

DELIBERAZIONE 23 marzo 2012.

**Programma delle infrastrutture strategiche (Legge n. 443/2001). Interventi programma «Grandi stazioni» Opere complementari della stazione di Bari centrale: approvazione variante (CUP B11H03000180008).** (Deliberazione n. 20/2012).

#### IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443, che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001;

Vista la legge 1° agosto 2002, n. 166, che all'art. 13 - oltre ad autorizzare limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel Programma approvato da questo Comitato - reca modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante il testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, e s.m.i.;

Vista la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione» che, all'art. 11, dispone che a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un Codice Unico di Progetto (CUP);

Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 («Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE») e s.m.i., e visti in particolare:

la parte II, titolo III, capo IV, concernente «Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi» e specificamente l'art. 163, che attribuisce al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la responsabilità dell'istruttoria sulle infrastrutture strategiche, anche avvalendosi di apposita «Struttura tecnica di missione»;

l'art. 256, che ha abrogato il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, concernente la «Attuazione della legge n. 443/2001 per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale», come modificato dal decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189;

Vista la legge 13 agosto 2010, n. 136, e s.m.i., che reca un piano straordinario contro la mafia, nonché delega al Governo in materia di normativa antimafia e che, tra l'altro, definisce le sanzioni applicabili in caso di inosservanza degli obblighi previsti dalla legge stessa, tra cui la mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

Visto il decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e recante «Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici», che all'art. 41, comma 4, come modificato dall'art. 22, comma 1, del decreto-legge 9 febbraio 2012, n. 5, prevede che le delibere assunte da questo Comitato relativamente ai progetti e ai programmi d'intervento pubblico siano

formalizzate e trasmesse al Presidente del Consiglio dei Ministri per la firma entro trenta giorni decorrenti dalla seduta in cui le delibere stesse vengono assunte;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (*Gazzetta Ufficiale* n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del più volte richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° Programma delle infrastrutture strategiche, che all'allegato 1 include, nell'ambito dei sistemi urbani, interventi sulle stazioni ferroviarie di Bari, Bologna, Firenze, Genova, Milano, Napoli, Palermo, Roma, Torino, Venezia, Mestre e Verona;

Vista la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (*Gazzetta Ufficiale* n. 87/2003, errata corrige in *Gazzetta Ufficiale* n. 140/2003), con la quale questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP, che deve essere richiesto dai soggetti responsabili di cui al punto 1.4 della delibera stessa;

Vista la delibera 14 marzo 2003, n. 10 (*Gazzetta Ufficiale* S.O. n. 109/2003), con la quale questo Comitato ha approvato, con prescrizioni, i progetti definitivi di «Adeguamento funzionale degli edifici di stazione» (opere interne) e i progetti preliminari delle «Infrastrutture complementari agli edifici di stazione» (cosiddette opere esterne), relativi alle stazioni di Bari centrale, Bologna centrale, Firenze Santa Maria Novella, Genova Brignole, Genova Porta Principe, Milano centrale, Napoli centrale, Palermo centrale, Roma Termini, Torino Porta Nuova, Venezia Santa Lucia, Venezia Mestre, Verona Porta Nuova, assegnando, per la realizzazione di dette infrastrutture complementari, un contributo di 260,8 milioni di euro, in termini di volume di investimento, a carico delle risorse di cui all'art. 13 della legge n. 166/2002;

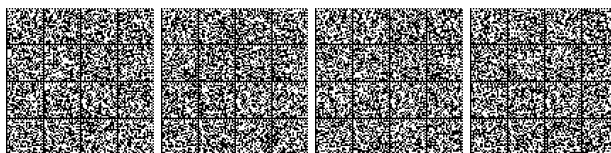
Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (*Gazzetta Ufficiale* n. 248/2003), con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel Programma delle infrastrutture strategiche;

Vista la delibera 29 settembre 2004, n. 24 (*Gazzetta Ufficiale* n. 276/2004), con la quale questo Comitato ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti d'investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

Vista la delibera 29 settembre 2004, n. 44 (*Gazzetta Ufficiale* n. 30/2005), con la quale questo Comitato ha approvato il progetto definitivo del «Sistema integrato di videosorveglianza» delle stazioni di Bologna centrale, Firenze S. Maria Novella, Genova Brignole, Genova Porta Principe, Milano centrale, Roma Termini, Torino Porta Nuova, Venezia S. Lucia, Venezia Mestre e Verona Porta Nuova e «Sistema centralizzato di videosorveglianza»;

Vista la delibera 6 aprile 2006, n. 130 (*Gazzetta Ufficiale* n. 199/2006), con la quale questo Comitato, nel rivisitare il 1° Programma delle infrastrutture strategiche come ampliato con delibera 18 marzo 2005, n. 3 (*Gazzetta Ufficiale* n. 207/2005), conferma il Programma Grandi stazioni - opere complementari;

Vista la delibera 6 aprile 2006 n. 129 (*Gazzetta Ufficiale* S.O. n. 205/2006), con la quale questo Comitato ha approvato i progetti definitivi delle «Infrastrutture complemen-



tari agli edifici di stazione», rimodulando le assegnazioni precedentemente disposte con la citata delibera n. 10/2003;

Vista la delibera 22 luglio 2010 n. 61 (*Gazzetta Ufficiale* n. 43/2011), con la quale questo Comitato ha preso atto che, nell'ambito del programma «Grandi Stazioni», il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha rilevato la presenza di quattro varianti sostanziali con riferimento ai progetti definitivi delle opere complementari delle stazioni di Roma Termini, Venezia Santa Lucia, Bari centrale e Bologna Centrale, deliberando - tra l'altro - l'accantonamento delle somme derivanti dai ribassi d'asta relativi ai quattro predetti interventi che presentano varianti sostanziali;

Vista la delibera 18 novembre 2010, n. 81 (*Gazzetta Ufficiale* n. 95/2011), con la quale questo Comitato ha dato parere favorevole in ordine all'8° Allegato infrastrutturale alla Decisione di finanza pubblica e che include, nella tabella 1 «Aggiornamento del Programma infrastrutture strategiche luglio 2010», la voce «Grandi Stazioni - Infrastrutture, opere complementari»;

Vista la delibera 20 gennaio 2012, n. 2, in corso di formalizzazione, con la quale questo Comitato ha approvato le varianti alle opere complementari delle stazioni di Roma Termini e Venezia Santa Lucia e ha rimodulato le assegnazioni alle stazioni di Bari Centrale, Bologna Centrale, Roma Termini e Venezia Santa Lucia di cui alla delibera di questo Comitato n. 129/2006, fermo restando che il finanziamento complessivo assegnato alle opere complementari del programma «Grandi Stazioni» a carico delle risorse di cui all'art. 13 della legge n. 166/2002 restasse invariato e pari a euro 260.808.715;

Visto il decreto 14 marzo 2003 emanato dal Ministro dell'interno di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, e s.m.i., con il quale - in relazione al disposto dell'art. 15, comma 5, del decreto legislativo n. 190/2002 (ora il richiamato art. 180, comma 2, del decreto legislativo n. 163/2006) - è stato costituito il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere (CCASGO);

Vista la nota 5 novembre 2004, n. COM/3001/1, con la quale il Coordinatore del predetto CCASGO espone le linee guida varate dal Comitato nella seduta del 27 ottobre 2004;

Vista la nota 1° marzo 2012, n. 8599, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto l'inserimento all'ordine del giorno della prima seduta utile di questo Comitato della proposta di approvazione della variante sostanziale delle opere complementari per la stazione di Bari centrale nell'ambito del Programma Grandi Stazioni ai sensi dell'art. 169 del codice dei contratti pubblici, trasmettendo la relativa documentazione istruttoria;

Vista la nota 9 marzo 2012, n. 9950, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha formulato chiarimenti sulla proposta all'esame;

Considerato che con nota 9 marzo 2012, n. 1040, la Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE) ha formulato richieste istruttorie concernenti l'argomento all'esame e che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Struttura tecnica di missione ha risposto con nota 13 marzo 2012, n. 10212, trasmettendo ulteriore documentazione istruttoria;

Vista la nota 20 marzo 2012, n. 11094, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso una nuova relazione istruttoria, alla luce di tutti gli

approfondimenti emersi in sede istruttoria, concernente la proposta di approvazione della variante sostanziale delle opere complementari per la stazione di Bari centrale nell'ambito del Programma Grandi Stazioni ai sensi dell'art. 169 del codice dei contratti pubblici con lo stralcio dal progetto del parcheggio per bus extraurbani localizzato nell'area ferroviaria dismessa;

Tenuto conto dell'esame della proposta svolto ai sensi del vigente regolamento di questo Comitato (art. 3 della delibera 13 maggio 2010, n. 58);

Vista la nota 22 marzo 2012, n. 1229, predisposta congiuntamente dal Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio dei Ministri e dal Ministero dell'economia e delle finanze e posta a base dell'odierna seduta del Comitato;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Acquisito in seduta il concerto del Ministro dell'economia e delle finanze;

Prende atto delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e in particolare:

*sotto l'aspetto tecnico - procedurale:*

che i progetti definitivi delle opere complementari sono stati approvati con la delibera n. 129/2006;

che in fase di progettazione esecutiva sono emersi notevoli incrementi di costi, anche a seguito di alcune varianti proposte dal soggetto aggiudicatore;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dopo l'approvazione avvenuta con la delibera n. 2/2012 delle varianti sostanziali relative alle stazioni di Roma Termini e di Venezia S. Lucia (opere complementari) e la contestuale rimodulazione delle assegnazioni relative alle quattro stazioni di Roma Termini, Venezia Santa Lucia, Bologna e Bari centrale, propone ora l'approvazione della variante sostanziale relativa alle opere complementari della stazione di Bari ai sensi dell'art. 169 del codice dei contratti pubblici;

che, rispetto al progetto definitivo approvato con la delibera n. 129/2006, nella variante relativa alle opere complementari della stazione di Bari si registrano lo stralcio del parcheggio interrato a due livelli di piazza Aldo Moro e adeguamenti concernenti il potenziamento dei sottopassi di stazione;

che con nota 24 maggio 2011, n. 20713, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha convocato la conferenza di servizi, che si è tenuta in data 9 giugno 2011;

che sono stati acquisiti, in seduta o successivamente, i pareri delle Amministrazioni interessate e degli enti gestori delle interferenze;

che in particolare la Regione Puglia, con nota 5 luglio 2011, n. 24363/0063119, ha trasmesso la delibera di Giunta Regionale n. 1644 del 19 luglio 2011, con la quale esprime il proprio parere;

che il Ministero per i beni e le attività culturali - Direzione generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanea, con nota 9 giugno 2011, n. 19165, ha confermato il parere favorevole espresso dalla Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici per le province di Bari, Barletta-Andria-Trani e Foggia in data 1° dicembre 2010;



che la relazione istruttoria del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti precisa che l'opera non presenta interferenze con i pubblici servizi;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti propone le prescrizioni e raccomandazioni da formulare in sede di approvazione del progetto, esponendo le motivazioni in caso di mancato o parziale recepimento di osservazioni avanzate nella fase istruttoria;

sotto l'aspetto attuativo:

che il soggetto aggiudicatore è Grandi Stazioni S.p.A.;

che per la stazione di Bari nell'ambito del Programma Grandi Stazioni è stata effettuata una gara per l'affidamento di un unico appalto integrato concernente la «riqualificazione e adeguamento funzionale della stazione ferroviaria» e le «infrastrutture complementari alla stazione ferroviaria», a seguito della quale la progettazione esecutiva e i lavori sono stati affidati, in data 20 dicembre 2006, a Claudio Salini grandi lavori S.p.A.;

sotto l'aspetto finanziario:

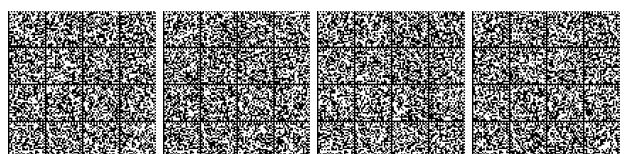
che il costo totale delle opere complementari inserite nel programma Grandi stazioni ammonta a 284,5 milioni di euro e, al netto dei 51 milioni di euro relativi al sistema di videosorveglianza, risulta pari a 233,4 milioni di euro (211,8 milioni di euro per lavori e 21,6 milioni di euro per spese tecniche);

che la copertura del costo del programma, è per 23,7 milioni di euro a carico di Grandi stazioni e per 260,8 milioni di euro a carico di risorse statali (art. 13 della legge n. 166/2002) assegnate con la delibera n. 10/2003;

che il costo complessivo delle opere complementari della stazione di Bari centrale, a seguito della variante sostanziale in approvazione, è pari a euro 11.781.922,27, di cui euro 9.754.855,29 per lavori e euro 2.027.066,98 per spese tecniche e somme a disposizione, e che detto costo conferma l'importo riportato nella presa d'atto della delibera n. 2/2012 e presenta variazioni rispetto all'analogo quadro economico di cui alla delibera n. 129/2006, come di seguito riportato:

(importi in euro)

Oggetto	Quadro economico delibera n. 129/2006	Nuovo quadro economico sintetico	Note
<u>Riqualificazione e sistemazioni aree esterne piazza Aldo Moro</u>	<u>641.740</u>	<u>50.000</u>	<u>Intervento confermato con stralcio opere connesse alla realizzazione del parcheggio interrato</u>
<u>Piazza Aldo Moro: parcheggio interrato su due livelli</u>	<u>5.306.569</u>		<u>Intervento stralciato</u>
<u>Fabbricato via Capruzzi</u>	<u>4.922.040</u>	<u>3.775.577</u>	<u>Intervento confermato</u>
<u>Potenziamento tre sottopassi di stazione</u>	<u>2.546.035</u>	<u>2.460.329</u>	
<u>Prolungamento sottopasso 1</u>		<u>1.271.856</u>	<u>Intervento confermato con potenziamento dello stesso</u>
<u>Impianti meccanici</u>		<u>387.405</u>	
<u>Impianti elettrici</u>		<u>569.449</u>	
<b><u>Subtotale lavori</u></b>	<b><u>13.416.384</u></b>	<b><u>8.514.615</u></b>	
<u>Oneri della sicurezza</u>			
<b><u>Totale lavori e oneri della sicurezza</u></b>	<b><u>13.416.384</u></b>	<b><u>8.514.615</u></b>	
<u>Imprevisti</u>		<u>487.743</u>	
<b><u>Nuovo parcheggio bus via Capruzzi</u></b>		<b><u>874.922</u></b>	<u>Accantonamento tra le somme a disposizione del costo stimato del parcheggio</u>
<u>Oneri della sicurezza</u>		<u>477.743</u>	
<u>Spostamento sottoservizi</u>		<u>225.182</u>	
<u>Allacciamenti pubblici servizi</u>		<u>112.757</u>	
<u>Ingegneria</u>	<u>1.367.130</u>	<u>1.088.960</u>	
<b><u>Totale somme a disposizione</u></b>	<b><u>1.367.130</u></b>	<b><u>3.267.307</u></b>	
<b><u>Totale generale</u></b>	<b><u>14.783.514</u></b>	<b><u>11.781.922</u></b>	



che la copertura finanziaria dell'intervento è assicurata dai contributi assegnati con delibera n. 10/2003, come rimodulati da ultimo con la delibera n. 2/2012.

Delibera:

### *1. Approvazione variante*

1.1 Ai sensi e per gli effetti dell'art. 169, comma 3, del decreto legislativo n. 163/2006, e s.m.i., nonché ai sensi dell'art. 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001, e s.m.i., è approvata, anche ai fini della dichiarazione di pubblica utilità, con le prescrizioni e le raccomandazioni di cui al successivo punto 1.2, la variante alle opere complementari della stazione di Bari centrale, di cui alla presa d'atto.

1.2. Le prescrizioni e raccomandazioni cui restano subordinate le approvazioni di cui al punto 1.1, sono riportate nell'allegato che forma parte integrante della presente delibera.

### *2. Copertura finanziaria*

La copertura finanziaria del quadro economico delle opere complementari della stazione di Bari centrale, come rimodulato con la variante approvata al punto 1.1, è assicurata dalle assegnazioni di cui alla delibera n. 10/2003, come prima rimodulate dalla delibera n. 129/2006, e infine dalla delibera n. 2/2012, e pari, per la stazione di Bari centrale, a euro 11.781.922, fermo restando che il finanziamento complessivo assegnato alle opere complementari del programma «Grandi stazioni» a carico delle risorse di cui all'art. 13 della legge n. 166/2002 resta invariato e pari a 260.808.715 euro.

### *3. Ulteriori prescrizioni*

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà trasmettere alla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE) l'aggiornamento sia del quadro economico dell'opera, con gli «oneri per la sicurezza» ricondotti nella sezione «lavori» dello stesso, sia del cronoprogramma con le indicazioni di inizio/termine di ciascuna fase.

### *4. Disposizioni finali*

4.1 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto approvato con la presente delibera.

Il soggetto aggiudicatore provvederà, prima dell'inizio dei lavori previsti nel citato progetto, a fornire assicurazioni al predetto Ministero sull'avvenuto recepimento, nel progetto esecutivo, delle prescrizioni riportate nel menzionato allegato; il citato Ministero procederà, a sua volta, a dare comunicazione al riguardo alla Presidenza del Consiglio dei Ministri - DIPE.

4.2 Il medesimo Ministero provvederà a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63/2003 sopra richiamata.

4.3 Ai sensi della delibera n. 24/2004, il CUP assegnato all'opera dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'opera stessa.

Roma, 23 marzo 2012

*Il Presidente:* MONTI

*Il Segretario:* BARCA

*Registrato alla Corte dei conti il 12 giugno 2012*

*Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, registro n. 6, Economie e finanze, foglio n. 129*



**Allegato 1****Prescrizioni-Prima parte**

1. *Il progetto esecutivo dovrà essere integrato con tutti gli elaborati espressamente previsti dall'art. 8 dell'allegato XXI del decreto legislativo 14.04.2006, n. 163 e s.m.i., quali gli elaborati "quadro dell'incidenza percentuale della quantità di manodopera per le diverse categorie di cui si compone l'opera o il lavoro" e "linee guida per la stima degli oneri per la sicurezza dei cantieri".*
2. *Il progetto esecutivo dovrà essere corredato, come prescritto dal menzionato allegato XXI, degli elaborati o della documentazione necessaria a definire le clausole dirette a regolare il rapporto tra stazione appaltante ed impresa.*
3. Il progetto esecutivo dovrà assicurare la congruenza fra loro degli elaborati economici ed amministrativi (analisi dei prezzi, elenco prezzi unitari, computi metrici estimativi e quadro economico).
4. Il progetto esecutivo dovrà esplicitare mediante analisi la voce a corpo di euro 50.000,00 relativa alla "Sistemazione esterna della piazza Aldo Moro".
5. Il progetto esecutivo dovrà utilizzare gli stessi criteri nella compilazione della analisi dei prezzi da assoggettare a ribasso, ai sensi dell'art. 32 del D.P.R. 207/2010, in quanto in alcune di esse solo il costo dei materiali risulta assoggettato a ribasso.
6. Per quanto attiene gli aspetti strutturali del progetto delle Opere Complementari, prevedere l'adozione di staffe chiuse, verificare il rispetto della struttura con riferimento al paragrafo 7.4.6.1 - Limiti geometrici, delle Norme tecniche per le costruzioni approvate con decreto ministeriale 14.01.2008, nonché l'adeguatezza dei giunti strutturali previsti con riferimento alla vigente normativa tecnica, tenendo conto del rischio sismico dell'area interessata.
7. Per quanto attiene gli aspetti impiantistici, il progetto esecutivo dovrà integrare le relazioni specialistiche in osservanza con i contenuti previsti dalla vigente normativa (es. calcolo della classe energetica, della trasmittanza termica periodica).
8. L'impianto fognante, occorre prevedere l'adozione di diametri di maggior dimensione (da DN 110 a DN 125 e da DN 75 a DN 90).
9. Dovrà essere prevista la installazione di impianti solari termici per la produzione di acqua calda sanitaria, anziché boiler elettrici, come previsto dalla normativa vigente.
10. Dovranno essere previsti gli estintori manuali e la cartellonistica di sicurezza dell'impianto antincendio.
11. Il progetto esecutivo dovrà verificare la lunghezza dei cavi elettrici che appaiono sottostimati in relazione alla lunghezza dei cavidotti.
12. Dovrà essere effettuata una preventiva opera di bonifica da ordigni bellici inesplosi (con particolare riferimento alle fasi di ricerca, localizzazione e recupero) in conformità con il Capitolato Speciale BCM del Ministero della Difesa Ed. 1984 e delle altre disposizioni in materia avvalendosi, ove necessario, dei competenti organi dell'Amministrazione Militare. Una copia del verbale di constatazione, approntato dall'Ente Militare competente per il territorio dovrà essere inviata anche al Comando Militare Esercito "Puglia".



13. Dovranno essere rispettate le disposizioni contenute nella circolare dello Stato Maggiore della Difesa n. 146/394/4422 del 9 agosto 2000, "Opere costituenti ostacolo alla navigazione aerea, segnaletica e rappresentazione cartografica", le quali, ai fini della sicurezza di voli a bassa quota, impongono i seguenti obblighi con riferimento ad interventi di tipo verticale con altezza dal piano di campagna uguale o superiore a 15 metri (60 metri nei centri abitati), di tipo lineare con altezza dal piano di campagna uguale o superiore a 15 m e di tipo lineare costituite da elettrodotti a partire da 60 KV.
14. Dovrà essere osservato quanto disposto dal decreto ministeriale LL.PP, del 4 maggio 1990, per eventuali sottopassi di altezza libera inferiore a 5 m.
15. Dovrà essere osservato il decreto legislativo 22 gennaio 2004 n. 42 "Codice dei beni culturali e del paesaggio" con specifico riferimento ai beni culturali di peculiare interesse militare.
16. Il parere del Ministero della Difesa – Comando Logistico dell'Esercito è vincolante e pertanto, ove nelle successive fasi di progettazione ed esecuzione vengano apportate varianti che possano interferire con i beni dell'Amministrazione Difesa, il proponente dovrà sottoporre le varianti progettuali individuate al predetto Ministero ed al Comando Militare Esercito "Puglia", competente per territorio, per tutti gli incumbenti di legge.
17. Il parere del Ministero della Difesa – Comando Logistico dell'Esercito ha una validità di cinque anni dalla data di emissione, entro i quali devono essere avviati i lavori. Superato il predetto termine, il proponente dovrà interessare l'Amministrazione Difesa, per l'emissione di un'eventuale proroga di validità del parere formale.
18. Il nuovo fabbricato su via Capruzzi debba avere, almeno al piano stradale, ambienti dedicati ai servizi per i viaggiatori e alla sosta e attesa degli stessi e dei loro accompagnatori che siano adeguati - per dimensioni e qualità - al rango della stazione e all'importanza, che il nuovo fabbricato assume, dal punto di vista funzionale, rispetto al settore urbano su cui prospetta.
19. Dovrà essere previsto il rifacimento del muro perimetrale su via Capruzzi, in sintonia, con quanto esposto al punto precedente - ovviamente nel rispetto di tutte le condizioni di sicurezza - e che tale soluzione sia preventivamente sottoposta alle amministrazioni competenti.
20. Il progetto esecutivo, al fine di interconnettere le stazioni delle ferrovie Ferrotranviaria ed Appulo-Lucane, occorre che il progetto preveda adeguate soluzioni atte a garantire tali interconnessioni.
21. Il progetto dovrà prevedere adeguati servizi per i viaggiatori (pendolari e non) e per gli altri cittadini che usano la bicicletta. Occorre pertanto che vengano realizzati:
  - a. su tutte le scale, a cominciare da quelle dei sottopassi, siano dotate di scivoli per l'agevole trasporto delle biciclette;
  - b. all'interno della stazione siano previsti depositi al coperto (sul modello delle "velo station" francesi e svizzere) e all'esterno su entrambi i versanti siano previsti parcheggi all'aperto dove alloggiare in sicurezza le biciclette;
  - c. in generale, si chiede di garantire una adeguata presenza di infrastrutture e servizi per facilitare l'accesso alla stazione dei viaggiatori con biciclette al seguito fino alle vetture ferroviarie (anche con ascensori di dimensioni adeguate).
22. Il progetto esecutivo dovrà ridistribuire i locali a piano terra dell'edificio su Via Capruzzi al fine di ampliare le aree di sosta e di servizio ai viaggiatori.



23. Il progetto esecutivo dovrà prevedere il fronte su Via Capruzzi in prosecuzione dell'edificio viaggiatori, con soluzioni di arredo urbano che rendano adeguato decoro sul fronte stradale.
24. Prevedere lungo le scale di collegamento ai tunnel di sottopassaggio idonei binari metallici per consentire il trasporto a mano delle biciclette.
25. Dovranno essere realizzate le Infrastrutture Complementari in osservanza delle norme e delle prescrizioni legislative e regolamentari applicabili in relazione alle realizzazioni di tali interventi.
26. Il piano delle modifiche all'attività ferroviaria, concordato tra il soggetto aggiudicatore ed RFI, non dovrà comportare incrementi di spesa rispetto a quanto previsto nel quadro economico, e non dovrà comportare allungamenti dei tempi di esecuzione dell'intero intervento.
27. La realizzazione delle Infrastrutture Complementari non dovrà pregiudicare la funzionalità e sicurezza delle attività di impresa di RFI e/o la gestione di eventuali emergenze.
28. Il soggetto aggiudicatore sottoporrà all'approvazione di RFI i progetti Esecutivi/Costruttivi, i Piani di Sicurezza ed il Programma dei Lavori relativi alle Infrastrutture Complementari di Bari Centrale. Eventuali prescrizioni che RFI sottoporrà al Soggetto aggiudicatore, non dovranno comportare incrementi di spesa rispetto a quanto previsto nel quadro economico, nonché allungamenti dei tempi di esecuzione dell'intero intervento.
29. Il soggetto aggiudicatore, senza aumenti dei costi rispetto al quadro economico e allungamenti dei tempi di esecuzione, dovrà fare osservare all'Appaltatore nell'esecuzione dei lavori quanto segue:
  - le disposizioni emanate da RFI per gli appalti di lavori, opere e forniture;
  - le prescrizioni tecniche vigenti e quelle di volta in volta impartite da RFI;
  - gli eventuali accordi che dovessero essere stipulati da RFI e Grandi stazioni per la soluzione delle interferenze.
30. Nei casi di demolizione di fabbricati di servizio alle stazioni, dovranno essere preventivamente redatti i piani di riallocazione dei servizi ivi presenti. Tali piani dovranno essere concordati con le strutture territoriali interessate.
31. Il progetto Esecutivo/Costruttivo dovrà essere conforme a tutte le norme in materia ed in particolare al seguente Quadro normativo di riferimento:
  - Legge 30/03/1971 n. 118 - Conversione in Legge del D.L. 30/01/1971 n. 5 e nuove norme in favori dei mutilati e invalidi civili (G.U. 02/04/1971 n. 82);
  - DM 14/06/1989 n. 236 - Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, adattabilità e visitabilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata e agevolata, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche;
  - Legge 05/02/1992 n. 104 - Legge Quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate - art. 24: Eliminazione e superamento barriere architettoniche;
  - DPR 24/07/1996 n. 503 - Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici;
  - STI PRM 2008 - 164/CE (PMR) - Specifica tecnica di interoperabilità concernente le «persone a mobilità ridotta» nel sistema ferroviario transeuropeo convenzionale e ad alta velocità.



32. Per tutte le attività presenti nella Stazione ferroviaria di Bari Centrale, il "Gestore", in qualità di amministratore unico del complesso immobiliare, è tenuto a seguire le procedure previste dal decreto presidente della Repubblica n. 37/1998 per l'ottenimento di un unico "Certificato di prevenzione incendi" (CPI) per l'intero complesso immobiliare, come chiarito anche dalle circolari esplicative emanate dal competente Dipartimento del Ministero dell'interno (Circolare Prot. n. P725 / 4122 sott. 67 del 4 Giugno 2001, ecc.), comprensivo delle parti comuni (art. 6 del decreto ministeriale 27.07.2010).
33. Il progetto esecutivo dovrà recepire i pareri favorevoli da parte delle Direzione Produzione Territoriale di Bari, con le loro eventuali osservazioni ai fini della sicurezza dell'esercizio ferroviario, per una corretta gestione dei Piani d'emergenza dell'intero impianto ferroviario, senza comportare aumenti di spesa e/o allungamenti dei tempi di esecuzione.
34. I progetti esecutivi dell'impiantistica civile (climatizzazione, antincendio, ecc.) devono essere rispondenti al decreto ministeriale n. 37/2008, alla legge n. 186/1968 ed alla normativa specifica di riferimento prevedendo la remotizzazione degli allarmi ad una sala controllo per la corretta gestione delle emergenze.
35. Gli impianti traslo elevatori ad "uso pubblico" dovranno essere realizzati conformemente alla normativa e legislazione vigente (D.M. 11.01.2010, ecc.) tenendo conto delle peculiarità di sicurezza per le persone e dovranno ottenere il "Nulla Osta ai fini della sicurezza" ai sensi dell'art. 3 del decreto Presidente della Repubblica n. 753/1980 secondo le procedure in uso presso RFI.
36. Nel posizionamento di dettaglio di scale mobili e ascensori ed per il dimensionamento del sottopassaggio si deve ottemperare alle linee guida ed alle norme ferroviarie relative alla distanza dall'ostacolo fisso dai binari.
37. L'area ferroviaria dismessa situata sull'extramurale (tra Via G. Petroni e v.le Ennio) sarà destinata a parcheggio bus extraurbani al fine di consentire la multimodalità dei trasporti in corrispondenza delle aree ferroviarie centrali, aderendo alle previsioni del piano metropolitano della mobilità, al piano regionale dei trasporti ed alle numerose intese e corrispondenze degli ultimi anni tra enti ferroviari, Comune e Provincia di Bari. L'opera in esame comporta un costo complessivo di euro 874.921,94. Tale importo risulta appostato nel quadro economico, tra le somme a disposizione dell'amministrazione. La realizzazione del suddetto parcheggio dovrà essere approvata secondo le procedure previste dall'art. 169 comma 3 del decreto legislativo n. 163/2006. Infine la suddetta realizzazione non dovrà superare il tempo massimo di realizzazione dell'intervento che è pari a 1143 gg.

#### **Raccomandazioni-Seconda parte**

1. Si raccomanda di realizzare una cabina elettrica di trasformazione in idonea posizione al fine di ridurre il percorso dei cavi a media tensione.
2. Si raccomanda di estendere gli interventi finalizzati all'abbattimento delle barriere architettoniche anche ai sottopassi pedonali non serviti dai propri impianti elevatori, migliorando, in tal modo, la fruibilità e l'accessibilità agli utenti diversamente abili.

