

**APS HOLDING SPA
DELIBERA CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE**

Padova, 13 settembre 2022

Nr. 2 bis

Centro Resp. (cod. SAP): /

Importo di spesa: /

Oggetto: Acquisto carrozze SIR2: determinazioni.

Riprendendo quanto riportato durante la seduta del 06/07 u.s., il Presidente apre la trattazione relativa al contratto di acquisto dei mezzi da allocare alla linea SIR2 e cede la parola all'A.D. dr. Riccardo Bentsik.

L'A.D. dr. Riccardo Bentsik ricorda che APS Holding S.p.A. agisce come mandataria del Comune di Padova, in qualità di soggetto attuatore, e che ha condotto l'istruttoria propedeutica e necessaria ad individuare l'affidatario della fornitura in discussione nel rispetto dei principi dettati dal Codice dei Contratti Pubblici (D.lgs. 50/2016).

L'A.D. precisa che la copertura finanziaria dell'opera SIR2 è data dai fondi PNRR (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza) e MIMS (Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili), oltre all'impegno del Comune di Padova al reperimento di fondi complementari come da convenzione del 25/07/2022 e da fondi propri di APS Holding S.p.A. per i due mezzi oggetto di contratto di fornitura integrativa.

Quanto all'individuazione della procedura per procedere all'affidamento della fornitura dei nuovi mezzi rotabili, l'A.D. rammenta ai presenti che è stato dato incarico a due società di ingegneria (Prose s.r.l. e Bugnion S.p.A.) esperte nel settore dei mezzi di trasporto pubblico, di verificare se i predetti mezzi rispondenti alle esigenze di APS Holding S.p.A. possano essere forniti da parte del Mercato, mantenendo le caratteristiche di compatibilità con il SIR 1 e il SIR 3, quest'ultimo di prossima realizzazione. Sono state quindi acquisite due perizie tecniche all'esito delle quali è sinteticamente emerso che:

(i) si tratta di una fornitura che risulta qualificabile sia come complementare rispetto alla fornitura già eseguita, al fine di garantire l'interoperabilità con i mezzi già oggetto della precedente fornitura per la linea SIR 1 e dei mezzi per la linea SIR 3 di prossima realizzazione, sia qualificabile come fornitura in ampliamento rispetto a quella già consegnata;

(ii) l'eventuale cambiamento del fornitore implicherebbe il cambiamento del sistema SIR e non potrebbe consentire il coordinamento funzionale e l'operatività dei nuovi mezzi con il sistema SIR 1 esistente e il sistema SIR 3 di prossima realizzazione, impedendo il completamento dello SMART, come meglio esemplificato nelle perizie allegate alla presente deliberazione;

(iii) a fronte delle medesime verifiche è emerso che nel mercato non sembrano esistere competitor impegnati nello sviluppo di mezzi di trasporto interoperabili con le linee SIR1 e SIR3 e pertanto l'affidamento della fornitura ad un nuovo operatore risulterebbe impraticabile per APS Holding S.p.a., che peraltro sarebbe costretta a subire notevoli disagi e rallentamenti - incompatibili con il cronoprogramma di completamento dell'infrastruttura ad uso del sistema SMART - e/o una consistente duplicazione dei costi per la stazione appaltante. Sarebbe infatti necessario adottare soluzioni alternative irragionevoli e insostenibili economicamente per la stazione appaltante, richiedendo ad esempio una nuova configurazione dell'integrale infrastruttura del sistema SMART, peraltro già in uso nell'area cittadina. In particolare, la mancanza di interoperabilità di sistemi alternativi al SIR sulla linea 2, implicherebbe l'impossibilità di realizzare il sistema SMART e comunque di collegare

funzionalmente ed operativamente alla linea 2 le linee SIR1 e SIR3, salvo il loro rifacimento completo con diversa e nuova soluzione tecnica. Ciò peraltro implicherebbe evidenti sproporzionati costi di sostituzione rispetto alle infrastrutture e ai mezzi destinati al sistema SIR1 e SIR3, già acquistati.

Ulteriore verifica tecnica è stata affidata ad un primario operatore nel settore della trasportistica (PWC), la cui istruttoria ha del pari confermato che la sostituzione del sistema SIR determinerebbe incompatibilità tecniche e comunque difficoltà sproporzionate nell'operatività del trasporto pubblico locale. In particolare, non sarebbe realizzabile il sistema SMART e non sarebbe attuabile il PUMS. Le alternative offerte dal mercato (autobus a 24 metri e tram) non sarebbero tecnicamente realizzabili per ragioni legate alla sede stradale, alle pendenze dei cavalcavia ed agli angoli di sterzata.

L'A.D. rappresenta ai presenti che i risultati delle perizie tecniche riferiti sembrano integrare i presupposti per l'applicazione dell'art. 125 del D.lgs. 50/2016, al fine dell'affidamento con trattativa senza pubblicazione del bando.

A conferma che le limitazioni tecniche sopra riferite potrebbero giustificare la predetta procedura, l'A.D. dà altresì conto delle scelte e della condotta di altre stazioni appaltanti pubbliche, soggette alla medesima direttiva comunitaria sui contratti pubblici, le quali per l'appunto hanno proceduto senza pubblicazione di un bando. Ad esempio, il Comune di Clermont Ferrand, impegnato nello sviluppo dei sistemi infrastrutturali di cui ha la gestione e realizzati impiegando la medesima tecnologia oggetto della presente fornitura, si è avvalso della procedura negoziata senza bando, affidando l'implementazione della fornitura di mezzi guidati a rotaia centrale, già impiegati e coperti da brevetti industriali, al medesimo fornitore.

Quanto sopra sembra pertanto confermare che la conformazione del sistema SMART ed i vincoli di interoperatività che esso impone, ai fini del suo funzionamento senza soluzione di continuità e della sua efficienza, comportino la conseguenza che la fornitura di nuovi mezzi rotabili ancorati su monorotaia con tecnologia coperta da privativa industriale Translohr, a favore del produttore Alstom Transport S.a., con sede legale in Saint Ouen, Francia, SIRET 389191982 (che oggi risulta fusa per incorporazione in Alstom SA) non possa essere eseguita da un diverso operatore. Ed infatti, anche in ambito extranazionale, laddove viene impiegato il medesimo sistema Translohr per il sistema di trasporto pubblico, la fornitura di mezzi supplementari è stata affidata al medesimo produttore, per ragioni tecniche e di assenza di concorrenti nel mercato.

L'A.D. ricorda che l'oggetto della fornitura da affidare all'operatore economico sopra citato consiste nella realizzazione e consegna ad APS di n. 28 di mezzi rotabili, a quattro e a tre casse, ancorati su monorotaia di ultima generazione del sistema Translohr con tecnologia coperta da privativa industriale a favore del produttore Alstom Transport S.a., e che il prezzo della stessa è stato quantificato in Euro 3.780.000 per ciascun mezzo a tre casse e in Euro 4.672.000 per ciascun mezzo a quattro casse, salvo meccanismi di rivalutazione, come specificamente e meglio indicato nel contratto di fornitura allegato al presente verbale e che i presenti dichiarano di ben conoscere e di cui approvano il contenuto anche ai sensi dell'art. 32 del D.Lgs. 50/2016.

L'A.D. rappresenta che la figura di Responsabile Unico del Procedimento (RUP) viene individuata nella persona dell'ing. Diego Galiazzo, e quella del Direttore dell'Esecuzione nella persona di Laurent Marquis, entrambi dipendenti di APS Holding S.p.a.

L'A.D. rappresenta inoltre che il fornitore individuato risulta iscritto presso l'organismo francese equivalente alla CCIAA per attività compatibile con la fornitura in commento, ai fini della comprova della propria idoneità professionale.

Dopo ampia ed approfondita discussione il Consiglio di Amministrazione approva (DELIBERA N. 961) la fornitura di n. 28 di mezzi rotabili, a quattro e a tre casse,

ancorati su monorotaia di ultima generazione del sistema Translohr con tecnologia coperta da privativa industriale a favore del produttore Alstom Transport S.a., il cui prezzo è quantificato in Euro 3.780.000 per ciascun mezzo a tre casse e in Euro 4.672.000 per ciascun mezzo a quattro casse, salvo meccanismi di rivalutazione, come specificamente e meglio indicato nel contratto di fornitura allegato, e conferisce altresì mandato all'A.D. dr. Riccardo Bentsik per la sottoscrizione dei relativi contratti.

Contestualmente individua quale Responsabile Unico del Procedimento (RUP) l'ing. Diego Galiazzo e Direttore dell'Esecuzione l'ing. Laurent Marquis.

Il Consiglio di Amministrazione infine ricorda che la copertura finanziaria dell'intera opera SIR2 è data dai fondi PNRR (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza) e MIMS (Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili), oltre all'impegno del Comune di Padova al reperimento di fondi complementari come da convenzione del 25/07/2022 e da fondi propri di APS Holding S.p.A. per i due mezzi oggetto di contratto di fornitura integrativa.

Compilazione a cura della Segreteria di Presidenza

- **DELIBERA nr. 961 approvata nella seduta del 13 settembre 2022.**

Visto IL SEGRETARIO
del Consiglio di Amministrazione

