



**COMUNE DI BOLOGNA**

**Progetto di servizio ex art. 23, commi 14 e 15 del D. lgs. n. 50/2016**

**PROCEDURA DI GARA APERTA RELATIVA ALL'APPALTO DEL SERVIZIO DI  
CONDUZIONE DI UN SISTEMA DI CONTROLLO ELETTRONICO DEGLI ACCESSI  
NELL'AMBITO DEL COMUNE DI BOLOGNA.**

## 1. Premessa e contesto di riferimento.

L'Amministrazione Comunale di Bologna è impegnata da molti anni in una azione di contenimento del traffico con iniziative volte a limitare l'inquinamento atmosferico, ridurre la congestione delle principali arterie stradali e a favorire il trasporto pubblico. Sino dal 1989 l'Amministrazione Comunale ha delimitato, nel centro storico di Bologna, una Zona a Traffico Limitato (ZTL) ed ha istituito corsie preferenziali, nelle quali il transito è riservato principalmente ai mezzi di trasporto. L'esperienza delle Zone a Traffico Limitato e delle Corsie Riservate è stata positiva per raggiungere alcuni degli obiettivi prefissati tra cui il recupero di velocità commerciale del mezzo pubblico. Obiettivo delle misure di regolazione della circolazione è rendere compatibile la domanda con la limitata capacità fisiologica di offerta della rete stradale del centro e della prima periferia (in termini di circolazione e di parcheggio) anche per salvaguardare non solo i valori architettonici ed ambientali, ma anche la qualità della vita.

L'Amministrazione, in tale ottica, ha altresì provveduto ad attuare una serie di misure che possono essere sinteticamente riassunte:

Con Delibera P.G. n. 86777/2001, esecutiva dal 27/06/2001, è stato approvato il PGTU che ridefinisce, puntualizzandolo, anche il Piano della Sosta in strada e le relative tariffe la cui gestione è affidata, in concessione ad ATC ed identifica le direttrici portanti del trasporto pubblico.

Con ordinanza P.G. n. 9370/2000 e successive proroghe fino al 28/09/2002 è stato introdotto il provvedimento di limitazione della circolazione in ZTL (provvedimento anti benzene), che vieta la circolazione per tutti i veicoli a motore non omologati secondo le direttive Euro

Con ordinanza P.G. n. 50373/2001 e successive proroghe fino al 31/01/2002 (dopo tale data non più prorogato) sono stati adottati provvedimenti di limitazione della circolazione all'interno del centro abitato (provvedimenti anti polveri), i provvedimenti limitavano la circolazione per gli autocarri superiori a 3,5 ton. in alcune giornate.

Con ordinanza P.G. n. 177373/2001 e successive proroghe fino al 31/10/2004 è stato attuato il provvedimento per i fine settimana senz'auto "Vivi Bologna": limitazione della circolazione in parte della Zona Traffico Limitata nelle giornate di sabato e domenica in alcune fasce orarie; analogo provvedimento di limitazione, denominato "Cerchia del Mille", è stato rinnovato con ordinanza P.G. n. 213795/04 per il periodo che va dal 06/11/2004 al 27/03/2005.

Con ordinanza P.G. n. 17964/2002 è stata introdotta la limitazione della circolazione su tutto il territorio comunale nelle giornate di domenica dal 03/02/2002 al 24/03/2002 in determinate fasce orarie ad esclusione di veicoli eco-compatibili.

Con ordinanza P.G. n. 54276/2002 avente validità dal 31/03/2002 al 30/06/2002 è stato adottato un provvedimento di limitazione della circolazione da attuarsi nell'area compresa fra il viale di circonvallazione e l'area di "Vivi Bologna" in determinate fasce orarie: la circolazione è consentita a veicoli eco-compatibili.

In attuazione dell'accordo di programma sottoscritto con la Regione Emilia Romagna in data 15/07/2002 è stata adottata l'ordinanza P.G. n. 154222/2002 e successiva modifica P.G. n. 163411/2002 che prevedeva limitazioni alla circolazione con possibilità di transito a targhe alterne nelle giornate di giovedì e domenica, limitazioni di transito per diesel non eco in ZTL e limitazioni in ZTL nella giornata di domenica.

Con ordinanza P.G. n. 34453/2003 è stata introdotta la limitazione della circolazione per ciclomotori e motocicli in specifiche fasce orarie nel periodo da 03/03/2003 al 31/03/2003 in un'area interna alla Zona Traffico Limitato (assimilabile all'area di ViviBologna).

Con ordinanza P.G. n. 54391/2003 e successiva proroga P.G. n. 107428/2003, è stata introdotta la limitazione della circolazione a fasce orarie in ZTL per i diesel non eco, limitazioni in ZTL nella giornata di domenica e limitazione in un'area interna alla ZTL per ciclomotori e motocicli.

In attuazione del secondo accordo di programma sottoscritto con la Regione Emilia - Romagna adozione, con validità dal 02/10/2003 al 31/03/2004, di ordinanza P.G. n. 163433/2003 e successiva modifica P.G. n.

224696/2003 che prevedeva limitazioni alla circolazione con transito a targhe alterne nella sola giornata di giovedì, sono state adottate limitazioni di transito per diesel non eco in ZTL e limitazioni in ZTL nella giornata di domenica.

Con Delibera PG. n. 234634/2004, è stata approvata la ratifica del terzo accordo di programma sulla qualità dell'aria sottoscritto il 28/09/2004 che prevede nel periodo che va dal 21/10/2004 al 31/03/2005, limitazioni alla circolazione analoghe a quelle indicate al precedente punto 10, nonché il piano straordinario per la qualità dell'aria e la mobilità sostenibile a Bologna che costituisce altresì adozione di variante al PGTU 2000 e nel quale sono identificati i nuovi percorsi oggetto di installazione di sistemi di telecontrollo degli accessi.

In attuazione del quarto accordo di programma sottoscritto con la Regione Emilia – Romagna, con ordinanza P.G. n. 216546/2005 e successive modifiche ed integrazioni P.G. n. 263573/2005 e P.G. n. 269696/2005, con validità dal 20/10/2005 al 31/03/2006, nell'ambito del centro abitato sono state previste limitazioni alla circolazione dei veicoli pre-euro e il blocco della circolazione nella giornata del giovedì.

In attuazione del quinto accordo di programma sottoscritto con la Regione Emilia – Romagna, con ordinanza P.G. n. 199665/2006, con validità dal 02/10/2006 al 30/03/2007, nell'ambito del centro abitato sono state previste limitazioni alla circolazione dei veicoli pre-euro e il blocco della circolazione nella giornata del giovedì.

In attuazione dei successivi accordi di programma 2007-2008, 2008-2009, 2009-2010 e 2010-2012 sottoscritti con la Regione Emilia Romagna, nell'ambito del centro abitato sono state previste limitazioni alla circolazione dei veicoli pre euro e il blocco della circolazione nella giornata di giovedì.

Con Delibera di Consiglio P.G. n. 245502/2006 è stato adottato il nuovo Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU 2006) e i rispettivi allegati, nell'ambito del quale si prevede l'utilizzo di sistemi di telecontrollo per la gestione degli accessi alla "Zona Universitaria" posta internamente alla ZTL

Con Delibera di Giunta P.G. n. 274026/2007 è stata individuata l'area di intervento per la fase 1 della Zona Universitaria, nonché il Settore speciale "U" per la disciplina della sosta;

Con Delibera di Giunta P. G. n. 298747/2021 è stata delimitata la ZTL speciale "S. Francesco – Pratello", unione delle aree precedentemente denominate ZTL "S.Francesco" e Area Pedonale "Pratello";

Per dare efficacia alle azioni di limitazione della circolazione, a partire dal 2003, è stato progressivamente attivato il sistema che consente il controllo elettronico degli accessi alla ZTL, APU e corsie preferenziali basato sul riconoscimento ottico delle targhe rilevate da telecamere installate in aree definite, dette varchi.

Alla data della presente richiesta sul territorio del Comune di Bologna sono stati installati n. 91 varchi dei quali n.74 sono di tipologia K53700/SA e successivi, realizzati dalla ditta Project Automation S.p.A. (in allegato mappa ed elenco aggiornati a febbraio 2022).

Nel suo insieme il sistema in questione attua totalmente le limitazioni e le regolamentazioni previste dal PGTU - integrate con i vari provvedimenti specifici di limitazione del traffico con finalità di prevalente tutela ambientale riportati in premessa - consentendo di gestire e controllare con assiduità e uniformità l'utenza ammessa.

L'obiettivo dell'adozione di un sistema automatico di controllo dei varchi, è quello di rendere effettivi tutti i divieti ed in particolare il riscontro generale ai fini degli accertamenti delle violazioni commesse da parte di utenti che accedono alla zona senza autorizzazione.

Il sistema di controllo elettronico consente anche di elaborare delle statistiche ad uso di studio secondo le forme e con i limiti che il DPR 250/99 e ss. mm. ii. consente.

## **2. Durata ed opzioni.**

Il servizio ha una durata di 5 anni, decorrenti indicativamente dal **14 novembre 2022** con scadenza prevista al **31 dicembre 2027**.

Ai sensi dell'art. 106, co.11 del D. lgs. n. 50/2016, è prevista la proroga del contratto in essere per il tempo necessario all'espletamento delle procedure necessarie per l'individuazione del nuovo contraente. In tal caso, l'appaltatore è tenuto a svolgere la prestazione ai medesimi patti e condizioni pattuiti.

### 3. Prospetto economico.

Il valore complessivo stimato dell'appalto è di **€ 2.280.058,40**, di cui **€ 2.167.023,16** quale importo posto a base di gara e soggetto a ribasso, ed **€ 113.035,24** quale importo stimato per le attività extra-canone previste ex art. 106 del D. lgs. n. 50/2016.

Gli oneri per la sicurezza dovuti alla gestione dei rischi da interferenze sono pari a zero.

Ai sensi dell'art. 23, comma 16, del D. Lgs. 50/2016 l'importo posto a base di gara comprende i costi della manodopera che la stazione appaltante ha stimato per tutta la durata dell'appalto in un valore inferiore al 25% del valore complessivo stimato.

		2022	2023	2024	2025	2026	2027	TOTALE
A	CANONE AA GARA	€ 47.023,16	€ 424.000,00	€ 424.000,00	€ 424.000,00	€ 424.000,00	€ 424.000,00	€ 2.167.023,16
B	EXTRA	€ 0,00	€ 23.032,67	€ 23.032,67	€ 23.032,67	€ 23.032,67	€ 20.904,56	€ 113.035,24
C=A+B	VALORE STIMATO APPALTO	€ 47.023,16	€ 447.032,67	€ 447.032,67	€ 447.032,67	€ 447.032,67	€ 444.904,56	€ 2.280.058,40
D=22%*C	IVA	€ 10.345,10	€ 98.347,19	€ 98.347,19	€ 98.347,19	€ 98.347,19	€ 97.879,00	€ 501.612,86
E=C+D	LORDO	€ 57.368,26	€ 545.379,86	€ 545.379,86	€ 545.379,86	€ 545.379,86	€ 542.783,56	€ 2.781.671,26
F	Incentivi Funzioni Tecniche	€ 7.031,74	€ 4.620,14	€ 4.620,14	€ 4.620,14	€ 4.620,14	€ 7.216,44	€ 32.728,74
G	ANAC	€ 600,00						€ 600,00
E+F+G	TOTALE QE	€ 65.000,00	€ 550.000,00	€ 550.000,00	€ 550.000,00	€ 550.000,00	€ 550.000,00	€ 2.815.000,00
	IMPEGNI	€ 65.000,00	€ 550.000,00	€ 550.000,00	€ 550.000,00	€ 550.000,00	€ 550.000,00	€ 2.815.000,00

### 4. Requisiti di capacità tecnica e professionale.

L'operatore economico che partecipa alla procedura deve dimostrare di aver svolto almeno un servizio negli ultimi dieci anni dalla data di pubblicazione del bando di gara avente ad oggetto la gestione, manutenzione preventiva o correttiva, teleassistenza e telediagnosi di un sistema di controllo elettronico degli accessi e del relativo sistema di acquisizione delle infrazioni con almeno n. 30 varchi (ZTL e/o corsie), in esecuzione di un contratto di durata continuativa non inferiore ad anni 5 (cinque), comprensivi di eventuale proroga, o di più contratti, purché continuativi, con il medesimo committente, per una durata complessiva non inferiore comunque a cinque anni.

### 5. Criterio di aggiudicazione.

Il presente appalto è aggiudicato mediante il criterio del minor prezzo, ex art. 95, co. 4 del D. lgs. n. 50/2016, in quanto trattasi di servizio le cui caratteristiche sono standardizzate e le condizioni definite dal mercato.

## **6. Termini ridotti per la presentazione delle offerte**

Alla presente procedura si applicano i termini ridotti per la presentazione delle offerte di cui al D.L. 16/07/2020, n. 76, convertito con modificazioni dalla L. 11 settembre 2020, n. 120, e prorogati con D.L. 31/05/2021, n. 77, convertito con modificazioni dalla L. 29 luglio 2021, n. 108.

## **7. Subappalto.**

Le attività indicate nei paragrafi 7.3, 7.4 e 7.5 nel Capitolato tecnico ed effettuabili da remoto sono connesse a dati sensibili, pertanto, ai fini di assicurarne un corretto trattamento nel rispetto della normativa vigente, la Stazione Appaltante ha stabilito che non sono subappaltabili.

## **8. Considerazioni sulla impossibilità di suddividere l'appalto in lotti.**

Per le caratteristiche del servizio, si ritiene che risponda ad esigenze di efficienza e di buona amministrazione che l'appalto non sia suddiviso in lotti e che le diverse attività che lo caratterizzano siano eseguite da un unico interlocutore, che garantisca, in tal modo, lo stesso livello di prestazioni.