



# COMUNE DI CAPPADOCIA

## PROVINCIA DI L'AQUILA

### Ufficio Tecnico

- 0863-670178 fax 670232 - 67060 - L.go Vittorio Veneto n.31 -  
Cod. Fisc. e Part. IVA: 00193110665  
e-mail: [ufficiotecnico@postecert.it](mailto:ufficiotecnico@postecert.it)

Prot.2436/r  
Del 21/08/2015

Preg.mo Presidente degli ordini degli ingegneri  
della Provincia dell'Aquila  
[ordine.laquila@ingpec.eu](mailto:ordine.laquila@ingpec.eu)  
Preg.mo Presidente dell'ordine degli architetti  
Della Provincia dell'Aquila  
[infoaquila@archiworld.it](mailto:infoaquila@archiworld.it)

E.p. c. Spett.le ANAC  
[protocollo@pec.anticorruzione.it](mailto:protocollo@pec.anticorruzione.it)

Oggetto: bando di gara di una Procedura aperta per l'affidamento dell'appalto per la progettazione esecutiva sulla progettazione definitiva dei lavori di realizzazione dell'impianto di risalita definita seggiovia biposto ap-  
"Camporotondo" – Monte Cesa (1403-1600) e apprestamento piste collegate con realizzazione di opere civili ed edifici pertinenziali dell'impianto ex art. 53 comma 2 lett. B) d.lgs. 163/2006 ss.mm. ed ii.  
CIG 63142403AF e CUP I26D000020002-Segnalazione criticità – risposta

Si prende atto della segnalazione pervenutaci da Codesto Ordine professionale ed indirizzata allo scrivente Comune ed anche ad altre Amministrazioni tra cui l'ANAC ed altri innumerevoli Ordini professionali, oltreché all'ANCE rispetto ai quali (salvo l'ANCE) la scrivente stazione appaltante non ritiene di dover interloquire direttamente.

Fermo restando l'assoluta carenza di interesse dello scrivente Ordine professionale alla formulazione di richieste di chiarimenti, in quanto trattasi di soggetto che non può partecipare alla gara e ferma restando che nessuna richiesta di accesso agli atti può essere fatta da codesto Ordine professionale in ordine agli studi ed ai calcoli che hanno preceduto l'elaborazione della lex specialis (che si trasformerebbe in un'inammissibile richiesta di accesso meramente esplorativa e volta ad un controllo generalizzato dell'azione amministrativa di questa amministrazione), si precisa al riguardo che la richiesta non può essere accolta perché infondata.

Si rappresenta che la formulazione della richiesta – che si è trasformata in una censura del bando medesimo - si fonda su un errata lettura della lex specialis che non è rivolta al solo affidamento della progettazione esecutiva dell'impianto, ma concerne anche e soprattutto la realizzazione dello stesso impianto.

A tal proposito va rilevato come nel bando al Punto II.2 vi è scritto che "IMPORTO COMPLESSIVO DELL'APPALTO: € 2.505.220,00 IVA esclusa, comprensivo degli oneri per la progettazione esecutiva così ripartito:

- a) Importo lavori € 2.417.461,16, comprensivi della progettazione esecutiva;
- b) oneri per la sicurezza non sottoposti a ribasso per € 87.758,84;

Se ciò non bastasse nel disciplinare di gara a pag. 19 di 26 è scritto espressamente: "6.2. LA VALUTAZIONE DELL'ELEMENTO IV.2.1.E) DEL BANDO - RIBASSO UNICO PERCENTUALE SUL PREZZO.

**Il prezzo deve considerarsi comprensivo della progettazione esecutiva e di ogni altro onere.**"

Dunque il calcolo dei costi della progettazione è stato fatto da codesta stazione appaltante non sulla somma di € 5.000,00 (indicata tra l'altro nel quadro economico tra le somme a disposizione dell'amministrazione) ma sulla quota

parte dell'importo a base di gara, che ciascun operatore intenderà destinare alla remunerazione del costo della progettazione. Saranno poi i liberi accordi tra progettista incaricato ed impresa costruttrice ad identificare l'esatto corrispettivo da corrispondere al progettista incaricato od associato per la partecipazione in gara e che insieme al costo dei lavori formeranno il prezzo offerto in gara su cui sarà identificabile il ribasso unico percentuale.

Per cui il richiamo al D.M. della Giustizia del 31 ottobre 2013, n. 143 nel disciplinare (si veda a pag. 4 di 26) è sufficiente a stabilire quale debba essere il criterio da seguirsi nella determinazione del compenso della progettazione, ma che rimane elemento di negoziazione tra impresa esecutrice e progettista da questa incaricato, escludendo in radice ogni fondatezza delle contestazioni mosse nella vostra nota del 29/07/2015. Elementi su cui questa Amministrazione non può e non deve intervenire.

Per altro verso, va ricordato in questa sede che l'autonomia degli offerenti nella formulazione dell'offerta è tale che solo l'indicazione di un costo della progettazione pari "zero" determinerebbe l'esclusione dalla gara dell'offerente come del resto segnalato da una recentissima pronuncia del Consiglio di Stato che ha indicato come: *"Il Collegio non può dunque che condividere le argomentazioni del primo Giudice circa l'inutilizzabilità della formula sopra indicata in caso di migliore offerta pari a zero, che equivale a mancata offerta economica e che, pur in mancanza di preclusione espressa nella lex specialis di gara, in conformità al disposto dell'art. 46, co. 1-bis, del codice dei contratti (introdotto dall'art. 4, co. 2, lett. d, del d.l. 13 maggio 2011 n. 70 conv. con l. n. 106 del 2011), realizza il difetto non già di una voce di prezzo, ma di un elemento essenziale dell'offerta economica per come strutturata dalla stazione appaltante, la cui essenzialità è resa specificamente manifesta proprio dall'approntamento della formula matematica di valutazione (Cons. St., III, 15 gennaio 2013, n. 177), rimasto anch'esso in oppugnato in primo grado con eventuale ricorso incidentale, che avrebbe potuto far valere l'illegittimità della formula stessa, nella misura in cui esclude la ammissibilità e la valutazione di un'offerta pari a zero"* (cfr. Consiglio di Stato sez. III 13/05/2015 n. 2400).

Se dunque alla luce di quanto sopra la corretta individuazione della base d'asta da cui si generano le offerte per l'appalto integrato è funzionale alla verifica della serietà dell'offerta, solo una base d'asta che non consentisse alcun ribasso (e dunque una base d'asta pari a zero) sarebbe da considerarsi illegittima, non diversamente una base d'asta ad essa superiore e comunque più che adeguata, come è nel caso di specie, sarebbe esente da alcuna censura.

Nel caso in esame, però, anche un prezzo molto basso riservato alla progettazione esecutiva sarebbe da considerare giustificabile ed appropriato, fermo restando che esso non va individuato tra le somme a disposizione dell'amministrazione, ma tra quelle che costituiscono la base d'asta.

Infatti, il costo della progettazione da inserire a base d'asta va rapportato alle attività che sono richieste al progettista, che nel caso di specie sono minimali. Difatti, non sarà sfuggito a codesto Consiglio dell'Ordine come nel disciplinare di gara (a pag. 5 di 26) **"SI PRECISA IN PROPOSITO CHE LA PROGETTAZIONE ESECUTIVA DEVE RISPETTARE IL D.M. INFRASTRUTTURE E TRASPORTI 16 NOVEMBRE 2012, N. 337 ED IL D.LGS. 12 GIUGNO 2003, N. 210 IN TEMA DI SICUREZZA DEGLI IMPIANTI PER IL TRASPORTO DI PERSONE A FUNE ED IN PARTICOLARE DI QUELLI DI RISALITA"**.

Ebbene facendo rinvio al concetto di progettazione esecutiva di cui al D.M. infrastrutture e trasporti 16 novembre 2012, n. 337, essa si riduce davvero ad attività minimali, essendo praticamente assorbita dalla progettazione definitiva che è posta a base di gara.

In particolare il punto 2.1.3. Progetto esecutivo funiviario dell'allegato tecnico del citato D.M. 337/2012 così definisce tale elaborato: *"Il progetto esecutivo funiviario dell'impianto deve comprendere, oltre a quanto previsto dal progetto definitivo funiviario, gli elaborati necessari per l'effettiva realizzazione delle infrastrutture, i calcoli di verifica dimensionale di tutte le strutture, nonché i disegni d'insieme e di dettaglio"*.

Se si confronta questa definizione con quella della progettazione esecutiva si intuisce che nel caso di specie la progettazione esecutiva risulta un'attività semplice per cui pure l'indicazione di una base d'asta di tenue entità sarebbe giustificata.

In ogni caso il punto 2.1.2. Progetto definitivo funiviario dell'allegato tecnico del citato D.M. 337/2012 così lo definisce: *"Il progetto definitivo funiviario deve individuare compiutamente l'opera nelle sue linee generali e negli elementi costitutivi, deve illustrarne le caratteristiche funzionali e le prestazioni in relazione alle esigenze da soddisfare e deve evidenziare tutte le caratteristiche significative e i principi seguiti per garantire la sicurezza dell'esercizio. A tale fine esso deve essere composto dai seguenti elaborati tecnici progressivamente numerati nel seguente ordine:*

- a) relazione tecnica generale riferita all'intero impianto, che illustra, anche in forma schematica, le caratteristiche principali e che riporta le specifiche costruttive dei suoi elementi costitutivi in relazione alle prestazioni previste; ove vengano 16 presentate richieste di scostamento dalla normativa, si devono presentare argomentate giustificazioni sugli scostamenti dalle disposizioni medesime ai sensi dei precedenti punti 1.3 e 1.4; la relazione deve comprendere altresì l'elenco dei materiali delle opere civili di infrastruttura con le relative caratteristiche;*
- b) dichiarazione del progettista dell'impianto, esperto in materia, con la quale si attesta:*

- 1) che il progetto è stato redatto nel rispetto dei requisiti essenziali di cui all'Allegato II del d.lgs. n. 210/03;
- 2) che nel progetto è stato controllato il coordinamento e la reciproca compatibilità dei componenti di sicurezza e sottosistemi impiegati;
- 3) la specifica esperienza maturata dal progettista nel settore dei trasporti con impianti a fune;
- 4) il rispetto di tutte le norme antinfortunistiche applicabili nella progettazione dell'intero impianto, nel rispetto dell'art. 22 del d.lgs. n. 81/2008, ove non diversamente disposto dal capitolo 17;
- c) corografia in scala non minore di 1:25.000 della zona interessata dall'impianto, con l'indicazione del tracciato e degli eventuali altri impianti limitrofi;
- d) elenco degli eventuali attraversamenti (strade, impianti a fune, elettrodotti, ecc.) con la relativa documentazione tecnica;
- e) due profili longitudinali della linea rilevati sull'asse dell'impianto, uno in scala 1:5.000 e l'altro in scala 1:500; su quest'ultimo profilo deve essere indicato anche l'andamento trasversale del terreno mediante rilievo dei punti situati un metro oltre il profilo limite del veicolo e debbono essere riportate, per le singole campate, le configurazioni delle funi atte a determinare sia le distanze minime che le distanze massime dei veicoli dal suolo; il profilo in scala 1:500 deve essere completato con le quote riferite al livello del mare e firmato dall'ingegnere o dal tecnico abilitato che ne ha effettuato il rilevamento e che, pertanto, se ne assume la piena responsabilità; detto profilo deve essere altresì controfirmato dal progettista;
- f) calcoli relativi alla configurazione delle funi, nelle condizioni più significative, e relative verifiche;
- g) documentazione attestante che l'area del terreno interessata, ai fini della stabilità delle opere e della sicurezza dell'esercizio, è, per caratteristiche naturali o per opere artificiali, immune dal pericolo di frane e valanghe, secondo ragionevoli previsioni effettuate dalle autorità che ai sensi delle normative di settore sono competenti per l'assetto del territorio.

*Qualora l'area ricada in siti a rischio:*

- 1) per quanto riguarda gli aspetti geologici e geotecnici si applicano le norme tecniche vigenti in materia, emanate in applicazione della legge 5 novembre 1971 n. 1086 e della legge 2 febbraio 1974 n. 64; comunque devono essere adottati idonei interventi di stabilizzazione o di protezione;
- 2) per quanto riguarda la materia nivologica:
  - 2.a) devono essere adottati interventi di difesa atti ad evitare che le valanghe investano gli elementi strutturali fissi dell'impianto, mediante opere di stabilizzazione del manto nevoso, di deviazione o di arresto delle valanghe stesse;
  - 2.b) in alternativa agli interventi di difesa di cui al precedente punto 1, è ammesso il distacco artificiale e controllato di masse nevose 17 contenute, che comunque non devono raggiungere gli elementi strutturali fissi dell'impianto;
  - 2.c) qualora il rischio di valanga interessi il solo tracciato dell'impianto, è ammesso, quale intervento di tipo preventivo, la chiusura temporanea dell'impianto fino al superamento della situazione di rischio;
  - 2.d) l'adozione degli interventi di tipo preventivo, di cui ai precedenti punti 2.b e 2.c, è subordinata all'approvazione, da parte delle Regioni, di un piano di gestione della sicurezza che individui le modalità operative e gli accorgimenti da adottarsi in relazione alla sicurezza; quest'ultimo deve contenere il nominativo del responsabile della gestione del piano, del suo sostituto e delle figure necessarie all'attuazione del piano. Il responsabile della gestione, il suo sostituto e le figure necessarie all'attuazione del piano devono essere in possesso di attestato di frequenza a corsi con superamento di esame finale comprovante le competenze acquisite in relazione al ruolo ricoperto nell'ambito del piano: tale attestazione deve essere rilasciata dall'Associazione Interregionale Neve e Valanghe (AINEVA) o da istituzioni pubbliche specializzate italiane o straniere;
  - 2.e) la scelta progettuale dell'intervento è rigorosamente documentata e giustificata con relazione rilasciata da un professionista esperto in materia;
  - 2.f) la responsabilità del piano di gestione della sicurezza è dell'esercente e del responsabile della gestione del piano;
  - 2.g) la dichiarazione di immunità dal pericolo di valanga, ovvero l'efficacia degli interventi proposti, è verificata e approvata dalle Regioni secondo i rispettivi ordinamenti.
- h) relazione geologica e relazione geotecnica con la dimostrazione, ai sensi delle norme tecniche vigenti in materia emanate in applicazione delle leggi 5 novembre 1971 n. 1086 e 2 febbraio 1974 n. 64, della stabilità dei terreni interessati dall'impianto e, in particolare, delle fondazioni delle stazioni, dei sostegni e delle altre eventuali opere di linea;
- i) programma dettagliato per le operazioni di soccorso in linea comprendente i mezzi, i metodi e i tempi per lo svolgimento delle operazioni con l'indicazione delle eventuali organizzazioni che possono fornire il loro aiuto; l'impegno delle organizzazioni coinvolte deve essere regolamentato con apposita convenzione;
- j) uno o più fascicoli illustranti gli elementi costitutivi dell'infrastruttura in relazione alle caratteristiche costruttive e di funzionamento dell'impianto, nonché l'analisi dei carichi e i risultati finali dei calcoli degli elementi strutturali, raffrontati con i limiti prescritti, secondo le disposizioni del capitolo 15.
- k) disegni principali relativi all'infrastruttura, redatti in uno o più formati UNI A4, tra cui:
  - 1) disegni quotati delle stazioni con il transito del veicolo (in scala non minore di 1:100);
  - 2) disegni quotati delle strutture di linea con il transito del veicolo (in scala non minore di 1:100);
- l) un elaborato riepilogativo riportante il confronto puntuale con gli articoli del presente decreto;

*m) documentazione relativa all'elettrotecnica:*

*1) descrizione del sistema di protezione contro i fulmini, con individuazione delle principali misure assunte;*

*2) schemi unifilari e descrizione della distribuzione elettrica di bassa tensione riportanti anche i sistemi di alimentazione a partire dal punto di presa dell'energia, redatti secondo le specifiche di cui al capitolo 16;*

*3) relazione sugli impianti di messa a terra elettrica riportante gli schemi dei medesimi, la descrizione delle misure adottate per assicurare le connessioni di equipotenzialità tra le strutture metalliche dell'impianto e delle funi non isolate con l'impianto di terra medesimo secondo le norme CEI;*

*n) analisi di sicurezza dell'impianto, secondo l'art. 6 del d.lgs. n. 210/03, che identifica i rischi e la loro quantificazione (sulla base di metodi di analisi riconosciuti, dell'esperienza, degli elenchi dei rischi contenuti nelle norme EN e dei requisiti essenziali della d.lgs. n. 210/03) e che individua i componenti, i dispositivi, le funzioni di sicurezza o altre soluzioni scelte dal progettista, per mitigare o eliminare i predetti rischi. L'analisi di sicurezza riguarda:*

*1) l'infrastruttura;*

*2) l'interfaccia fra sottosistemi e infrastruttura e fra i diversi sottosistemi;*

*3) le influenze e le azioni sviluppate o sviluppabili dall'ambiente circostante, dallo specifico sito di insediamento e dalle aree adiacenti all'impianto;*

*o) rispondenza puntuale con i requisiti essenziali di cui all'all. II del d.lgs. n. 210/03;*

*p) relazione di sicurezza, ai sensi dell'art. 6 del d.lgs. n. 210/03;*

*q) gli attestati di valutazione di conformità, ai sensi dell'allegato V e gli attestati di esami CE, ai sensi degli allegati VII del d.lgs. n. 210/03, rilasciati da un organismo notificato. Nel caso di elementi innovativi o di unico esemplare, oppure di modifiche e aggiornamento di elementi già certificati, è consentito presentare, ai fini dell'approvazione del progetto, le richieste di esame avanzate all'organismo notificato, corredate dei relativi disegni di insieme, della descrizione di interfaccia e del documento di utilizzo, anche se provvisori. Gli attestati di esami CE definitivi, con la documentazione tecnica aggiornata, le dichiarazioni di conformità e i relativi manuali di uso e manutenzione (comprensivi del piano dei controlli revisionali previsti dalle norme vigenti) devono essere consegnati all'Autorità di Sorveglianza almeno 30 giorni prima della domanda di visita di ricognizione. A giudizio dell'Autorità di Sorveglianza, per alcune situazioni adeguatamente motivate, riguardanti particolari sottosistemi o componenti di sicurezza, è consentito consegnare attestati e dichiarazioni in un tempo successivo a quanto disposto ma, comunque, non oltre la richiesta delle verifiche e prove funzionali;*

*r) confronto puntuale dei limiti di impiego dei sottosistemi con i dati di progetto, nonché dimostrazione della reciproca compatibilità tra i sottosistemi;*

*s) disegni di insieme dei componenti di sicurezza e dei sottosistemi dell'impianto con l'indicazione delle dimensioni principali e, se collaboranti con altri sottosistemi o con l'infrastruttura, disegni illustranti l'interfacciamento reciproco, compresa l'indicazione di tutti i dispositivi di sicurezza che determinano l'arresto dell'impianto o che danno segnalazione al personale dell'impianto, in particolare:*

*1) schemi funzionali dei circuiti pneumatici o idraulici dei sistemi frenanti e di tensione, con relative descrizioni;*

*2) schemi funzionali e descrizione dell'azionamento elettrico di comando e controllo;*

*3) descrizione dell'azionamento di riserva, ove previsto per assicurare la continuità del servizio, ovvero la giustificazione della sua omissione in relazione alla specificità del servizio proposto per la linea funiviaria;*

*4) descrizione e schema dell'azionamento di recupero;*

*t) relazione sulle condizioni e sui limiti di esercizio;*

*u) valutazione del rischio di incendio secondo i criteri indicati al capitolo 8;*

*v) elaborati progettuali relativi alle soluzioni tecniche adottate ai fini del rispetto del punto 17.1.3;*

*w) ogni ulteriore elemento che il progettista ritenga utile per illustrare l'opera;*

*x) documentazione, riguardante le ditte costruttrici dell'impianto, che attesti la competenza e l'esperienza specifica nel settore dei trasporti funiviari"*

Alla luce di quanto sopra si ritiene che la scrivente stazione appaltante abbia completamente replicato e confutato le censure di codesto Consiglio dell'Ordine all'operato di codesta Amministrazione comunale, doglianze che appaiono per un verso inammissibili, per difetto di interesse, e per l'altro vieppiù infondate nel merito.

Si rimane a disposizione per ogni ulteriore informazione utile.

Il RUP  
Geom Mario FERRAZZA