



**COMUNE DI BOLOGNA
SETTORE MOBILITÀ SOSTENIBILE E INFRASTRUTTURE**

GARA DI APPALTO PER L’AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO
DI PROGETTAZIONE DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA
DI SVILUPPO DELLA RETE TRANVIARIA DI BOLOGNA:
TRATTO SUD-OVEST DELLA LINEA BLU SULLA DIRETTRICE BOLOGNA - STADIO
"RENATO DALL’ARA" - CASALECCHIO DI RENO E OPERE CONNESSE

**Relazione tecnico-illustrativa del R.U.P.
di inquadramento del servizio
e Quadro Economico**

CUP: F32G19000760001 *(oltre a CUP F32G19000780001 ai soli fini della rendicontazione ministeriale)*

INDICE GENERALE

CONTESTO IN CUI SI INSERISCE IL SERVIZIO	3
RELAZIONE DEL SERVIZIO CON I PROGETTI IN CORSO	4
SCELTA DELLA PROCEDURA DI GARA	6
SINTESI DELLE PRESTAZIONI RESE (FASI PRESTAZIONALI PREVISTE)	6
CRITERI AMBIENTALI MINIMI	7
ANALISI DETTAGLIATA DELLE PRESTAZIONI PREVISTE E CALCOLO DEGLI IMPORTI PER L'ACQUISIZIONE DEI SERVIZI CON INDICAZIONE DELLE MODALITÀ DI DETERMINAZIONE DEI CORRISPETTIVI	8
QUADRO ECONOMICO COMPLESSIVO DEL SERVIZIO	8

1. CONTESTO IN CUI SI INSERISCE IL SERVIZIO

Il Documento Unico di Programmazione (DUP) 2021-2023, tra gli obiettivi strategici, al par. 5,4 "Rivoluzione ambientale e transizione ecologica" prevede che per migliorare la qualità dell'ambiente e della vita delle città è indispensabile un'azione efficace e lungimirante sulla mobilità, che sappia incrementare la sostenibilità ambientale, economica e sociale del sistema dei trasporti e la qualità e democrazia degli spazi pubblici della città. I progetti e le politiche da mettere in campo nei prossimi anni dovranno contribuire a raggiungere obiettivi di contenimento delle emissioni climalteranti in linea con il Green Deal Europeo, che prevede la riduzione della mobilità motorizzata e la riduzione del 55% delle emissioni di gas serra entro il 2030, e coerenti con l'obiettivo dichiarato dall'amministrazione di partecipare alla Missione "100 Climate-neutral Cities by 2030 – by and for the Citizens", il cui bando è stato di recente pubblicato dal Mission Board for climate-neutral and smart cities.

Gli strumenti principali della nuova fase di pianificazione settoriale sono il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile approvato dalla Città Metropolitana di Bologna (PUMS) in data 27 novembre 2019 ed il nuovo Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) approvato dal Comune di Bologna in data 2 dicembre 2019, le cui azioni sono finalizzate ad un miglioramento complessivo della qualità della vita di tutti i cittadini con interventi integrati mirati a garantire un'accessibilità sostenibile e diffusa in tutte le aree della città in una logica di incremento del trasporto pubblico e di tutela delle zone a maggior pregio ambientale e architettonico, da attuarsi anche tramite la regolamentazione dell'uso del mezzo privato e la diversione modale a favore dell'utilizzo del trasporto pubblico.

Il PUMS prevede, nel suo assetto a regime, una rete di trasporto pubblico comprendente 4 linee tranviarie interconnesse tra loro, le linee filoviarie esistenti nonché di progetto di cui è confermata l'attuazione per quanto non interferenti con la rete tranviaria prevista dal PUMS medesimo e dalle linee di trasporto pubblico su gomma, anche con ipotesi di modifica e di riassetto delle medesime in un'ottica di ottimizzazione del sistema complessivo integrato.

La rete tranviaria coprirà le principali direttrici con maggiore domanda di mobilità, per le quali è stato verificato l'accentuarsi di fenomeni di raggiungimento della capacità dei vettori su gomma nelle fasce di punta. Tali fenomeni sono destinati ad accentuarsi nello scenario di progetto del PUMS che si pone l'obiettivo di una diversa ripartizione modale, con un significativo trasferimento degli spostamenti dal mezzo privato al trasporto pubblico. La rete tranviaria servirà direttamente anche il centro storico, al fine di assicurarne un'accessibilità generale, in modo ambientalmente sostenibile, e quindi di preservarne e riqualificarne il tessuto urbanistico e sociale.

Allo stato attuale:

- è in corso di svolgimento la procedura di appalto integrato per la progettazione esecutiva e la realizzazione della prima linea tranviaria (Linea Rossa);
- è altresì in corso la progettazione di fattibilità tecnica ed economica del tratto nord della Linea Verde lungo la direttrice Corticella - Castel Maggiore.

Il Comune di Bologna e il Comune di Casalecchio di Reno, in accordo con la Città metropolitana di Bologna, hanno ora definito, come risulta dalle delibere e dall'atto di indirizzi approvate dai tre Enti, di procedere con l'avvio della progettazione di fattibilità tecnica ed economica dello sviluppo della rete tranviaria sulla direttrice Bologna - Stadio Dall'Ara - Casalecchio di Reno.

Tale attività di progettazione risulta inoltre coerente con il nuovo Accordo di Programma relativo al progetto P.I.M.BO. (Progetto Integrato Mobilità Bolognese) approvato con Delibera di Consiglio P.G. 276684/2021 che ha disposto la project review delle linee filoviarie del P.I.M.BO. che, nel Comune di Casalecchio di Reno, sono sostituite dalla linea tranviaria.

Pertanto il servizio oggetto della gara consiste nella redazione del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica (di seguito solo "PFTE") redatto ai sensi del D.Lgs. 50/2016 (di seguito "Codice") e del DM (ex MIT) 300/2017 dello sviluppo della rete tranviaria di Bologna, relativamente al tratto sud-ovest della Linea Blu, lungo la direttrice Bologna - Stadio "Renato Dall'Ara" - Casalecchio di Reno. La linea in progetto si dovrà collegare funzionalmente alla tratta nord

della Linea Verde (che si sviluppa da via dei Mille verso Corticella e Castel Maggiore), già in fase di progettazione, andando così a costituire la seconda linea tranviaria della rete di Bologna. È inoltre oggetto del presente appalto anche la Progettazione di Fattibilità Tecnica ed Economica di un nuovo sistema di trasporto, mediante impianto a fune, per collegare via Porrettana con il Santuario della Madonna di San Luca e tale da consentire una comoda connessione con la Linea Blu e una piena integrazione tra i due sistemi di trasporto. Tale linea attraversa quartieri e zone ad alta densità abitativa e intercetta alcune tra le principali polarità, oltre a vari poli funzionali e commerciali, di Bologna e di Casalecchio di Reno. La lunghezza complessiva della linea è di circa 10 km.

La stazione appaltante si riserva inoltre la facoltà, qualora sussistano le condizioni finanziarie, nei limiti di cui all'art. 63, comma 5, del Codice, di affidare all'aggiudicatario, nei successivi tre anni dalla stipula del contratto, quale nuovo servizio consistente nella ripetizione di servizi analoghi, la progettazione definitiva della medesima linea tranviaria e delle opere connesse.

L'appalto non è stato suddiviso in lotti ex art. 51 del Codice, considerata l'interconnessione tra le prestazioni che rende impraticabile l'esecuzione distinta, anche in relazione al criterio di economicità ed efficienza.

2. RELAZIONE DEL SERVIZIO CON I PROGETTI IN CORSO

Come già evidenziato, il servizio oggetto del presente appalto dovrà obbligatoriamente confrontarsi e coordinarsi con altri progetti dell'Amministrazione Comunale che riguardano il sistema della mobilità di Bologna e il relativo assetto infrastrutturale e che interagiscono con la Linea Blu tranviaria:

il Servizio Ferroviario Metropolitano – SFM: considerato il principale progetto di potenziamento e qualificazione del trasporto collettivo bolognese nell'area metropolitana di Bologna, si fonda su un sistema costituito da otto rami ferroviari (280 km) e 87 fermate. Per il tratto sud-ovest la Linea Blu i punti di contatto con l'assetto ferroviario riguardano la stazione SFM Casalecchio Garibaldi, che serve le linee ferroviarie S1A e S2A, e le fermate SFM Casalecchio Ceretolo e Casalecchio Palasport, poste lungo la S2A, rispetto alle quali il progetto della linea tranviaria dovrà valutare le diverse opzioni per un efficace interscambio ferrovia-tram;

il Progetto Crealis-Neo: consiste nella realizzazione di un sistema di circa 18 Km di rete di TPL percorsi da mezzi dotati di trazione elettrica e di un sistema di guida che permette un accostamento di precisione alle banchine di fermata, facilitando l'ingresso dei passeggeri e diminuendo così i tempi di sosta alle fermate. Il sistema filobus a 'guida assistita' consente il collegamento rapido lungo la direttrice storica della via Emilia Levante, dal centro di Bologna a San Lazzaro di Savena, e verso nord, dal centro alla Stazione Centrale ed è effettuato con i nuovi mezzi filoviari Crealis Neo. Tali mezzi si caratterizzano, rispetto ai precedenti Civis, per avere prestazioni decisamente migliorative sia in termini di guidabilità (posto di guida tradizionale a sinistra) e affidabilità (guida automatica dedicata solo all'accostamento alle banchine di fermata), sia in termini emissivi, montando un motore di standard Euro 6 (rispetto al precedente Euro 3), naturalmente aggiuntivo rispetto alla trazione elettrica di base che è a zero emissioni. Il progetto è stato completato e il tratto interferito dal progetto della Linea Blu tranviaria riguarda l'asse Marconi – Dei Mille. Da valutare la compatibilità delle fermate del sistema Crealis Neo con quelle della linea tranviaria. Il soggetto incaricato dell'attuazione di tale progetto è Tper S.p.A.;

il Progetto PIMBO – Progetto Integrato della Mobilità Bolognese: si propone di creare una vera e propria rete integrata di trasporto pubblico di scala metropolitana, in grado di servire efficacemente gli spostamenti di ambito sia metropolitano sia urbano, in quanto il progetto prevede il completamento e il miglioramento del servizio di trasporto ferroviario metropolitano (le linee SFM) e quello del trasporto urbano, con la realizzazione di una rete filoviaria portante, garantendone la piena intermodalità. Il progetto, già approvato nella sua fase preliminare dal Comune di Bologna e dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha visto il riconoscimento di un cofinanziamento dello Stato, deliberato dal CIPE nell'Ottobre 2012, ottenuto dalla ridestinazione dei fondi precedentemente destinati alla Metrotranvia. In seguito, con Delibera n. 92 del 22/12/2017, il CIPE ha approvato il Progetto Definitivo del Progetto Integrato della Mobilità Bolognese (P.I.M.BO.) rimodulato, costituito dai seguenti interventi:

- Interventi di completamento del Servizio Ferroviario Metropolitano (realizzazione delle fermate Prati di Caprara e Zanardi, completamento delle fermate Borgo Panigale Scala e San Vitale - Rimesse e adeguamento delle fermate San Ruffillo e Fiera, opere per il miglioramento dell'accessibilità alle medesime, progetto riconoscibilità stazioni SFM);
- Riorganizzazione e potenziamento del trasporto pubblico che prevede l'estensione della rete filoviaria esistente, con l'obiettivo di collegarla con il SFM, lungo alcune delle linee portanti del TPL urbano, in particolare mediante la realizzazione delle opere di alimentazione elettrica e di opere stradali;
- Interramento della tratta urbana della linea Ferroviaria SFM2 Bologna - Portomaggiore (che costituisce il Lotto 2 del progetto P.I.M.BO)

La Delibera CIPE n. 65 del 26/11/2020 ha successivamente modificato il soggetto aggiudicatore del progetto P.I.M.BO complessivo, individuando nel Comune di Bologna, che subentra a TPER S.p.A., il nuovo beneficiario dei finanziamenti ministeriali.

La stessa delibera CIPE indica, quali stazioni appaltanti degli interventi: TPER S.p.A. per gli interventi sulla rete filoviaria, l'accessibilità e la riconoscibilità delle stazioni del SFM, RFI S.p.A. per gli interventi di completamento del SFM e FER per il progetto di interrimento della linea ferroviaria Bologna-Portomaggiore.

Gli interventi di filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urbano, previsti nell'ambito del progetto P.I.M.BO, sono stati oggetto di project review ai fini della compatibilizzazione dei medesimi con le previsioni del PUMS e di una completa integrazione e coerenza con la rete tranviaria ivi prevista.

Il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica della revisione della componente filoviaria, redatto da TPER, in qualità di soggetto attuatore, è stato approvato in linea tecnica dal Comune di Bologna con Delibera DG/PRO/2021/163 del 13/07/2021 (PG n. 320863/2021).

Gli interventi previsti dalla project review riguardano:

- la realizzazione di nuove linee filoviarie (25 e 19 lato ovest);
- la realizzazione di 6 punti di ricarica per mezzi elettrici da posizionare ai capolinea delle linee e di 2 punti di ricarica presso i depositi;
- la fornitura di nuovi mezzi ad alimentazione elettrica: 70 filobus IMC (in Motion Charging) e 19 bus elettrici.

I possibili tratti interferiti dal progetto della Linea Blu tranviaria riguardano principalmente la realizzazione della linea 25, che sarà filoviarizzata prevedendo, però, l'utilizzo di filobus dotati di tecnologia IMC (In Motion Charging) in modo tale che il passaggio in centro lungo via Marconi sarà privo di linea aerea di alimentazione, e la realizzazione di due punti di ricarica per autobus elettrici a Casalecchio di Reno ai capolinea della linea 20, che si è scelto di non filoviarizzare.

Infrastrutture viarie: i progetti più rilevanti di cui tenere conto sono quelli per la realizzazione della "nuova Porrettana" e per la riqualificazione del ponte sul fiume Reno, entrambi situati nel territorio di Casalecchio di Reno: quelli relativi alla nuova Porrettana consistono in un intervento stradale di circa 4 km, suddiviso in uno "Stralcio Nord" e in uno "Stralcio Sud". I lavori relativi allo Stralcio Nord, che sono già stati affidati, avranno una durata prevista di circa 3 anni e riguardano la realizzazione di un'asta stradale in variante alla Strada Statale 64 "Porrettana", lunga circa 2,1 km, composta da due corsie per senso di marcia. La nuova arteria si svilupperà, pressoché parallelamente all'autostrada A1 Milano - Roma, occupando il corridoio adiacente alla linea ferroviaria Bologna - Pistoia, con inizio dall'attuale raccordo autostradale di Casalecchio di Reno, che si innesta in corrispondenza della rotonda Biagi, fino all'innesto sulla rotatoria sull'esistente SS64 Porrettana in corrispondenza dello svincolo di Faianello. Il progetto prevede inoltre la realizzazione di una galleria artificiale a doppia canna, con due corsie per senso di marcia.

Per quanto concerne invece la riqualificazione del Ponte sul Reno è prevista la sua manutenzione e messa in sicurezza, che comporterà la deviazione del traffico veicolare per circa 7 mesi da marzo 2022.

Ai fini della progettazione della Linea Blu occorrerà inoltre tenere conto del progetto di ristrutturazione e ammodernamento dello Stadio "Renato Dall'Ara" di Bologna, attualmente in fase di progettazione definitiva, al fine di coordinare i due interventi.

Interventi per la mobilità ciclabile: a scala metropolitana l'opera più rilevante è costituita dalla Ciclovia Crevalcore – Bologna – Porretta – Confine regionale, riconosciuta nella pianificazione regionale come Ciclovia del Sole (ER17) e facente parte del corridoio europeo Eurovelo 7. Tale ciclovia, che attraverserà l'area metropolitana di Bologna da nord-ovest a sud, passando per la città di Bologna è in corso di progettazione: esso si interfacerà anche con il tracciato della Linea Blu tranviaria, interessando la zona di Casalecchio di Reno. Un'interfaccia con il progetto della Linea Blu è costituito dalla possibile diramazione verso le zone Barca e Casteldebole. A livello urbano vi sono altri percorsi ciclabili -esistenti e di progetto- che si sviluppano lungo il tracciato della Linea Blu. In particolare si evidenziano le ciclovie, in parte esistenti e in parte con progetti già finanziati, che fanno parte della rete principale urbana di Bologna e della Bicipolitana prevista a livello metropolitano: la ciclovia che interessa l'asse di via Porrettana e via Don Sturzo a Bologna e che prosegue, sempre su via Porrettana anche in Comune di Casalecchio di Reno (esistente); la ciclovia lungo l'asse di via Tolmino e via Sabotino (in parte esistente e in parte finanziata), nonché altri tratti di percorsi ciclabili presenti sia in Comune di Bologna che in Comune di Casalecchio di Reno.

3. SCELTA DELLA PROCEDURA DI GARA

L'oggetto della progettazione del presente affidamento non rientra tra i lavori previsti all'art. 23, comma 2, primo periodo del Codice, in quanto l'opera oggetto dell'incarico, pur caratterizzata da oggettiva complessità per la compresenza di diverse competenze specialistiche, non risulta di particolare rilevanza sotto il profilo architettonico, ambientale, paesaggistico, agronomico e forestale, storico artistico, conservativo nonché tecnologico.

La linea tranviaria da progettare, infatti, si svolge, per la quasi totalità del tracciato individuato, su sedimi stradali esistenti a carattere urbano interessanti un territorio pressoché pianeggiante e non si prevedono opere d'arte aventi rilevanza architettonica o componenti per le quali siano richieste particolari soluzioni sotto il profilo architettonico e tecnologico, se non per situazioni puntuali o per le opere connesse a quella principale, come il nuovo sistema di trasporto mediante impianto a fune per collegare la Linea Blu transitante su via Porrettana con il Santuario della Madonna di San Luca.

Il tracciato della linea è già stato oggetto di interventi e di progetti relativi a sistemi di trasporto pubblico che forniscono un quadro definito delle possibili soluzioni tecniche e urbanistiche da utilizzare per lo svolgimento del servizio di progettazione oggetto del presente incarico. A tale riguardo si rimanda al contenuto della parte B del capitolato (artt. 13-14), che fornisce indicazioni tecniche dettagliate per lo svolgimento del servizio, definendo compiutamente le caratteristiche del sistema tranviario da progettare, nonché alle Note di inquadramento urbanistico predisposte dai Comuni di Bologna e di Casalecchio di Reno a cura dei rispettivi Settori competenti in materia di piani urbanistici, che forniscono un quadro dettagliato delle opportunità e dei vincoli presenti sul territorio interessato dall'opera, anche per le parti della linea che interessano il passaggio all'interno di zone ove si riscontrano le principali emergenze a livello di inserimento architettonico.

Ricorrono pertanto i presupposti dell'art. 157 del Codice; il servizio è stato previsto nel Programma biennale di forniture e servizi di cui all'art. 21, comma 6, del Codice.

4. SINTESI DELLE PRESTAZIONI RESE (FASI PRESTAZIONALI PREVISTE)

Sulla base di quanto riportato nei punti precedenti e delle informazioni desumibili dalla documentazione allegata al presente bando e da quella disponibile (indicata all'art. 17 del capitolato), che forniscono tra l'altro valutazioni di tipo trasportistico, di prefattibilità delle opere, tavole grafiche relative alle opzioni di tracciato del tratto di Linea Blu da progettare, viene chiesto di elaborarne il PFTE ai sensi del Codice, che preveda già l'individuazione delle fermate, dei punti di scambio con i parcheggi esistenti e/o previsti o da prevedere, del deposito tranviario secondario (a specifico servizio della linea oggetto di progettazione), le soluzioni atte a garantire la migliore integrazione delle nuove infrastrutture nel contesto territoriale ed

ambientale nel quale si andranno ad inserire e con le altre forme di mobilità (componenti pedonali, ciclabili, veicolari pubbliche e private, ecc.) e le loro funzioni, nonché le relative opere di mitigazione. Il PFTE dovrà inoltre essere corredato di tutta la documentazione necessaria per lo svolgimento della procedura di screening ambientale, ai sensi della L.R. 4/18, per la procedura di cui all'art. 25 del D.Lgs. 50/2016 (VIARC) e, qualora necessario, per la presentazione dell'istanza per accesso alle risorse per il trasporto rapido di massa messe a disposizione da parte del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili.

Il PFTE richiesto ha la finalità di fornire il maggior numero possibile di indicazioni per un corretto sviluppo delle successive fasi di progettazione, definendo compiutamente i tracciati, il dimensionamento delle opere, valutando il loro impatto sia sul territorio urbanizzato sia su quello naturale e fornendo un quadro preciso delle modalità costruttive, dei tempi necessari e dei costi complessivi delle opere, nel rispetto delle esigenze e degli obiettivi da perseguire.

Pertanto, il PFTE dovrà essere redatto ai sensi dell'art. 23, comma 6, del Codice, seguendo le indicazioni contenute nel capitolato e nella restante documentazione di gara e secondo le istruzioni operative che la stazione appaltante formalizzerà all'aggiudicatario del servizio prima dell'avvio della progettazione e in corso di svolgimento del servizio.

Come stabilito nel capitolato, la stazione appaltante si riserva la possibilità, qualora sussistano le condizioni finanziarie, di richiedere l'attivazione, come servizio opzionale, della progettazione definitiva della Linea Blu, da eseguirsi per quanto applicabile conformemente all'offerta tecnica presentata in sede di gara. Tale progettazione dovrà essere redatta ai sensi dell'art. 23, comma 7, del Codice, nel rispetto dei criteri, dei vincoli e delle indicazioni del PFTE, del capitolato e, per quanto applicabile, dell'offerta presentata.

Durante la progettazione oggetto del presente servizio l'aggiudicatario del medesimo dovrà rapportarsi con la stazione appaltante, riferendo sull'andamento delle attività e sugli sviluppi del progetto effettuati mediante incontri con **cadenza almeno quindicinale**, allo scopo di consentire una valutazione congiunta delle indicazioni progettuali nel loro divenire e poter concordare decisioni sui singoli problemi che venissero a maturare nel corso dello svolgimento del presente incarico. L'aggiudicatario del servizio, durante lo svolgimento della prestazione, dovrà inoltre garantire la presenza a tutti gli incontri che la stazione appaltante, a suo insindacabile giudizio, ritenga necessari sia a carattere pubblico sia con altri enti coinvolti nella procedura di approvazione, predisponendo anche apposito materiale divulgativo (ad esempio presentazioni, poster, ecc.), senza oneri aggiuntivi per la stazione appaltante.

Lo svolgimento del servizio dovrà seguire un percorso integrato con gli enti locali coinvolti, le amministrazioni pubbliche e i gestori di servizi pubblici a rete preposti al rilascio di pareri, autorizzazioni, nulla osta, ecc.; tale percorso integrato riguarderà la valutazione e l'approfondimento di tutti gli aspetti di interesse dei vari soggetti sopra indicati, ai sensi dell'art. 27 del Codice.

I progetti, sia di fattibilità tecnica ed economica sia definitivo, qualora richiesto, nella loro versione conclusiva, dovranno essere prodotti nei tempi stabiliti dal contratto, in n. 6 (sei) copie cartacee più n. 6 (sei) copie su supporto informatico compatibile con i prodotti indicati dalla stazione appaltante, contenente i file di tutti gli elaborati firmati digitalmente, sia in formato CAdES con estensione .p7m sia in formato PAdES con estensione .pdf, e anche in formato aperto editabile senza protezione. Sono, inoltre, a carico dell'aggiudicatario tutte le spese sostenute per la produzione di ulteriori copie cartacee e/o digitali che sarà necessario presentare durante gli iter progettuali per specifici procedimenti tecnico-amministrativi (ad es. presentazione dell'istanza per accesso alle risorse, verifica archeologica preventiva, procedure di carattere ambientale, conferenze di servizi, verifiche preventive dei progetti, ecc.).

5. CRITERI AMBIENTALI MINIMI

Ai fini del conseguimento degli obiettivi ambientali previsti dal Piano d'azione per la sostenibilità ambientale dei consumi nel settore della pubblica amministrazione ed in attuazione a quanto previsto all'art. 34 del Codice, l'aggiudicatario dovrà eseguire il servizio conformemente ai CAM (criteri ambientali minimi) che, definiti nell'ambito di quanto stabilito dal Piano di cui sopra, sono adottati con Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del mare.

6. ANALISI DETTAGLIATA DELLE PRESTAZIONI PREVISTE E CALCOLO DEGLI IMPORTI PER L'ACQUISIZIONE DEI SERVIZI CON INDICAZIONE DELLE MODALITÀ DI DETERMINAZIONE DEI CORRISPETTIVI

Al fine di determinare l'importo posto a base di gara si è fatto riferimento al DM 17/06/2016, come meglio dettagliato nel documento Calcolo dei corrispettivi.

La progettazione e in particolare il quadro economico relativo dovranno tenere conto dell'entità del costo previsto dalla stazione appaltante per la realizzazione della linea tranviaria, come riportato nel documento Calcolo dei corrispettivi, e dovranno essere sviluppati in esecuzione delle direttive che saranno impartite dalla stazione appaltante, in coerenza con la documentazione preesistente.

Qualora non si ritenga che i livelli prestazionali minimi richiesti possano essere conseguiti con lo stimato costo complessivo delle opere riportato nel sopra citato documento, l'appaltatore dovrà sospendere immediatamente la progettazione e inviare quanto prima una dettagliata relazione al R.U.P. che dimostri la non fattibilità economica dell'intervento. La stessa relazione dovrà prospettare le soluzioni possibili e il livello economico minimo per garantire la realizzazione delle opere.

7. QUADRO ECONOMICO COMPLESSIVO DEL SERVIZIO

SPESE TECNICHE

Servizio di progettazione: importo a base di gara	euro	1.340.801,15
Iva e altre imposte	euro	360.407,35
<i>Importo complessivo del Servizio (iva e oneri compresi)</i>	euro	1.701.208,50

Accantonamento ex art. 113 D.Lgs 50/2016 - Fondo Attività tecniche (80%)	euro	19.649,94
--	------	-----------

<i>Totale Spese Tecniche</i>	euro	1.720.858,44
------------------------------	------	--------------

ULTERIORI SPESE

Contributo ANAC	euro	600,00
<i>Totale Ulteriori Spese</i>	euro	600,00

TOTALE COMPLESSIVO	euro	1.721.458,44
---------------------------	-------------	---------------------