

PROCEDURA APERTA PER L’AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO DI TRASPORTO DEI DIPENDENTI MEDIANTE MINIBUS CON CONDUCENTE

CHIARIMENTI

1. *Atteso che il servizio oggetto di gara è il trasporto dei dipendenti mediante minibus con conducente, si chiede di voler confermare che all'art. 7 del Capitolato di gara ove viene richiesto un veicolo categoria M1 trattasi di refuso. Nel caso di riscontro negativo al quesito n. 1, si chiede di voler confermare la possibilità di impiegare n. 3 minibus.*

Risposta: Il presente appalto ha a oggetto il servizio di trasporto dei dipendenti da svolgersi mediante n. 3 minibus da 9 posti (8 passeggeri più il conducente), così come specificato dall’art. 1 del capitolato di gara.

Ai sensi dell’art. 47, comma 2, d.lgs. 285/1992 (Codice della Strada) “*i veicoli a motore e i loro rimorchi, di cui al comma 1, lettere e), f), g), h), i) e n) sono altresì classificati come segue in base alle categorie internazionali: [...]*

- *categoria M: veicoli a motore destinati al trasporto di persone ed aventi almeno quattro ruote;*

- *categoria M1: veicoli destinati al trasporto di persone, aventi al massimo otto posti a sedere oltre al sedile del conducente;*

- *categoria M2: veicoli destinati al trasporto di persone, aventi più di otto posti a sedere oltre al sedile del conducente e massa massima non superiore a 5 t;*

- *categoria M3: veicoli destinati al trasporto di persone, aventi più di otto posti a sedere oltre al sedile del conducente e massa massima superiore a 5 t; (35)”.*

Alla luce della classificazione internazionale sopra riportata e atteso che il servizio ha a oggetto il trasporto dei dipendenti mediante 3 minibus da 9 posti (otto posti per i passeggeri oltre al sedile del conducente), il riferimento ai veicoli di categoria M1 contenuto nell’art. 7 del capitolato è da intendersi correttamente individuato.

Di talché, in quanto veicoli appartenenti alla categoria M1 gli stessi dovranno risultare conformi alle specifiche tecniche di cui all’allegato 1 (paragrafo D) del d.lgs. n. 187/2021 chiaramente evidenziate nel citato art. 7 del capitolato di gara.

A ogni buon conto, si precisa che è facoltà dell’operatore economico offrire veicoli di categoria M2 e M3 che risultino, in ogni caso, conformi alle specifiche tecniche di cui all’allegato 1 (paragrafo E) del d.lgs. n. 187/2021 fermo restando che, comunque, l’offerta di tali veicoli non determinerà alcun punteggio migliorativo.

2. *Si chiede di chiarire la differenza di 20.000 km tra i Km complessivi annui di cui all’art 4 del Capitolato (totali km 200.000 nel triennio) rispetto ai km complessivi dettati dalle tratte a noi risultanti pari a 180.000 km nel triennio considerando solo*

le festività infrasettimanali. Si chiede indicare a quale dei tragitti sopra indicate siano da imputare i chilometri mancanti.

Risposta: Il calcolo della percorrenza chilometrica è stato effettuato tenendo conto di 252 giorni lavorativi all'anno ottenuti per effetto della sottrazione di 52 sabati e 52 domeniche, nonché di una media di 8 giorni festivi infrasettimanali per anno, per una media, quindi, di 21 giorni lavorativi al mese.

Il riferimento a 252 giorni lavorativi/anno è stato ricavato, inoltre, come media arrotondata per difetto, dei giorni lavorativi previsti per gli anni di vigenza contrattuale - 2024 (254), 2025 (251) e 2026 (253) - pari a 252,66.

Moltiplicando la somma dei chilometri giornalieri previsti per ciascuna tratta per 21 gg/mese e poi per 12 mesi si è ottenuta, dunque, una percorrenza chilometrica complessiva pari a **194.940 km** per il triennio.

Si allega di seguito la tabella con il calcolo del chilometraggio per singolo tragitto (giornaliero, mensile, annuo e per il triennio), nonché per il servizio nel suo complesso:

CHILOMETRAGGIO				
TRAGITTI	giornaliero	Mensile	Annuale	Triennale
Tragitto 1	90	1890	22.680	68.040
Tragitto 2A (3 volte/settimana)	85	1105	13.260	39.780
Tragitto 2B (2 volte/settimana)	145	1160	13.920	41.760
Tragitto 3	60	1260	15.120	45.360
Totale				194.940

Al riguardo, si precisa che nell'art. 4 del capitolato di gara è stato espressamente evidenziato che la stima del corrispettivo unitario chilometrico a base di gara (Cuk) è stato definito in 4,5 Euro/km, Iva esclusa, comprensivi di ogni compenso per la prestazione richiesta, moltiplicati per una percorrenza chilometrica di **circa** 200.000 km complessivi.

L'opportunità di arrotondare per eccesso il calcolo relativo alla percorrenza chilometrica complessiva, si è ulteriormente giustificato alla luce della previsione contenuta nell'art. 3 del capitolato di gara in base alla quale l'Istituto si riserva il diritto di apportare modifiche in corso di svolgimento del servizio a seguito di motivate e sopravvenute esigenze degli utenti (orario di partenza, nuove fermate e nuovi tragitti).

Potranno, infatti, essere richieste al fornitore variazioni a giornata relative a eventuali tratte/corse aggiuntive, nell'ambito dei tragitti già previsti o di tragitti diversi, con lo stesso automezzo, con applicazione dei corrispettivi chilometrici unitari offerti in sede di gara per ogni chilometro aggiuntivo rispetto ai 200.000 considerati nel calcolo della base d'asta.

3. Si rileva che nel capitolato all'art. 1 è indicato che il servizio sarà eseguito mediante minibus da 9 posti (8 passeggeri + conducente), tali veicoli rientrano nella categoria M1 e all'art. 7 è indicato che è necessario l'utilizzo di: almeno 2 veicoli alimentati a energia elettrica o ibridi e un veicolo M1 "pulito".

Da tali informazioni si deduce che per il servizio occorrono n° 2 minibus da 9 posti (8+1) ibridi o full electric e un minibus 9 posti (8+1) che abbia i seguenti requisiti minimi:

- classe emissione euro 6D con capienza 8 posti+1conducente;
- limite di emissioni CO2 max di 50 g/km.

Ad eccezione dei mezzi elettrici ci risulta che non vi siano sul mercato mezzi rispondenti al requisito ≤ 50 CO2 g/km neanche della tipologia ibrido, pertanto, si chiede di chiarire cosa si intende per mezzi M1 "pulito".

Risposta: si conferma che il servizio dovrà essere svolto attraverso veicoli conformi ai c.d. criteri ambientali minimi che, nel caso di specie, per la categoria di veicoli M1 (minibus 8 posti + conducente) impongono l'utilizzo di n. 2 veicoli ibridi o elettrici e di n. 1 veicolo c.d. pulito ovvero con livelli di emissione di diossido di carbonio e di inquinanti atmosferici inferiori o uguali alle soglie indicate nella tabella 1 di cui all'allegato n. 1 al d.lgs. n. 187/2021.

Nella tabella indicata sono individuate le soglie di emissione di CO2 e di inquinanti atmosferici per i veicoli puliti leggeri M1 pari a un valore \leq a 50 CO2 g/km.

I limiti di emissione sono reperibili nell'allegato 1 del regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 20 giugno 2007 relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6).

Dalla tabella riportata nell'allegato 1 al regolamento sopra richiamato si evince che tutti i veicoli omologati con classe Euro 6 risultano conformi al requisito prescritto.

Pertanto, risulta sufficiente che il terzo minibus offerto sia omologato con classe di emissione Euro 6D.

4. Si chiede conferma che per i veicoli dedicati ai servizi a richiesta di cui € 100.000, con capienza superiore ai 9 posti, e per i veicoli dedicati alle sostituzioni temporanee non occorrono i requisiti come per i mezzi ufficiali per il servizio relativo ai 3 tragitti.

Risposta: per quanto concerne le caratteristiche dei veicoli dedicati a eventuali servizi a richiesta e alle eventuali sostituzioni temporanee si precisa che gli stessi **non** dovranno possedere gli specifici requisiti tecnici richiesti per il parco automezzi preordinato allo svolgimento del servizio base, relativo ai tre tragitti oggetto dell'appalto.

5. Si chiede conferma che presso le Sedi Inail sono presenti le apposite colonnine di ricarica di veicoli elettrici. In caso di risposta affermativa si chiede se le stesse

ricaricano a 22KW. Infine, si chiede a chi è a carico tale costo e a quanto ammonterebbe.

Risposta: al momento, presso le sedi interessate dal servizio, non sono presenti colonnine di ricarica per veicoli elettrici; tuttavia, in prossimità della sede di p.le Pastore sono presenti vari punti di ricarica delle maggiori società di energia elettrica. I costi sono interamente a carico dell'operatore economico.

Si fa presente che l'Istituto si sta attivando al fine di provvedere all'installazione delle colonnine nei prossimi mesi. Per l'eventualità in cui l'operatore economico dovesse scegliere di avvalersi delle colonnine elettriche che verranno installate le modalità di pagamento dei costi di ricarica saranno definite in successiva fase.

6. Si chiede conferma che il mezzo che dovrà essere disponibile in caso di richiesta ai sensi dell'art 7 del capitolato per trasporto disabili dovrà essere un mezzo con pedana aggiuntivo ai 3 mezzi richiesti per il servizio e quindi esente dalle limitazioni ≤ 50 CO2 potendo essere un mezzo alimentato a gasolio.

Risposta: si conferma che tanto per le sostituzioni necessitate da avarie del mezzo, quanto per l'eventuale necessità di dotarsi per consentire il trasporto disabili potranno essere utilizzati anche veicoli alimentati a gasolio.

7. Si chiede conferma che, in riferimento al punto 6.7 dei punteggi, non essendo la società dedicata al servizio di trasporto né le concessionarie autorizzate allo smaltimento delle batterie, potrà essere prodotta una dichiarazione di impegno alla ricerca di una società terza autorizzata a tale tipo di attività.

Risposta: rispetto al criterio premiante individuato al n. 6.7 della tabella di cui al punto 16.1 del disciplinare di gara, si precisa che trattandosi di criterio premiante **non** è necessario che la società soddisfi il requisito ai fini dell'aggiudicazione. A ogni modo, si conferma la possibilità di soddisfare il criterio ricorrendo a subappalto di modo da poter ottenere il relativo punteggio premiante.

8. Si chiede conferma che il punteggio relativo ai mezzi elettrici o ibridi è il medesimo, indipendentemente della scelta di una tipologia piuttosto che di un'altra.

Risposta: l'offerta di un parco automezzi composto unicamente da veicoli ibridi o elettrici non comporta, in via generale, alcuna differenza nell'attribuzione dei punteggi. Si evidenzia, tuttavia, che la tipologia dei veicoli offerti potrà rilevare in sede di attribuzione dei punteggi relativi ai cc.dd. criteri premianti, come specificato nella tabella di cui al punto 16.1 del disciplinare di gara.

9. Si chiede, in relazione al punto 6.2 del disciplinare, se il requisito di capacità economica e finanziaria, non essendo stato ancora emesso il bilancio 2022, possa essere soddisfatto:

- presentando i bilanci per il triennio 2019-2020-2021 (ultimi tre esercizi finanziari effettivamente disponibili);

- presentando esclusivamente i bilanci del biennio 2020-2021 che, essendo di molto superiori a 300.000€ (22milioni e 27 milioni circa), permettono anche dividendo il valore per 3 di avere una media di annua di non inferiore a 300.000€ (oltre 16.000.000€).

Risposta: il requisito di capacità economica e finanziaria, alla stregua di quanto espressamente indicato al punto 6.2 del disciplinare di gara, si considera soddisfatto attraverso la presentazione dei bilanci degli ultimi tre esercizi finanziari disponibili. Pertanto, il requisito risulta soddisfatto anche laddove questi ultimi afferiscano al triennio 2019-2021.

Non pare soddisfacente, invece, la seconda delle soluzioni alternative sopra prospettate in quanto, per le imprese che abbiano iniziato l'attività da più di tre anni, i requisiti di fatturato non potranno essere rapportati a un periodo di attività inferiore al triennio.

10. Si chiede di conoscere entro quale tempo massimo il concorrente aggiudicatario è obbligato ad iniziare il servizio di trasporto, tenuto conto che la fornitura di automezzi elettrici/ibridi di nuova immatricolazione non è attualmente disponibile in pronta consegna.

Risposta: l'inizio del servizio è previsto a decorrere dal 1° dicembre 2023.

11. Si chiede di specificare a quale classe ambientale ed eventuale step di aggiornamento deve appartenere il veicolo M1 con motore termico definito "pulito" con emissioni inferiori alle soglie indicate nella tabella 1 del D.lgs. 187/2021.

Risposta: vedi risposta al quesito n. 3.

12. Tenuto conto che l'art 24 del disciplinare di gara prevede che l'aggiudicatario del contratto di appalto è tenuto ad assorbire prioritariamente nel proprio organico il personale già operante alle dipendenze dell'aggiudicatario uscente, si chiede il numero dei dipendenti in capo all'attuale gestore, la qualifica e la tipologia di contratto applicato con indicazione delle ore settimanali previste dai relativi contratti di lavoro, e il relativo valore di RAL. L'unico dato reperibile è quello evidenziato nel capitolato oneri all'art. 8, in cui è rappresentato che il CCNL applicato dall'attuale contraente è "Autorimesse e noleggio" e che il personale attualmente impiegato è inquadrato al livello C2, informazioni non sufficienti a conoscere il costo del personale oggetto di assorbimento. Il dato è utile anche al fine della redazione del piano di assorbimento del personale così come previsto dall'art. 14 del disciplinare da inserire nell'offerta tecnica."

Risposta: si forniscono i dati richiesti: il personale attualmente impiegato nel servizio (n. 4 dipendenti: 3 dedicati a ognuno dei tragitti oggetto del servizio e 1 in sostituzione dei primi) – al quale è applicato il contratto "Autorimesse e noleggio" – è inquadrato al

livello C2 per un monte ore settimanali pari a 150 e con una RAL pari a € 97.933,00 da intendersi complessiva per tutti gli autisti impiegati.