
- n. 2 presentazioni power point esclusivamente in formato digitale non protetto e modificabile, di cui n. 1 in italiano e n. 1 in inglese (standard English), che presentino in forma analitica la metodologia dello studio e i contenuti di ognuna delle schede di cui al presente articolo.

Dovranno inoltre essere rispettate le prescrizioni in materia di Informazione e pubblicità, come specificato all'allegato 7 del Manuale del Programma Interreg IV C "Information & Publicity Factsheet" aggiornato al 1° dicembre 2010 e della "Project Communication Guide" del Programma Interreg IV C reperibili su [http://i4c.eu/ressources\\_partners.html](http://i4c.eu/ressources_partners.html) e le prescrizioni per il rispetto dell'identità visiva della Provincia di Roma reperibili all'indirizzo <http://www.provincia.roma.it/istituzionale/comunicazione-e-urp/lidentità-visiva>.

### **Art. 5. Tempo massimo per l'espletamento del servizio**

I servizi oggetto del presente affidamento devono essere inderogabilmente forniti entro i giorni naturali continuativi previsti nell'offerta dell'aggiudicatario. Tale periodo non potrà comunque essere inferiore a 60 e superiore a 70 giorni naturali continuativi, contati a partire dalla data di ricezione della lettera di ordinazione, fatta salva eventuale proroga autorizzata dalla Provincia di Roma per il completamento delle fasi progettuali e il raggiungimento degli obiettivi fissati, senza alcun ulteriore aggravio di spese per la Provincia di Roma e senza

alcuna ulteriore pretesa da parte dell'aggiudicatario dell'affidamento.

### **Art 6. Finanziamento**

Il servizio è finanziato al 75% con le risorse FESR e al 25% con risorse del fondo di rotazione nazionale INTERREG IV C.

In caso di mancata erogazione del contributo comunitario e/o nazionale, di perdita o revoca del finanziamento stesso, per qualsiasi titolo, ove la Pubblica Amministrazione proceda per tali motivi all'annullamento o revoca della procedura di gara, nulla sarà dovuto ai concorrenti né all'aggiudicatario ove già individuato.

I concorrenti non potranno pretendere alcunché a qualsivoglia titolo anche risarcitorio. Allo stesso modo l'aggiudicatario, ove anche disposta l'aggiudicazione definitiva, non potrà pretendere né l'adempimento in forma specifica né la corresponsione di qualsivoglia somma a qualsiasi titolo anche risarcitorio.

In caso di mancata erogazione, perdita o revoca del finanziamento per fatto non imputabile all'aggiudicatario dopo la stipula del contratto, è facoltà dell'Amministrazione esercitare il diritto di recesso dal contratto, previo pagamento delle prestazioni contrattuali già eseguite, escluso il riconoscimento di ulteriori somme a qualsiasi titolo in favore dell'aggiudicatario.

### **Art. 7. Corrispettivo**

Il corrispettivo dovuto sarà determinato dall'importo posto a base di gara di € 30.000,00 Iva esclusa, detratto il ribasso percentuale indicato nell'offerta economica. Detto ribasso percentuale sarà determinato a proprio rischio dall'appaltatore in base ai propri calcoli, alle proprie indagini e alle proprie stime.

### **Art. 8. Cauzione**

L'offerta dovrà essere corredata da una garanzia, pari al 2% del prezzo base indicato nell'invito, sotto forma di cauzione o di fideiussione. Tale cauzione deve essere costituita secondo le modalità previste dall'art. 75 del DLgs. 163/2006 e successive modifiche ed integrazioni.

Al momento della stipula del contratto verrà richiesta cauzione definitiva, pari al 10% dell'importo dell'aggiudicazione, ai sensi dell'art. 113 del DLgs. 163/2006.

La cauzione dovrà essere prestata mediante fidejussione bancaria o polizza assicurativa e dovrà prevedere espressamente:

- la rinuncia al beneficio della preventiva escussione del debitore principale in deroga al disposto di cui all'art. 1944 Cod. Civ.;
- la rinuncia all'eccezione di cui all'art. 1957, comma 2, Cod. Civ.;
- la sua operatività entro 15 giorni a semplice richiesta della stazione appaltante ogni eccezione esclusa.

Fatta salva l'applicazione dell'art. 113, comma 3, D.Lgs. 163/2006, la cauzione rimane vincolata per tutta la durata del contratto, e viene restituita dopo aver accertato che l'aggiudicatario ha adempiuto in modo pieno e perfetto a tutte le obbligazioni contrattuali, e comunque finché non sia stata eliminata ogni eventuale eccezione e definita qualsiasi controversia.

Qualora l'ammontare della cauzione dovesse ridursi per effetto dell'applicazione delle penali o per qualsiasi altra causa l'aggiudicatario dovrà provvedere al reintegro entro il termine di 10 (dieci) giorni lavorativi dal ricevimento della richiesta avanzata dalla Provincia.

### **Art. 9. Responsabilità**

a) In caso di risoluzione del contratto per fatto e colpa dell'appaltatore contraente che comporti anche la perdita del finanziamento, lo stesso contraente sarà tenuto anche al

risarcimento del maggior danno subito dalla Provincia di Roma per la perdita del finanziamento stesso.

b) l'aggiudicatario sarà comunque tenuto a risarcire l'Amministrazione del danno causato da ogni inadempimento alle obbligazioni derivanti dal presente capitolato;

c) l'aggiudicatario è obbligato ad applicare integralmente, a favore dei propri dipendenti, tutte le norme contenute nel contratto nazionale di lavoro e negli accordi integrativi, territoriali e aziendali e per il settore di attività;

d) l'aggiudicatario è altresì obbligato a rispettare tutte le norme in materia retributiva, contributiva, previdenziale, assistenziale, assicurativa, sanitaria, previste per i dipendenti dalla legislazione vigente. L'Amministrazione Provinciale è dunque esonerata da qualsiasi responsabilità che dovesse derivare dalle omesse assicurazioni obbligatorie del personale addetto alle prestazioni di cui sopra e, comunque, da qualsiasi violazione o errata applicazione della normativa su richiamata.

### **Art. 10. Inadempienze dell'aggiudicatario e penali**

L'aggiudicatario non può in nessun caso sospendere il servizio con sua decisione unilaterale, nemmeno nel caso in cui insorgessero controversie con la Provincia di Roma. La sospensione del servizio per decisione unilaterale dell'aggiudicatario, costituisce inadempimento contrattuale tale da motivare la risoluzione del contratto. Restano a carico dell'aggiudicatario tutti gli oneri e le conseguenze derivanti da tale risoluzione.

L'Amministrazione si riserva la facoltà di applicare una penale, per ogni giorno solare di ritardo, non imputabile all'Amministrazione ovvero a forza maggiore o caso fortuito, rispetto al termine massimo stabilito per la consegna, di cui al precedente articolo 5, pari a € 100,00 per ogni giorno di ritardo, fatto salvo il risarcimento del maggior danno. Deve considerarsi ritardo anche il caso in cui l'aggiudicatario esegua il servizio in modo difforme o parziale dalle disposizioni stabilite nel presente Capitolato.

Qualora si verificassero delle inadempienze contrattuali, l'Ente diffiderà l'aggiudicatario all'adempimento con lettera raccomandata A/R, entro un congruo termine non inferiore a quindici giorni, dichiarando che, decorso inutilmente detto termine, il contratto s'intenderà risolto, procedendo nei confronti della ditta alla determinazione dei danni eventualmente sofferti.

Tutte le clausole del presente Capitolato sono essenziali e pertanto ogni eventuale inadempimento può produrre un'immediata risoluzione del contratto stesso, di diritto o di fatto, con le suddette modalità. Per il rimborso delle spese, il risarcimento dei danni e il pagamento delle penalità, l'Amministrazione Provinciale potrà detrarre, a propria discrezione, le somme spettanti dalle fatture rimesse dall'aggiudicatario o incamerare la cauzione. L'Amministrazione si riserva inoltre la facoltà di risolvere il contratto in qualsiasi momento, con preavviso di sessanta giorni, con raccomandata A/R, qualora venisse modificato il tipo di gestione dell'appalto o venissero meno tutte o parte delle esigenze del presente appalto.

A fronte di risoluzione per causa imputabile all'aggiudicatario, quest'ultimo sarà escluso dal partecipare a gare per analoghi servizi per anni cinque dalla data di risoluzione del contratto.

### **Art. 11. Risoluzione per inadempimento**

In caso di inosservanza delle clausole contenute nel presente capitolato d'oneri, l'Amministrazione ha facoltà di risolvere il contratto, previa diffida ad adempiere ai sensi dell'art. 1454 del Codice civile, fatta salva l'azione di risarcimento dei danni e l'eventuale incameramento della cauzione.

### **Art. 12. Clausola risolutiva espressa**

L'Amministrazione si riserva la facoltà di risolvere immediatamente il contratto, ai sensi e per gli effetti dell'art. 1456 del c.c., qualora vengano riscontrati i seguenti inadempimenti:

- mancato reintegro del deposito cauzionale entro i termini stabiliti;
- mancato adempimento degli obblighi contributivi, previdenziali ed assicurativi nei confronti del personale dipendente;
- in caso di fallimento dell'Impresa;
- ritardo nel servizio che abbia comportato gravi difficoltà per l'Amministrazione provinciale;
- in caso di cessione totale o parziale del contratto;
- perdita dei requisiti soggettivi ed oggettivi che consentano il regolare svolgimento dell'appalto.

In tali casi l'Amministrazione dovrà comunicare, mediante lettera raccomandata, che intende avvalersi della presente clausola risolutiva espressa, ai sensi del citato art. 1456 del Codice civile.

Nelle predette circostanze l'Amministrazione sarà tenuta a corrispondere solo il prezzo contrattuale dell'appalto effettivamente espletato fino al giorno della risoluzione, dedotte le eventuali penalità e le spese sostenute nonché gli eventuali danni conseguenti l'inadempimento stesso.

### **Art. 13. Cessione e/o fusione di azienda**

In caso di cessione di azienda, trasformazione, fusione o scissione si rimanda alle disposizioni di cui all'art. 116 del D.Lgs. n. 163/2006.

### **Art. 14. Divieto di cessione del contratto, del credito e di subappalto**

È fatto assoluto divieto all'appaltatore di cedere, in tutto o in parte ed a qualsiasi titolo, il presente contratto, a pena di nullità della cessione.

È altresì vietato cedere in tutto o in parte, i crediti derivanti dall'avvenuta esecuzione del servizio, senza l'espressa autorizzazione dell'Amministrazione, pena l'incameramento della cauzione, l'immediata rescissione del contratto e conseguente rivalsa dei danni subiti.

È inoltre vietato il totale o parziale subappalto.

In caso di inadempimento, fermo restando il risarcimento del danno, prioritariamente mediante l'incameramento della cauzione, l'Amministrazione ha facoltà di dichiarare risolto il rapporto contrattuale.

### **Art. 15. Fatturazione e pagamenti**

Il pagamento sarà effettuato dall'Amministrazione provinciale sulla base delle fatture emesse dal soggetto aggiudicatario.

Il pagamento sarà effettuato con le seguenti modalità:

- il 50% dell'importo verrà erogato alla consegna, su supporto elettronico, delle Schede di dettaglio indicate all'art. 4, punti n. 1, 2 e 3, previa verifica da parte dell'Amministrazione della conformità delle stesse a quanto specificato nel presente capitolato e agli obiettivi del servizio. Il termine per la consegna in questione è fissato a 40 giorni naturali e consecutivi, contati a partire dalla data dell'ordine;
- il 50% dell'importo verrà erogato a completamento del servizio, previa verifica da parte dell'Amministrazione della conformità dello stesso a quanto indicato nel presente capitolato e agli obiettivi del servizio.

L'Amministrazione procederà ai pagamenti solo a seguito di apposita verifica della regolarità del documento unico di regolarità contributiva (DURC). In caso di accertata irregolarità del DURC da parte degli organi competenti, il termine di pagamento resterà sospeso sino ad

avvenuta regolarizzazione dello stesso, senza che l'aggiudicatario abbia nulla a pretendere.

#### **Art. 16. Tracciabilità dei flussi finanziari**

L'aggiudicatario si impegna ad osservare gli obblighi di tracciabilità dei flussi finanziari di cui alla normativa vigente. In particolare, per le movimentazioni finanziarie relative al presente appalto verranno utilizzati uno o più conti correnti bancari o postali dedicati, anche non in via esclusiva, accesi presso banche o presso la società Poste Italiane Spa. Di tali conti correnti verranno comunicati gli estremi identificativi alla stazione appaltante entro gg. 7 dalla loro accensione, unitamente alla generalità e al codice fiscale dei soggetti delegati ad operare su di essi. Tutti i movimenti finanziari verranno effettuati tramite bonifico bancario o postale, fatta salva la deroga prevista dalla norma.

Costituisce causa di risoluzione del contratto, ai sensi dell'art. 1456 c.c. l'esecuzione di transazioni senza avvalersi di banche o della società Poste Italiane Spa.

L'impresa che sia venuta a conoscenza dell'inadempimento della controparte agli obblighi di tracciabilità finanziaria previsti dalla vigente normativa, è tenuta all'immediata risoluzione del rapporto contrattuale, dandone contestuale informazione alla stazione appaltante e alla Prefettura-Ufficio territoriale per il Governo, territorialmente competente.

#### **Art. 17. Contratto di acquisizione del servizio**

Il contratto di acquisizione del servizio sarà concluso nella forma della lettera di affidamento di cui all'art. 12 del "Regolamento di disciplina dei procedimenti di acquisizione in economia di beni e servizi", adottato con Delibera del Consiglio Provinciale n. 207 del 18/10/2007. Dell'ordinazione ricevuta l'aggiudicatario deve dare accettazione per iscritto al responsabile del procedimento entro 5 giorni.

#### **Art. 18. Proprietà degli elaborati**

Gli elaborati diventeranno di proprietà dell'Amministrazione Provinciale solo dopo l'avvenuto pagamento degli onorari. Il soggetto incaricato non potrà utilizzare per sé, né fornire a terzi, dati ed informazioni sulle risultanze delle attività oggetto del servizio, se non previa autorizzazione dell'Amministrazione committente.

#### **Art. 19. Riservatezza**

L'aggiudicatario dovrà dare istruzioni al proprio personale affinché tutti i dati, patrimoniali, statistici, anagrafici e/o di qualunque altro genere relativi alle attività della Provincia di Roma di cui verranno a conoscenza, vengano considerati come riservati e come tali trattati.

#### **Art. 20. Norme di rinvio**

Per quanto non espressamente previsto nel presente capitolato, si fa riferimento al D.Lgs. 12/04/2006 n. 163, alle disposizioni del Codice Civile e al "Regolamento di disciplina dei procedimenti di acquisizione in economia di beni e servizi", adottato con Delibera del Consiglio Provinciale n. 207 del 18/10/2007.

#### **Art. 21. Controversie**

Per qualsiasi controversia insorga fra le parti è competente in deroga ad ogni altro Foro, quello di Roma. Si esclude il ricorso al collegio arbitrale.

#### **Art. 22. Tutela dei dati personali**

I dati personali conferiti ai fini della partecipazione alla gara saranno oggetto di trattamento informatico o manuale da parte dell'Amministrazione, nel rispetto di quanto prescritto dalla Legge 196/2003, per finalità inerenti alla valutazione dell'esistenza dei requisiti necessari per

la partecipazione alla gara d'appalto. I dati saranno resi pubblici in sede di contenzioso amministrativo limitatamente a quanto previsto dalle normative in vigore.

**Art. 23. Clausole**

Ai sensi e per gli effetti dell'art. 1341 c.c. si intendono lette e approvate specificamente e sottoscritte le clausole di cui agli artt. 4, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17,18,19,20,21.