DIPARTIMENTO TERRITORIALE

CITTÀ METROPOLITANA
DI FIRENZE

CITTA' METROPOLITANA DI FIRENZE

SP 87 AL KM 0+700 ESTENSIONE DELL'ATTESTAZIONE DI TRANSITABILITÀ TEMPORANEA DEL PONTE SULL'ARNO

CAPITOLATO SPECIALE DESCRITTIVO E PRESTAZIONALE

PREMESSA 2
ART. 1 – SISTEMA INFORMATIVO BMS 4
ART. 2 - OGGETTO DEL SERVIZIO 5
ART. 3 - IMPEGNI DEL PROFESSIONISTA E MODALITA' OPERATIVE 5
ART. 4 - MODALITA' DI RESTITUZIONE DEI DATI 6
ART. 5: DURATA E PENALI 6
ART. 6: IMPEGNI DELL'AMMINISTRAZIONE 6
ART. 7 - VERIFICHE DELLA STAZIONE APPALTANTE 6
ART. 8 - IMPORTO 7
ART. 9 - PAGAMENTI 8
ART. 10 - OBBLIGHI DEL PROFESSIONISTA RELATIVI ALLA TRACCIABILITA' DEL FLUSSO FINANZIARIO 8
ART. 12 - SUBAPPALTO 8
ART. 13 – MODIFICA DEL CONTRATTO IN CORSO DI ESECUZIONE 8
ART. 14 - INFORMAZIONI SUL TRATTAMENTO DEI DATI 8
ART. 15 - PROPRIETÀ DEI DATI E POSSIBILI IMPIEGHI DEI DATI STESSI 9
ART. 16 - MODALITA' DI AFFIDAMENTO 9

Elaborato 4

DIREZIONE VIABILITA'
AREA 1

Città Metropolitana di Firenze
42, via Mercadante 50144 Firenze
tel. 055 2760740
fax 055 2760788
mariateresa.carosella@cittametropolitana.fi.it
www.cittametropolitana.fi.it

PREMESSA

La Città Metropolitana di Firenze, Direzione Viabilità Area 1, quale ente proprietario della rete stradale provinciale e di gestore delle strade regionali nello svolgimento delle attività di propria spettanza, in conformità alle norme vigenti, esercita sulla rete stradale di competenza, le funzioni di gestione, vigilanza, programmazione, progettazione, costruzione e manutenzione.
Nell'ambito delle attività di vigilanza della rete stradale, particolare importanza assume il controllo delle condizioni di stabilità delle opere d'arte stradali ed in particolari dei ponti esistenti lungo la rete stradale di competenza.

La Circolare 19/07/ 1967 n. 6736/61A1 del Ministero lavori pubblici – sul Controllo delle condizioni di stabilità delle opere d'arte stradali, pone l'accento su tale compito ed in particolare sui compiti di vigilanza sullo stato di consistenza e sulla statica delle opere d'arte e dei manufatti stradali.

La Circolare LL.PP. - Presidente Consiglio Superiore Servizio Tecnico Centrale del 25 febbraio 1991, n. 34233 - Legge 2-2-1974, n. 64 - Art.1 D.M. 4-5-1990 - Istruzioni relative alla normativa tecnica dei ponti stradali, prevede il paragrafo 9 – La Gestione dei Ponti Stradali, nel quale viene sancito che: "Le strutture da ponte inserite nella rete stradale nazionale devono presentarsi in permanente stato di agibilità tecnica, con riferimento, ovviamente, alle caratteristiche dei tronchi stradali cui esse sono a servizio. Gli enti preposti alla gestione delle strade ai vari livelli esistenti (strade statali, regionali, provinciali, comunali, vicinali) e, per essi, gli Uffici Tecnici competenti, devono avere conoscenza, per quanto possibile completa, delle caratteristiche delle opere a loro affidate. Tali conoscenze devono essere sostenute da adeguata documentazione tecnica, da istituire per ogni opera o per gruppi di opere, contenente tutti i dati salienti relativi al progetto, alla esecuzione, al collaudo, alla gestione ."

Le Norme Tecniche delle Costruzioni NTC 2018, approvate con DM del 17/01/2018, al Capitolo 8, argomentano in merito alle Strutture Esistenti ed in n particolare, poi, la Circolare Esplicativa delle NTC 2018 – Circolare 21 gennaio 2019 n. 7 C.S.LL.PP. - Istruzioni per l'applicazione dell'«Aggiornamento delle "Norme tecniche per le costruzioni "» di cui al decreto ministeriale 17 gennaio 2018 prevede una particolare attenzione relativamente ai ponti esistenti.
In detta Circolare è presente il Paragrafo - C8.8 INDICAZIONI AGGIUNTIVE RELATIVE AI PONTI ESISTENTI - nel quale si afferma che "I paragrafi che seguono non hanno corrispondenza nelle NTC, essi comunque forniscono utili indicazioni per la valutazione della sicurezza e la progettazione degli interventi sui ponti esistenti.".
Pertanto pur non essendo trattato in modo specifico l'argomento dei ponti esistenti nelle NTC 2018, la Circolare Esplicativa dedica un apposito paragrafo a tale argomento.

La metodologia per la gestione dei ponti esistenti è stata fornita a seguito dell'emanazione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici delle "LINEE GUIDA PER LA CLASSIFICAZIONE E GESTIONE DEL RISCHIO, LA VALUTAZIONE DELLA SICUREZZA ED IL MONITORAGGIO DEI PONTI ESISTENTI - Allegate al parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici n.96/2021, espresso dall'Assemblea Generale in data 10.11.2021.

Il Paragrafo 1.1 - PREMESSA GENERALE E SCOPO DELLE LINEE GUIDA – riporta che:
"La presente Linea Guida illustra una procedura per la gestione della sicurezza dei ponti esistenti, ai fini di prevenire livelli inadeguati di danno, rendendo accettabile il rischio. Essa è composta da tre parti, sul censimento e la classificazione del rischio, la verifica della sicurezza e la sorveglianza e monitoraggio dei ponti e dei viadotti

esistenti (nel seguito semplicemente "ponti" o "opere"), ove per ponti e viadotti si intendono le costruzioni, aventi luce complessiva superiore ai 6.0 m, che permettono di oltrepassare una depressione del terreno o un ostacolo, sia esso un corso o uno specchio d'acqua, altro canale o via di comunicazione o una discontinuità naturale o artificiale.
In particolare, essa illustra come la classificazione del rischio o, meglio, la classe di attenzione si inquadri in un approccio generale multilivello che dal semplice censimento delle opere d'arte da analizzare arriva alla determinazione di una classe di attenzione sulla base della quale si perverrà, nei casi previsti dalla metodologia stessa, alla verifica di sicurezza. Gli esiti della classificazione e della verifica costituiscono utili informazioni per una eventuale successiva valutazione dell'impatto trasportistico mediante un'analisi della resilienza della rete.
Sono approfondite nel dettaglio le metodologie necessarie per sviluppare l'approccio proposto a livello territoriale, quali il censimento delle opere, l'esecuzione delle ispezioni, iniziali e speciali, ai fini della redazione delle schede di difettosità dell'opera nonchè la valutazione della classe di attenzione in funzione dei possibili rischi rilevanti, strutturale (statico e fondazionale), sismico, idro-geologico (idraulico e da frana).
Tali rischi, inizialmente analizzati separatamente in termini di pericolosità, vulnerabilità e esposizione, sono poi riuniti in un'unica classificazione generale della classe di attenzione. In quest'ottica, il presente documento fornisce gli strumenti per la conoscenza a livello territoriale dei ponti, nella più larga accezione del termine, e per definire le priorità per l'esecuzione delle eventuali operazioni di sorveglianza e monitoraggio, di verifica e di intervento.
Relativamente alle opere con luce minore di 6.0 m, sarà comunque cura del gestore/proprietario dell'infrastruttura definire le modalità di sorveglianza e monitoraggio, anche in termini di cadenza temporale, in funzione delle specifiche peculiarità delle opere e delle caratteristiche territoriali.
Il documento, e la metodologia in esso descritta, assumendo un'ampia valenza, possono applicarsi, nei principi e nelle regole generali, sia ai ponti stradali che a quelli ferroviari. Ferma restando questa valenza generale, la presente versione del documento declina i dettagli operativi nel caso dei ponti stradali"

Il Paragrafo 1.2 - OBIETTIVI E STRUTTURA DELL'APPROCCIO MULTILIVELLO – riporta che:
"L'impiego di un approccio multilivello per la gestione dei ponti esistenti è giustificato dal numero di infrastrutture presenti sul territorio italiano. La complessità e, quindi, l'onerosità delle ispezioni, delle indagini, dei controlli, dei monitoraggi e delle verifiche da effettuare, è calibrata valutando di volta in volta, seppur in modo approssimato e qualitativo, l'effettiva necessita e urgenza in funzione dello stato attuale dell'opera, pervenendo ad un metodo, omogeneo ed uniforme al variare delle tipologie di infrastrutture, di valutazione della classe di attenzione.
L'approccio multilivello proposto prevede valutazioni speditive estese a livello territoriale, quali il censimento, le ispezioni e la classificazione, e valutazioni puntuali, di complessità maggiore, concentrate su singoli manufatti. In particolare, da una prima analisi eseguita sull'intero patrimonio infrastrutturale esistente mediante la costruzione di un censimento ragionato basato sul reperimento del maggior numero di informazioni possibili e sull'effettuazione di ispezioni visive metodologicamente strutturate, è definita la classe di attenzione da attribuire ad ogni ponte e quindi, il grado di complessità e la tipologia dei successivi approfondimenti eventualmente richiesti, opportunamente graduati ed ottimizzati."

Il Paragrafo 1.3 - DEFINIZIONE DEI LIVELLI DI ANALISI E RELAZIONI TRA ESSI – riporta che:
"L'approccio si sviluppa su 6 livelli differenti, aventi grado di approfondimento e complessità crescenti.
Sinteticamente:

- **Il Livello 0** prevede il censimento di tutte le opere e delle loro caratteristiche principali mediante la raccolta delle informazioni e della documentazione disponibile.
- **Il Livello 1**, esteso alle opere censite a Livello 0, prevede l'esecuzione di ispezioni visive dirette e il rilievo speditivo della struttura e delle caratteristiche geo-morfologiche ed idrauliche dell'area, tese a

individuare lo stato di degrado e le principali caratteristiche strutturali e geometriche di tutte le opere, nonchè potenziali condizioni di rischio associate a eventi franosi o ad azioni idrodinamiche.

- **Il Livello 2** consente di giungere alla classe di attenzione di ogni ponte, sulla base dei parametri di pericolosità, vulnerabilità ed esposizione, determinati elaborando i risultati ottenuti dai livelli precedenti. In funzione di tale classificazione, si procede quindi con uno dei livelli successivi.
- **Il Livello 3** prevede l'esecuzione di valutazioni preliminari atte a comprendere, unitamente all'analisi della tipologia ed entità dei dissesti rilevati nelle ispezioni eseguite al Livello 1, se sia comunque necessario procedere ad approfondimenti mediante l'esecuzione di verifiche accurate di Livello 4.
- **Il Livello 4** prevede l'esecuzione di valutazioni accurate sulla base di quanto indicato dalle Norme Tecniche per le Costruzioni vigenti.
- **Il Livello 5**, non trattato esplicitamente nelle presenti Linee Guida, si applica ai ponti considerati di significativa importanza all'interno della rete, opportunamente individuati. Per tali opere e utile svolgere analisi più sofisticate quali quelle di resilienza del ramo della rete stradale e/o del sistema di trasporto di cui lo stesso e parte, valutando la rilevanza trasportistica, analizzando l'interazione tra la struttura e la rete stradale di appartenenza e le conseguenze di una possibile interruzione dell'esercizio del ponte sul contesto socio-economico in cui esso e inserito. Per l'esecuzione di tali studi può farsi riferimento a documenti di comprovata autorevolezza a carattere internazionale; alcuni cenni sulla valutazione della rilevanza trasportistica sono riportati nel § 1.4."

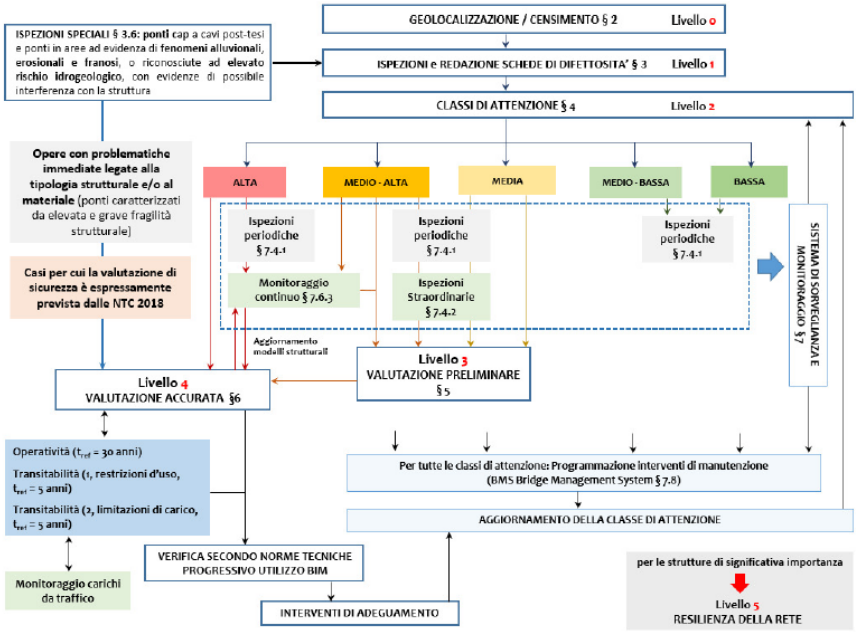


Figura 1.1 – Approccio multilivello e relazioni tra i livelli di analisi

ART. 1 – SISTEMA INFORMATIVO BMS

La Città Metropolitana di Firenze ha in dotazione un software commerciale "WeBridge" che funge da BMS dei dati relativi ai ponti con luce >= 2 m. I dati sono organizzati in conformità a quanto previsto dalle linee guida ministeriali allegate al DM 204/2022. Il database è consultabile in cloud tramite applicativo web e può essere aperto e integrato da qualsiasi dispositivo connesso alla rete mediante apposito account e psw forniti dall'Amministrazione all'operatore economico aggiudicatario.

Tutte le opere oggetto del servizio sono censite nel database che dovrà essere integrato e potrà essere aggiornato con i dati rilevati durante il servizio.

Sono inoltre disponibili foto e/o video delle ispezioni precedentemente svolte dai tecnici incaricati della Città Metropolitana qualora fosse necessario un raffronto delle condizioni rilevate con quelle precedenti.

Sono disponibili per ogni ponte oggetto del servizio i dati di rilievo del traffico.

ART. 2 - OGGETTO DEL SERVIZIO

L'affidamento riguarda l'estensione dell'attestato di transitabilità temporanea del ponte ad arco a 3 campate sulla SP 87 km 0+700 nel Comune di Figline e Incisa Valdarno.

Suddetto ponte è già stato sottoposto a Verifiche Accurate di Livello 4 nel corso del 2023, al termine delle quali è stato rilasciato un attestato di transitabilità con scadenza nel 2026.

Il servizio si dovrà articolare nelle seguenti fasi:

Fase I: Ispezione Visiva

Ispezione con rilievo di tutti i difetti, foto descrittive, determinazione di DR, DA e NC, relazione stato di degrado, inserimento dei dati nel software weBridge.

Fase II: Livello 3+ LG MIT 2022

Determinazione dei carichi reali necessari alla prova di carico mediante valutazione del rapporto RPC/RPROG tra le sollecitazioni da loro prodotte con quelle generate dai carichi di progetto in funzione anche delle Non Conformità rilevate nel Livello 1.

Fase III : Prova di carico statica

Prova di carico con carichi crescenti per determinare l'elasticità della struttura e la ripetibilità delle misure comprensiva di posizionamento carichi, risultati (la prova sarà utilizzata per la calibrazione del modello numerico).

Fase IV: Eventuale ricalibrazione del modello numero e nuove verifiche sugli archi

Ricalibrazione del modello FEM e nuove verifiche, da effettuare nel caso che dai risultati della prova di carico emergano differenze tra la situazione attuale e quella del 2023.

Fase V: Rilascio Attestato di transitabilità temporanea

Rilasciato da ingegnere abilitato con valutazione di una portata limite temporanea di sicurezza in riferimento ai carichi previsti dal Codice della Strada.

ART. 3 - IMPEGNI DEL PROFESSIONISTA E MODALITA' OPERATIVE

Il Professionista riconosce la facoltà del Committente a manifestare il proprio orientamento sui punti fondamentali delle modalità di svolgimento del servizio e si impegna a tenere conto di tali orientamenti, purché non incompatibili con le responsabilità professionali assunte e con le normative vigenti, nonché con i principi di tutela del bene pubblico.

Ove intervengano esigenze, normative e/o atti amministrativi successivi alla sottoscrizione dell'incarico, che comportino variazioni nell'impostazione progettuale del servizio, il Professionista sarà tenuto ad introdurre le necessarie modifiche e /o integrazioni agli elaborati prodotti, ma avrà diritto ad un compenso aggiuntivo, da convenire preliminarmente tra le parti, per le modifiche da apportare.

Il Professionista è obbligato a comunicare tempestivamente per iscritto al RUP ogni evenienza che, per qualunque causa anche di forza maggiore, si dovesse verificare nella conduzione delle prestazioni definite dall'incarico e che rendesse necessari interventi di adeguamento o razionalizzazione dello stesso.

Il Professionista è tenuto ad eseguire l'incarico affidatogli secondo i migliori criteri per la tutela e il conseguimento del pubblico interesse, nel rispetto delle indicazioni fornite dal RUP, con l'obbligo specifico di non interferire con il normale funzionamento degli uffici e di non aggravare gli adempimenti e le procedure che

competono a questi ultimi, rimanendo egli organicamente esterno e indipendente dagli uffici e dagli organi del Committente.
Per quanto concernente le modalità di esecuzione del servizio, l'Operatore economico potrà liberamente disporre del sedime stradale provinciale in ordine all'effettuazione dei necessari rilievi.
L'avvio del servizio sarà preceduto dalla sottoscrizione congiunta di un processo verbale di consegna, il quale potrà avere carattere di urgenza nelle more di stipula del relativo contratto.
In ordine all'esecuzione delle attività di rilievo e indagine in corrispondenza di cavalcavia e/o sottovia ferroviari/fluviali, permane in capo all'Operatore economico ogni responsabilità circa l'adozione di tutte le misure di sicurezza e salvaguardia.
Il medesimo, peraltro, qualora lo ritenesse opportuno, è tenuto a darne evidenza con dovuto anticipo all'Amministrazione, affinché quest'ultima possa intraprendere i contatti con i rispettivi enti gestori, comunicando la presenza di operatori in sito e richiedendo, qualora indispensabile, la necessaria assistenza.
L'operatore economico potrà avvalersi dell'ausilio di strumentazione tecnica (es. droni, fotocamera con asta telescopica, etc.) per poter eseguire il servizio qualora fosse difficoltoso l'accesso alla sottostruttura.

ART. 4 - MODALITA' DI RESTITUZIONE DEI DATI

Le risultanze derivanti dallo svolgimento delle attività riportate all'art. 2 del presente CSDP dovranno essere inserite all'interno del database in dotazione dell'Amministrazione e riproducibili su supporto cartaceo, con lo scopo di consentire all'Amministrazione l'interpretazione dello stato conservativo dei manufatti.
Dovrà essere fornito tutto il reportage fotografico raccolto durante le attività, il materiale storico e tecnico reperito negli archivi.
Tutte le relazioni di calcolo, tecniche descrittive, certificati e materiale tecnico prodotto di qualsiasi sorta conforme alla norma vigente dovranno essere consegnati firmati digitalmente.

ART. 5: DURATA E PENALI

Il servizio avrà una durata stimata di **75 gg naturali e consecutivi decorrenti dalla data di consegna del servizio**. In caso d'inadempienza accertata agli obblighi pattuiti, fatte salve le ulteriori responsabilità, sarà applicata, previa contestazione, una penale per ogni giorno di ritardo nella presentazione della documentazione indicata pari allo 0.5% dell'importo del singolo servizio. Nel caso in cui l'ammontare delle penali applicate superi il 10% dell'importo contrattuale, l'Amministrazione si riserva il diritto di recedere dal contratto senza alcun onere aggiuntivo.

ART. 6: IMPEGNI DELL'AMMINISTRAZIONE

L'Amministrazione si impegna a rendere disponibile all'operatore economico aggiudicatario, all'inizio dell'affidamento del servizio, tutto quanto in suo possesso in relazione alla disponibilità di progetti e materiale tecnico riferibile ai ponti di proprietà provinciale presenti nel proprio archivio oggetto del presente appalto, tenuto conto di quanto indicato nell'art. 1 del presente capitolato speciale di appalto.
Qualsiasi eventuale carenza e/o incongruenza nella documentazione non darà in ogni caso diritto all'operatore a compensi aggiuntivi, indennizzi, rimborsi di spese, slittamenti dei tempi contrattuali.
L'Amministrazione s'impegna altresì a garantire all'operatore economico aggiudicatario, contestualmente all'affidamento del Servizio, il libero accesso alle aree, per tutto il corso di espletamento dell'incarico medesimo

ART. 7 - VERIFICHE DELLA STAZIONE APPALTANTE

L'Amministrazione ha facoltà di esercitare, ogni più ampia attività di verifica e controllo sull'operato dell'operatore aggiudicatario e/o di tutti i soggetti deputati all'espletamento delle prestazioni oggetto del

Contratto, senza che in conseguenza di tale circostanza l'Operatore economico possa avanzare pretese di sorta, a qualunque titolo, nei confronti della Stazione appaltante.
L'esito favorevole delle verifiche e/o dei controlli eventualmente effettuati dal Committente non esonera né limita in ogni caso l'Operatore economico dai propri obblighi e dalle proprie responsabilità; pertanto, anche successivamente all'effettuazione delle verifiche stesse, qualora venga accertata la non conformità alle prescrizioni contrattuali dell'attività esercitata dall'operatore, il medesimo dovrà in ogni caso provvedere a sua cura e spese al tempestivo adempimento di tutto quanto eventualmente richiesto dall'Amministrazione o, comunque, occorrente al fine di ricondurre l'attività alle suddette prescrizioni contrattuali.
È in facoltà dell'Amministrazione di accertare in ogni tempo, ed in relazione alla natura dell'attività svolta, l'idoneità professionale dell'operatore, e di assumere, in caso di inidoneità, tutti i conseguenti provvedimenti.
A tal fine, l'Operatore economico sarà tenuto a consentire all'Amministrazione l'effettuazione di verifiche ed ispezioni e a fornire alla medesima tutta la documentazione e le informazioni eventualmente richieste ed occorrenti ai fini della valutazione dell'idoneità di tali soggetti all'espletamento delle attività ai medesimi attribuite, nel rispetto delle vigenti norme in materia di controllo dell'attività lavorativa nonché di tutela e trattamento dei dati personali.
L'eventuale svolgimento delle prestazioni oggetto del contratto da parte di soggetti non idonei costituirà grave inadempimento contrattuale dell'operatore aggiudicatario.
Per tale evenienza, resta in ogni caso ferma la facoltà dell'Amministrazione di procedere alla risoluzione del Contratto.
L'Amministrazione ha facoltà di chiedere in qualsiasi momento per giustificati motivi, ricondotti e/o riconducibili alla rilevata inidoneità professionale del personale incaricato dell'espletamento delle prestazioni oggetto del Contratto, la sostituzione dello stesso, senza che in conseguenza di tale circostanza l'Operatore economico possa avanzare pretese di sorta, a qualunque titolo, nei confronti della Stazione appaltante.
Nel caso in cui venga richiesta la sostituzione, l'Operatore economico dovrà procedere alla medesima entro 5 (cinque) giorni naturali e consecutivi dal ricevimento della formale richiesta da parte dell'Amministrazione.
Il personale proposto per la sostituzione dovrà, in ogni caso, avere requisiti professionali non inferiori a quello sostituito.
Il rispetto di tale prescrizione potrà in ogni momento essere oggetto di specifica verifica da parte dell'Amministrazione.
La mancata sostituzione del personale nel termine sopra indicato, così come l'inosservanza da parte dell'Operatore economico anche di uno degli obblighi previsti dal presente articolo, costituisce grave inadempimento contrattuale.
Resta in ogni caso ferma ed impregiudicata l'integrale responsabilità dell'Operatore economico nei confronti dell'Amministrazione per il perfetto e puntuale adempimento delle prestazioni oggetto del Contratto
Il RUP potrà disporre di incontri con l'affidatario del servizio al fine di far fronte a particolari problematiche progettuali, tecniche o amministrative.

ART. 8 - IMPORTO

Il corrispettivo per lo svolgimento delle prestazioni di cui al presente capitolato speciale di appalto è pari ad euro 18.690,00 € (oltre a I.V.A. al 22%).
L'onorario per l'espletamento di tutti i servizi compresi nel presente disciplinare risulta dettagliatamente descritto nell'elaborato denominato "Elab. 3 – Calcolo degli importi", facente parte integrante degli atti di gara.
I servizi sono compensati a misura ed assoggettati al ribasso offerto dall'aggiudicatario.
Tutti gli oneri ed obblighi a carico dell'impresa, nessuno escluso od eccettuato, si intendono interamente compensati con i prezzi contrattuali così come risultanti dal ribasso offerto. Pertanto nei prezzi contrattuali si intende compresa e compensata ogni spesa generale e l'utile per l'Impresa, ogni spesa principale ed accessoria,

nonché ogni compenso per tutti gli altri oneri occorrenti alla realizzazione a perfetta regola d'arte delle singole attività.

ART. 9 - PAGAMENTI

I compensi professionali e gli oneri ad essi relativi saranno corrisposti al netto del ribasso offerto in sede di gara, previo accertamento della regolarità della prestazione oggetto di affidamento ai sensi della normativa vigente, con le seguenti modalità:

- Fatturazione dopo la consegna degli elaborati previsti dalle attività ed a seguito dell'emissione del Certificato di Verifica di Regolarità da parte del RUP.

Tutti i pagamenti sono condizionati alla verifica della regolarità contributiva e al rispetto di tutti gli altri obblighi contrattuali.

ART. 10 - OBBLIGHI DEL PROFESSIONISTA RELATIVI ALLA TRACCIABILITA' DEL FLUSSO FINANZIARIO

Il professionista assume tutti gli obblighi di tracciabilità dei flussi finanziari ai sensi e per gli effetti dell'art. 3 della legge 13 agosto 2010, n° 136 e successive modifiche.

ARTICOLO 11 - GARANZIA DEFINITIVA E RESPONSABILITÀ

L'aggiudicatario del contratto è obbligato a costituire una garanzia definitiva, pari al 5% dell'importo contrattuale come prescritto dall'art. 53 comma 4 del codice. Tale garanzia copre gli oneri derivanti dall'inadempimento di tutte le obbligazioni del contratto e dal diritto di risarcimento dei danni, nonché a garanzia del rimborso delle somme pagate in più dall'esecutore rispetto alle risultanze della liquidazione finale. La garanzia cessa di aver effetto dalla data di approvazione della verifica di conformità del servizio.

ART. 12 - SUBAPPALTO

In tutti gli affidamenti di cui al presente disciplinare, l'Incaricato non può avvalersi del subappalto, fatta eccezione per le attività relative a servizio di taglio e sfalcio del verde, rilievi e misurazioni.
L'operatore dovrà indicare all'atto dell'offerta la parte del servizio che intende subappaltare.
Resta impregiudicata la responsabilità del professionista nel caso lo stesso ricorra al subappalto per le attività citate.

ART. 13 – MODIFICA DEL CONTRATTO IN CORSO DI ESECUZIONE

La stazione appaltante ai sensi dell'art. 120 comma 9 del D. Lgs. 36/2023, stabilisce che qualora in corso di esecuzione si renda necessario un aumento o una diminuzione delle prestazioni fino alla concorrenza del quinto dell'importo del contratto, l'Impresa eseguirà le attività alle stesse condizioni previste dell'appalto principale.

ART. 14 - INFORMAZIONI SUL TRATTAMENTO DEI DATI

Il Titolare del trattamento è la Città Metropolitana di Firenze.
Il DPO nominato, Dott. Otello Cini, è reperibile alla email: otello.cini@cittametropolitana.fi.it.
Il trattamento dei dati personali comuni e giudiziari (art. 10 GDPR), riguardanti gli Operatori economici interessati/l'aggiudicatario, è finalizzato:

- alla gestione delle procedure di gare di appalto/procedure negoziate/affidamenti diretti per l'assegnazione di lavori, servizi e forniture alle quali le imprese interessate hanno deciso spontaneamente di partecipare;
- in caso di aggiudicazione, all'instaurazione e gestione dei conseguenti rapporti contrattuali con la Città Metropolitana di Firenze;

- agli adempimenti amministrativo-contabili, di sicurezza previsti da una norma di legge, da un regolamento o dalla normativa comunitaria.

Il trattamento è lecito in quanto necessario all'esecuzione di un contratto di cui l'interessato è parte e all'esecuzione di misure precontrattuali adottate su richiesta dello stesso (art. 6, par. 1, lett. b GDPR), all'adempimento degli obblighi previsti dalla legge nazionale (art. 6, par. 1, lett. c) GDPR) e regionale, allo svolgimento di una funzione istituzionale, per esercitare un compito di interesse pubblico connesso all'esercizio di pubblici poteri di cui è investito il titolare del trattamento (art. 6, par. 1, lett. e) GDPR).

ART. 15 - PROPRIETÀ DEI DATI E POSSIBILI IMPIEGHI DEI DATI STESSI

Salvo diversa indicazione, i dati forniti dall'Amministrazione all'Appaltatore durante l'esecuzione del contratto ed i dati raccolti ed elaborati dall'Appaltatore nell'ambito dell'esecuzione del contratto sono di proprietà dell'Amministrazione. L'Appaltatore potrà utilizzarli per i soli fini delle prestazioni oggetto dell'appalto, salvo che l'Amministrazione disponga diversamente. È esclusa la comunicazione, distribuzione e pubblicazione dei dati da parte dell'Appaltatore senza il previo consenso dell'Amministrazione, fatti salvi gli obblighi di legge e le prescrizioni da parte dell'Amministrazione (ivi incluse quelle incluse nel presente capitolato ed in eventuali disposizioni impartite in corso d'esecuzione del contratto).

ART. 16 - MODALITA' DI AFFIDAMENTO

Il servizio è affidato con procedura diretta, ai sensi dell'art. 50 comma 1 lettera b) del Codice.

Il Dirigente della Direzione Viabilità Area 1
Ing. Maria Teresa Carosella

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs n. 82/2005, del T.U. n. 445/2000 e norme collegate, il quale sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa.