

Interreg

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

ITALIA SVIZZERA - ITALIE SUISSE - ITALIEN SCHWEIZ



UNIONE EUROPEA



Comune di Luino



Comune di Gambarogno



SMART BORDER

--- SMART BORDER ---

ID: 632120

<https://progetti.interreg-italiasvizzera.eu/it/b/78/lafrontieraintelligentearmonizzazioneesviluppodeicollegamentisostenibi>

APPALTO DEI SERVIZI DI PIANIFICAZIONE ED ESECUZIONE DELLA COMUNICAZIONE E DI REDAZIONE DEL PIANO STRATEGICO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE

CUP H71F18000110002

CIG 8438102E0A

CAPITOLATO SPECIALE DESCRITTIVO E PRESTAZIONALE

LUINO, 15 SETTEMBRE 2020

UFFICIO DI GOVERNANCE

Responsabile del progetto Smart Border: Arch. Stefano Introini

Responsabile segreteria: Dott.ssa Chiara Gentili - Riferimenti

Assistente al RUP WP4 parcheggi: Geom. Daniele Cattò

Esperta di pianificazione territoriale: Arch. Marta Cundari

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

Perito Tecnico: Christian Bordoli



Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

ART. 1 – INTRODUZIONE A “SMART BORDER”

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

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

Di interesse alla presente procedura sono:

- WP2 - *Attività di comunicazione* - che prevede una pianificazione, programmazione e gestione della comunicazione rivolta a diffondere la conoscenza del progetto Interreg *Smart Border*, i suoi sviluppi realizzativi in modo ampio e diffuso, compiendo azioni di sensibilizzazione e coinvolgimento di istituzioni e cittadinanza;
- WP3 - *Definizione di un Piano Strategico della Mobilità Sostenibile* - che a partire dalla *vision* di un anello di mobilità intorno al Lago Maggiore, attraverso la collazione e raccolta dati sulla domanda ed offerta, sullo stato di pianificazione territoriale e dell’attuazione del progetto *Smart Border* in Italia e Svizzera ed in generale dei progetti Interreg in corso (SMISTO, UN DUE TRESA), giunge a sviluppare un documento di pianificazione multiscala e multi temporale della mobilità sostenibile, ovvero un piano territoriale generale comprensoriale multi scala con ricadute sia sulla parte “a Nord” del lago (comprendendo il luinese e la valle di Magadino) e sia sull’intero Lago Maggiore, assicurando scenari di mobilità e accordi territoriali. Si prospettano connessioni intorno al Lago Maggiore con l’ottimizzazione e l’implementazione delle infrastrutture esistenti (siano esse su ferro, gomma o anche aree di sosta utili per la rete “pooling” o di mobilità aziendale) rendendo il “sistema acqua”, un sistema di connessione non solo visivo, ma anche percorribile; per esempio, con un sistema di navigazione semplificato, la messa in rete delle linee infrastrutturali esistenti ed i nodi di interscambio, la riqualificazione e riutilizzo di linee ferroviarie per il trasporto passeggeri. E’ questo il caso della linea Laveno – Novara, con snodo a Sesto Calende, attualmente dedicata esclusivamente al traffico delle merci ed utilizzata per i pendolari solo in casi di interruzione temporanee del tracciato ferroviario Gallarate – Luino. L’obiettivo è quello di trovare una sinergia tra trasporto merci e persone e servire gli elementi puntuali che caratterizzano il territorio in oggetto.

ART. 2 – L’ORIZZONTE DI LAVORO

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

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

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

L'obiettivo è quello di implementare e mettere in rete il sistema della mobilità offrendo alternative allo spostamento con mezzo privato da parte di residenti, turisti e lavoratori transfrontalieri nel territorio di confine ed a scala ampia per la fruizione dell'intero distretto "Lago Maggiore". Temi questi direttamente correlati al potenziamento delle opere infrastrutturali in corso, ed in particolare a quelle dedicate al ferro con l'opera "Alp Transit", infrastruttura connessa alla rete europea di alta capacità Genova – Rotterdam.

Corridoio europeo, quindi, che non deve essere inteso come "tunnel di trasporto merci" che attraversa il territorio, ma una linea dai larghi *buffer* di influenza con ricadute di sviluppo territoriale, attraverso l'interconnessione e messa in rete delle linee ferro – gomma – acqua – mobilità lenta che contraddistinguono il sistema d'ambito complesso del Lago Maggiore, includendo lungo lago e territorio interno, a supporto della domanda (esistente e futura) di mobilità sostenibile.

Dopo un primo fattivo impegno per l'attuazione della parte infrastrutturale principale del progetto *Smart Border* con la costruzione di un *Park & Ride* nella fascia ferroviaria di Luino (WP4), l'Ufficio di Governance del programma intende porre in essere tutte quelle misure volte a raggiungere gli obiettivi stabiliti nel programma in termini di comunicazioni (WP2) e pianificazione (WP3).

Successivamente agli sviluppi dei *Work Packages* WP2, WP3 e WP4 si eseguirà la progettazione "Smart Land" (WP5) che sarà pertanto oggetto di un separato appalto stante le specificità di carattere tecnologico delle prestazioni da rendere.

Lo *Smart Border* si inserisce nel ricco dibattito sui temi di mobilità sostenibile e sviluppo del territorio come è emerso a seguito delle approfondite attività esplorative su studi, ricerche, progetti e "best practices" svolto dall'Ufficio di Governance, che sono spaziate da Doha in Qatar, Goteborg, Kampala, le buone pratiche di mobilità della Regione Toscana, il progetto MIMOSA che ha coinvolto le città di Bologna, Danzica, Funchal; Tallin e Utrecht, Konstanz, lo *Smart City Control Room* a Firenze, il PIMMS CAPITAL della Regione Veneto e la *Smart City* di Treviso.

E' da queste premesse che emerge l'utilità e l'opportunità di aprirsi al mondo di Professionalità esterne esperte per fare dell'esperienza di Luino – Gambarogno una sperimentazione pilota, un caso studio che ha per sfondo una territorialità diffusa, peri-lacuale, policentrica, ad elevato valore paesaggistico e ambientale, utile per arricchire metodologie e tecniche gestionali mutuabili nel territorio diffuso, a volte marginale e dall'urbanizzazione distanziata, figlia anche della morfologia del paesaggio, che in un momento così delicato e complesso in piena pandemia da Covid-19, potrebbe trovare un nuovo rinascimento.

ART. 3 – INNOVAZIONI AL PROGETTO "SMART BORDER"

L'Ufficio di Governance del programma "Smart Border" nel periodo di avviamento sia per innovazioni territoriali che in relazione alla crisi da emergenza sanitaria ritiene di evidenziare quanto segue.

1. IN ORDINE ALLE INIZIATIVE IN CORSO ATTINENTI AL TEMA "SMART BORDER"

- Stato di attuazione dei progetti INTERREG del gruppo afferente Smart Border – ASSE III:
 - SMISTO: Lo stato di progetto vede la raccolta, ingegnerizzazione e proiezione dei dati sulla mobilità e collegamenti nella regione di confine;
 - Ge.T.R.I: Gestione Transfrontaliera Del Trasporto Di Rifiuti Inerti E Degli Inerti Vergini Intermodale;
- Altri progetti sono consultabili sul sito dedicato ai progetti INTERREG (<https://progetti.interreg-italiasvizzera.eu/>);
- Stato di attuazione del progetto relativo al WP 4 e integrazione infrastrutturale:

- All'interno del WP 4.1 "Infrastruttura *park & ride*" è prevista la realizzazione di due parcheggi, il cui programma attuativo prevede la conclusione entro il prossimo dicembre 2020.
- All'interno del WP 4.2 la "Coniugazione con il progetto di mobilità aziendale sostenibile" del Comune di Gambarogno in collaborazione con i Comuni di Cadenazzo e Sant'Antonino vede coinvolte una ventina di aziende per un totale di ca. 1900 collaboratori.

Il progetto, avviato nel 2017, ha portato all'introduzione di prime misure aziendali (incentivi all'acquisto di abbonamenti al trasporto pubblico, gestione dei parcheggi aziendali, promozione delle e-bike e del car-pooling) e interaziendali quali l'estensione della rete di bike sharing e l'introduzione di una navetta a complemento dell'offerta di trasporto ferroviario (incluso la linea TILO S30 Luino – Cadenazzo) tra la stazione di Cadenazzo e l'area lavorativa Luserte sul territorio di Gambarogno. Sono al vaglio ulteriori misure come l'introduzione di furgoncini aziendali o interaziendali (9 posti) tra Luino e Gambarogno/Sant'Antonino e tra Verbania e Gambarogno/Sant'Antonino.

In Ticino, fermo restando le problematiche attuative correlate alla emergenza sanitaria è stata legittimata la tassa di collegamento, che prevede la riscossione nelle aziende con più di 50 parcheggi di una tariffa giornaliera di CHF 3,50 al giorno per singolo posteggio occupato dai collaboratori. Questa importante iniziativa, verosimilmente sarà introdotta nel corso del 2021 o al più tardi ad inizio 2022. Ciò evidentemente al fine di disincentivare l'uso dell'auto privata.

- Progetti avviati o da avviare da parte del comune di Luino, correlabili al progetto *Smart Border*:
 - "Smart City" Luino del *project financing* relativo alla pubblica illuminazione ;
 - Nuova gestione di parcheggi a pagamento per n. 353 posti auto totali esistenti, con 15 colonnine per pagamento e n. 374 stalli per mercato;
 - "Masterplan" e piani per la rigenerazione urbana previsti dal PGT - Variante 2019;
 - candidatura alla seconda *call* Interreg, "Iron Pact".

2. IN ORDINE ALLA MULTISCALARITÀ E MULTIFUNZIONALITÀ DELLA MOBILITÀ

- Smartizzazione:
Alla scala vasta si dovrà porre attenzione alla "smartizzazione" di mezzi di trasporto al fine di delineare un possibile anello di connessione continua intorno al Lago Maggiore. Questo sistema si configura come strumento di rivitalizzazione territoriale. Primo tra tutti la messa in rete dei nodi intermodali con i luoghi attrattori già esistenti, tra questi possiamo citare sul fronte italiano:
 - Luino e la sua stazione ferroviaria, snodo trasportistico alla scala sovracomunale;
 - Laveno Mombello e la connessione tra la linea del lago e quella della ferrovia nord Milano;
 - Sesto Calende, la Bretella;
 - Arona, Verbania.

Mentre per quanto riguarda il Cantone:

- Locarno;
- San Nazzaro e Cadenazzo quali snodi intermodali;
- Ascona e Brissago, snodi legati al sistema della gomma e della mobilità lenta;
- Cannobio.

Alla scala del comprensorio del Luinese e del Gambarogno l'attenzione dovrà essere posta ai dati sui lavoratori frontalieri e loro mobilità. Lo *smart park* oltre ai benefici gestionali dovrà essere uno strumento di premialità alla sostenibilità degli spostamenti e flessibilità funzionale dello spazio parcheggio, divenendo un riferimento per la mobilità aziendale approfondita dal *partner* Svizzero, al "car pooling" e "sharing", alle tante e diverse funzionalità cui si può prestare una piattaforma urbana nel centro di Luino (tra cui l'evento dello storico mercato settimanale).

3. IN ORDINE AL WP2 COMUNICAZIONE

In relazione alle misure sul distanziamento sociale per la gestione di incontri *on line* e tavoli tecnici con la partecipazione degli attori e decisori competenti in materia di Trasporto Pubblico, convegnistica gestiti da remoto dovrà essere curata la regia e la gestione televisiva per canali tipo *youtube* e altre utili forme

di coinvolgimento quindi nella rappresentazione per filmati, fotoalbum e/o animazione intesa quale diario di bordo esperienziale e strumento di promozione del sistema progetto.

4. IN ORDINE AL WP 3 DEFINIZIONE DI UN PIANO MOBILITA' DELLA SOSTENIBILE

Nella redazione del piano strategico della mobilità sostenibile multi scala, con ricadute sia sull'intero Lago Maggiore che sull'alto Lago (comprendo il luinese e la valle del Magadino) andranno proposti scenari di mobilità per accordi territoriali. Si prospettano connessioni intorno al Lago Maggiore (Italia e Svizzera) con l'ottimizzazione e l'implementazione delle infrastrutture esistenti (siano esse su ferro, su gomma o anche aree di sosta utili per la rete *pooling* o di mobilità aziendale) rendendo il sistema acqua un sistema di connessione non solo visiva, ma anche percorribile. Per esempio con un sistema di navigazione semplificato, la messa in rete delle linee infrastrutturali esistenti ed i nodi di interscambio, la riqualificazione e riutilizzo di linee ferroviarie per il trasporto passeggeri. E' questo il caso della linea Laveno-Novara, con snodo a Sesto Calende, attualmente dedicata esclusivamente al traffico delle merci ed utilizzata per i pendolari solo in casi di interruzione temporanee del tracciato ferroviario "Gallarate – Luino".

L'obiettivo è quello di trovare una sinergia tra trasporto merci e persone e servire gli elementi puntuali che caratterizzano il territorio in oggetto.

ART. 4 – OGGETTO DEL SERVIZIO DI PIANIFICAZIONE ED ESECUZIONE DELLA COMUNICAZIONE (WP2)

Tutta l'attività di comunicazione relativa a *Smart Border* dovrà essere attuata e gestita attraverso un "Piano della Comunicazione", relativo all'area di cooperazione compresa nel programma *Smart Border* quindi per la progettazione, organizzazione, gestione ed attuazione di servizi nella formula "all inclusive" relativamente a convegni, campagne di sensibilizzazione e promozione del progetto, sito web dedicato, implementazione minisito INTERREG inerente *Smart Border*, realizzazione di un diario di bordo dell'iniziativa e relativa diffusione a mezzo di breve animazione o breve documento filmato. Il tutto assicurando idonea linea grafica, serie di template per la redazione di presentazioni, documenti, ecc.

Il piano dovrà essere redatto in modo tale da consentire di individuare gli strumenti adatti e le misure più efficaci per comunicare il progetto raggiungendo il target specifico di riferimento. Si dovranno prevedere anche momenti di grande partecipazione che coinvolgano il grande pubblico nella comunicazione dei risultati e dei traguardi raggiunti dal progetto.

Preliminarmente e successivamente dovranno essere svolte delle azioni di sensibilizzazione e di promozione mirate al target di progetto, tra cui i lavoratori frontalieri, i cittadini con spostamenti frequenti Italia-Svizzera, le aziende italiane e ticinesi destinatarie di traffici commerciali transfrontalieri, ecc.

Dovrà inoltre essere realizzato un evento finale di divulgazione del progetto realizzato e di diffusione dei risultati reali e degli obiettivi raggiunti, curando l'aspetto della replicabilità dell'approccio utilizzato in altri contesti analoghi.

Le azioni di comunicazione includono la definizione di una strategia valutativa di progetto coerente con la logica di intervento definita in sede progettuale e relativi prodotti, risultati e indicatori output di programma descritti nella scheda progetto. La strategia valutativa andrà a dettagliare quanto indicato in sede progettuale e si concluderà con un report di valutazione finale del progetto evidenziando il raggiungimento dei risultati previsti e degli indicatori output di programma definiti.

Il "Piano della comunicazione" dovrà essere uno strumento che consenta di coniugare gli obiettivi del progetto con i *target* di riferimento interni ed esterni, le strategie, le azioni e gli strumenti di comunicazione secondo un disegno organico e razionale.

Esso dovrà essere tassativamente redatto in completa osservanza delle linee guida per la comunicazione pubblicate dall'Autorità di Gestione Interreg Italia Svizzera, con decreto n. 14485 del 9 ottobre 2019 che ha approvato la seconda Edizione delle Linee Guida, reperibili sul sito web: <https://interreg-italiasvizzera.eu/it/comunicazione/linee-guida/>.

Tutta la comunicazione di progetto dovrà tassativamente rispettare gli standard definiti da tali linee guida e in particolare le prescrizioni in tema di loghi obbligatori da utilizzare per ogni attività di comunicazione prevista incluso il report valutativo finale.

Esso dovrà prevedere le seguenti indicazioni minime:

- a) l'individuazione dei gruppi target di riferimento (es. grande pubblico, i vari beneficiari diretti ed indiretti delle attività del progetto, portatori di interessi, ecc.);
- b) l'individuazione delle tipologie di informazioni per comunicare efficacemente con i gruppi di destinatari identificati;
- c) l'individuazione dei messaggi chiave da comunicare a ciascun gruppo target;
- d) il calendario delle comunicazioni;
- e) i metodi di aggiornamento e perfezionamento del piano di comunicazione in fase attuativa;
- f) la strategia di valutazione finale del progetto e il relativo report valutativo finale divulgativo.

Nella comunicazione si dovranno ricomprendere due attività particolarmente importanti, con l'obiettivo di incidere significativamente sulle abitudini dei cittadini e dei turisti del territorio transfrontaliero:

- 1) attuazione di una prima campagna di sensibilizzazione etica e di visione strategica ovvero di coinvolgimento emotivo dell'utente quotidiano/frequentatore della strada, al fine di incidere sulla propensione all'uso del mezzo pubblico o ad esperienze di pooling, pur in assenza di una significativa variazione dell'offerta di trasporto (scenario a breve termine);
- 2) successivamente un'azione di promozione delle alternative che il progetto saprà sviluppare a medio termine (con il coinvolgimento degli attori/decisori competenti in materia di Trasporto Pubblico Locale) per rendere efficaci gli interventi messi in campo.

Inoltre nell'elaborazione del "Piano della Comunicazione" e nell'esecuzione dei servizi affidati dovranno essere assicurati:

- un confronto costante con RUP, progettisti di *Smart Border*, Amministrazioni di Luino e Gambarogno, nell'ambito della Cabina di Pilotaggio, per la elaborazione del piano della comunicazione e degli eventi;
- una funzione di ufficio stampa per comunicare all'esterno i principali avanzamenti ed eventi significativi del progetto (indicativamente 1 articolo/comunicato stampa/post al mese);
- la predisposizione e cura/aggiornamento dei materiali di comunicazione da pubblicare sui siti di progetto già in essere o su eventuali nuovi strumenti (Sito Interreg, sito istituzionale dei due comuni, social media attivati su impulso del Soggetto Incaricato e oggetto dell'offerta);
- la predisposizione e cura dei profili e delle tecniche comunicative (template, filmati, animazioni, ecc...);
- l'elaborazione grafica e la stampa (minimo 1000 copie) di brochure a colori (o altro formato) di presentazione del progetto *Smart Border*;
- l'elaborazione grafica e la stampa (minimo 4 esemplari in totale) di manifesti/roll up a colori (o altro formato) per allestimento sale durante gli eventi di progetto;
- l'elaborazione di uno o più filmati, documentario, animazione di tipo professionale utile per la rappresentazione del progetto *Smart Border*, estrapolando utilmente le fasi salienti del Piano strategico per la mobilità sostenibile;
- l'elaborazione di testi e materiale multimediale da promuovere sui social media con specifiche attivazioni e gestioni ovvero su profili già attivi del Comune di Luino e Gambarogno, in collaborazione con il responsabile della Comunicazione del Comune di Luino e di Gambarogno;
- l'elaborazione di testi e materiale grafico per il progetto *Smart Border* da inserire nella newsletter del Comune di Luino e di Gambarogno, nel minisito INTERREG, su base minima mensile;
- l'organizzazione di eventi, per i quali viene richiesto anche il servizio di segreteria organizzativa (*save the date*, approntamento di *mailing list* ragionata, inviti, registrazione, ecc.), individuazione ed eventuale affitto di sala, interpretariato, reception, supporto logistico, fotografie, audiovideo, regia, moderazione con giornalista o pubblicitario qualificato e servizio catering, differenziato e appropriato in relazione al target degli stakeholder, durante l'evento, con previsione indicativa di n. 100 persone in caso di evento in presenza;
- la redazione di comunicati amministrativi, a mezzo stampa o realizzati con l'ausilio di sistemi video, telematici e informatici (*sito web, facebook, twitter, ecc.*), nei quali venga riportato e divulgato lo sviluppo del progetto;

- l'organizzazione e gestione di conferenze stampa, tavole rotonde, incontri con la popolazione, con i rappresentanti delle categorie professionali e produttive, con le formazioni sociali presenti sul territorio.

Nel "Piano della Comunicazione" dovranno essere previsti ed organizzati differenti momenti di partecipazione diffusa del progetto, dove l'evento (di presenza e/o on-line, secondo le prescrizioni sanitarie vigenti a causa del COVID19) risulta lo strumento migliore. Gli eventi saranno rivolti al target specifico ed al grande pubblico come inteso dal programma INTERREG. Verosimilmente di notevole importanza sarà l'evento finale di presentazione dei risultati derivati dall'attuazione del progetto, quindi di tutti i prodotti ottenuti e della loro valenza per il territorio transfrontaliero.

Dovranno quindi essere previsti ed organizzati:

- a) almeno numero 4 eventi di condivisione/comunicazione dell'avanzamento del progetto, sia sul fronte dei decisori sia con il coinvolgimento dei cittadini interessati e loro rappresentanze, di cui obbligatoriamente i seguenti:
 - Evento stato di attuazione del progetto *Smart Border*;
 - Almeno 2 Workshop con stakeholders di progetto, secondo le attività programmate nel WP3;
 - Evento conclusivo.
- b) almeno numero 4 campagne di sensibilizzazione con l'obiettivo di raggiungere la popolazione interessata nell'ambito del progetto (oltre 50.000 abitanti). Le azioni di sensibilizzazione si dovranno sostanziare in una serie di iniziative finalizzate a trasmettere al target specifico di riferimento (cittadini frontalieri e con spostamenti frequenti in svizzera) coscienza e contezza della situazione della mobilità, delle conseguenze e della proiezione futura in caso di inerzie. Si dovranno presentare poi le alternative e le possibilità, grazie all'attuazione del progetto, di soluzioni efficienti ed efficaci ad impatto ridotto;
- c) almeno n.6 campagne di promozione delle modalità di trasporto sostenibile atte ad incidere significativamente sugli utenti frequentatori della strada. L'azione di promozione dovrà comprendere tutte le attività che consentano la promozione dei risultati delle azioni del progetto, i c.d. prodotti al target specifico di riferimento (cittadini frontalieri e con spostamenti frequenti in svizzera). Ci si riferisce pertanto alla promozione sui differenti canali off line ed on line, partendo dagli strumenti tradizionali a quelli più innovativi.
- d) report valutativo finale del progetto. Il report sarà prodotto in formato cartaceo ed elettronico alla fine del progetto. Si tratterà di un report conciso, tra le 20 e le 30 pagine. Esso presenterà al pubblico i risultati del progetto Interreg, in modo attraente e chiaro, tale da risultare un prezioso strumento di comunicazione del progetto stesso. Nello stesso tempo sarà uno strumento tecnico in grado di dare evidenza chiara della coerenza del progetto con la logica di intervento definita in sede progettuale e relativi prodotti, risultati e indicatori output di programma descritti nella scheda progetto. Si tratterà di uno strumento conciso adatto ad essere compreso dai cittadini, facendo loro capire rapidamente i principali risultati di progetto. Esso dovrà essere graficamente curato, ricco di immagini, mappe e infografiche, spesso più facili da leggere e in grado di fornire una rappresentazione più viva dei risultati delle azioni del progetto. Sarà utile prevedere interviste ai protagonisti del progetto e racconti in prima persona dei partner, dei tecnici, del personale politico e amministrativo, dei cittadini stessi. Il report dovrà includere tutti i dettagli rilevanti (nome e numero del progetto, durata, costo totale e contributo dell'UE, dettagli di contatto).

ART. 5 – OGGETTO DEL SERVIZIO DI REDAZIONE PIANO STRATEGICO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE (WP3)

L'incarico di cui al WP3 dovrà partire dall'analisi ricognitoria della situazione della mobilità e del traffico esistente, individuando dati aggiornati sui fenomeni degli spostamenti transfrontalieri e con dettagli (origine/destinazione, classificazione transiti, fasce orarie) utili per una corretta programmazione delle azioni. Dovrà pertanto essere definita una griglia di riferimento utile anche a misurare lo stato di efficacia delle azioni del progetto, i risultati e il monitoraggio ex post dei risultati attesi, fino ad accertare l'outcome, i cambiamenti strutturali che interverranno. Si dovrà prevedere l'istituzione e gestione di tavoli di confronto

per coniugare le politiche trasportistiche regionali e cantonali verso gli obiettivi di progetto. Si dovrà concludere, a valle del processo di progetto partecipato e coniugato con i tavoli di confronto, con l'elaborazione di un Documento Direttore che definirà, a titolo esemplificativo: la possibile armonizzazione degli orari dei collegamenti tra Italia e Svizzera; la promozione dell'integrazione tariffaria e fast ticket; la forfetizzazione per ticket familiari per la fruizione turistica, l'accessibilità agevolata delle biciclette, all inclusive, e altro; le modalità organizzative delle infrastrutture da realizzare in termini di *park & ride* a Luino e di coniugazione in Gambarogno con il progetto in corso per la mobilità aziendale sostenibile; l'istituzione del car pooling e car sharing a Luino, la coniugazione tra i sistemi di bike sharing per assicurare interoperabilità sul territorio.

Oggetto dell'incarico per questa sezione è la redazione di un Piano Strategico per la mobilità sostenibile multiscala relativo all'area di cooperazione compresa nel programma *SMART BORDER*.

L'ambito è quello dell'area vasta con focus sulla regione dell'alto lago Maggiore del luinese e del Gambarogno: pertanto si attende una gestione del progetto articolato in termini "multiscale", l'ambito del Lago Maggiore, le regioni delle valli del Luinese e del Gambarogno, i territorio di Luino e Gambarogno.

Nello specifico le attività oggetto del presente appalto devono prevedere al minimo la redazione e consegna dei seguenti elaborati, con il contenuto minimo sottodescritto.

a) Documento di Analisi e ricognizione dati sulla mobilità

Si tratta di predisporre un documento di analisi rispetto alla natura e consistenza dei fenomeni degli spostamenti transfrontalieri e che imposti anche una strategia di monitoraggio iniziale, in itinere ed ex post per verificare l'andamento del progetto e l'efficacia delle azioni attuate.

L'analisi ricognitoria dovrà investigare nel dettaglio i caratteri della mobilità transfrontaliera, individuando i principali flussi Origine/Destinazione, la natura e la consistenza dei transiti, nonché definire una griglia di riferimento utile a misurare lo stato di attuazione del progetto, i risultati e il monitoraggio ex post dei risultati attesi fino ad accertare l'outcome, i cambiamenti strutturali che interverranno.

Dovrà essere approntata una fase di conoscenza del sistema territoriale ponendo attenzione a:

- tracciare un quadro dei flussi della domanda di accessibilità (considerando i diversi gradienti di impatto ambientale, motivazioni, ...);
- utilizzare modelli matematici di simulazione (macro, meso e micro) del traffico per merci e passeggeri;
- evidenziare quali risposte della rete della mobilità vengono offerte alla domanda di accessibilità da un punto di vista quantitativo e qualitativo (quale infrastruttura, mezzo di trasporto, in quanto tempo, quali esigenze) delineando graficamente una descrizione della rete infrastrutturale esistente ed in corso di implementazione a seguito dei progetti in corso con un sistema multiscale: da quella macro a quella del luinese;
- tratteggiare un inquadramento dei collegamenti su tutto l'anello del lago ad una scala adeguata considerando i diversi sistemi di mobilità (ferro, gomma, navigazione, mobilità lenta);
- porre in rete iniziative ed interventi alle diverse scale, da quella macro con la realizzazione di grandi opere infrastrutturali (Alptransit e le miglitorie al sistema ferro e gomma conseguenti) alla scala locale (sistema della pedonalizzazione di aree, la realizzazione di imbarcaderi e porti turistici, la valorizzazione di stazioni ferroviarie e la costituzione di hub intermodali tra loro connessi, ecc. ...);
- intrecciare l'assetto della mobilità con il sistema della pianificazione urbanistica e paesistica intercettando le diverse attrattività (centri di ricerca interdisciplinari posti lungo le sponde del lago da Verbania a Ispra, poli culturali, emergenze turistiche, percorsi naturali, ecc. ...);
- considerare le iniziative in corso rivolte alla fruizione ed alla valorizzazione paesistica e conoscitiva del sistema come l'Idrovia Locarno – Milano – Venezia, la rete MAB Unesco, ecc.;
- mantenere uno sguardo sulle buone pratiche di pianificazione e realizzazione di sistemi di mobilità, alla scala nazionale ed internazionale (comprendendo idrovia Locarno – Milano – Venezia, rete MAB Unesco ...).

Tali attività dovranno comportare raccolta, analisi, ingegnerizzazione e rappresentazione multimediale dei dati, con cessione in proprietà al Comune di Luino degli stessi. Nello specifico il quadro ricognitorio

dovrà quindi permettere di:

- ricostruire il quadro complessivo della mobilità sistematica e di attraversamento che interessa l'ambito del lago Maggiore, la regione transfrontaliera e nel dettaglio mediante campagne sul campo la specifica relazione di confine Luino e Gambarogno valutandone le peculiarità; linea ferroviaria, autobus del trasporto pubblico locale (TPL), navigazione, mobilità collettiva organizzata, mobilità individuale, mobilità motorizzata a due o quattro ruote, elettrica, endotermica, *car sharing*, altro;
- approfondire la conoscenza delle attitudini dei lavoratori frontalieri nei confronti del trasporto pubblico, da correlare alle misure adottate e adottande in Svizzera per contenere il traffico veicolare individuale;
- approfondire la conoscenza delle attitudini dei turisti nei confronti del trasporto pubblico, intesi anche in chiave di "fattori di qualità" del soggiorno entro l'area di studio;
- effettuare una ricognizione dei dati disponibili in materia di qualità dell'aria anche per interpolazione di monitor diversificati, ricerche e letteratura.

b) Documenti di monitoraggio

Si dovranno prevedere almeno n. 4 documenti di monitoraggio nel corso del progetto sugli effetti delle politiche attuate.

c) Documento Direttore del Piano Strategico della mobilità sostenibile multiscale

Si tratta del Documento Direttore del Piano Strategico della mobilità sostenibile. Si dovrà redigere un documento iniziale e l'aggiornamento verso la fine del progetto.

Dovrà essere elaborato un documento direttore che consideri sia i progetti infrastrutturali previsti ed in corso di attuazione (*park & ride* e smartizzazione delle infrastrutture) del progetto *Smart Border* e sia la definizione/individuazione di strumenti ed indirizzi di pianificazione e monitoraggio ed i risultati derivanti dai tavoli di confronto. Inoltre dovrà indicare scenari e indirizzi per lo smart land di cui al WP 5 del progetto *Smart Border*, a cui si rinvia per ogni approfondimento.

I prodotti dovranno essere degli strumenti di pianificazione alle diverse scale ed in particolare:

- alla scala macro (Locarnese, regione Lombardia, provincia di Varese – Novara e Verbano Cusio Ossola) dovranno essere definiti degli indirizzi di pianificazione e/o operativi condivisi che possano avere ricadute o essere proposti all'interno dei sistemi di pianificazione esistenti;
- alla scala territoriale dell'Alto Lago Maggiore/provinciale dovranno essere valutati flussi, attrattività, reti territoriali e proposti l'armonizzazione degli orari dei collegamenti tra I e CH, la promozione dell'integrazione tariffaria e *fast ticket*; la forfetizzazione per *ticket* familiari per la fruizione turistica, l'accessibilità agevolata delle biciclette, *all inclusive*, l'implementazione dei trasporti ove occorra;
- alla scala del luinese e del Gambarogno dovranno essere valutate e proposte le modalità organizzative delle infrastrutture da realizzare in termini di *park & ride* a Luino e di coniugazione in Gambarogno con il progetto in corso per la mobilità aziendale, l'istituzione del "*car pooling*" e "*car sharing*" a Luino, la coniugazione tra i sistemi di "*bike sharing*" per assicurare interoperabilità sul territorio, e proposti strumenti e indirizzi di pianificazione innovativi oltre a sistemi di monitoraggio delle azioni.

In particolare il documento direttore dovrà individuare le modalità e gli strumenti che consentiranno di declinare il progetto *park & ride* con le esigenze e le problematiche di mobilità non solo in territorio italiano ma anche in territorio svizzero (valenza transfrontaliera appunto).

La redazione del documento direttore dovrà essere così articolata in termini "multiscale":

- l'ambito del Lago Maggiore: il contesto per complessità amministrativa, due regioni e il confine internazionale, richiede di esplorare, ricognizzare e utilmente rappresentare lo stato dell'arte, le programmazioni, i progetti e le possibili ricadute territoriali in termini di trasporti e mobilità in modo a cogliere un quadro organico e sinergico rappresentando utilmente il macrosistema ferroviario, trasporti stico pubblico, viabilistico e per la mobilità dolce;
- le regioni delle valli del Luinese e del Gambarogno: a livello dell'areale vasto per il Luinese è utile cogliere le dinamiche territoriali sottese e le opportunità connesse al complesso sistema

trasportistico che innerva queste zone analizzando in particolare i nodi di sesto calende per l'incrocio ferroviario interregionale, Laveno Mombello per l'incrocio tra le due linee ferroviarie, il Ceresio orientale per le correlazioni e utilità derivanti dalla linea "Arcisate – Stabio". Per il Gambarogno si può fare riferimento agli studi avviati per la gestione del rapporto lavoratori e turismo collegamenti trasportistici;

- i territorio di Luino e Gambarogno: propriamente si tratta di dettagliare al livello della scala comunale le opportunità e possibilità per disegnare piani e profili gestionali di competenza comunale / Municipale.

Sono a completo onere e carico dell'incaricato la raccolta, rilevazione, ingegnerizzazione e rappresentazione dei dati su mobilità e dinamiche territoriali ed ambientali per la gestione e il monitoraggio del piano con relativa cessione al Comune.

Tutte le attività previste nel presente appalto dovranno essere svolte prevedendo quanto di seguito.

- Confronto costante con RUP, responsabili dell'Ufficio di Governance del progetto *Smart Border*, progettisti incaricati degli altri WP, Amministrazioni Luino e Gambarogno nell'ambito della Cabina di Pilotaggio per la elaborazione del documento di analisi, di monitoraggio e del piano strategico per la mobilità sostenibile.
- Istituzione e gestione di tavoli di confronto per coniugare le politiche trasportistiche regionali e cantonali verso gli obiettivi di progetto. I tavoli dovranno prevedere il coinvolgimento di diversi enti preposti alla mobilità alla scala territoriale, coinvolgere enti commerciali e turistico-alberghieri ed attività produttive che esercitano un ruolo di attrattori per gli spostamenti. A livello locale dovranno essere coinvolti i comuni, non partner, ma interessati dal progetto per le ripercussioni territoriali. A titolo esemplificativo ma non esaustivo citiamo i comuni di: Cadenazzo e Sant'Antonino (fronte CH), e sul lato italiano i comuni della Valtravaglia, della Valcuvia, di Cittiglio, di Lavena Ponte Tresa, di Maccagno e dell'alto lago maggiore lombardo. Su scala territoriale i riferimenti saranno la Provincia di Varese (che mantiene compiti di programmazione del Trasporto Pubblico Locale) ed i competenti dipartimenti /strutture in materia di trasporti e viabilità di Regione Lombardia e Cantone Ticino; dovranno altresì essere coinvolti gli attuali gestori del servizio di Trasporto Pubblico Locale, nonché le principali aziende per origine e destinazione dei flussi. Infine per gli aspetti di strategia e programmazione di carattere nazionale ed internazionale dovranno essere coinvolti i competenti ministeri e dipartimenti italiani e confederali.
- Coordinamento costante e fattivo con il Piano di Comunicazione specifico per il progetto "*Smart Border*".

ART. 6 – SERVIZIO DI SICUREZZA E COMPATIBILITA'

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

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

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

Il non rispetto dei requisiti potrà comportare l'applicazione di penali previste nel presente capitolato.

I servizi dovranno essere gestiti, coordinati e strutturati secondo la metodologia di *Project Manager* di cui alla norma ISO UNI 21500, dettagliando il quadro logico proposto in sede di offerta tecnica.

ART. 7 – QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO

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

Il progetto *Smart Border* è allegato al presente e può essere consultato in tutti gli elaborati ai seguenti *link*:

<https://progetti.interreg-italiasvizzera.eu/it/b/78/lafrontieraintelligentearmonizzazioneesviluppodeicollegamentisostenibili>

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

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

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

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

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

ART. 8 - OBIETTIVO DEL PROGETTO SMART BORDER

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

La principale domanda che si pone è:

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

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

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

ART. 9 - RISPOSTE ATTESE E VALUTAZIONI DELLE PROPOSTE

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

1. Coerenza progettuale

- a. Interpretazione del progetto *Smart Border* e correlazione in termini di “*bench marking esperienziale*” con altri casi di successo mediante le opportune scalabilità;
- b. Opportunità di coordinamento con analoghe iniziative in corso di coerenza territoriale, quali il progetto SMISTO, UN DUE TRESA, ecc. e relativi snodi di interesse;
- c. Metodologie per il monitoraggio degli obiettivi e credibilità dei dati di riferimento della mobilità, dei trasporti e ambientali, anche con riguardo, coerenza ed interoperabilità con la formazione di data base in corso da parte di altre iniziative Interreg come SMISTO.

2. **Coinvolgimento e comunicazione**

- a. Modalità per la definizione del target di riferimento;
- b. Modalità e tecniche di sensibilizzazione e promozione per l’attuazione del progetto;
- c. Profili e strumenti realizzativi (filmati, animazioni, ecc.);
- d. Strategia valutativa e report valutativo finale.

3. **Fattibilità e sostenibilità generale**

- a. Modalità per l’impostazione di scenari di sviluppo attuativo del progetto *Smart Border* WP3 con declinazione anche degli aspetti migliorativi e/o di criticità realizzativa considerando un possibile approccio “multiscala” per cogliere il sistema infrastrutturale di area vasta centrato sul lago Maggiore, a livello di Luinese e aree del Gambarogno, quindi a livello locale; per il livello locale privilegiando le tematiche territoriali inerenti ai processi in corso in ambito infrastrutturale ed urbanistico del territorio di confine Italo – Svizzero;
- b. Impostazione schematica della proposta progettuale mediante opportuna rappresentazione basata sulla metodologia di *Project manager* di cui alla norma ISO UNI 21500.

4. **Competenze professionali**

- a. Mappa dell’organigramma per la gestione dei servizi e specifica delle competenze professionali, titoli ed abilitazioni di ogni componente, con indicazione del ruolo all’interno del team, ed il nominativo del coordinatore. Dette condizioni saranno apprezzate a mezzo curriculum vitae professionale, reso nella forma dell’autocertificazione ex art. 46 DPR 445/2000, a veridicità di quanto dichiarato.

ART. 10 - STIMA DEI COSTI E LORO OMNICOMPRESIVITA’

Il prezzo dell’appalto dei servizi oggetto del presente capitolato è stato determinato per quanto possibile, anche con riferimento, interpolazione ed analogia in conformità a quanto stabilito nelle tabelle allegate al “D.M. 17 giugno 2016”. Tali riferimenti sono stati elaborati e correlati ad una stima e valutazione dei servizi ricompresi nell’appalto.

Il corrispettivo a base di gara “a corpo” risulta pertanto complessivamente pari ad **€ 204.500,00.=**, al netto di oneri previdenziali ed I.V.A., **a cui sarà detratto lo sconto offerto** in fase di affidamento. Tale importo è comprensivo di tutte le spese interenti i piani, i progetti, servizi e forniture e in ogni caso di tutte le prestazioni oggetto di offerta.

Poiché l’attuazione del progetto riveste carattere di natura intellettuale e comunque è correlata alle criticità della proposta, gli eventuali oneri relativi alla sicurezza, non prevedibili a priori sono da intendersi assorbiti all’interno del prezzo contrattuale a corpo e chiuso.

Tutta la documentazione e le proposte descritte nell’offerta tecnica dovranno essere comprese nell’importo forfettario di cui sopra, al netto dello sconto e dovranno essere eseguite per intero, pena la riduzione proporzionale del compenso.

ART. 11 – SUBAPPALTO E CESSIONE CONTRATTO

Per la particolare tipologia dell'appalto in oggetto, è vietata ogni forma di subappalto delle attività principali, intese come progettazione e pianificazione della mobilità sostenibile.

Sono invece subappaltabili le attività di redazione del piano della comunicazione, rilevamento dati, catering e altre attività accessorie relative all'esecuzione del piano della comunicazione.

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

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

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

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

SCADENZE	EROGAZIONE SOMME
a) consegna della documentazione necessaria per la stipulazione del contratto, entro 15 giorni dalla specifica richiesta del competente settore comunale e comunque non oltre 35 giorni dalla comunicazione di aggiudicazione ex art. 76, comma 5 lett. a) del Codice, termine entro il quale trasmettere la costituzione di garanzia fideiussoria bancaria o assicurativa per la corresponsione dell'anticipazione.	
b) stipula del contratto, entro 40 giorni dall'avvenuta comunicazione di aggiudicazione ex art. 76, comma 5 lett. a) Codice.	Corresponsione, alla sottoscrizione del contratto, del 30% del compenso , quale anticipazione ai sensi dell'art. 207 del D.L. 19/05/2020 n. 34 convertito in legge 17/07/2020 n. 77 e dell'art. 35, comma 18 del D.Lgs. n. 50/2016, previa costituzione di garanzia fideiussoria bancaria o assicurativa.
c) consegna del Piano della Comunicazione: entro 20 giorni dalla stipula del contratto.	Corresponsione, all'atto dell'approvazione da parte del RUP del 20% del compenso . Su detto compenso sarà trattenuto il 20% dell'anticipazione.
d) consegna del documento iniziale quale schema generale del Piano Strategico per la mobilità sostenibile multiscala: entro 30 giorni dalla stipula del contratto.	Corresponsione, all'atto dell'approvazione da parte del RUP del 20% del compenso . Su detto compenso sarà trattenuto il 20% dell'anticipazione.
e) consegna del Piano Strategico della mobilità sostenibile multiscala: entro 150 giorni dalla stipula del contratto.	Corresponsione, all'atto dell'approvazione da parte del RUP del 20% del compenso . Su detto compenso sarà trattenuto il 20% dell'anticipazione.
f) consegna report delle attività di comunicazione: entro 30 giorni da ogni evento/campagna .	Corresponsione, all'atto della approvazione del report da parte del RUP del 5% del compenso per ogni evento (4x5%= complessivamente 20%) , 5% al termine delle campagne di sensibilizzazione e 5% al

	termine delle campagne di promozione. Su detti compensi sarà trattenuta la medesima percentuale dell'anticipazione.
g) consegna certificazione dei risultati proposti nel progetto secondo la struttura proposta entro il <u>15 novembre 2021.</u>	Saldo pari al 10% del compenso . Su detto compenso sarà trattenuto il 10% dell'anticipazione e svincolata definitivamente la fideiussione.

N.B.: In ogni caso il progetto proposto dovrà rispettare i tempi per la conclusione del progetto “*Smart Border*”, salvo proroghe per cause di forza maggiore ovvero per disposizioni dell’Autorità di Gestione, entro il **22 novembre 2021.**

In ragione di possibili proroghe ai tempi del programma, a guisa di quanto previsto dall’art. 106 del Codice, è disposta la possibilità, fermo restando il prezzo chiuso e a corpo, di rimodulare il cronoprogramma delle prestazioni anche con riguardo alle attività di monitoraggio e valutazione dei risultati di attuazione del programma, solo qualora venga concessa specifica autorizzazione dall’Autorità di Gestione del Programma Interreg; situazione ad oggi non preventivata ancorchè prefigurabile in relazione al periodo di emergenza sanitaria che ha attraversato lo sviluppo del progetto; la proroga sarà per massimo mesi 6 (sei).

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

ART. 13 – REQUISITI DI PARTECIPAZIONE DI ORDINE GENERALE E DI IDONEITA’ PROFESSIONALE

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

Gli operatori economici interessati a partecipare alla procedura sono tenuti a dimostrare il possesso, anche per autocertificazione ex art.46 DPR 445/2000, dei **requisiti di idoneità professionale** mettendo a disposizione per lo svolgimento del servizio, indicando nome, titolo di studio e professione, un “Responsabile di commessa”, con ruolo di coordinatore, **laureato in ingegneria o architettura.**

Detti requisiti di idoneità professionale si intendono posseduti:

a) **(per professionisti)** mediante iscrizione, al momento della partecipazione alla gara, al relativo albo professionale previsto dai vigenti ordinamenti, ovvero abilitati all'esercizio della professione secondo le norme del Paese/Nazione cui appartiene il soggetto.

Il concorrente non stabilito in Italia ma in altro Stato Membro o in uno dei Paesi di cui all’art. 83, co 3 del Codice, presenta dichiarazione giurata o secondo le modalità vigenti nello Stato nel quale è stabilito, inserendo la relativa documentazione dimostrativa.

b) **(per Società di ingegneria e Società tra Professionisti)** mediante iscrizione nel registro tenuto dalla Camera di commercio industria, artigianato e agricoltura.

Il concorrente non stabilito in Italia ma in altro Stato Membro o in uno dei Paesi di cui all’art. 83, co 3 del Codice, presenta dichiarazione giurata o secondo le modalità vigenti nello Stato nel quale è stabilito, inserendo la relativa documentazione dimostrativa.

Le figure di coordinamento, Architetti e Ingegneri, dovranno essere, al momento della partecipazione alla procedura di gara relativa al presente capitolato, in possesso di **titolo di studio (laurea magistrale/ specialistica o vecchio ordinamento)** richiesto per l’esercizio della professione, abilitati nonché iscritti al relativo albo professionale previsto dai vigenti ordinamenti, ovvero essere abilitati all'esercizio della professione secondo le norme dei paesi dell'Unione Europea cui appartiene il soggetto e comunque riconosciute a livello europeo od oggetto di un giudizio di equivalenza o equipollenza ai sensi della Legge n. 148/2002.

Per i cittadini stranieri, i requisiti sono soddisfatti se i soggetti sono in possesso di un diploma di laurea, certificato o altro titolo professionale, il cui riconoscimento sia garantito sulla base della Direttiva 2005/36/CE. La dimostrazione dell'equipollenza del titolo di studio è a carico del candidato attraverso la produzione di un documento che comprovi la stessa.

E' consentito indicare professionisti in possesso di titoli di studio conseguiti all'estero o di titoli esteri conseguiti in Italia, riconosciuti equivalenti, secondo la vigente normativa, a uno dei titoli sopraindicati ai fini della partecipazione alla gara. Per i titoli di studio conseguiti all'estero è richiesta la dichiarazione di equipollenza o di riconoscimento accademico ai sensi della vigente normativa in materia secondo la procedura di cui all'articolo 38 del D.lgs. n. 165/2001 smi. In mancanza del provvedimento di equipollenza o di riconoscimento accademico, potrà essere dichiarata, nella domanda, l'avvenuta presentazione della richiesta degli stessi; in ogni caso l'equipollenza o il riconoscimento del titolo di studio dovranno obbligatoriamente essere posseduti alla conclusione della procedura di affidamento.

ART. 14 - CRITERIO DI AGGIUDICAZIONE

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

Offerta Tecnica: max **90**/100 punti;
Offerta Economica: max **10**/100 punti.

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

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

A) Criterio di valutazione della professionalità ed adeguatezza dell'offerta relativa ai servizi di comunicazione presentati (professionalità desunta dalla documentazione grafica, fotografica e descrittiva) **con fattore ponderale 18 (diciotto).**

Saranno oggetto di valutazione massimo **due servizi** di comunicazione effettuati negli ultimi dieci anni ritenuti dal concorrente significativi della propria capacità a realizzare la prestazione in osservanza e riferimento al presente documento, scelti fra interventi qualificabili affini a quelli oggetto dell'affidamento. I servizi valutabili sono quelli effettivamente eseguiti, iniziati ed ultimati nel decennio antecedente la data di pubblicazione del presente capitolato, ovvero la parte di essi ultimata ed approvata nello stesso periodo per il caso di servizi iniziati in epoca precedente.

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

- A1)** più elevato livello di complessità e/o di rilevanza e/o risonanza territoriale dei servizi di comunicazione effettuati, con sub-peso **punti 4 (quattro)**;
- A2)** più elevato livello di specifica professionalità, di affidabilità e quindi, di qualità del concorrente, in merito alla redazione di servizi analoghi con particolare riferimento alla capacità organizzativa, al profilo intellettuale e funzionale, al rispetto dei criteri di sostenibilità ed inserimento ambientale, con sub-peso **punti 6 (sei)**;
- A3)** più elevato grado di affinità con l'intervento oggetto di affidamento, con particolare riferimento alla complessità delle azioni riportate nel presente documento, con sub-peso **punti 8 (otto)**.

Per ogni servizio svolto, il concorrente dovrà dichiarare se tale attività è stata eseguita direttamente o in partecipazione con altri professionisti; in tal caso, il punteggio assegnato sarà attribuito in funzione della quota percentuale effettivamente svolta; lo stesso criterio viene considerato anche per servizi svolti dal concorrente mediante Raggruppamento Temporaneo di Professionisti (R.T.P.).

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

B) Criterio di valutazione della professionalità ed adeguatezza dell'offerta relativa ai servizi di pianificazione mobilità sostenibile presentati (professionalità desunta dalla documentazione grafica, fotografica e descrittiva) **con fattore ponderale 18 (diciotto).**

Saranno oggetto di valutazione **massimo due servizi** effettuati negli ultimi dieci anni ritenuti dal concorrente significativi della propria capacità a realizzare la prestazione in osservanza e riferimento al presente documento, scelti fra interventi qualificabili affini a quelli oggetto dell'affidamento.

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

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

- B1)** più elevato livello di complessità e/o di rilevanza e/o risonanza territoriale dei servizi di pianificazione della mobilità effettuati, con sub-peso punti 4 (quattro);
- B2)** più elevato livello di specifica professionalità, di affidabilità e quindi, di qualità del concorrente, in merito alla redazione di servizi analoghi con particolare riferimento alla capacità organizzativa, al profilo intellettuale e funzionale, al rispetto dei criteri di sostenibilità ed inserimento ambientale, con sub-peso punti 6 (sei);
- B3)** più elevato grado di affinità con l'intervento oggetto di affidamento, con particolare riferimento alla complessità delle azioni riportate nel presente documento, con sub-peso punti 8 (otto).

Per ogni servizio svolto, il concorrente dovrà dichiarare se tale attività è stata eseguita direttamente o in partecipazione con altri professionisti; in tal caso, il punteggio assegnato sarà attribuito in funzione della quota percentuale effettivamente svolta; lo stesso criterio viene considerato anche per servizi svolti dal concorrente mediante Raggruppamento Temporaneo di Professionisti (R.T.P.).

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

C) Caratteristiche qualitative e metodologiche della proposta di svolgimento del servizio offerto con fattore ponderale 54 (cinquantaquattro).

Sarà oggetto di valutazione la relazione tecnico-illustrativa e gli elaborati grafici / foto-simulazioni di come il concorrente, interpretando il presente capitolato ed il progetto *Smart Border*, intenda svolgere i servizi.

Saranno valutati i seguenti sub-criteri con i rispettivi sub-pesi; la valutazione sarà svolta sui tre gruppi di sub-criteri assumendo come semplice riferimento espressivo i relativi sottopunti per contribuire a formare il giudizio complessivo.

C1) Coerenza progettuale – punti 14 (quattordici)

- a) Migliore interpretazione del progetto *Smart Border* e maggiore correlazione in termini di “*benchmarking esperienziale*” con altri casi di successo mediante le opportune scalabilità;
- b) Diversificazione delle opportunità di coordinamento con analoghe iniziative in corso di coerenza territoriale, come il progetto SMISTO, UN DUE TRESA, ecc. e relativi snodi di interesse;
- c) Innovative metodologie per il monitoraggio degli obiettivi e migliore credibilità dei dati di riferimento relativi alla mobilità e ai trasporti e ambientali, anche con riguardo, alla coerenza ed interoperabilità con la formazione di data base in corso da parte di altre iniziative Interreg come SMISTO ed altri.

C2) Coinvolgimento e comunicazione - punti 10 (dieci)

- a) Grado di comprensività ed approfondimento delle modalità per la definizione del target di riferimento;
- b) Grado di comprensività ed approfondimento delle modalità e tecniche di sensibilizzazione e promozione per l'attuazione del progetto;
- c) Grado di comprensività ed efficacia dei profili e degli strumenti realizzativi;
- d) Grado di comprensività ed efficacia della strategia valutativa e report valutativo finale.

C3) Fattibilità e sostenibilità generale della proposta interpretativa – punti 15 (quindici)

- a) Efficacia descrittiva delle modalità per l'impostazione di scenari di sviluppo attuativo del progetto *Smart Border* WP3 con declinazione anche degli aspetti migliorativi e/o di criticità realizzativa considerando un possibile approccio "multiscala" per cogliere il sistema infrastrutturale di area vasta centrato sul lago Maggiore, a livello di Luinese e aree del Gambarogno, quindi a livello locale; per il livello locale privilegiando le tematiche territoriali inerenti ai processi in corso in ambito infrastrutturale ed urbanistico del territorio di confine Italo - Svizzero;
- b) Efficacia descrittiva dell'impostazione schematica della proposta progettuale mediante opportuna rappresentazione basata sulla metodologia di *Project manager* di cui alla norma ISO UNI 21500.

C4) Diversificazione disciplinare delle competenze professionali – punti 15 (quindici)

- a) Migliore organigramma, per titoli ed abilitazioni di ogni componente del gruppo di lavoro proposto per la pianificazione e l'esecuzione dei servizi. Fermo restando che ciascun concorrente deve possedere le idoneità professionali necessarie per eseguire l'appalto indicate al precedente art. 13, sarà apprezzato il *mix* di competenze di seguito elencato, con adeguato standard esperienziale desumibile dal curriculum vitae professionale, reso nella forma dell'autocertificazione ex art. 46 DPR 445/2000.
 - Con riguardo alle risorse professionali di coordinamento ed obbligatorie: le competenze pianificatorie ed urbanistiche in tema di mobilità, trasportistiche, impiantistiche, paesaggistiche.

Quindi a complemento del *team*:

- un esperto in comunicazione;
 - un esperto in *Project Manager*, avuto riguardo della normativa vigente (UNI ISO 21500);
 - un esperto in analisi ed ingegnerizzazione dei dati;
 - un laureato in sociologia;
 - un laureato in economia;
 - un laureato in scienze naturali;
 - un laureato in geologia;
 - altre figure professionali utili allo sviluppo della proposta tecnica.
- Diverse figure possono essere ricoperte dalla medesima persona laddove in possesso di più profili e requisiti.

D) Ribasso economico con fattore ponderale 10 (dieci).

Sarà oggetto di valutazione il ribasso unico percentuale offerto sull'importo a corpo posto a base di gara, al netto degli oneri contributivi e fiscali nella misura di legge, onnicomprensivo di tutte le spese e prestazioni dei servizi e forniture da rendere.

In caso di divergenza tra il ribasso espresso in cifre e quello espresso in lettere sarà considerato il ribasso più conveniente per la Stazione Appaltante.

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

ART. 15 - CRITERI E MODALITÀ DI ATTRIBUZIONE DEI PUNTEGGI DELL'OFFERTA TECNICA ED ECONOMICA**Modalità di assegnazione dei punteggi.**

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

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

dove

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

$\sum (n)$ = sommatoria;

n = numero totale di elementi di valutazione;

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

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

Attribuzione del punteggio degli elementi qualitativi. Per quanto riguarda gli elementi di natura qualitativa, i coefficienti $V(a)_i$ compresi tra 0 e 1, saranno determinati mediante il **confronto a coppie**. Il confronto avviene sulla base delle preferenze accordate da ciascun commissario a ciascun progetto in confronto con tutti gli altri, secondo i parametri di valutazione (elementi e criteri motivazionali) predeterminati.

Ciascun commissario confronterà l'offerta di ciascun concorrente indicando quale offerta preferisce e il grado di preferenza, variabile tra 1 e 6 (1 - nessuna preferenza; 2 - preferenza minima; 3 - preferenza piccola; 4 - preferenza media; 5 - preferenza grande; 6 - preferenza massima). Verrà costruita una matrice con un numero di righe e un numero di colonne pari al numero dei concorrenti meno uno nella quale le lettere individuano i singoli concorrenti; in ciascuna casella viene collocata la lettera corrispondente all'elemento che è stato preferito con il relativo grado di preferenza e, in caso di parità, verranno collocate nella casella le lettere dei due elementi in confronto, assegnando un punto ad entrambe. Al termine dei confronti si sommeranno i punteggi di ciascun concorrente ottenendo i punteggi attribuiti da ciascun commissario. I punteggi così ottenuti saranno trasformati in coefficienti variabili tra zero e uno sulla base del seguente metodo: si sommeranno i punteggi ottenuti e si trasformeranno in uno il punteggio più elevato.

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

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

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

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

$$PE_a = PE_{max} * Va$$

dove:

a = indice numerico di riferimento dell'offerta

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

PE_a = punteggio economico assegnato all'offerta del concorrente a

PE max = punteggio economico massimo assegnabile

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

$V_a = (R_a/R_{best})$

dove:

a = indice numerico di riferimento dell'offerta

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

R_a = valore del ribasso offerta del concorrente i-esimo

R_{best} = valore del ribasso dell'offerta più conveniente

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

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

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

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

ART. 16 - DOCUMENTAZIONE DI GARA DA PRESENTARE

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

OFFERTA TECNICA

A - Documentazione e immagini nel numero massimo di due servizi eseguiti inerenti la comunicazione e due servizi eseguiti inerenti la pianificazione della mobilità; tali servizi devono essere relativi ad interventi effettuati negli ultimi dieci anni ritenuti dal concorrente significativi per la dimostrazione della propria capacità a realizzare la prestazione professionale in esame, scelti fra interventi qualificabili affini a quelli oggetto dell'affidamento.

Detta documentazione dovrà essere costituita, per ogni singolo servizio illustrato, come di seguito riportato:

Relazione descrittiva, costituita da un massimo di n. 6 (sei) facciate in formato A4, con scrittura carattere "Arial", in corpo non inferiore a 11 punti, contenente i seguenti elementi:

- 1) indicazione del committente;
- 2) importo dei servizi resi e conclusi e breve descrizione;
- 3) oggetto dell'intervento /iniziativa e breve descrizione dei servizi;
- 4) data di inizio e fine dei servizi;
- 5) criteri e modalità organizzative adottati, la dimensione della struttura utilizzata, nonché le attività svolte da ogni professionista del gruppo di lavoro presentato (con specifica indicazione anche in termini di percentuale di impegno; ciò a cogliere l'effettivo ruolo, partecipazione attiva e di responsabilità del concorrente).

Elaborati grafici e/o fotografici, costituiti da un numero massimo di n. 3 (tre) facciate in formato A3 oppure di n. 6 (sei) facciate in formato A4 per ogni servizio. Possono essere presentate sia facciate in formato A3 sia in formato A4; in tal caso ogni facciata formato A3 è considerata pari a 2 (due) in formato A4 ed il numero massimo, così computato, è quello indicato per le facciate in formato A4.

B - Documentazione tecnico-illustrativa e descrittiva e rappresentazione schematica delle modalità con cui si propone lo svolgimento dei servizi a base di procedura, che esplicitino le caratteristiche e le modalità con cui saranno svolte le prestazioni in argomento, costituita dagli elaborati che seguono.

Relazione tecnico-illustrativa e descrittiva, costituita da un massimo di n. 20 (venti) facciate in formato A4, con scrittura carattere "Arial", in corpo non inferiore a 11 punti, con la quale sia correlata l'interpretazione attuativa dei servizi con riferimento ai sub-criteri di valutazione più avanti indicati; per assicurare uniformità di analisi, ciascuno di essi dovrà costituire un paragrafo della relazione, codificato secondo i seguenti punti, titoli e sottotitoli.

1. Coerenza progettuale

- a) Interpretazione del progetto *Smart Border* e correlazione in termini di *benchmarking esperienziale* con altri casi di successo mediante le opportune scalabilità;
- b) Opportunità di coordinamento con analoghe iniziative in corso di coerenza territoriale, come il progetto SMISTO, UN DUE TRESA, ecc. e relativi snodi di interesse;
- c) Metodologie per il monitoraggio degli obiettivi e credibilità dei dati di riferimento della mobilità, dei trasporti e ambientali, anche con riguardo, coerenza ed interoperabilità con la formazione di data base in corso da parte di altre iniziative interreg come SMISTO.

2. Coinvolgimento e comunicazione

- a) Modalità per la definizione del *target* di riferimento;
- b) Modalità e tecniche di sensibilizzazione e promozione per l'attuazione del progetto;
- c) Profili e strumenti realizzativi (filmati, animazioni, ecc.);
- d) Strategia valutativa e report valutativo finale.

3. Fattibilità e sostenibilità generale

- a) Modalità per l'impostazione di scenari di sviluppo attuativo del progetto Smart Border con declinazione anche degli aspetti migliorativi e/o di criticità realizzativa considerando un possibile approccio "multiscala" per cogliere il sistema infrastrutturale di area vasta centrato sul lago Maggiore, a livello di Luinese e aree del Gamberogno, quindi a livello locale; per il livello locale privilegiando le tematiche territoriali inerenti ai processi in corso in ambito infrastrutturale ed urbanistico del territorio di confine Italo – Svizzero.
- b) Impostazione schematica della proposta progettuale mediante opportuna rappresentazione basata sulla metodologia di Project manager di cui alla norma ISO UNI 21500.

4. Competenze professionali

- a) Mappa dell'organigramma per la gestione dei servizi, con la specificazione delle competenze professionali, titoli ed abilitazioni di ogni componente, indicando il ruolo all'interno del *team*, ed il nominativo del coordinatore. Per ogni componente e competenza coinvolta dovrà essere prodotto Curriculum vitae professionale, reso nella forma dell'autocertificazione ex art.46 DPR 445/2000, con evidenziati incarichi/servizi svolti ed analoghi a quelli oggetto del presente capitolato, indicando il ruolo ricoperto nell'espletamento degli incarichi svolti.

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

ART. 17 - GARANZIA DEFINITIVA

L'aggiudicatario dovrà presentare "garanzia definitiva" a garanzia del corretto adempimento dei servizi affidati, nella misura prevista dall'art. 103 del D.Lgs. n. 50/2016 e s.m.i., salvo quanto previsto dall'art. 93, comma 7, del D.Lgs. n. 50/2016 e s.m.i.. La garanzia fideiussoria, prevista con le modalità di cui all'art. 93 del D.Lgs. 50/2016 e s.m.i., dovrà prevedere espressamente la rinuncia al beneficio della preventiva escussione del debitore principale, la rinuncia all'eccezione di cui all'art. 1957, comma 2, c.c. nonché l'operatività della garanzia medesima entro 15 giorni a semplice richiesta scritta della stazione appaltante. L'operatore in possesso dei requisiti di cui all'art. 93, commi 7 e 8, del D. Lgs. n. 50/2016 e s.m.i., potrà beneficiare delle riduzioni e delle deroghe ivi previste. La garanzia sarà svincolata a seguito dell'emissione

del Certificato di verifica di conformità di cui all'art. 102, comma 2, del D.Lgs. n. 50/2016. La garanzia potrà essere prestata, a scelta, mediante fidejussione bancaria od assicurativa, o rilasciata da intermediari finanziari iscritti nell'elenco speciale di cui all'art. 106 del D.Lgs. 01/09/1993 n. 385, che svolgono in via esclusiva o prevalente attività di rilascio di garanzie, e che sono sottoposti a revisione contabile da parte di una società di revisione iscritta nell'albo previsto dall'art. 161 del D.Lgs. 24.02.1998 n. 58. La garanzia copre gli oneri per il mancato od inesatto adempimento contrattuale e cessa di avere effetto solo alla data di emissione del certificato di verifica di conformità. Si precisa che non saranno accettate altre modalità di costituzione della cauzione ovvero cauzioni rilasciate da soggetti diversi da quelli sopra indicati.

ART. 18 - MODALITA' DI SVOLGIMENTO DELL'INCARICO

Tutte le attività previste nel presente appalto dovranno essere svolte prevedendo un confronto costante con RUP, responsabili dell'Ufficio di Governance di *Smart Border*, Amministrazioni Luino e Gambarogno nell'ambito della Cabina di Pilotaggio ed i professionisti incaricati degli altri WP.

ART.19 - PENALI

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

Azioni sanzionabili sono:

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

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

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

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

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

ART. 20 - ATTESTAZIONE DI REGOLARE ESECUZIONE

Alla conclusione dell'incarico il Dirigente del Comune di Luino verificherà la conformità della documentazione prodotta e degli impegni assunti dall'appaltatore rispetto al contratto sottoscritto.

ART. 21 - RISOLUZIONE

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

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

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

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

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

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

ART. 22 - RECESSO

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

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

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

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

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

ART. 23 - CONTROVERSIE

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

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

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

ART. 24 - PROPRIETÀ INTELLETTUALE

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

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

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

Tutta la documentazione dovrà essere consegnata in formato digitale aperto e una copia cartacea dei documenti principali.

ART. 25 - ASSICURAZIONI E RESPONSABILITÀ DELL'AFFIDATARIO

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

Resta inteso che somme riferite ad eventuali franchigie e/o scoperti, nonché eventuali sinistri in eccedenza

ai massimali previsti dalla polizza, restano in ogni caso a carico dell'affidatario, fermo restando che la polizza assicurativa presentata dovrà prevedere l'impegno da parte della compagnia alla gestione/definizione anche dei sinistri rientranti nel limite dell'eventuale franchigia.

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

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

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

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

ART. 26 - STIPULAZIONE DEL CONTRATTO

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

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

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

ART. 27 - OBBLIGAZIONI A CARICO DELL'AFFIDATARIO

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

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

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

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

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

ART. 28 - IMPEGNI A CARICO DEL COMUNE DI LUINO

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

Il Comune di Luino garantisce:

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

ART. 29 - ADEMPIMENTI SUCCESSIVI ALLA GARA

L'affidamento è condizionato all'inesistenza, a carico dell'aggiudicatario, delle cause di divieto a concludere contratti previste dalle normative vigenti. Ai fini della dimostrazione del requisito di idoneità professionale, dovranno essere prodotte le certificazioni rilasciate dai committenti a comprova dell'avvenuta esecuzione dei servizi a perfetta regola d'arte contenenti l'indicazione delle classi e categorie di progettazione. Qualora gli incarichi eseguiti ed indicati a comprova dei requisiti di cui sopra siano stati espletati all'interno di "soggetti gruppo", dovrà essere indicata la quota parte (in termini percentuali o di parti di servizio) di detti incarichi eseguita dall'aggiudicatario. Il soggetto aggiudicatario potrà comunque produrre a comprova dell'effettivo possesso dei requisiti di cui al presente punto, eventualmente ogni altra documentazione probatoria purché ritenuta idonea dalla Stazione Appaltante. Nel caso dei requisiti di ordine generale, qualora a seguito della verifica d'ufficio non siano confermate le dichiarazioni, si procederà all'esclusione dalla gara, alle comunicazioni alle competenti autorità giudiziarie e di vigilanza e ad eventuale nuova aggiudicazione. La Stazione Appaltante procederà, altresì, ad effettuare le comunicazioni di cui all'articolo 76, comma 5, del D.Lgs. n. 50/2016.

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

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

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

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

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

ART. 30 - DISPOSIZIONI FINALI

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

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

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

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

ART. 31 - INFORMATIVA PRIVACY

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

organi dell'autorità giudiziaria e di altra autorità competente in materia di vigilanza sugli appalti pubblici; titolare del trattamento é il Comune di Luino.

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



IL RESPONSABILE DEL PROGETTO "SMART BORDER"

Dott. Arch. Stefano INTROINI

(documento amministrativo informatico sottoscritto con firma digitale)