



REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Direzione Generale
Servizio per il trasporto marittimo e aereo e della continuità territoriale

Oggetto: Chiarimenti relativi alla Procedura aperta per l'affidamento in concessione del servizio pubblico di trasporto marittimo di passeggeri, veicoli e merci per la continuità territoriale tra la Sardegna e le isole minori di La Maddalena e San Pietro. CUP: E29I24000360003. CIGB23CD9F75A

QUESITO N. 7

L'allegato Alfa a pagina 10/12 riporta:

(2)

$$\Delta CTP(t,t+n)=[\{\sum t+ntCTP*(1+b+g+e+h+l+ln)*(1+P')+\sigma*\Delta K(t,t+n)\}-\sum t+ntCTP]+\{\sum t+ntCTcarbC-\sum t+ntCTcarbP\}$$

Nell'ultima parte della formula ($\sum t+ntCTcarbC-\sum t+ntCTcarbP$), si effettua il confronto (dato consuntivo – dato preventivo) tra il prodotto del prezzo medio del carburante per il numero di miglia percorse.

Nell'allegato Delta a pagina 4/5 definisce il costo del carburante in "litri consumati nell'anno 2023 * costo unitario".

Si chiede, dunque, se il costo totale del carburante calcolato moltiplicando il numero di miglia percorse per il prezzo medio del carburante, rappresenti un refuso?

In altro modo, si domanda quale sia il significato economico della grandezza espressa dal prodotto del prezzo medio del carburante per il numero di miglia percorse, in quanto il loro prodotto non genera alcun dato in termini di costo.

RISPOSTA

La formula (2) riportata nell'allegato Alfa richiamata dal quesito è corretta, nel mentre vi è un evidente refuso nella specificazione di cui ai punti *l* ed *m* della pag. 10 del medesimo allegato. Infatti, il costo del carburante non può che essere espresso come il suo prezzo moltiplicato per il consumo medio *per miglio* e successivamente per le miglia percorse.

Ne segue che i punti richiamati vanno così chiariti:

- l) CTC_{carb} = prezzo medio consuntivato del carburante **per miglio***miglia effettivamente percorse
- m) CTP_{carb} = prezzo medio del carburante **per miglio** imputato nel PEF in scadenza*miglia previste dallo stesso

Resta fermo che:

- 1) l'eventuale conguaglio di cui alla formula (2) è *unicamente* volto a compensare l'IN (o da recuperare da essa) eventuali variazioni del prezzo medio del carburante intercorse fra l'inizio e la conclusione



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Direzione Generale
Servizio per il trasporto marittimo e aereo e della continuità territoriale

di ciascun periodo regolatorio (All. beta, p. 9). Ne segue che: (a) non sono ammessi a compensazione consumi/miglio consuntivati più elevati di quelli previsti dal PEF di gara mentre, nel caso opposto sono a vantaggio dell'IN (all. gamma – matrice dei rischi, punto E.1.1); (b) non sono ammessi a compensazione maggiori consumi a causa di più lunghe percorrenze, salvo il caso che queste ultime siano da ricondursi a corse aggiuntive concordate con l'Amministrazione (ibidem, punto E.1.2).

- 2) Sia in sede di PEF di gara (cfr. allegato beta costi di esercizio **B6) B11) Consumi combustibili, lubrificanti [voce B.1.2]** laddove è indicato che il prezzo del carburante va assunto costante per l'intera durata dell'affidamento, venendo le eventuali variazioni intercorse accertate alla conclusione di ciascun periodo regolatorio e conguagliate in aumento o diminuzione della compensazione), sia nel corso del periodo regolatorio, il prezzo unitario del carburante, va ricavato sulla base delle quotazioni nazionali e/o internazionali e continuativamente documentato all'Amministrazione (cfr. art. 18 comma 2 lettera c) dello schema di contratto, laddove è indicata la verifica della evoluzione della dinamica del costo del carburante a livello macroeconomico). A questo potranno essere sommati costi di trasporto e eventuali altri oneri documentabili.

QUESITO N. 8

I meccanismi di premialità dell'efficienza sono stabiliti dalla misura 19 della Delibera ART 22/2019 e dall'articolo 18 dello schema di contratto.

La Misura 19 della Delibera ART 22/2019 stabilisce che l'EA deve includere nella documentazione di gara meccanismi incentivanti finalizzati al perseguimento di obiettivi di efficacia ed efficienza, verificando la diminuzione dei costi e/o l'aumento dei ricavi e riconoscendo all'IN una premialità, quale quota "una tantum" sottratta al recupero delle somme della sovracompensazione.

L'articolo 18 dello schema di contratto "Verifica ordinaria delle condizioni di equilibrio economico – finanziario e di aggiornamento del corrispettivo" definisce i meccanismi di premialità in due punti.

Al punto 2, alla lettera d): "2. La procedura di verifica ordinaria delle condizioni di equilibrio è finalizzata a verificare la congruità della compensazione rispetto agli obblighi di servizio pubblico imposti verificando, in particolare: d) la possibilità di applicare i meccanismi di premialità relativamente all'efficienza gestionale del gestore di cui alla Misura 19 della delibera n. 22/2019 dell'ART".



REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Direzione Generale
Servizio per il trasporto marittimo e aereo e della continuità territoriale

Al punto 7, "Nelle ipotesi in cui siano state conseguite le efficienze gestionali di cui all'Allegato "Alfa", anche ai sensi della misura 19 della Delibera ART 22/2019, alla Compagnia sarà attribuita la premialità determinata dalla differenza tra l'aumento dei ricavi al netto della compensazione pubblica e la diminuzione dei costi operativi nel periodo regolatorio nella misura stabilita nel citato Allegato "Alfa". La suddetta premialità non è sottoposta al recupero del riequilibrio economico – finanziario."

I punti 2 e 7 del contratto sopra citato pare non trovino riscontro nell'Allegato Alfa.

Con riferimento agli scostamenti dei Ricavi, l'Allegato Alfa (rettificato) pag. 8/12, definisce che " $\Delta R(t,t+1)$ ", evidenziato nella seguente formula,

(1) $\Delta R(t,t+1) = \{\sum_{t+1} t \{ [RP(p) + RP(a) + RP(m)] \} * (1 + \alpha) + 0,4 * Rp_{serv}(p) - \sum_{t+1} t \{ [RC(p) + RC(a) + RC(m)] \} \}$, è il differenziale, positivo o negativo, fra i ricavi complessivamente consuntivati int e t+1 e quelli previsti nel PEF di gara dell'IN, al netto di una tolleranza positiva e/o negativa pari a +/-3% (percentuale di un'alea (α) definita nella matrice dei rischi).

In base a quanto appena riportato i ricavi sono a carico/beneficio dell'IN nel limite di $\alpha EA = +/-3\%$.

Non parrebbe esserci, pertanto, alcun indice di premialità da applicare a ricavi.

Si chiede, dunque, quale sia il meccanismo di premialità da applicare ai ricavi con riferimento agli allegati e ai documenti del Bando.

RISPOSTA

Giova al riguardo affrontare la materia in dettaglio, riprendendo le disposizioni richiamate dal quesito e illustrando come a queste l'Amministrazione ha dato attuazione.

Riguardo alla misura 19 della delibera ART 22/2019, questa stabilisce:

1. *L'EA, nel rispetto dei principi di trasparenza e non discriminazione, definisce nella documentazione di gara meccanismi incentivanti finalizzati al perseguimento di obiettivi di efficacia ed efficienza attraverso il miglioramento delle prestazioni offerte in sede di gara dall'aggiudicatario.*
2. *Gli incrementi di efficacia ed efficienza di cui al punto 1 non sono ad ogni modo ottenibili a scapito della qualità del servizio.*
3. *L'EA, nell'ambito dei meccanismi incentivanti di cui al precedente punto 1, e in sede di verifica dell'equilibrio economico-finanziario di cui alla Misura 18, rileva la variazione delle voci di costo e di*



REGIONE AUTÓNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Direzione Generale
Servizio per il trasporto marittimo e aereo e della continuità territoriale

ricavo inerenti a un rischio allocato all'IN, previamente individuate dall'EA sulla base di quanto disposto alla Misura 9.

4. *L'EA, verificata la diminuzione dei costi e/o l'aumento dei ricavi di cui al punto precedente e riconosce all'IN una premialità, quale quota "una tantum" sottratta al recupero delle somme di cui al punto 4, lettera a) della Misura 18 e trattenuta dall'IN stesso.*
5. *L'EA riconosce la premialità di cui al punto precedente in relazione alle migliori prestazioni raggiunte dall'IN rispetto a quanto offerto in sede di gara, con riferimento alle condizioni minime di qualità, di cui alla delibera ART n. 96/2018, e a eventuali ulteriori indicatori di qualità predefiniti dallo stesso EA all'interno della documentazione di gara.*
6. *Nei casi di cui al precedente punto 4, l'EA riconosce, un premio $X_{C,R}$ calcolato sulla base della seguente formula:*

$$X_{C,R} = \alpha_Q \cdot \Delta I_{C,R}$$

dove:

α_Q = coefficiente definito dall'EA con valori tra 0 e 1, rappresentativo della quota riconosciuta all'IN in relazione agli incrementi di qualità di cui al punto 5, verificati a consuntivo;

$\Delta I_{C,R}$ = risparmio effettivo ottenuto dalla IN in termini di riduzione dei costi e aumento di ricavi rilevati nel corso del periodo regolatorio oggetto di verifica, calcolato come differenza tra ΔR e ΔC , corrispondenti rispettivamente alle variazioni della somma delle voci di ricavo e delle voci di costo oggetto del meccanismo incentivante come rilevate nel PEF definito al termine del periodo regolatorio oggetto di verifica, e il PEF, relativo al periodo regolatorio precedente:

$$\Delta I_{C,R} = \Delta R - \Delta C \quad \text{con } \Delta I_{C,R} > 0''$$

In conclusione l'ART suggerisce una premialità non superiore ai maggiori ricavi netti consuntivati moltiplicati per un coefficiente di incremento qualitativo (α_Q) compreso fra 0 e 1.

Come evidenziato ai punti 1 e 2 della citata misura la premialità è incentivo e contropartita per miglioramenti di efficienza e di qualità eventualmente riscontrati nel corso dell'affidamento rispetto a quanto "promesso" nel PEF di gara.



REGIONE AUTÓNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Direzione Generale
Servizio per il trasporto marittimo e aereo e della continuità territoriale

Al tempo stesso l'ART rimette alla discrezionalità dell'ente appaltante l'introduzione di misure di mitigazione dei rischi, dunque dell'eventuale consuntivazione di ricavi netti negativi (seppure inclusivi di un ragionevole margine di utile)¹.

Lo Schema di contratto di servizio all'art. 18, punti 2(b), 4(d) e 7, riprende correttamente quanto previsto dall'ART espressamente rinviando, per le applicazioni metodologiche, all'Allegato alfa che a sua volta si integra con l'Allegato gamma (matrice dei rischi).

Tutto ciò premesso, a parere dell'istante l'Allegato alfa non prevederebbe alcuna premialità sui ricavi, tuttavia esaminando congiuntamente gli allegati gamma e alfa, emerge quanto segue:

- 1) Relativamente agli eventuali *scostamenti fra i ricavi previsti e quelli consuntivati* (dunque al rischio di domanda) la matrice dei rischi (punti I.I (A-B) e l'Allegato alfa (formula 1) prevedono che l'IN possa trattenere una percentuale $\alpha=3\%$ dei ricavi previsti qualora inferiori a quelli consuntivati, la restante quota andando a favore dell'ente appaltante. Simmetricamente, nel caso opposto la percentuale del 3% va a carico dell'IN e la restante quota a carico dell'Ente appaltante. Da precisare che tale impostazione:
 - (a) comporta una molto consistente mitigazione del rischio in capo all'IN;
 - (b) né vale controargomentare che la stessa non si configura come premialità per l'efficienza dell'IN: stando alla delibera ART, la premialità è in funzione della variazione dei *ricavi netti*, dunque dell'andamento relativo dei ricavi e dei costi – questi ultimi non essendo menzionati dal quesito.
- 2) Venendo al "lato costi" risulta dagli Allegati gamma e alfa:
 - (i) un *premio* percentuale sui costi pari *al 4%* (parametro *b*) in caso di "*riduzione dei costi da traffico derivante da efficienza gestionale*" (rispettivamente punto II.3(B.3) e punto c);
 - (ii) un "indennizzo" pari a *3%* (parametro *g*) su "*variazioni dei costi da traffico per effetto di fattori non controllabili da IN [...] (inclusi costi di acquisizione di traffico, carico e scarico, ecc. ed escluse manutenzioni e variazioni del prezzo del carburante)*" (rispettivamente punto II.3(A) e punto d degli all. gamma e alfa);
 - (iii) *il pieno indennizzo per eventuali aumenti del costo del carburante.*

In conclusione:

¹ "L'EA, in relazione alla natura e all'intensità delle diverse tipologie di rischio individuate, nonché alla relativa allocazione in capo a ciascuna delle parti contrattuali, specifica nella documentazione di gara eventuali misure di mitigazione dei rischi allocati" (delibera 22/2019, misura 9, punto 2).



REGIONE AUTÓNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Direzione Generale
Servizio per il trasporto marittimo e aereo e della continuità territoriale

- a) la potenziale “premieria” incentivante che, a fronte di condotte efficienti, gli atti di gara attribuiscono all'affidatario é nell'ordine massimo del 3% sui ricavi + il 4% dei costi (verosimilmente ben più di quanto sembra previsto dalla misura ART 19 sopra citata);
- b) Quanto alla “mitigazione” dei rischi - che per definizione sono riconducibili a eventi incerti non controllabili da un'impresa efficiente e riguardo ai quali l'ART lascia ampia discrezionalità agli enti appaltanti - l'Amministrazione si accolla il 97% degli oneri derivanti da riduzioni dei ricavi e una percentuale ancor più elevata per eventuali aumenti dei costi.

QUESITO N. 9

Esiste una discrepanza tra i termini indicati per la richiesta dichiarazioni nei documenti di gara.

Nel disciplinare di Gara a pag. 12/68, nella sezione 2.2.“CHIARIMENTI”, viene indicato quale termine perentorio per l'invio delle richieste il 16 settembre 2024.

Nel documento denominato Bando GUUE, tuttavia, al punto 5.1.11, il termine per la richiesta di informazioni supplementari è fissato al 2 settembre 2024 alle ore 23:59 (UTC+2).

Si richiede pertanto quale sia il termine ultimo da rispettare.

RISPOSTA

Il termine per la richiesta di chiarimenti sulla procedura mediante proposizione di quesiti scritti è il 2 settembre come indicato nel bando GUE. L'indicazione del termine del 16 settembre presente nel disciplinare con riferimento alla richiesta di chiarimenti è un refuso. La data del 16 settembre è riferita alla scadenza del termine per la presentazione delle offerte.

A tal fine si richiama l'articolo 82 del D.lgs 36/2023 che individua i principali documenti di gara che la stazione appaltante deve predisporre e, in caso di contrasto o contraddittorietà tra le disposizioni in essi contenute prevalgono quelle inserite nel bando o nell'avviso di gara.