

Procedura Aperta da esperirsi mediante Richiesta di Offerta in Busta Chiusa Digitale, gestita interamente per via telematica, suddivisa in quattro lotti, da aggiudicarsi con il criterio del prezzo più basso, ai sensi degli artt. 77 comma 6, 82 e 220 del D.Lgs n. 163/2006 e s.m.i., per l'affidamento della gestione in Full Service del servizio di manutenzione di parte della Flotta Cotral.

QUESITI E RISPOSTE

QUESITO N. 1:

la presente a richiedere le modalità per procedere alla consultazione delle schede informatizzate dei veicoli riconducibili alla gara "gestione in full service" di cui al capitolato speciale DOC n. 105 SMM CS 07.13.

RISPOSTA:

Vedi file excel allegato al presente chiarimento.

QUESITO N. 2:

Nell'allegato "Norme di Gara e Contrattuali" viene specificato di formulare l'offerta economica partendo da 0,291 Euro e non dagli originari 0,400 Euro menzionati nel Capitolato di Gara in quanto vengono scorporati i costi relativi al personale.

Nel caso in cui le Vetture dovessero percorrere chilometraggi differenti da quelli stimati nel capitolato di Gara i costi relativi al personale verranno proporzionalmente aumentati/diminuiti oppure il Delta tra Km previsti e realmente percorsi verrà retribuito sulla base dei 0,291 mantenendo fisso ed invariabile il compenso previsto per il costo del personale?

RISPOSTA:

Si conferma che verrà mantenuto fisso ed invariabile il compenso previsto per il costo del personale.

QUESITO N. 3:

Buonasera, con la presente siamo a richiedere delucidazioni in merito a quanto di seguito esposto:

i danni alla carrozzeria ed alle apparecchiature del veicolo derivanti da incidenti, atti vandalici ed uso improprio da parte del personale della Committente, ancora non ripristinati dalla stessa al momento della esecuzione delle attività di preparazione alla revisione di legge, che potrebbero determinare l'esito negativo della revisione stessa, come verranno gestiti dalla Committente?

RISPOSTA:

Revisioni MCTC con esito negativo connesso a cause imputabili al Committente e quindi non espressamente rientranti nelle attività di Full Service saranno a carico del Committente stesso.

QUESITO N. 4:

Buonasera,

si richiede se possibile di esemplificare attività di manutenzione correttiva di carrozzeria al fine di comprenderne l'impatto sulla commessa.

Eventuali cedimenti della struttura e della sovrastruttura riconducibili alla vetustà del veicolo o al suo stato di conservazione sarebbero a carico dell'aggiudicataria?

RISPOSTA:

Per le attività escluse dal Si rimanda all'art. 6 del capitolato.

Si precisa altresì che le attività di ripristino dei soli cedimenti strutturali a fatica della struttura legati alla vetustà non saranno addebitati dell'Aggiudicataria.

QUESITO N. 5:

Buonasera,

nel caso in cui sia avvenuta una sostituzione/revisione di un gruppo evidenziata dalle schede manutentive, l'attività di manutenzione programmata inerente il componente, dovrà rispettare il chilometraggio del veicolo o quello del gruppo?

RISPOSTA:

Le scadenze relative alle attività di manutenzione preventiva dovranno essere rispettate nei termini previsti dal capitolato. Di volta in volta verrà analizzata tecnicamente la possibilità di eventuali deroghe a tale condizione a seguito di precedenti interventi a caduta.

QUESITO N. 6:

Nel Capitolato di Gara è previsto tra gli oneri dell'Aggiudicataria il costo del carburante per i trasferimenti delle Vetture dai depositi del Committente alle Strutture dell'Aggiudicataria.

Come verrà calcolato il quantitativo di Gasolio consumato? Quale prezzo l'Aggiudicataria dovrà riconoscere al Committente?

RISPOSTA:

Per i chilometri vedi QUESITO 13.

La valorizzazione del gasolio relativo ai km percorsi avverrà sulla base dei seguenti parametri:

- consuntivo dei km percorsi per effettuare gli spostamenti bus necessari alla riparazione degli stessi;
- km medi bus per litro della flotta CO.TRA.L. pari a 2,3 km/litro (valore determinato per la comunicazione alla Agenzia delle Dogane per il rimborso accisa gasolio);
- prezzo di acquisizione del gasolio da parte di CO.TRA.L.

QUESITO N. 7:

Negli allegati al capitolato è dettagliata la manutenzione programmata suddivisa per ogni tipologia di vettura. I tagliandi previsti vanno effettuati ad un chilometraggio specificato. I Km previsti dai tagliandi partono dal punto zero oppure sono relativi al tachimetro della vettura? Es. il tagliando ogni 800.000 Km delle vetture Neoplan prevede la revisione del motore. L'aggiudicataria prende in consegna il bus a 780.000 Km ed effettua il relativo Punto Zero previsto. Gli 800.000 Km del tagliando partono dal Punto Zero oppure dopo appena 20.000 Km percorsi è necessario provvedere alla Revisione Motore? Come si procede nel caso in cui dalla scheda vettura si evidenzia che il Motore sia stato recentemente revisionato?

RISPOSTA:

- i chilometri previsti dai tagliandi sono riferiti al tachigrafo della vettura, tenuto conto anche delle pregresse lavorazioni
- vedi QUESITO 5.

QUESITO N. 8:

Con riferimento a quanto previsto dall'art. 5 del Capitolato Speciale d'Appalto ed in particolare al punto f) "Punto Zero", si chiede la trasmissione da parte della Stazione Appaltante delle schede manutentive dei veicoli oggetto del servizio o documentazione equipollente che consenta di determinare lo stato d'uso dei mezzi e gli eventuali interventi necessari al raggiungimento del punto zero.

RISPOSTA:

Vedi file excel allegato al presente chiarimento.

QUESITO N. 9:

Disciplinare ed aspetti di carattere generale

- I km di servizio potenziale previsto sui singoli lotti e per tipo di autobus sono definiti "presunti". In conseguenza è definibile "presunto" anche il ricavo mensile (SAL) della I.A.? E' possibile che un certo tipo di autobus nei tre più tre anni di affidamento venga alienato e che si azzerino i "presunti" km di servizio senza che l'I.A. possa rivendicare un qualsivoglia risarcimento per il danno subito?

-Il mancato servizio per cause comprese nelle "attività escluse dall'affidamento", per sciopero o per altra causa affine ed i relativi km di servizio non fatto, sono una automatica decurtazione dell'importo del SAL mensile e quindi in danno dell'I.A. ?

-Perché non sono agli atti certificati redatti dai tecnici della Cotral nei vari impianti e per ogni autobus, contenenti i provvedimenti da prendere nell'ambito del "Punto Zero" ? . Una scelta simile avrebbe semplificato le valutazioni degli oneri in capo all'offerente ed avrebbe dato certezza alla Cotral sull'attività da esigere dall'applicazione del contratto con l'I.A.

RISPOSTA:

- Poiché le vetture oggetto del Full Service rientrano nell'ultima fornitura della S.A., risulta inverosimile l'alienazione delle stesse.

- Seppur ciò può accadere su singole vetture, nel precedente contratto di Full Service si è verificato un incremento dei chilometri percorsi dai bus.

Eventuali variazioni rientranti nel +/- 20% sono comunque previste contrattualmente.

- La SA fornisce le lavorazioni effettuate sui bus oggetto del Full Service; la IA sulla base della propria valutazione potrà definire la migliore strategia di intervento da attuare relativamente al p.to zero ferma restando la possibilità da parte del Concorrente di visionare lo stato dei mezzi prima della formulazione della propria offerta.

QUESITO N. 10:

Capitolato Speciale

Punto 5.1f; Punto Zero ed 11.4

-Oltre a quanto già evidenziato, al punto si chiede: Con quale modalità/ algoritmo/ecc., l'offerente può definire l'incidenza delle attività ignote qui prescritte (da valutare in contraddittorio al R.A.?), entro il valore della tariffa chilometrica offerta? Per quanto si legge ripetutamente in vari passaggi degli atti di gara, l'attività prevedibile al Punto Zero somiglia chiaramente ad una "revisione" tecnica vera e propria che niente lega alla manutenzione di garanzia per il kilometraggio di servizio. L'impegno del "Punto Zero" dovrebbe essere definito e trattato a monte della manutenzione full service, in tutto similmente a quanto affermato per gli autobus non marcianti.

-Al punto 11.4 ricompare di nuovo il riferimento all'allegato 8 che si intuisce redatto in contraddittorio... al termine dell'affidamento... Quale è l'affidamento di cui si parla, triennale o sessennale? Da una parte si afferma che verrà controllata trimestralmente la D.O. min. e saranno applicate penali in caso di valori sotto il limite prescritto. In altra parte si riconosce che dopo tre anni di servizio (o dopo sei) i veicoli possono essere ragionevolmente usurati. In questo contesto il prezzo offerto rimane valido per tre anni o per sei? Insieme all'usura cresce l'esigenza di manutenzione che generalmente è funzione non lineare dei km percorsi con percentuali a scalino in corrispondenza delle soglie standard di durata dei principali gruppi componenti. Detto questo si

chiede: perché la D.O. min non viene legata all'invecchiamento del parco? Il parco usurato motiva, ad esempio una crescita dei guasti in linea anche in presenza di attività manutentive corrette in tutti gli elementi. Poiché i GL influenzano negativamente la D.O. min., perché non si è considerata questa obbiettiva condizione di peggioramento naturale della qualità del parco?

RISPOSTA:

La tariffa posta a base di gara deriva da valutazioni dalla SA ed comprensiva, nei primi tre anni, del Punto Zero e dei costi di manutenzione. Nell'eventualità di estensione per successivi 3 anni, a fronte di eventuali maggiori costi derivanti da un incremento della manutenzione, si contrappone la non prevista ripetizione del Punto Zero.

QUESITO N. 11:

Punti 16.2 e 16.3

- Perché avete indicato la D.O. min. scolastica non inferiore al 90% e quella non scolastica non inferiore all'85%?
- Perché avete applicato la detrazione del valore GL per calcolare la D.O.
- Perché si richiede una D.O. min. dell'85% per il periodo non scolastico, quando la necessità di servizio reale è almeno 20 punti inferiore?

RISPOSTA:

Vero è che durante la turnazione non scolastica c'è un fabbisogno di bus inferiore in termini di uscite, ma ciò non si riflette in modo uniforme su tutte le tipologie di autobus.

Per quanto riguarda il valore di GL, lo stesso è da ritenersi una franchigia a favore della Ditta Aggiudicataria.

QUESITO N. 12:

Punto 4

-Si consideri 32euro/ora il costo orario della manodopera di settore(dai dati della Camera di Commercio) e 0,109 euro/km la quota parte dei 0,400 euro/ km complessivi (man. + servizi) da Voi evidenziati al punto(0,400-0,291). In una gara dove si chiede offerta al ribasso a partire da un valore di lancio uguale per tutti i lotti (0,291 euro/km) dovremmo verificare che esiste un valore di ore/vettura anno uguale per tutti i lotti o con trascurabili differenze.

Semplicissimi calcoli , al contrario , forniscono i seguenti dati:

I° lotto 181,5 ore/vett. anno

II° lotto 231,8 “

III °lotto 209,4 “

IV° lotto 250,9 “

Quindi, perché queste grandi differenze di impegno in manodopera , se la base di lancio della gara è la stessa per tutti i lotti ed i bus sono gli stessi su tutti i lotti?

Ad una differenza così grande di impiego della manodopera non può non corrispondere una altrettanto diverso e più massiccio impiego di materiali e servizi . Ciò porta a concludere che se sono vere differenze così grandi di manodopera, si sarebbero dovute indicare tariffe di lancio diverse da lotto a lotto, imponendo uno sconto d'offerta identico per tutti i lotti partecipati dal singolo offerente.

RISPOSTA:

La valutazione della SA ha preso in considerazione le singole sub flotte appartenenti ai vari lotti nonché la diversa produzione chilometrica prevista per ogni autobus.

Pur essendo unica la base d'asta sui 4 lotti, ciò non impedisce una differente offerta da parte delle Ditte Concorrenti calibrata sulle diverse caratteristiche/composizioni dei lotti.

QUESITO N. 13:

Punto 20

- Non risulta specificato agli atti : il Gestore del Contratto (COTRAL) quali metodi applica per passare dai km presunti specificati negli allegati a quelli reali pagabili all'I.A. ?

Si attende urgentissima risposta ai ns. quesiti, evidenziando che per un impegno così vasto e di lunga durata (fino a sei anni !) sarebbe auspicabile un tempo più lungo per la presentazione dell' offerte .

RISPOSTA:

I chilometri reali pagabili saranno quelli effettivamente percorsi dai bus riscontrabili attraverso gli strumenti in dotazione agli stessi, nonché attraverso documentazione aziendale cartacea (tachigrafo, AVL, foglio di corsa, etc.)

QUESITO N. 14:

Nel caso i cui si partecipi autonomamente alla gara limitatamente ad un lotto e in qualità di mandataria in ATI con quota del 60% agli altri 3 lotti, il requisito del fatturato specifico deve essere quello derivante dalla sommatoria di tutti i lotti? Il requisito del fatturato specifico vantato per il lotto a quale si partecipa autonomamente può essere inoltre utilizzato per concorrere al raggiungimento del medesimo requisito anche negli altri lotti in cui si partecilerà in ATI?

RISPOSTA:

Ai fini dell'ammissione alla procedura è necessario essere in possesso del fatturato specifico relativo alla sommatoria degli importi di tutti i lotti di partecipazione così come specificato all'art. 14d.1 del Bando di Gara indipendentemente dalla forma giuridica (Impresa Singola/ RTI) del concorrente.

Conseguentemente, il requisito di fatturato specifico vantato per un lotto non può essere utilizzato per concorrere al raggiungimento del medesimo requisito negli altri lotti di partecipazione

Cordiali saluti

Il Responsabile Servizio Acquisti, Gare e Contratti

Antonella Pucci



Compagnia Trasporti Laziali
Società per Azioni

Via B. Alimena, 105 - 00173 Roma

Tel 06/72052853 - Fax 06/72052809

Capitale Sociale: € 11.043.222,30 i.v.

Registro delle Imprese di Roma,

Part.Iva e Codice Fiscale: 06043731006