



Comune di Vicenza

“Procedura aperta per la concessione del servizio di Bike Sharing”

Capitolato Speciale di gara

| | |
|--|------------|
| Art.1 Oggetto della concessione | 2 |
| Art.2 Natura del servizio..... | 2 |
| Art.3 Tipologia del sistema..... | 2 |
| Art.4 Ambiti del servizio, localizzazione, tipologia e dimensionamento delle stazioni | 3 |
| Art.5 Dimensionamento e tipologie della flotta..... | 4 |
| Art.6 Modalità di effettuazione del servizio | 4 |
| Art.7 Struttura e livelli tariffari | 5 |
| Art.8 Revisione delle tariffe..... | 5 |
| Art.9 Carta del servizio e Regolamento d’uso | 6 |
| Art.10 Dati e informazioni..... | 6 |
| Art.11 Obblighi di servizio | 7 |
| Art.12 Attività di controllo | 7 |
| Art.13 Temporanea sospensione del servizio su posizioni localizzate | 8 |
| Art.14 Variazioni permanenti del sistema | 9 |
| Art.15 Nomina dei responsabili | 9 |
| Art.16 Durata del servizio e tempi di avviamento | 9 |
| Art.17 Proprietà delle installazioni..... | 10 |
| Art.18 Valore economico stimato del servizio..... | 10 |
| Art.19 Controprestazioni a favore del Concessionario | 10 |
| Art.20 Piano economico finanziario e contributo comunale | 11 |
| Art.21 Tassa di occupazione del suolo pubblico e altre agevolazioni | 11 |
| Art.22 Pubblicità e sponsorizzazioni..... | 11 |
| Art.23 Penalità | 12 |
| Art.24 Risoluzione del contratto per inadempienza | 13 |
| Art.25 Risoluzione del contratto per ragioni di pubblico interesse | 14 |
| Art.26 Copertura assicurativa | 14 |
| Art.27 Deposito cauzionale definitivo | 15 |
| Art.28 Cessione dei contratti e dei crediti, subappalto | 16 |
| Art.29 Norme in materia di sicurezza | 17 |
| Art.30 Osservanza delle leggi sul lavoro e sulla previdenza sociale e rispetto dei contratti collettivi di lavoro | 17 |
| Art.31 Norme di rinvio | 17 |
| Art.32 Responsabilità | 18 |
| Art.33 Stipula del contratto..... | 18 |
| Art.34 Clausola di legalità | 18 |
| Art.35 Codice di comportamento | 19 |
| Art.36 Tracciabilità dei flussi finanziari..... | 19 |
| Art.37 Controversie – Foro competente | 20 |
| Art.38 Trattamento dei dati..... | 20 |
| ALLEGATI “A”, “B”, “C”, “D” | da pag. 21 |

Art.1 Oggetto della concessione

Oggetto della concessione è la progettazione, fornitura, installazione e gestione di un servizio pubblico di Bike Sharing (BS) per la città di Vicenza a servizio di cittadini, turisti, pendolari e quanti altri per diversi motivi e necessità devono muoversi all'interno della città.

Il servizio dovrà essere attuato nelle modalità previste dal presente capitolato e integrato da quanto ulteriormente specificato dal Concessionario in sede di offerta.

Il servizio comprende:

- la progettazione delle stazioni e del sistema, la fornitura delle relative attrezzature e la loro installazione;
- la fornitura delle biciclette;
- la gestione operativa del servizio e la riscossione dei relativi introiti;
- la manutenzione del sistema, ivi compreso il mantenimento del decoro e della pulizia di stazioni e mezzi;
- lo sfruttamento economico degli spazi pubblicitari direttamente connessi (biciclette, colonnine/totem, spazi web e app).

Art.2 Natura del servizio

Il servizio di Bike Sharing è inteso come componente essenziale dell'offerta del trasporto urbano, e riveste pertanto un interesse generale che giustifica e richiede azioni di supporto sia organizzativo, che finanziario, che regolativo da parte della Pubblica Amministrazione.

In particolare, date le specifiche condizioni del contesto di Vicenza, nonché gli obblighi di servizio richiesti (cfr. art. Art.11) si ritiene indispensabile operare attraverso l'istituto della concessione di servizi che preveda il riconoscimento di un prezzo, consistente in un contributo pubblico al concessionario ai sensi dell'art. 165 comma 2 del D. Lgs. 50/2016 e s.m.i.

Tale contributo è volto a garantire l'equilibrio economico e finanziario come previsto all'art. 165 del D.Lgs. 50/2016 e smi.

In ogni caso, ai sensi dell'art. 165 comma 2 del D.Lgs. 50/2016 e s.m.i., il riconoscimento del prezzo, non risulta superiore al quarantanove per cento del costo dell'investimento complessivo, comprensivo di eventuali oneri finanziari.

Sempre al fine di garantire adeguati margini operativi, la concessione non prevede il rilascio di altre concessioni per espletare servizi analoghi a quello in oggetto. Eventuali autorizzazioni a operare servizi di Bike Sharing da parte di altri operatori potranno anche essere richieste ed eventualmente rilasciate, ma non potranno godere delle agevolazioni e/o contribuzioni riconosciute dal Comune al concessionario, con specifico riferimento all'esenzione dal canone di occupazione degli spazi pubblici, alle agevolazioni per lo sfruttamento degli spazi pubblicitari e all'erogazione di contributi.

Art.3 Tipologia del sistema

Il sistema proposto dal concorrente deve consentire sia il funzionamento basato su stazioni ("station based") con presa e riconsegna delle biciclette in punti definiti e attrezzati sul territorio, sia il funzionamento a flusso libero ("free floating") con presa e riconsegna delle biciclette in qualunque punto all'interno di predeterminate zone della città, ovvero in modalità ibrida tra le due, comunque nel rispetto dei vincoli specifici contenuti nell'allegato "A" del presente Capitolato.

L'accesso al sistema, così come le informazioni necessarie per il suo utilizzo, devono poter avvenire attraverso l'uso di una Applicazione dedicata multilingue (italiano, inglese, francese, tedesco,

spagnolo), mentre altri strumenti (i.e. smart card, tessere magnetiche ecc.) sono ammessi ma ritenuti complementari e non sostitutivi di quella.

Le stazioni possono essere eventualmente attrezzate con terminali intelligenti per fornire informazioni o consentire una ulteriore forma di registrazione/accesso, fermo restando che le funzioni di prenotazione, presa e rilascio delle biciclette dovrà essere effettuato solo attraverso la Applicazione dedicata da parte di utenti preventivamente registrati e riconosciuti dal sistema.

La localizzazione e l'utilizzo dei veicoli deve essere sempre tracciata nella centrale di controllo: le biciclette devono cioè essere dotate di sistemi di localizzazione capaci di coprire una zona estesa anche all'esterno della stretta area operativa, dove cioè si è autorizzati a effettuare il servizio di presa e consegna dei veicoli.

Il sistema dovrà garantire adeguate forme di controllo da remoto da parte del Concessionario (vedi artt. 10 e 12).

Art.4 Ambiti del servizio, localizzazione, tipologia e dimensionamento delle stazioni

La richiesta minima è quella di prevedere una copertura estesa alle mura cinquecentesche (primo e secondo ambito, vedi allegato A), mentre l'ambito più esterno dovrà prevedere il massimo numero possibile di stazioni (o di area coperta se operata in free floating) garantendo prioritariamente quelle individuate come maggiormente rilevanti.

In sede di offerta dovrà essere puntualmente definita l'esatta localizzazione, la tipologia e le dimensioni di ciascuna stazione, ovvero l'estensione dell'area operativa in free floating nella quale è ammessa la riconsegna dei veicoli; le indicazioni contenute nelle tavole allegate al presente Capitolato costituiscono a tal fine un riferimento di massima che il concorrente potrà, motivatamente, modificare.

Le stazioni prevedono l'installazione degli elementi destinati al parcheggio delle biciclette senza che sia necessario il loro allacciamento a reti cablate (elettriche, trasmissione dati ecc.).

Possono anche essere collocate, se previste dal sistema, eventuali apparecchiature per la rilevazione in locale della presenza delle biciclette.

Gli elementi di cui sopra possono essere costituiti da rastrelliere, da paletti singoli ovvero da semplici delimitazioni con segnaletica tracciata a terra; la scelta della tipologia dovrà essere effettuata in funzione delle dimensioni previste per le stazioni, dei vincoli locali di spazio e dell'ambito nel quale sono collocate.

Le rastrelliere utilizzate devono essere quelle già presenti nel centro storico di Vicenza (modello 'Verona' e modello 'Apollo' o equivalenti), anche per tonalità di colore (vedi scheda tecnica allegata, allegato B), da personalizzarsi eventualmente per l'uso esclusivo da parte delle bici del BS, con particolare attenzione all'integrazione dei supporti per le affissioni istituzionali/commerciali e per la localizzazione.

Le stazioni devono infatti essere attrezzate con specifica segnaletica, da armonizzare con quella ammessa nei diversi ambiti, al fine di renderle individuabili a distanza ed esplicitarne l'uso esclusivo per le biciclette del BS.

Alcune stazioni, quantificate in sede di offerta da parte del concorrente, e oggetto di accordi con l'Amministrazione Comunale in relazione alla localizzazione potranno essere dotate di totem per fornire informazioni e consentire l'acquisto dei titoli previsti per accedere al servizio.

Il progetto delle diverse soluzioni compositive delle stazioni, con le specifiche tecniche delle relative attrezzature e linea grafica, dovrà essere presentato dal concorrente in sede di offerta, a

partire dalle tipologie allegate ("C" e "D") preventivamente concordate con la competente Soprintendenza.

I dettagli realizzativi saranno in ogni caso discussi e messi a punto con i competenti uffici comunali successivamente all'aggiudicazione, e i manufatti così definiti saranno sottoposti a ulteriore valutazione da parte della competente Soprintendenza, e di ogni altro ente eventualmente competente (i.e. posizionamento delle stazioni in ambito ferroviario ecc.), che potrà richiedere ulteriori modificazioni.

L'installazione delle stazioni dovrà avvenire nel rispetto del D. Lgs. 30.04.1992 n. 285 "Nuovo Codice della Strada" e s.m.i., nonché delle norme del D.P.R. 16.12.1992 n. 495 "Regolamento di Esecuzione e di Attuazione del Nuovo Codice della Strada" e s.m.i., del DPR 503/96 e delle altre disposizioni e normative vigenti; sarà obbligo del Concessionario conformarsi a propria cura e spese alle modifiche di tali disposizioni e norme che dovessero intercorrere nel periodo di validità contrattuale.

A supporto dell'aumentato ruolo che più in generale si prevede verrà assunto dalla mobilità ciclistica anche in seguito all'attivazione del servizio di B.S., è facoltà del concorrente prevedere l'installazione di rastrelliere anche all'esterno delle stazioni nel terzo ambito. Tale disponibilità sarà positivamente valutata in sede di gara.

Art.5 Dimensionamento e tipologie della flotta

La dimensione della flotta sarà dichiarata dal concorrente in sede di offerta e non potrà essere inferiore a 350 biciclette, numero coerente con l'estensione dell'ambito minimo di servizio di cui al punto precedente.

Le biciclette, obbligatoriamente di buona qualità in termini di robustezza e scorrevolezza, dovranno rispondere alle prescrizioni contenute nel D. Lgs. 30.04.1992 n. 285 "Nuovo Codice della Strada" e s.m.i., nonché le norme del D.P.R. 16.12.1992 n. 495 "Regolamento di Esecuzione e di Attuazione del Nuovo Codice della Strada" e s.m.i., dovranno essere certificate a norma UNI-EN ISO ed essere conformi alla direttiva 2004/108/CE. Esse inoltre devono essere ben riconoscibili, dotate di sistemi di localizzazione e realizzate con criteri efficaci al fine di evitare il furto o il riciclaggio delle singole componenti (bloccaggi di sicurezza, componenti fuori standard ecc.).

Esse dovranno essere dotate di sistemi di bloccaggio automatico al fine di consentirne la chiusura anche all'esterno degli stalli dedicati.

I colori delle biciclette e dei loro accessori devono potersi armonizzare con il contesto storico della città.

La presenza di una quota di *e-bike*, così come la presenza di diverse tipologie di veicoli (i.e. cargo bike) non è obbligatoria ma sarà oggetto di attribuzione di punteggio tecnico in sede di gara.

I mezzi utilizzati per la gestione della flotta (recupero e riposizionamento biciclette) dovranno essere a trazione elettrica.

Art.6 Modalità di effettuazione del servizio

Il servizio dovrà coprire un arco temporale minimo dalle 6.00 alle 24.00

Ulteriori estensioni, eventualmente anche solo stagionali, saranno oggetto di attribuzione di punteggio tecnico in sede di gara.

L'utente dovrà prelevare la bicicletta e rilasciarla in corrispondenza di una stazione. Nel caso di saturazione della medesima potrà comunque lasciarla nelle rastrelliere o in idonei spazi pubblici esistenti in adiacenza. Il sistema dovrà fornire all'utente, attraverso una specifica App scaricata sul proprio smartphone, le informazioni utili per agevolare e controllare tali comportamenti.

A discrezione del Concessionario potrà essere previsto il rilascio delle biciclette all'esterno delle stazioni, ma sempre all'interno dell'area operativa definita dal Concessionario, eventualmente dietro corresponsione di una maggiorazione tariffaria; in assenza di tale maggiorazione il servizio assume pertanto le caratteristiche di un free floating puro.

Il rilascio all'esterno dei luoghi esplicitamente dedicati al parcheggio bici è consentito solo all'esterno del centro storico e comunque in luoghi e modalità che non costituiscano intralcio alla circolazione di pedoni e veicoli.

La realizzazione delle stazioni è richiesta, anche nel caso di servizio totalmente free floating, solo nel primo ambito (area interna alle mura del '200), mentre nel secondo ambito (area tra le mura cinquecentesche e le mura del '200) e nel terzo le stazioni possono essere non previste o realizzate solo parzialmente.

Art.7 Struttura e livelli tariffari

I concorrenti dovranno definire nel piano economico-finanziario la 'tariffa base', data dall'eventuale costo dell'abbonamento (mensile o annuale) e della prima mezz'ora di utilizzo.

Per tariffa base si intende quella applicata all'utente generico al netto di premialità, sanzioni e scontistica, per l'uso di una bicicletta/mezzo non a pedalata assistita.

Si individuano come limiti superiori quello di €75 il costo dell'abbonamento annuale (€50 in caso di tariffazione a consumo) e di €0.50 per il costo per la prima mezz'ora di utilizzo.

L'eventuale richiesta di deposito cauzionale all'atto della registrazione al sistema non potrà superare i € 50; la gestione degli eventuali depositi cauzionali è nella totale responsabilità del concessionario, ai sensi dell'art. 1782 e seguenti del Codice Civile in quanto applicabile.

Il Concessionario sarà libero di stipulare accordi con i diversi soggetti interessati ad acquistare servizi strutturati dal Concessionario.

Si ammette in particolare la possibilità di profilare le tariffe non solo per particolari categorie di utenti (i.e. studenti, utenti TPL, ecc.), ma anche per singoli utenti in ragione di azioni oggettivamente rilevabili e documentabili (es. per innescare meccanismi di *gaming* che aiutino la gestione della flotta, ovvero per sanzionare comportamenti scorretti). La struttura dettagliata di tali articolazioni tariffarie dovrà essere preventivamente descritta in fase di gara e chiaramente pubblicizzata in fase di esercizio.

E' richiesta obbligatoriamente l'accettazione, oltre alle carte di credito, delle carte di debito e/o prepagate per riscuotere tutti i pagamenti previsti (depositi cauzionali, abbonamenti, consumi), senza oneri aggiuntivi per l'utente.

Art.8 Revisione delle tariffe

La 'tariffa base', valore su cui sono calcolate le altre tariffe nelle modalità descritte dal Concessionario in sede di offerta, sarà soggetta a revisione annuale a far data dall'avvio delle attività sulla base degli indici ISTAT FOI con riferimento al mese di avvio operativo del sistema. Altre variazioni, da concordare tra le parti, dovranno essere oggetto di integrazione del contratto.

Art.9 Carta del servizio e Regolamento d'uso

Il Concessionario dovrà redigere, ai sensi della normativa vigente, la Carta dei Servizi con la quale dichiara quali servizi intende erogare, le modalità di erogazione, gli standard di qualità e quantità che intende garantire.

La Carta è integrata dal Regolamento d'Uso, con il quale si definiscono le regole di comportamento, tariffarie e sanzionatorie richieste per l'utilizzo del sistema, in coerenza con il presente Capitolato Speciale di gara.

Contenuti minimi della carta dei servizi, redatto sulla base del DPCM 30/12/1998 dovranno essere i seguenti:

- a. l'inquadramento della società che eroga il servizio e le caratteristiche del servizio stesso;
- b. numero, tipo e qualità dei veicoli in servizio;
- c. canali di relazione con la clientela;
- d. trattamento dei dati relativi alla clientela, disponibilità dei dati di esercizio in open source;
- e. regole per il personale operativo;
- f. regole e requisiti per l'accesso e l'utilizzo del servizio;
- g. diritti di tutela, indennizzi;
- h. indicatori di qualità e di soddisfazione dell'utenza; modalità e tempi di intervento per danni o malfunzionamenti del sistema e delle attrezzature;

La carta dei servizi ed il regolamento dovranno essere resi disponibili in 5 lingue (italiano, inglese, francese, tedesco, spagnolo), come anche la App di accesso al servizio.

Art.10 Dati e informazioni

Le informazioni di gestione in tempo reale sulla localizzazione e disponibilità dei veicoli e lo stato di occupazione delle stazioni saranno prodotte in forma di *open data* al fine di poter essere utilizzate e rappresentate anche da applicazioni terze (es. portali unificati di infomobilità ecc.)

Il Concessionario dovrà fornire al Comune tutti i dati tecnici ed economici necessari per monitorare compiutamente l'andamento del servizio, quali a mero titolo di esempio:

- numero di abbonati;
- ore pagate per giorno e ora;
- prese e consegne per stazione e coordinate geografiche, giorno e ora;
- biciclette presenti in ciascuna stazione per ora e giorno¹
- posizionamento dei veicoli per giorno e ora;
- statistiche su guasti, danneggiamenti e furti;
- statistiche sulle segnalazioni di malfunzionamenti pervenute dagli utenti;
- statistiche sul funzionamento dei meccanismi premiali/sanzionatori

Dovranno in particolare essere forniti i dati per operare le attività di controllo di cui al successivo Art.12.

I dati dovranno essere forniti con cadenza mensile o interrogabili con continuità da parte del Comune sia in forma di statistiche sintetiche che in forma disaggregata. Le interfacce necessarie per le interrogazioni e le elaborazioni dei dati saranno fornite dal Concessionario attraverso la messa a disposizione di un "cruscotto di monitoraggio" in tempo reale sullo stato del sistema ed il suo funzionamento .

Dovranno altresì essere fornite al soggetto responsabile indicato dal Comune, con il vincolo di riservatezza da parte di quest'ultimo, informazioni complete circa gli accordi di fornitura di servizi con soggetti terzi (es. università, ospedale, alberghi, aziende, altri Comuni..) nonché sui contratti di pubblicità e di sponsorizzazione.

¹ Per le stazioni in ambito esterno, nel caso in cui il Concessionario consenta il rilascio all'esterno delle stazioni senza penalizzazioni tariffarie, è richiesto anche il numero di biciclette presenti entro la distanza di 200 metri dal baricentro di ciascuna stazione.

Art.11 Obblighi di servizio

Il Concessionario dovrà garantire:

- il funzionamento del servizio almeno dalle ore 6.00 alle 24.00 per 365 giorni all'anno. E' ammessa la sospensione programmata del servizio per esigenze di manutenzione del sistema per un massimo di 3 giorni all'anno, con preavviso di 3 gg lavorativi;
- la piena affidabilità del servizio, con standard pari a max. 6 ore/mese di interruzione delle funzioni operative e 12 ore/mese di interruzione delle funzioni amministrative, con esclusione delle sospensioni dovute a cause esterne;
- l'accesso ai servizi in forma pubblica e non discriminata, se non per quanto deriva da eventuali meccanismi di penalizzazione per comportamenti scorretti o, di converso, dalla applicazione di meccanismi premiali;
- la presenza costante in servizio di almeno il 90% delle dimensioni della flotta proposte in sede di gara;
- la buona distribuzione nell'area servita di veicoli disponibili al noleggio (vedi i criteri stabiliti all'Art.12);
- l'assenza di episodi ricorrenti di sovrasaturazione delle stazioni, ovvero di accumulo localizzato di notevoli quantità di veicoli;
- la pulizia delle stazioni e la piena efficienza della flotta, con rimozione dei veicoli guasti/abbandonati e ripristino/pulizia delle stazioni danneggiate/imbrattate entro le 24 h dal ricevimento della relativa segnalazione;
- un servizio di call center attivo durante il periodo di funzionamento del servizio;
- la redazione di un regolamento di utilizzo che garantisca elevati livelli di correttezza e decoro nel comportamento degli utenti e la presenza di meccanismi efficaci per il suo rispetto;
- la disponibilità di una app per smartphone che consenta di effettuare tutte le operazioni necessarie per accedere e utilizzare il servizio in almeno 5 lingue (italiano, inglese, francese, tedesco, spagnolo);
- la redazione della Carta dei Servizi e del Regolamento;
- la presenza di un portale web dedicato, con possibilità di essere linkato dal sito istituzionale del Comune di Vicenza o da siti di infomobilità o altro, previo esplicito nulla osta dell'Amministrazione comunale.

L'eventuale fornitura di servizi dedicati a specifici soggetti/utenti sulla base di contratti in qualunque forma stipulati dovrà avvenire senza ridurre o penalizzare in alcun modo l'offerta complessivamente dedicata al servizio di tipo 'universale' oggetto della presente concessione, sia in termini di numero e caratteristiche dei veicoli disponibili, che di capacità delle stazioni, che di efficienza e qualità del servizio.

Quanto sopra vale anche nel caso di richieste di estensioni del servizio eventualmente avanzate da parte dei Comuni contermini.

Art.12 Attività di controllo

Oltre alla generale attività di sorveglianza circa la buona conduzione della concessione e l'osservanza degli obblighi di servizio assunti, al fine di garantire il rispetto dei requisiti di efficienza del sistema, il Comune si riserva di operare sistematicamente i seguenti controlli:

1. Verifica dello stato della flotta e delle installazioni. A intervalli casuali e senza preavviso sarà verificato un campione casuale di 20 o più biciclette per testarne lo stato di efficienza tecnica, stato che dovrà risultare soddisfacente per almeno il 90% del campione.

Analogamente saranno verificate le installazioni di 20 stazioni, che dovranno risultare soddisfacenti per il 90% dei casi esaminati. A tale scopo dovranno essere fornite all'AC n. 5 tessere/credenziali di libero accesso esclusivamente per le attività di verifica e controllo.

2. Verifica del riposizionamento. Sulla base dei dati forniti dal centro di controllo sarà verificata la disponibilità di veicoli in corrispondenza delle stazioni, disponibilità che dovrà risultare non nulla per almeno il 90% del tempo operativo computato nell'arco di 5 giorni feriali consecutivi. Nel caso del primo ambito (mura del '200) tale criterio si intende verificato per gruppi di 4 stazioni adiacenti; nel caso del secondo e del terzo ambito (rispettivamente tra le mura del '200 e le mura cinquecentesche, e all'esterno delle mura cinquecentesche) il criterio va verificato per ciascuna singola stazione ovvero, nel caso in cui il Concessionario consenta il rilascio del veicolo all'esterno delle stazioni senza penalizzazioni tariffarie (in pratica nel caso di funzionamento assimilabile al free floating), è applicato a un areale definito da un cerchio con raggio di 200 metri tracciato dal baricentro di ciascuna stazione fisica o 'virtuale' che sia.
3. Verifica della saturazione delle stazioni. Sulla base dei dati forniti dal centro di controllo sarà verificato lo stato di riempimento delle stazioni che dovrà risultare superiore al 100% per non più di 10 ore complessive misurate nell'arco di 30 giorni naturali consecutivi. Nell'area centrale tale criterio si intende verificato per gruppi di 4 stazioni adiacenti. Nel caso di funzionamento in free floating, il Comune segnalerà eventuali episodi ripetuti di accumuli eccessivi di veicoli al Concessionario, che opererà di conseguenza; dopo la segnalazione l'accumulo eccessivo non dovrà più prodursi nei luoghi segnalati per più di una volta ogni 30 giorni naturali consecutivi.

Art.13 Temporanea sospensione del servizio su posizioni localizzate

Il servizio oggetto di concessione potrà essere oggetto di sospensione temporanea in alcuni spazi precisamente localizzati, come segue:

- sospensione a seguito di un interesse pubblico prevalente, per: cantieri, manifestazioni, ragioni di ordine e sicurezza pubblica, mercati ed esposizioni temporanee promossi e/o disposti dall'Amministrazione Comunale. In tale caso nulla è dovuto dall'Amministrazione aggiudicatrice al Concessionario, qualsiasi sia la durata della sospensione;
- sospensione a seguito di necessità di privati e operatori economici per: cantieri, plateatici, manifestazioni o esposizioni di natura commerciale. In tale caso il Concessionario potrà chiedere al privato richiedente la sospensione i costi relativi alla rimozione della struttura.

Conseguentemente a tali necessità di sospensione temporanea del servizio, il Concessionario avrà quindi l'obbligo di disattivare, per il tempo di volta in volta indicato, le stazioni interessate, senza che nulla sia dovuto dall'Amministrazione Comunale in relazione alla piena attuazione del contratto sottoscritto. Per tutte le sospensioni di durata superiore ai 30 (trenta) giorni naturali e consecutivi dovrà essere valutata dal Concessionario la necessità di ricollocare in ambito attiguo la struttura rimossa. Gli oneri di ricollocamento non sono dovuti in caso di sospensione per esigenze dell'Amministrazione Comunale e vengono invece posti in capo al privato richiedente negli altri casi.

In ogni caso l'Amministrazione aggiudicatrice dovrà dare avviso al Concessionario della sospensione temporanea del servizio con un anticipo di almeno 48 ore. In ogni caso il Comune subordinerà il rilascio dell'autorizzazione di occupazione del suolo pubblico per gli interventi privati alla corresponsione al Concessionario stesso, da parte dei richiedenti, del costo per la rimozione ed eventuale ricollocazione temporanea della stazione interessata.

Il Responsabile dell'esecuzione del Comune, di concerto con il Responsabile del Concessionario, che lo sottoscriverà, redige il "verbale di sospensione" che dovrà contenere:

- le stazioni interessate dalla sospensione
- le ragioni che determinano la sospensione;
- la data di inizio e di fine della sospensione.

Art.14 Variazioni del sistema

Successivamente all'aggiudicazione il Comune si riserva di apportare con atti formali, anche su suggerimento del Concessionario, modifiche al sistema relativamente a:

- 1) ricollocazione/ridimensionamento di stazioni;
- 2) installazione/eliminazione di stazioni.

In sede di offerta è richiesto al Concessionario di specificare i tempi di implementazione e i costi di attuazione, in aumento o in diminuzione, fissi e/o annuali, delle variazioni sopra elencate.

I tempi ed i modi relativi alle suddette variazioni, così come la data di applicazione delle conseguenti variazioni economiche, dovranno essere concordati con il Responsabile del Comune.

In ogni caso tali variazioni sono ammesse nei limiti delle modifiche non sostanziali così definite ai sensi del comma 7 art.175 D.Lgs 50/16 e s.m.i..

Qualora provengano richieste di implementazione delle stazioni BS da parte di soggetti terzi a propria cura e spese, il concessionario sarà tenuto ad accogliere la richiesta e produrre apposita istruttoria, per gli aspetti tecnici e di coordinamento, da sottoporre all'Amministrazione Comunale per la formale approvazione.

Art.15 Nomina dei responsabili

Le parti, all'atto della sottoscrizione del contratto dovranno nominare i rispettivi Responsabili dell'esecuzione del medesimo, ovvero:

- il Direttore dell'esecuzione del contratto per il Comune;
- un Responsabile per il Concessionario.

Il Direttore dell'esecuzione del contratto sarà il referente principale per la corrispondente figura di Responsabile del Concessionario e provvederà al coordinamento, alla direzione e al controllo tecnico-contabile dell'esecuzione del contratto stipulato dal Comune assicurando la regolare esecuzione da parte dell'esecutore, in conformità ai documenti contrattuali.

Nel corso dell'esecuzione del contratto, le parti concorderanno l'adozione di una specifica metodologia da adottare per lo svolgimento delle procedure di controllo e verifica, con particolare riferimento al controllo delle stazioni e dei veicoli.

Art.16 Durata del servizio e tempi di avviamento

La concessione avrà durata di sei (6) anni, a far data dall'avvio operativo del servizio.

L'avvio operativo sarà possibile solo previa verifica da parte del Comune delle installazioni previste e dell'avvenuta accensione delle polizze assicurative più oltre specificate.

Il Concorrente dovrà presentare in sede di offerta tecnica il cronoprogramma dettagliato di esecuzione delle attività necessarie per l'avvio operativo del sistema, programma cui si dovrà attenere in caso di aggiudicazione.

Il cronoprogramma dovrà consentire l'avvio operativo non oltre i 60 (sessanta) giorni solari successivi alla data di sottoscrizione del verbale di consegna, facendo conto sul tempestivo rilascio di eventuali autorizzazioni da parte dell'Ente proprietario dei suoli. Una aliquota del 20% dei veicoli dovrà essere resa disponibile, completa di un adeguato numero di Stazioni all'interno del "primo ambito" entro 30 (trenta) giorni solari successivi alla data di sottoscrizione del verbale di consegna.

Il collaudo dell'allestimento delle stazioni oggetto di concessione dovrà essere effettuato, entro e non oltre 10 (dieci) giorni successivi alla loro avvenuta installazione, da parte del Direttore dell'esecuzione il quale redigerà e sottoscriverà, alla presenza del Responsabile per il Concessionario, un apposito verbale.

Il tempo richiesto per il collaudo è da intendersi aggiuntivo rispetto a quello indicato nel cronoprogramma.

L'eventuale difformità dei prodotti e/o dei lavori e/o delle prestazioni rispetto a quanto previsto nel capitolato e a quanto dichiarato nell'offerta, oltre a quanto previsto da contratto e da ogni norma di legge, legittimeranno il Comune a risolvere il contratto con conseguente incameramento della cauzione. Il Comune potrà altresì, se di convenienza, procedere all'assegnazione del contratto al concorrente successivo in graduatoria.

Art.17 Proprietà delle installazioni

Al termine del contratto o in caso di cessazione anticipata del servizio il Concessionario dovrà rimuovere a proprie spese tutte le installazioni fisse e mobili e ripristinare lo stato dei luoghi, salvo diversa indicazione da parte del Comune che potrà decidere se mantenere in sito tutte o parte delle attrezzature per il parcheggio delle biciclette (rastrelliere, paletti ecc.) acquisendone nel caso la proprietà sulla base del valore di ammortamento residuo risultante dal piano economico-finanziario. Non è prevista invece l'acquisizione da parte del Comune dei diritti di uso e sfruttamento dei brevetti, dei software e di basi dati diverse da quelle definite all'art. Art.10.

Le garanzie per la rimozione dei veicoli e delle strutture in caso di cessazione anticipata del servizio sono disciplinate all'art. 23.

Art.18 Valore economico stimato del servizio.

Il valore economico del servizio, calcolato come fatturato totale del Concessionario stimato per l'intera durata del servizio, ammonta a euro **2.573.080,00** al netto dell'IVA. Tale importo è stato desunto sulla base degli incassi diretti e indiretti, con esclusione del contributo di concessione - necessario per garantire l'equilibrio economico della gestione- nonché dell'esenzione dal pagamento del canone di occupazione del suolo pubblico.

Si precisa che tale stima ha un mero valore indicativo per i concorrenti che si assumono appieno, in caso di aggiudicazione, l'onere dell'alea economico-finanziaria (rif. art 165 del D.Lgs. 50/2016 e s.m.i.) del servizio in concessione stanti le condizioni precisate dal Comune nel presente Capitolato.

Il valore economico della concessione, calcolato, ai sensi dell'art.167 del D.Lgs 50/16 e s.m.i, è indicato all'art. 7 del Disciplinare di gara.

Art.19 Controprestazioni a favore del Concessionario

A fronte del servizio prodotto dal Concessionario, le controprestazioni a suo favore sono:

- la riscossione delle tariffe da abbonamenti e utilizzo del sistema da parte dell'utenza;
- lo sfruttamento economico esclusivo degli spazi pubblicitari sulle biciclette e sui totem;
- l'esenzione dal pagamento della tassa di occupazione del suolo pubblico con gli elementi fissi e mobili del sistema;
- l'erogazione da parte del Comune di un contributo massimo totale di € 564.000 (IVA compresa) ripartito in tante annualità quanti gli anni di esercizio previsti, a copertura dei costi di installazione e gestione del sistema, contributo sul quale si applicherà la percentuale di riduzione proposta dal Concessionario in sede di gara. Le annualità saranno erogate a far data dall'avvio operativo delle attività al termine di ogni anno di esercizio;
- ogni autorizzazione per l'accesso alla ZTL e AP dei mezzi operativi necessari alla gestione del servizio.

Art.20 Piano economico finanziario e contributo comunale

Il concorrente dovrà presentare il proprio piano economico-finanziario (p.e.f.) tenuto conto dell'ammontare del contributo annuale richiesto al Comune in sede di gara.

Al termine di ciascun esercizio sarà verificata la previsione contenuta nel p.e.f. del margine operativo lordo (EBITDA): in presenza di scostamenti positivi una quota pari al 50% di tale scostamento dovrà essere reinvestita in ampliamento del servizio (stazioni, ambiti serviti, numero di biciclette e/o di e-bike) ovvero di riduzioni tariffarie, secondo un programma da concordare con l'Amministrazione.

Il valore economico di tali manovre sarà valutato sulla base dei dati effettivi di utenza e dei costi dichiarati dal concorrente in fase di gara.

Art.21 Tassa di occupazione del suolo pubblico e altre agevolazioni

Il Concessionario, in ragione della natura di pubblica utilità del servizio, è esentato dal pagamento di tassa per l'occupazione del suolo pubblico, sia per quanto riguarda le stazioni che per quanto riguarda le biciclette.

Art.22 Pubblicità e sponsorizzazioni

Il Concessionario è autorizzato a utilizzare spazi sulle biciclette e sugli altri elementi del sistema (rastrelliere, segnali, sito web ecc.) per posizionare/pubblicare materiale informativo legato al servizio e avvisi pubblicitari e/o sponsorizzazioni.

Tali utilizzi devono rispettare le prescrizioni previste nel Regolamento Comunale (cfr. "Regolamento per l'applicazione dell'imposta comunale sulla pubblicità, del diritto sulle pubbliche affissioni e per la disciplina degli impianti di pubblicità e degli altri mezzi pubblicitari" D. C. C. n. 11/13974 dell'08/03/2007 e s.m.i.).

Le superfici massime ammesse sono di 2 mq per stazione, escludendo dal computo quelle direttamente ricavate sui veicoli nonché quelle destinate alle affissioni di servizio.

I supporti per le affissioni e la loro integrazione nelle attrezzature di parcheggio bici dovranno essere preventivamente approvati dal Comune e, ove necessario, dalla competente Soprintendenza. Si dovranno altresì rispettare le indicazioni specificate dal Comune e/o dalla Soprintendenza circa la possibilità o meno di utilizzare le installazioni fisse per affissioni pubblicitarie negli ambiti di

particolare valore storico, artistico, monumentale o ambientale (vedi cartografia allegata): nel caso di mancato nulla osta non è prevista la concessione di superfici alternative in sostituzione.

Per quanto riguarda la pubblicità sui veicoli, questa andrà posizionata in modo da non pregiudicare nemmeno in minima parte la manovrabilità, la sicurezza e la funzionalità delle biciclette e dovrà lasciare ben riconoscibili i segni che identificano il sistema e il servizio pubblico svolto.

Al fine dell'applicazione del suddetto Regolamento, le affissioni effettuate sulle installazioni fisse (rastrelliere, totem ecc.) sono assimilate agli impianti pubblicitari di servizio (comma 7 art.47 del D.P.R. 16.12.1992 n. 495 "Regolamento di Esecuzione e di Attuazione del Nuovo Codice della Strada" e s.m.i) e ricadono pertanto nella fattispecie prevista all'art.9 del Regolamento comunale, mentre quelle effettuate sulle biciclette sono assimilate a quelle relative ai veicoli (art.50 del suddetto Regolamento). Esse inoltre non concorrono a determinare i limiti di affollamento di cui al regolamento comunale sulla pubblicità e affissioni. Dovrà essere comunque richiesta la prevista autorizzazione.

Gli avvisi, anche di natura promozionale, relativi al servizio di BS, sono assimilati alla fattispecie di cui all'art.17 c. 1.e del D.Lgs. 507/93 e sono esentati da imposta.

Non è prevista la concessione di spazi altri oltre a quelli direttamente connessi al sistema di Bike Sharing, nemmeno se questi ultimi dovessero subire riduzioni sia temporanee che permanenti.

Art.23 Penalità

Il Comune si riserva di eseguire in ogni momento, anche senza preavviso, a mezzo di proprio personale, controlli ed ispezioni relativamente alla corretta esecuzione del contratto da parte del Concessionario.

Per la contestazione di anomalie imputabili al Concessionario, in particolare per infrazioni agli obblighi contrattuali, il Comune applicherà una penale come di seguito specificato, in relazione all'entità del fatto contestato, fatta salva la facoltà, per i casi più gravi o in casi di recidiva, di risolvere di diritto il contratto, trattenendo a titolo di risarcimento, e fatto salvo ogni diritto al risarcimento di eventuali maggiori danni, la cauzione di cui all'Art.27.

Le inadempienze più lievi saranno oggetto di richiamo ufficiale o diffida.

In caso di inadempienze più significative, il Concessionario è tenuto al pagamento di penali che potranno variare, secondo la gravità dell'infrazione , da un minimo di 100,00 Euro ad un massimo di 5.000,00 Euro, secondo la seguente articolazione:

- a) ritardo sull'avvio operativo del sistema nel suo assetto completo: € 500,00 per ogni giorno di ritardo, con un massimo di trenta giorni rispetto alla tempistica definita nel cronoprogramma, superati i quali il contratto si intenderà risolto;
- b) ritardo oltre le 24 ore per interventi a seguito di segnalazioni relative a:
 - i. presenza di biciclette fuori uso, giacenti in luoghi non autorizzati o accumulate in quantità eccessive;
 - ii. sporcizia e/o degrado delle stazioni;
 - iii. mal funzionamento dei totem informativi;€100 per ogni giorno di ritardo;
- c) mal funzionamento del sistema di gestione che comporti sospensioni o forti limitazioni del servizio, €1000 per ogni giorno successivo al primo con un massimo di 15 giorni trascorsi i quali il contratto si riterrà risolto per inadempienza;

- d) mancata trasmissione o messa a disposizione dei dati di gestione previsti, € 200 per ogni giorno di ritardo rispetto al termine concordato o di mancata trasmissione. Trascorsi 30 giorni il contratto si riterrà risolto per inadempienza;
- e) comportamento inadeguato del personale : fino a € 500,00 per ogni segnalazione.

Le penali sono applicate mediante ritenute sul contributo dovuto dal Comune. Se l'ammontare delle penali è superiore al contributo dovuto, è facoltà del Comune rivalersi direttamente sulla cauzione definitiva che, in tale caso, deve poi essere reintegrata dal concessionario nel termine assegnato.

L'applicazione delle penali non pregiudica la facoltà del Comune di chiedere il risarcimento degli eventuali ulteriori danni derivanti dall'inadempimento.

Il Comune può applicare al concessionario penali sino alla concorrenza della misura massima del dieci per cento (10%) del valore del contratto originario.

Le contestazioni e le segnalazioni verranno formulate dall'Ufficio competente per iscritto a mezzo PEC e, sempre per iscritto, il Concessionario potrà produrre le proprie controdeduzioni entro cinque giorni lavorativi dal ricevimento delle contestazioni, sempre tramite PEC. Qualora non pervenisse alcun riscontro o le giustificazioni prodotte non risultassero comprovate e sufficienti, si provvederà a determinare la relativa penale.

Le norme del presente articolo non pregiudicano la possibilità che il Comune proceda con ogni mezzo possibile alla richiesta di indennizzi anche maggiori delle somme indicate nel caso in cui i danni provocati risultino superiori.

Questo vale in particolare qualora il Comune si avvalga della facoltà di far eseguire a terzi il servizio mancato, incompleto o trascurato.

Art.24 Risoluzione del contratto per inadempienza

In caso di gravi o reiterate e non giustificate inadempienze si farà luogo alla risoluzione in qualsiasi momento del contratto di appalto, con esclusione di ogni formalità legale, convenendosi sufficiente un preavviso di quindici (15) giorni da inoltrarsi alla controparte mediante PEC.

A titolo esemplificativo e non esaustivo, costituiscono ipotesi di grave inadempienza quelle in cui il Concessionario:

- ritardi l'avvio operativo del sistema nel suo assetto completo oltre 30 giorni rispetto alla tempistica definita nel cronoprogramma
- compia gravi e ripetute violazioni degli obblighi contrattuali assunti e non li rimuova in seguito alla diffida preventivamente notificata;
- ritardi nella rimozione di bici fuori uso, accumulate e/o giacenti in luoghi non autorizzati (cfr.Art.23 punto i) per più di 10 giorni complessivi in uno o più episodi in un periodo di 30 giorni solari consecutivi
- sospenda il servizio senza che esistano effettive ed accertate cause di forza maggiore;
- non provveda alla trasmissione dei dati di gestione previsti;
- violi l'obbligo di curare la manutenzione ordinaria e straordinaria delle aree oggetto della presente capitolato.
- in caso di fallimento, liquidazione, amministrazione controllata, concordato preventivo o qualsiasi altra situazione equivalente del concessionario, secondo la legislazione italiana o straniera, se trattasi di concorrente di altro Stato; il contratto si riterrà risolto dal giorno della dichiarazione di fallimento, liquidazione, amministrazione controllata, concordato preventivo;
- avvenga che taluno dei componenti dell'organo di Amministrazione o l'Amministratore delegato o il Direttore generale o il Responsabile tecnico del Concessionario siano condannati, con sentenza

passata in giudicato, per delitti contro la Pubblica Amministrazione, l'ordine pubblico, la fede pubblica o il patrimonio, ovvero siano assoggettati alle misure previste dalla normativa antimafia;

- non vengano osservate le norme di legge relative al personale dipendente e mancata applicazione dei contratti collettivi;
- vengano effettuati subappalti al di fuori delle fattispecie esplicitamente previste dall'Art.28 del presente capitolato;
- vengano ripetutamente violate le norme sulla sicurezza e prevenzione.

Ai sensi e per gli effetti previsti dall'art. 110 del d.lgs. 50/2016, in caso di fallimento del Concessionario o di risoluzione del contratto per grave inadempimento del medesimo, e nelle ipotesi di risoluzione del contratto, il Comune si riserva la facoltà di interpellare progressivamente i soggetti che hanno partecipato all'originaria procedura di gara, risultanti dalla relativa graduatoria.

Il Comune si riserva altresì il diritto di risolvere il contratto nel caso in cui l'ammontare complessivo delle penali superi il 10% del valore dello stesso, salvo il diritto al risarcimento dell'eventuale maggior danno.

Il Comune potrà infine risolvere di diritto il presente contratto ai sensi dell'art. 1456 C.C., previa dichiarazione da comunicarsi al prestatore di servizio con PEC, nei seguenti casi:

- qualora fosse accertato il venir meno dei requisiti morali richiesti dall'art. 80 del D.Lgs 50/2016 e s.m.i.;
- nel caso di mancata reintegrazione delle cauzioni eventualmente escusse entro il termine di 10 (dieci) giorni lavorativi dal ricevimento della relativa richiesta da parte del Comune.

In tutti i casi di risoluzione contrattuale previsti nel presente articolo il Comune procede all'incameramento della garanzia fideiussoria e all'eventuale richiesta dei danni conseguenti all'eventuale rinnovazione della procedura e fatta comunque salva la richiesta di risarcimento degli ulteriori danni.

Gli oneri derivanti dallo smaltimento, in tutto o in parte, del materiale (veicoli e installazioni) comunque posato/fornito per l'esercizio della concessione, che dovessero rendersi necessari, nelle fattispecie della risoluzione per inadempienza di cui al presente articolo, saranno posti a carico del concessionario e/o della garanzia fidejussoria, con intervento sostitutivo disposto dall'Amministrazione Comunale a suo insindacabile giudizio.

Art.25 Risoluzione del contratto per ragioni di pubblico interesse

L'appalto potrà essere revocato dal Comune per sopravvenute motivate ragioni di pubblico interesse con preavviso di almeno 90 (novanta giorni), da comunicarsi con PEC.

Nel caso valgono le condizioni di cui all'art.176 c.4 e sgg. del D.Lgs 50/2016 e s.m.i..

Art.26 Copertura assicurativa

Ogni responsabilità per danni che, in relazione all'espletamento del servizio o a cause ad esso connesse, derivassero all'Ente o a terzi, a cose o a persone, sarà senza riserve ed eccezioni a carico del Concessionario.

Il Concessionario garantisce il Comune da eventuali pretese di terzi riferite agli obblighi da essa assunti, ai servizi affidati, ivi compresi danni a cose e a persone, interessi e diritti, sollevando in tal senso l'Ente ed i funzionari preposti da ogni responsabilità civile e penale.

Grava sul Concessionario l'obbligo di produrre, almeno dieci giorni prima della sottoscrizione del contratto di appalto, la copertura assicurativa della propria responsabilità civile verso terzi (RCT) e verso prestatori di lavoro e parasubordinati (RCO). stipulata presso compagnia di assicurazione, pena la revoca dell'affidamento.

Sempre a pena di revoca, la polizza dovrà possedere i seguenti massimali:

- Ambito RCT: €5.000.000,00 unico per sinistro;
- Ambito RCO: €5.000.000,00 per sinistro, con il limite di €1.500.000,00 per ciascun prestatore di lavoro e parasubordinato;

Saranno espressamente menzionate le seguenti clausole ed estensioni:

- descrizione puntuale del servizio oggetto del presente appalto;
- estensione della qualifica di "Assicurato" al Comune;
- estensione del novero dei "Terzi" al Comune;
- estensione ai danni imputabili a colpa grave degli Assicurati;

I rischi non coperti dalla polizza, gli scoperti e le franchigie si intendono a carico del Concessionario.

La polizza, i cui costi sono da ritenersi ricompresi nel corrispettivo contrattuale, sarà mantenuta in vigore per l'intero periodo dell'appalto, dalla data di effettivo avvio del servizio fino alla data del certificato di regolare esecuzione.

La polizza dovrà risultare in regola con il pagamento del relativo premio per l'intero periodo dell'appalto: a tale proposito l'assicuratore dovrà espressamente impegnarsi a notificare al Responsabile del Comune, mediante lettera raccomandata o PEC, ogni sospensione di copertura per mancato pagamento dei premi o per inadempimento della comunicazione dei dati ai fini della regolazione annuale, entro e non oltre trenta giorni dall'inadempimento del Concessionario.

Il Concessionario è obbligato a reintegrare le garanzie di cui il Comune si sia avvalso, durante l'esecuzione del contratto o che risultino ridotte o poste a riserva dall'assicuratore a seguito di denuncia di sinistro.

Art.27 Deposito cauzionale definitivo

Il Concessionario per la sottoscrizione del contratto deve costituire una garanzia, denominata "garanzia definitiva" a sua scelta sotto forma di cauzione o fideiussione, pari al 10 per cento dell'importo contrattuale ai sensi e con le modalità previste dall'art. 103 del D.Lgs. 50/2016 e s.m.i.. In caso di aggiudicazione con ribassi superiori al dieci per cento la garanzia da costituire è aumentata di tanti punti percentuali quanti sono quelli eccedenti il 10 per cento. Ove il ribasso sia superiore al venti per cento, l'aumento è di due punti percentuali per ogni punto di ribasso superiore al venti per cento. La cauzione è prestata a garanzia dell'adempimento di tutte le obbligazioni del contratto e del risarcimento dei danni derivanti dall'eventuale inadempimento delle obbligazioni stesse, nonché a garanzia del rimborso delle somme pagate in più all'esecutore rispetto alle risultanze della liquidazione finale, salva comunque la risarcibilità del maggior danno verso l'appaltatore. La garanzia cessa di avere effetto solo alla data di emissione del certificato di collaudo provvisorio o del certificato di regolare esecuzione. La stazione appaltante può richiedere al soggetto aggiudicatario la reintegrazione della garanzia ove questa sia venuta meno in tutto o in parte; in caso di inottemperanza, la reintegrazione si effettua a valere sui ratei di prezzo da corrispondere all'esecutore. Alla garanzia definitiva si applicano le riduzioni previste dall'articolo 93, comma 7, del D.Lgs. 50/2016 e s.m.i. per la garanzia provvisoria.

Per fruire delle riduzioni previste dall'art. 93 comma 7 del D.Lgs. 50/2016 e s.m.i. il concessionario dovrà allegare alla cauzione definitiva copia delle certificazioni possedute con annessa dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà attestante che la copia è conforme all'originale ai sensi del DPR 445/2000 e fotocopia di un documento di identità in corso di validità. Si precisa che in caso di raggruppamenti la riduzione della garanzia sarà possibile solo se tutte le imprese sono certificate

L'importo del deposito cauzionale sarà precisato nella lettera di comunicazione dell'aggiudicazione.

La stazione appaltante ha il diritto di valersi della cauzione, nei limiti dell'importo massimo garantito, per l'eventuale maggiore spesa sostenuta per il completamento dei lavori, servizi o forniture nel caso di risoluzione del contratto disposta in danno dell'esecutore e ha il diritto di valersi della cauzione per provvedere al pagamento di quanto dovuto dall'esecutore per le inadempienze derivanti dalla inosservanza di norme e prescrizioni dei contratti collettivi, delle leggi e dei regolamenti sulla tutela, protezione, assicurazione, assistenza e sicurezza fisica dei lavoratori comunque presenti nei luoghi dove viene prestato il servizio. La stazione appaltante può incamerare la garanzia per provvedere al pagamento di quanto dovuto dal soggetto aggiudicatario per le inadempienze derivanti dalla inosservanza di norme e prescrizioni dei contratti collettivi, delle leggi e dei regolamenti sulla tutela, protezione, assicurazione, assistenza e sicurezza fisica dei lavoratori addetti all'esecuzione dell'appalto.

La mancata costituzione della garanzia di cui al comma 1 determina la decadenza dell'affidamento e l'acquisizione della cauzione provvisoria presentata in sede di offerta da parte della stazione appaltante, che aggiudica l'appalto o la concessione al concorrente che segue nella graduatoria. La garanzia deve prevedere espressamente la rinuncia al beneficio della preventiva escussione del debitore principale, la rinuncia all'eccezione di cui all'articolo 1957, secondo comma, del codice civile, nonché l'operatività della garanzia medesima entro quindici giorni, a semplice richiesta scritta della stazione appaltante.

La garanzia fideiussoria a scelta dell'appaltatore può essere rilasciata da imprese bancarie o assicurative che rispondano ai requisiti di solvibilità previsti dalle leggi che ne disciplinano le rispettive attività o rilasciata dagli intermediari finanziari iscritti nell'albo di cui all'articolo 106 del decreto legislativo 1 settembre 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'articolo 161 del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58 e che abbiano i requisiti minimi di solvibilità richiesti dalla vigente normativa bancaria assicurativa. Le fideiussioni/polizze dovranno essere intestate al Comune di Vicenza.

La garanzia non sarà progressivamente svincolata a misura dell'avanzamento dell'esecuzione. L'ammontare della cauzione definitiva deve permanere fino alla data di conclusione del servizio. La garanzia dovrà essere reintegrata entro il termine di 10 giorni lavorativi dal ricevimento della richiesta del Comune qualora, in fase di esecuzione del contratto, essa sia stata escussa parzialmente o totalmente a seguito di ritardi o altre inadempienze da parte del Concessionario. In caso di inadempimento a tale obbligo, il Comune ha facoltà di dichiarare risolto di diritto il contratto. La garanzia verrà utilizzata in tutti i casi previsti dal presente Capitolato Speciale.

Art.28 Cessione dei contratti e dei crediti, subappalto

E' vietata, da parte del Concessionario, la cessione anche parziale del contratto, fatti salvi i casi di ristrutturazioni societarie, comprese rilevazioni, fusioni, acquisizione o insolvenza ai sensi dell'art. 175 comma 1 lett. d 2) del D.Lgs. 50/2016 e s.m.i.

Qualora il concessionario ceda, secondo quanto previsto dall'articolo 106 comma 13 del decreto legislativo n. 50/2016 e s.m.i., i crediti derivanti dal contratto, deve notificare a propria cura e spese al Comune l'atto di cessione che deve rispettare tutte le norme in materia di tracciabilità dei pagamenti secondo quanto previsto dal D.Lgs. n. 136/2010.

In caso di cessione del credito i pagamenti sono comunque sospesi fino al termine delle verifiche sul possesso dei requisiti di cui all'articolo 80 del d.lgs. 50/2016 e s.m.i. da parte del cessionario.

Fatto salvo il rispetto degli obblighi di tracciabilità, le cessioni di crediti da corrispettivo di concessione, sono efficaci e opponibili alla stazione appaltante qualora questa non le rifiuti con comunicazione da notificarsi al cedente e al cessionario entro quarantacinque giorni dalla notifica della cessione.

Il subappalto è consentito ai sensi dell'art. 174 del D. Lgs. 50/2016 e s.m.i..

Il concorrente deve indicare in sede di offerta le parti della concessione che intende subappaltare a terzi in conformità a quanto previsto dal comma 2 del suddetto articolo. In mancanza di tale indicazione il subappalto è vietato.

Non sono intesi quali subappalti le forniture dei pezzi di ricambio e gli interventi verso quelle apparecchiature per le quali è richiesta l'assistenza ufficiale esclusiva, qualora non prestata dalla stessa Impresa affidataria.

Il concessionario resta responsabile in via esclusiva nei confronti della stazione appaltante. Il concessionario è obbligato solidalmente con il subappaltatore nei confronti dei dipendenti dell'impresa subappaltatrice, in relazione agli obblighi retributivi e contributivi previsti dalla legislazione vigente

La stazione appaltante non autorizzerà subappalti a favore delle imprese che hanno partecipato alle operazioni di selezione e non risultate aggiudicatarie.

Art.29 Norme in materia di sicurezza

Il Concessionario si impegna a eseguire tutte le prestazioni previste dalla concessione nel rispetto di tutte le norme sulla sicurezza, nel rispetto del piano operativo di sicurezza (P.O.S.) redatto dall'operatore economico.

Il Concessionario si impegna a garantire l'osservanza delle norme in materia di assicurazioni sociali, delle norme sulla sicurezza sui posti di lavoro (D.Lgs. n. 81/2008 e s.m.i.) e delle condizioni normative e retributive dei contratti nazionali di lavoro e degli eventuali accordi sindacali stipulati in sede regionale, provinciale e comprensoriale nei confronti dei propri dipendenti.

Il Concessionario si obbliga a mantenere il Comune sollevato e indenne da ogni responsabilità inerente e conseguente violazioni di leggi e di regolamenti disciplinanti il servizio oggetto del contratto.

Il Concessionario sarà comunque responsabile verso il Comune di qualsiasi pregiudizio derivante, direttamente o indirettamente, dal non esatto adempimento degli obblighi contrattuali. Tra tali pregiudizi rientrano espressamente quelli relativi ad eventuali sanzioni che il Comune dovesse sopportare in relazione all'inesatto adempimento delle prestazioni oggetto del contratto.

Il Comune avrà diritto di rivalersi sui crediti dell'operatore economico o sulla cauzione definitiva per quanto eventualmente da essa direttamente corrisposto per sanzioni comminate da organi esterni di vigilanza in relazione a fatti connessi all'esecuzione del servizio ed imputabili all'operatore economico medesimo o ai suoi collaboratori.

In ogni caso, l'operatore economico dovrà provvedere, senza indugio, a proprie spese alla riparazione e/o sostituzione delle parti o degli oggetti danneggiati nel corso dell'esecuzione dell'appalto.

Art.30 Osservanza delle leggi sul lavoro e sulla previdenza sociale e rispetto dei contratti collettivi di lavoro

Il Concessionario provvede alla completa osservanza delle norme e prescrizioni legislative e regolamentari dettate in materia di lavoro.

Il Concessionario si obbliga inoltre ad applicare le condizioni normative e retributive stabilite dai contratti collettivi di lavoro o dagli usi applicabili alla categoria nella località ove si svolgono le prestazioni oggetto dell'appalto.

Art.31 Norme di rinvio

Il concessionario è tenuto contrattualmente all'esatta osservanza delle norme vigenti al momento dell'aggiudicazione della concessione, oltre che di quelle stabilite dal presente capitolato d'onere, norme tra cui si ricordano in particolare:

- il decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 e s.m.i. "Codice dei contratti pubblici";
- il D.P.R. 207 del 05/10/2010 "Regolamento di esecuzione del Codice dei Contratti Pubblici" per le parti non abrogate;
- Il Regolamento per la disciplina dei Contratti del Comune di Vicenza;
- il Codice Civile;
- tutte le leggi relative alla tutela, salute, assicurazione e assistenza dei lavoratori e le disposizioni sulle assunzioni obbligatorie;
- tutte le leggi relative alla sicurezza e igiene sui luoghi di lavoro (tra cui D.Lgs. 81/2008 e s.m.i.);
- tutte le leggi e i regolamenti in materia di disciplina della circolazione e sicurezza stradale.

Art.32 Responsabilità

Il Comune resta estraneo ai rapporti giuridici verso terzi, posti in essere a qualunque titolo, anche di fatto, dal Concessionario, il quale lo manleva da ogni responsabilità per danni alle persone ed alle cose anche di terzi, nonché da ogni pretesa di azione al riguardo che derivi, in qualsiasi momento e modo, da quanto forma oggetto del vigente rapporto contrattuale obbligandosi ad intervenire direttamente nei relativi giudizi estromettendone, di conseguenza, il Comune.

Il Concessionario risponderà direttamente dei danni alle persone ed alle cose provocati nello svolgimento del servizio, restando a suo completo ed esclusivo carico qualsiasi risarcimento, senza diritto di rivalsa o di compensi da parte del Comune,

Il Concessionario nell'ambito del principio generale di cooperazione, ha la responsabilità di provvedere a segnalare al Comune ogni problema sorto nell'espletamento del servizio, con particolare riferimento a quanto possa riuscire di ostacolo al conseguimento delle finalità e degli obiettivi generali e specifici del servizio; in tale quadro il Concessionario è tenuto a prestare la propria fattiva collaborazione per la rapida soluzione dei problemi segnalati.

Art.33 Stipula del contratto

Il concessionario assume a proprio carico tutte le spese del contratto e tutti gli oneri connessi alla sua stipulazione, compresi quelli tributari.

Il contratto sarà stipulato in forma pubblica amministrativa. Sono a carico della ditta appaltatrice le spese di bollo, scritturazione, copie di eventuali registrazioni e ogni altro onere necessario alla stipulazione del contratto.

La ditta appaltatrice è disponibile ad iniziare il servizio e ad eseguirlo anche in pendenza della stipula del contratto, attraverso apposito verbale di consegna.

Art.34 Clausola di legalità

L'operatore economico si impegna a rispettare tutte le clausole pattizie di cui al Protocollo di legalità sottoscritto dal Presidente della Regione Veneto con gli Uffici Territoriali del Governo del Veneto in data 23 luglio 2014 e ratificato con Deliberazione della Giunta Regionale n. 1367 del 28 Luglio 2014, visionabile al seguente link <http://www.regione.veneto.it/web/lavori-pubblici/protocollo-di-legalita>, per la prevenzione dei tentativi d'infiltrazione della criminalità organizzata nel settore dei contratti pubblici di lavori, servizi e forniture e di accettarne incondizionatamente il contenuto e gli effetti.

Il presente contratto è risolto immediatamente e automaticamente, qualora dovessero essere comunicate dalla Prefettura, successivamente alla stipula del contratto, comunicazioni e informazioni interdittive di cui all'art. 84 del D.lgs. 6 settembre 2011 n. 159. In tal caso, sarà applicata a carico dell'impresa, oggetto dell'informativa interdittiva successiva, anche una penale nella misura del 10% del valore del contratto, salvo il maggior danno.

Ove possibile, le penali saranno applicate mediante automatica detrazione, da parte della stazione appaltante, del relativo importo dalle somme dovute in relazione alla prima erogazione utile o a discrezionalità del Comune sulla cauzione.

Il Comune si riserva di valutare le cd. informazioni supplementari atipiche - di cui all'art. 1 septies del decreto legge 6 settembre 1982, n. 629, convertito nella legge 12 ottobre 1982, n. 726, e successive integrazioni - ai fini del gradimento dell'impresa sub-affidataria, per gli effetti di cui all'articolo 92 del d.lgs. n. 159/2011.

Fermo restando l'obbligo di denuncia all'Autorità giudiziaria, l'Operatore economico si impegna a riferire tempestivamente alla stazione appaltante ogni illecita richiesta di denaro, prestazione o altra utilità ovvero offerta di protezione, che venga avanzata nel corso dell'esecuzione dei lavori nei confronti di un proprio rappresentante, agente o dipendente.

L'appaltatore si impegna ad inserire nei contratti di subappalto e nei contratti stipulati con ogni altro soggetto che intervenga a qualunque titolo nella realizzazione del servizio, la clausola che obbliga il subappaltatore o il subcontraente ad assumere l'obbligo di cui al comma 4.”

6. La stazione appaltante non autorizzerà subappalti a favore delle imprese che hanno partecipato alle operazioni di selezione e non risultate aggiudicatarie.

Art.35 Codice di comportamento

1. Ai sensi del combinato disposto dell'art. 2, comma 3, del D.P.R. n. 62/2013 “Regolamento recante codice di comportamento dei dipendenti pubblici, a norma dell'articolo 54 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165” e dell'art. 1 del Codice di comportamento del Comune di Vicenza, adottato con deliberazione della Giunta Comunale n. 16 del 28/01/2014, l'appaltatore e, per suo tramite, i suoi dipendenti e/o collaboratori a qualsiasi titolo si impegnano, pena la risoluzione del contratto, al rispetto degli obblighi di condotta previsti dai sopracitati codici, per quanto compatibili; codici che - pur non venendo materialmente allegati al presente contratto - sono pubblicati e consultabili sul sito internet del Comune di Vicenza.

Art.36 Tracciabilità dei flussi finanziari

L'operatore economico assume tutti gli obblighi di tracciabilità dei flussi finanziari di cui all'art. 3 della legge 13 agosto 2010, n. 136 e s.m.i..

In particolare l'operatore economico si obbliga:

- a) a registrare tutti i movimenti finanziari relativi all'appalto oggetto del presente capitolato sul conto corrente dedicato comunicato al Comune che, salvo quanto previsto dall'articolo 3, comma 3, della legge n. 136/2010, devono essere effettuati esclusivamente tramite lo strumento del bonifico bancario o postale o con mezzi diversi, ma che siano idonei a garantire la piena tracciabilità delle operazioni;
- b) ad inserire, nei contratti di subappalto e nei subcontratti, una clausola con la quale i propri subcontraenti assumano gli obblighi di tracciabilità dei flussi finanziari di cui alla legge n. 136/2010, a pena di nullità assoluta dei contratti medesimi;
- c) a trasmettere al Comune i contratti di cui alla precedente lettera b), affinché lo stesso possa accertare l'inserimento in essi della clausola inerente gli obblighi di tracciabilità dei flussi finanziari, di cui alla legge n. 136/2010;
- d) a dare immediata comunicazione alla stazione appaltante ed alla Prefettura-Ufficio territoriale del Governo della provincia di Vicenza della notizia dell'inadempimento della propria controparte (subappaltatore/subcontraente) agli obblighi di tracciabilità finanziaria.”

Ai fini della tracciabilità dei flussi finanziari di cui all'articolo 3, comma 5, della legge n. 136/2010, il Comune dichiara che il codice identificativo gara (CIG) è quello in oggetto.

Il contratto sarà risolto di diritto nel caso di mancato utilizzo del bonifico bancario o postale ovvero degli altri strumenti idonei a consentire la piena tracciabilità delle operazioni. Per rendere operativa la risoluzione basterà apposita notifica dell'inadempimento.

Art.37 Controversie – Foro competente

Per la soluzione d'eventuali controversie inerenti o conseguenti al contratto, sarà escluso il ricorso ad arbitri e le parti si rivolgeranno unicamente all'autorità giudiziaria ordinaria. Il foro territorialmente competente sarà esclusivamente quello del Tribunale di Vicenza.

In pendenza della risoluzione di qualsiasi controversia il Concessionario non potrà sospendere o ridurre il servizio.

Art.38 Trattamento dei dati

Si informa, ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 13 del D.Lgs. 196/2003 e s.m.i. (Codice in materia di protezione dei dati personali) che i dati forniti dall'Impresa, obbligatori per le finalità connesse all'espletamento dell'appalto sono trattati dall'Amministrazione in conformità alle disposizioni contenute nel suddetto codice. Il titolare del trattamento dei dati in questione è il Comune di Vicenza.

ALLEGATO A

Area operativa, ambiti di servizio e localizzazione delle stazioni

L'area operativa è quella all'interno della quale è normalmente prevista la presa e consentito il rilascio dei veicoli, essa può al limite coincidere con il territorio comunale.

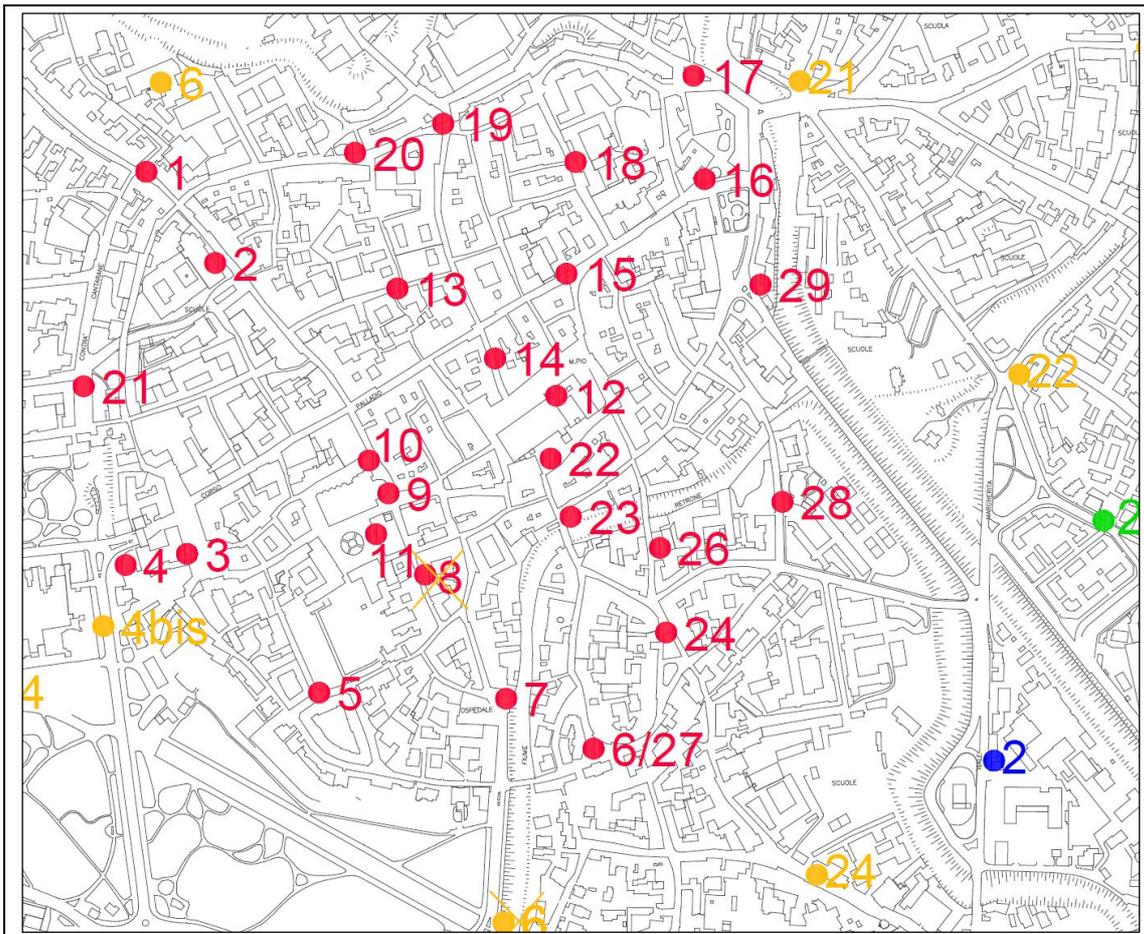
All'interno dell'area operativa si distinguono tre diversi ambiti di servizio:

- l'area interna alle mura del 200;
- la prima corona, dalle mura del 200 alle mura cinquecentesche;
- l'ambito esterno alle mura cinquecentesche, fino al confine comunale.

Nel primo ambito (area interna alle mura del '200), caratterizzato dalla presenza diffusa di punti di attrazione, il servizio vuole approssimare sostanzialmente un "free floating controllato". La presenza delle stazioni ha unicamente lo scopo di rendere più ordinato il sistema; per tale motivo il loro posizionamento persegue la costruzione di un reticolo molto fitto, con interdistanze dell'ordine dei 100 mt. e mai superiori ai 150/180 mt.

I punti sono stati individuati sulla base della effettive possibilità di installare senza produrre impatti negativi una rastrelliera, sempre immaginata di modeste dimensioni (tra i 5 e i 10 stalli).

Si sono in prima approssimazione individuate 29 stazioni, per una capacità massima di ricovero stimata nell'ordine delle 150 biciclette².



Stazioni nel primo ambito, in rosso

2

Si ipotizza una capacità media delle stazioni di 7 posti bici, che impegnati per il 75% restituiscono appunto il valore stimato.

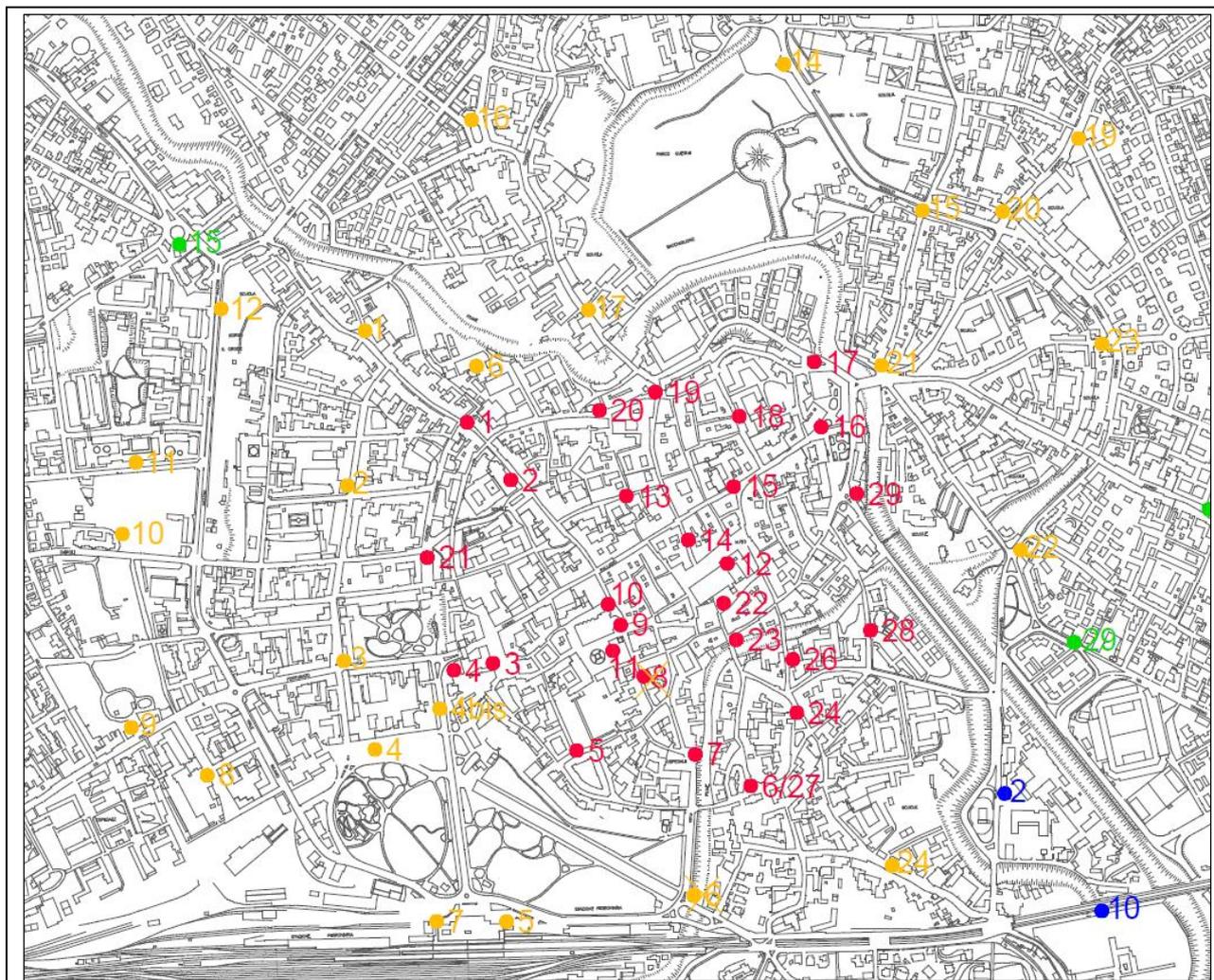
Nel secondo ambito intermedio (fascia tra le mura del '200 e le mura cinquecentesche), dove la distribuzione dei luoghi di attrazione è più localizzata, si è seguita la logica di collocare le stazioni in diretta corrispondenza di tali punti, verificando nel contempo di aver realizzato la piena copertura dell'ambito, sia pure con una interdistanza tra le stazioni mediamente pari a 300 metri e comunque contenuta entro 400 metri (cioè con distanza massima da percorrere da parte dell'utente di 200 metri).

Si tratta complessivamente di 24 stazioni, ovviamente di maggiore capacità unitaria rispetto alle precedenti, per una capacità di parcheggio stimata di 350-400 biciclette.

La superficie dell'ambito è pari a 2,7 kmq circa, superficie che in uno schema tradizionale a docks richiederebbe un numero di stazioni sostanzialmente analogo a quello qui ipotizzato.

Si segnala come luoghi particolarmente significativi per traffico generato il nodo stazione/autostazione e l'Ospedale "S. Bortolo" dove presumibilmente sarà necessario prevedere stazioni a più elevata capacità.

In questo ambito è possibile ipotizzare un servizio di tipo "free floating" puro, senza cioè prevedere penali o sovrapprezzi per il rilascio all'esterno delle stazioni. In tal caso le stazioni restano come punti anche solo virtuali rispetto ai quali effettuare le attività di controllo sulla disponibilità di veicoli di cui all'art. Art.12.



Stazioni nel secondo ambito, in arancio

Da ultimo, **l'ambito esterno**, che comprende le aree urbanizzate comprese entro i confini comunali.

Si tratta di un'area di 80,57 kmq che, adottando sempre la logica delle stazioni poste a distanza di 3-400 metri una dall'altra richiederebbe l'individuazione di circa 45 punti per una capacità complessiva di parcheggio dell'ordine degli 800 stalli.

Data la notevole estensione dell'area, e il conseguente impegno richiesto, si sono individuate alcune stazioni poste in luoghi di particolare peso attrattivo, al fine di ipotizzare un primo step realizzativo che, senza voler estendere il servizio all'intera area urbana compatta, consentisse tuttavia di servire almeno le destinazioni di maggiore interesse, e precisamente:

1. vie Mercato Nuovo/Farini (poste, parco Fornaci, istituti scolastici, mercato ortofrutticolo ecc.);
2. via Quasimodo (park interscambio);
3. vie Goldoni/Ferrarin (Cittadella dello sport);
4. parcheggio Cricoli;
5. complesso scolastico Baden Powell/ Cittadella degli studi;
6. Parco della Pace;
7. Cimitero;
8. Parcheggio Stadio;
9. Viale Margherita (università);
10. Borgo Berga/Tribunale (terminal percorso ciclabile per Monte Berico);
11. Stazione Anconetta;
12. Colonia Bedin-Aldighieri

Si tratta complessivamente di ulteriori 12 stazioni, attivabili anche separatamente e dotate di capacità proporzionata alla attrattività di ciascuna polarità servita (si ipotizza una media di 20 stalli per stazione, per complessivi 220 stalli).

In questo ambito è possibile ipotizzare un servizio di tipo "free floating" puro, senza cioè prevedere penali o sovrapprezzi per il rilascio all'esterno delle stazioni. In tal caso le stazioni restano come punti anche solo virtuali rispetto ai quali effettuare le attività di controllo sulla disponibilità di veicoli di cui all'Art.12.



Stazioni nel terzo ambito, in blu prioritarie, in verde le restanti

ALLEGATO B

Scheda tecnica rastrelliere

Portabiciclette “Modello Verona” o equivalente.

| | |
|----------------------|--|
| Struttura | <p>Il portabiciclette dovrà essere costituito da:</p> <ul style="list-style-type: none"> • due supporti laterali curvi costituiti da 2 tubi, collegati ad arco e formanti nella parte alta un angolo acuto. Nella parte bassa i due tubi saranno saldati ad una piastra a forma ovale dotata di due fori per tirafondi/viti di fissaggio; • i supporti laterali sosterranno due tubi orizzontali sui quali vengono applicati i supporti per le biciclette e dovranno essere chiusi lateralmente mediante tappi, saldati o fissati con viti e resina. • I supporti per le biciclette saranno costituiti da tondini saldati ai due tubi orizzontali di cui sopra, disposti paralleli a una distanza di circa 5 cm, in modo da consentire alla ruota di infilarsi, di dimensioni tali da consentire l'allucettamento sia della ruota anteriore sia del telaio e disposti ad altezze variabili alternatamente (posteggio basso – posteggio alto: per evitare l'incastro dei manubri). • Dovranno essere disponibili supporti per il parcheggio a 45° a destra / 45° a sinistra / 90° dritto. Altezza da terra c.a. 18 - 20 cm per consentire la pulizia della pavimentazione sottostante. • La struttura tubolare sarà composta da tubi curvi e con una sporgenza di circa 80 cm dalla struttura portante e saldati alla struttura. • La struttura dovrà autoreggersi anche senza bisogno di fissaggio a terra. • La struttura dovrà comunque essere fissata alla pavimentazione stradale con tirafondi o viti o barre filettate con resina, in modo che il portabiciclette non sia facilmente asportabile. |
| Materiali | <p>La struttura dovrà essere realizzata in acciaio e zincata, poi verniciata a polveri della colorazione grigio grafite da verificare con la Stazione Appaltante al momento dell'ordinazione.</p> |
| Posa in opera | <p>La struttura dovrà essere fissata alla pavimentazione stradale con tirafondi, viti, bulloni o barre filettate con resina (a seconda del tipo di pavimentazione o terreno e delle indicazioni della Stazione Appaltante) in modo che il portabiciclette non sia facilmente asportabile.</p> |

Portabiciclette “Modello Apollo” o equivalente

| | |
|---------------------------|--|
| Struttura portante | Il portabiciclette a colonnina dovrà essere costituito da una colonna in estruso di alluminio da circa 150x50 mm, h 900-1000 mm, di colore grigio grafite da verificare con la Stazione Appaltante al momento dell’ordinazione, rinforzato con anima interna in tubolare di acciaio. Frontalmente, su entrambi i lati, sarà fissato un piatto d'acciaio, sul quale saranno fissate flangie estetiche in acciaio inox. Dovranno essere presenti due fori che permettono l'allucchettamento della bicicletta. Un tappo sagomato, dovrà chiudere e rifinire la parte superiore della colonna. Tutte le parti saranno zincate a freddo e verniciate a polvere. |
| Materiali | La struttura dovrà essere realizzata in alluminio, con piatti d'acciaio fissati su entrambi i lati e le flange estetiche saranno in acciaio inox o verniciato con colorazione decisa dalla Stazione Appaltante. |
| Posa in opera | La struttura dovrà essere fissata alla pavimentazione stradale con tirafondi, viti, o bulloni (a seconda della pavimentazione e delle indicazioni della Stazione Appaltante) in modo che il portabiciclette non sia facilmente soggetto a dissesti dovuti a urti accidentali o atti di vandalismo. |

ALLEGATO C

Tipologia preventivamente valutata con la competente Soprintendenza per composizione pannello pubblicitario



ALLEGATO D

Tipologia preventivamente valutata con la competente Soprintendenza per composizione pannello pubblicitario

