



FERROTRAMVIARIA S.p.A.

Prot. n. 2536/18/P

2/03/2018

Oggetto: **Affidamento dell'appalto relativo alla progettazione esecutiva ed ai lavori per la realizzazione degli impianti di segnalamento e sicurezza, telecomunicazioni, informazioni al pubblico, diffusione sonora, telesorveglianza, antintrusione e controllo accessi, rilevazione incendi e diagnostica della tratta Ruvo-Corato della linea ferroviaria Bari - Barletta.**
Avvio procedura negoziata ai sensi dell'art. 125, comma 1, lett. c), n. 2) D.Lgs. 50/2016 s.m.i.
Deliberazione a contrarre ex artt. 32, comma 2, D.Lgs. 50/2016 s.m.i. e 121, comma 5, lett. a), D.Lgs. 104/2010 s.m.i.
CUP H91C09000030008

Il sottoscritto Dott. Antonio Ricco, in qualità di Presidente della Ferrotramviaria S.p.A.,

premessi che

- 1) la Ferrotramviaria S.p.A. è esercente la linea ferroviaria Bari - Barletta e diramazioni in virtù del contratto di servizio stipulato con la Regione Puglia in data 14/12/2009, rep. n. 01999 del 17/12/2009, prorogato in virtù della delibera di Giunta Regionale n. 1453 del 2013;
- 2) la medesima Ferrotramviaria S.p.A., per il tramite della Ferrotramviaria Engineering S.p.A., ha curato la redazione del progetto definitivo dei lavori di realizzazione degli impianti di segnalamento e sicurezza, SCMT, telecomunicazioni, informazioni al pubblico, diffusione sonora, telesorveglianza, antintrusione e controllo accessi, rilevazione incendi e diagnostica della tratta Ruvo-Corato della linea ferroviaria indicata al precedente alinea;
- 3) in particolare l'importo stimato dei lavori è pari alla somma complessiva di € 6.783.823,78 di cui € 6.493.550,18 per lavori, € 158.024,55 per oneri per la sicurezza, € 132.249,05 per la progettazione esecutiva, il tutto oltre IVA, come meglio dettagliato nel Quadro Economico Generale del suddetto progetto definitivo che, allegato alla presente, ne costituisce parte integrante e sostanziale;
- 4) è in corso di svolgimento la procedura preordinata alla verifica preventiva ex art. 26 D.Lgs. 50/2016 s.m.i. del progetto definitivo relativo ai lavori di cui sopra ai fini della validazione dello stesso;

SEDE LEGALE



- 5) l'approvazione in linea tecnico-amministrativa del competente organo della Regione Puglia seguirà alla validazione del progetto definitivo di cui al precedente punto 4);
- 6) l'intervento di che trattasi, in particolare, è finanziato con risorse derivanti dall'Accordo di Programma Stato – Regione Puglia del 2002, ai sensi del D.Lgs. 422/97, e dalla Legge 297/78;
- 7) per imprescindibili esigenze legate alla sicurezza della circolazione ferroviaria, gli impianti di che trattasi devono necessariamente essere integrati con gli impianti già esistenti ed operanti nell'ambito della ferrovia Bari-Barletta;
- 8) in particolare gli impianti oggetto di affidamento devono essere integrati nell'Apparato Centrale Computerizzato Multistazione (ACC-M) già realizzato ed attivato presso la Stazione di Fesca San Girolamo, da cui si dipartono rispettivamente la linea storica verso Barletta, la linea metropolitana per il Quartiere San Paolo a doppio binario e la deviazione per l'Aeroporto di Bari Palese;
- 9) allo stato, infatti, gli impianti di segnalamento delle stazioni di Terlizzi e Ruvo sono anch'essi integrati nel Telecomando esistente presso il Posto Centrale di Fesca S. Girolamo, in virtù dell'estensione dell'ACC-M di cui sopra alle suddette stazioni di Terlizzi e Ruvo;
- 10) inoltre, la tratta Bari - Ruvo, compresa la diramazione del collegamento tra Bari C.le e Aerostazione, è stata a sua volta attrezzata con il Sistema di Controllo Marcia del Treno (SCMT), al fine di consentire il raggiungimento di elevati livelli di sicurezza della circolazione ferroviaria da parte dei treni in esercizio sulla rete gestita da Ferrotramviaria, a propria volta opportunamente attrezzati con detto sistema;
- 11) l'impianto SCMT suddetto della tratta Bari-Bitonto ha conseguito l'Autorizzazione alla Messa in Servizio (AMIS) definitiva con atto prot. 12053 del 10/11/2017 (NIE: numero autorizzazione IT6320170020), rilasciata ai sensi del D.M. 5/08/2016 dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF) e, conseguentemente, il medesimo impianto è stato attivato a far data dal 26/11/2017;
- 12) l'impianto SCMT della tratta Bitonto – Ruvo, a sua volta, è stato attivato con “dichiarazione di verifica” da parte della Direzione Infrastruttura della Ferrotramviaria, ai sensi del D.Lgs. 191/2010 e del parere dell'ANSF 13592 datato 11/12/2017;



- 13) pertanto, per le sopra esposte esigenze tecniche legate alla sicurezza ferroviaria, il progetto definitivo di che trattasi prevede di porre sotto il medesimo comando e controllo sicuro anche la tratta Ruvo – Corato mediante i seguenti interventi:
- adeguamento del PPM (Posto Periferico Multistazione) esistente presso la stazione di Ruvo,
 - attrezzaggio della tratta con un sistema di Blocco Automatico Banalizzato (BAB) e con il sistema SCMT;
 - realizzando un nuovo PPM presso la stazione di Corato in sostituzione dell'Apparato Centrale Elettrico ad Itinerari (ACEI) attualmente ivi esistente.
- 14) la soluzione alternativa a quella adottata dal progetto definitivo innanzi sinteticamente illustrato sarebbe data dalla implementazione di una nuova logica ACC presso la stazione di Corato, con conseguenti maggiori costi sia per ciò che riguarda i lavori di realizzazione sia per la gestione di detti nuovi impianti;
- 15) d'altro canto, la soluzione della integrazione dei nuovi impianti nell'ACC-M attualmente esistente, realizzato presso Fesca S. Girolamo, implica necessariamente una riconfigurazione di *hardware* e *software* sia dell'impianto ACC-M e CTC Evoluto di Fesca S. Girolamo verso l'apparato di Corato sia del Posto Centrale sempre di Fesca S. Girolamo;
- 16) la riconfigurazione di cui al precedente punto 15), d'altra parte, deve essere necessariamente realizzata dall'operatore economico che ha fornito ed installato il citato ACC-M per ragioni tecniche, oltreché per ragioni legate a diritti di privativa vantati da tale operatore;
- 17) inoltre la suddetta integrazione dei nuovi impianti nell'ACC-M suddetto, alla luce delle norme in materia di sicurezza ferroviaria, potrebbe essere effettuata solo previa implementazione di un apposito Protocollo Vitale Standard, onde consentire l'interfacciamento di detti nuovi impianti con l'ACC-M in condizioni di assoluta sicurezza, con aggravio di costi e di tempi di realizzazione;
- 18) inoltre la realizzazione dei nuovi impianti di che trattasi non omogenei con quelli esistenti implicherebbe necessariamente maggiori oneri dovendo sia acquisire ricambistica e *tools* per la manutenzione differenti rispetto a quelli di cui già dispone questo Ente Aggiudicatore, sia conseguire una formazione specifica del proprio personale;



- 19) da tutto quanto sopra evidenziato, sussistono obiettivi motivi tecnici per cui il solo operatore che ha realizzato l'impianto ACC-M e CTC Evoluto di Fesca S. Girolamo, ossia ALSTOM Ferroviaria S.p.A., possa eseguire i lavori in epigrafe;
- 20) attesa la natura complessa dei medesimi lavori, le motivazioni tecniche di cui innanzi valgono anche riguardo all'affidamento contestuale della progettazione esecutiva dell'intervento di che trattasi;
- 21) alla luce di quanto innanzi esposto, pertanto, per motivi esclusivamente tecnici non sussiste la possibilità di affidare i lavori di che trattasi ad altri operatori economici, poiché non vi sono alternative ragionevoli;

considerato che

- l'art. 123, ultimo comma, D.Lgs. 50/2016 s.m.i. consente di ricorrere alla procedura negoziata senza previa indizione di gara mediante la procedura ex art. 63 del medesimo D.Lgs. 50/2016 s.m.i. nei soli casi contemplati dall'art. 125 sempre del D.Lgs. 50/2016 s.m.i.;
- in particolare, ai sensi dell'art. 125, comma 1, lett. c), n.2) D.Lgs. 50/2016 s.m.i., gli enti aggiudicatori possono ricorrere ad una procedura negoziata senza previa indizione di gara quando i lavori possono essere eseguiti unicamente da un determinato operatore economico, poiché la concorrenza è assente per motivi tecnici, dovendosi, in particolare, applicare tale eccezione *"solo quando non esistono sostituti o alternative ragionevoli e l'assenza di concorrenza non è il risultato di una limitazione artificiale dei parametri dell'appalto"*;
- alla luce di quanto innanzi premesso e considerato, non sussistendo un'alternativa ragionevole, i lavori in epigrafe per i motivi tecnici esposti in premessa possono essere affidati all'ALSTOM Ferroviaria S.p.A., ai sensi dell'art. 125, comma 1, lett. c), n.2) D.Lgs. 50/2016 s.m.i.;

visto

- quanto disposto dall'art. 121, comma 5, lett. a), D.Lgs. 104/2010 s.m.i.,
- tutto quanto sopra premesso, considerato e visto,

delibera

- di esperire la procedura negoziata di cui all'art. dell'art. 125, comma 1, lett. c), n. 2) D.Lgs. 50/2016 s.m.i., al fine della aggiudicazione della progettazione esecutiva e dei lavori in epigrafe, sulla base del progetto definitivo redatto dalla Ferrotramviaria Engineering S.p.A.,



ponendo a base di gara la somma complessiva di € 6.783.823,78 di cui € 6.493.550,18 per lavori (importo soggetto a ribasso), € 158.024,55 per oneri per la sicurezza (importo non soggetto a ribasso), € 132.249,05 per la progettazione esecutiva importo soggetto a ribasso), oltre IVA, così come stimato dal progetto definitivo di cui sopra, il tutto nelle more della definizione della procedura per la verifica preventiva e validazione nonché della approvazione del progetto medesimo e, comunque, fatti salvi gli effetti di quest'ultime procedure;

- di avviare, conseguentemente, la suddetta procedura negoziata nei confronti della ALSTOM Ferroviaria S.p.A., con sede in Savigliano (CN), Via Ottavio Moreno, n. 23, onde invitare quest'ultima Società a manifestare l'eventuale proprio interesse all'affidamento dell'appalto in epigrafe ed a formulare una propria offerta sulla base dell'importo dei lavori di cui al precedente alinea, così come stimato dal sopra richiamato progetto definitivo oltre agli elaborati allo stessi allegati;
- in caso di aggiudicazione dell'appalto di che trattasi, di procedere alla pubblicazione dell'avviso volontario per la trasparenza preventiva ai sensi delle direttive 89/665/CE e 92/13/CE, fatti altresì salvi tutti gli adempimenti derivanti dalla normativa nazionale e comunitaria applicabile al caso di specie.

Roma, 2 marzo 2018

IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE
Dott. Antonio Ricco

All.: Quadro Economico Generale.