



CITTÀ DI TRAVAGLIATO

Piazza Libertà, 2 - 25039 Travagliato (BS)
Codice fiscale 00293540175
Mail: info@comune.travagliato.bs.it
Pec: protocollo@pec.comune.travagliato.bs.it



VERBALE DI GARA N° 4

**SERVIZIO DI TRASPORTO SCOLASTICO A.S. 2021/2022 -2022/2023 - 2023/2024 -
RINNOVABILE - CIG 87790003FB**

Il giorno ventitre del mese di luglio dell'anno duemilaventuno (23/07/2021) alle ore 09:30 circa, la sottoscritta dott.ssa Mara Testi, in qualità di Responsabile Unico del Procedimento (d'ora in poi RUP), riapre le operazioni di gara.

Richiamati i verbali di gara n. 1 e 2, che danno atto delle operazioni di valutazione della documentazione amministrativa operate dal RUP, e di quelle relative alla documentazione tecnica operate dalla commissione giudicatrice;

Richiamato altresì il verbale n. 3, dai quali è possibile evincere la graduatoria provvisoria della procedura, così delineatasi:

Graduatoria	Operatore economico	Punteggio		
		Tecnico	Economico	Totale
1	Autoservizi Riccitelli srl	65,78/70	30/30 (20,97411%)	95,78/100
2	Autoservizi Macetti srl	49,64/70	21,70/30 (4,15%)	71,34/100

Dato atto che con il medesimo verbale n. 3, si disponeva l'avvio del sub-procedimento di verifica di anomalia dell'offerta, ricorrendone i presupposti di fatto (ribasso consistente) e di diritto (superamento della soglia prevista dall'art. 97, comma 3 del Codice dei contratti e dall'art. 27 del disciplinare di gara).

Precisato che questi presupposti costituiscono elementi specifici che hanno indotto ad attivare il subprocedimento di verifica dell'anomalia, giacché formalmente non sussisterebbe un obbligo legale di procedere in tale senso (cfr. penultimo periodo della norma citata). Ove occorrer possa, dunque, si riquifica il presente subprocedimento ai sensi del comma 6, ultimo periodo, del citato art. 97, formalmente non richiamato nei precedenti atti, in ragione del rilevante ribasso offerto sul canone (21,97123%), circa 5 volte superiore a quello proposto dall'altro offerente in gara (4,50%), fatto che in ogni caso impone un necessario accertamento sulla complessiva sostenibilità dell'offerta, senza poi tacere dell'elevato punteggio conseguito dall'offerente anche nella componente tecnica (65,78/70).

Richiamata la nota del 24/06/2021, con la quale si procedeva a richiedere all'impresa prima graduata la produzione, entro il termine di 15 giorni, le spiegazioni in ordine all'offerta presentata, con particolare riferimento ai seguenti elementi specifici:

- Costo del personale;
- Automezzi;
- Carburante;
- Spese automezzi;
- Spese autorimessa;
- Spese generali;
- Utile d'impresa.

Dato atto che in data 08/07/2021 l'offerente Autoservizi Riccitelli ha riscontrato la predetta nota, trasmettendo la documentazione richiesta, e che dall'analisi della stessa, avvenuta in data 09/07/2021, il RUP ha ritenuto di dover richiedere i seguenti chiarimenti all'offerente:

Costo del personale – è stato richiesto di precisare se lo sgravio contributivo nominato Bonus Giovani 2021 sia da ricondurre all'articolo 1, commi da 10 a 15, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, ovvero si chiede di indicare precisamente la diversa fonte del beneficio. È stato altresì chiesto di precisare se il costo esposto sia o meno comprensivo di IRAP, ed in caso negativo di indicare il correlativo costo.

È stato infine richiesto di meglio precisare i criteri impiegati nella determinazione dei costi del personale, per ciascuna figura professionale impiegata, non essendovi nelle spiegazioni riferimenti utili a ricostruire l'iter logico seguito nella determinazione del relativo costo.

Automezzi:

a) è stato chiesto di esplicitare le motivazioni della mancata imputazione, anche pro-quota, del costo relativo al quarto automezzo relativo alle sostituzioni, che pure deve essere sempre presente nell'autorimessa nella fase di partenza degli automezzi ordinari secondo l'offerta presentata in gara, ovvero di indicare la relativa imputazione, allorquando erroneamente omessa;

b) è stato chiesto di meglio esplicitare gli oneri finanziari connessi all'acquisto. Il preventivo presuppone infatti quale modalità di pagamento il subentro nel leasing contratto dalla società concessionaria. È stato chiesto dunque se vi siano interessi passivi da versare alla società di leasing, ed i relativi parametri finanziari (tasso, durata ecc.), e quindi la loro esatta quantificazione ai fini dell'imputazione all'appalto. In caso invece di acquisto con capitale proprio, si chiede l'allegazione dell'ultimo bilancio approvato;

c) è stato chiesto di indicare il costo per l'installazione del sistema AVM, nonché quello relativa al raccordo con il sistema informatico centrale ed alla personalizzazione dell'app per gli utenti del Comune di Travagliato, e quindi i correlativi oneri gestionali e manutentivi;

d) è stato chiesto di indicare il radicamento territoriale (provinciale e/o regionale) dell'impresa, con indicazione dei contratti analoghi attivi, o comunque di indicare come l'offerente intenda ammortizzare i mezzi nei periodi pre festivi e festivi durante il periodo settembre-giugno, nonché nel periodo luglio-agosto, ai fini di consentire una valutazione circa l'appropriatezza e la verosimiglianza delle imputazioni relative al costo degli automezzi.

Carburante – è stato chiesto di meglio precisare i criteri di calcolo, in quanto l'eccessiva genericità del paragrafo non ha consentito di ricostruire l'iter logico seguito nella determinazione del relativo costo.

L'offerente ha riscontrato la richiesta di integrazioni in data 15/07/2021. Dall'analisi della documentazione trasmessa si è potuto evincere quanto segue:

Voce di	Spiegazione
---------	-------------

costo	
Personale	<p>L'offerente, sebbene non impiegando la metodologia prevista dalle tabelle ministeriali (costo annuo/ore mediamente lavorate), ha correttamente computato il costo relativo al personale con mansione di autista, procedendo con la seguente metodologia alternativa:</p> <p>a) calcolo del costo orario per gli autisti, sulla base del monte ore teorico;</p> <p>b) calcolo del costo orario per le sostituzioni degli autisti, pur questo computato sulla base del monte ore teorico.</p> <p>Nonostante i chiarimenti richiesti, l'offerente non ha dato contezza degli effettivi criteri impiegati per calcolare il costo orario (manca l'indicazione espressa delle ore teoriche), e con le seconde spiegazioni ha financo evidenziato un costo orario diverso da quanto precedentemente indicato (12,80 vs 12,97), senza alcuna spiegazione al riguardo.</p> <p>Si rileva ad ogni modo che nessuno di questi costi può essere ritenuto congruo. L'offerente indica infatti un costo mensile lordo di € 2.472,25, che corrisponde ad un costo annuo di € 29.667,00. Considerato che il CCNL di riferimento prevede un monte ore teorico annuo di 2088 ore (40 ore settimanali x 52,2 settimane annue), dividendo il costo annuo per detto monte ore si ricava un costo orario di € 14,21 euro. Dal che emerge una sottostima nel costo della manodopera pari a € 3.072,31 per gli "autisti di ruolo"; pari a € 1.778,24 per l'autista "jolly"; per una sottostima annua complessiva pari a € 4.850,55 (€ 1,24 orari x 3917 ore annue).</p> <p>Quanto al costo per l'operaio addetto alle pulizie, per il quale si è viceversa impiegato il diverso criterio previsto dalle tabelle ministeriali, si rileva l'arbitrario ed ingiustificato innalzamento delle ore mediamente lavorate (1706,84 vs 1581), operazione che come noto determina una sensibile riduzione sul costo orario del lavoro, e che è inammissibile se, come nel caso di specie, non è adeguatamente motivata.</p> <p>Sulla base dei costi prospettati dall'offerente, l'applicazione del divisore ministeriale comporta una sottostima pari a € 1,25 orari (€ 15,6 vs 16,85), a cui si correla una sottostima annua pari a € 437,50.</p> <p>Quando agli sgravi contributivi, si rinvia alla voce relativa all'utile d'impresa.</p>
Automezzi	<p>L'offerente ha allegato preventivi di spesa per l'acquisto di n. 4 scuolabus (3 per il servizio ordinario, uno per le esigenze di sostituzione - anche se nelle seconde giustificazioni, modificando sostanzialmente l'offerta in cui si dava atto che tutti i mezzi impiegati erano nuovi, ha manifestato l'intenzione di utilizzare un mezzo usato, peraltro con capacità insufficiente a garantire il numero di posti complessivamente offerti), il quale evidenzia un costo significativamente inferiore rispetto al prezzo di mercato degli automezzi medesimi, in ragione di un forte sconto operato dalla concessionaria.</p> <p>Ai fini di computare il costo da imputare all'appalto l'offerente ha proceduto:</p> <p>a) a spalmare il costo sulla vita media di ogni scuolabus, stimata in anni 17;</p> <p>b) a spalmare il costo sui soli giorni effettivi di servizio (175 gg).</p> <p>La metodologia operata dall'offerente non è esente da criticità, e disvela l'intento di contenere quanto più possibile i costi relativi agli automezzi, trasmodando tuttavia criteri di ragionevolezza.</p> <p>In primo luogo si rileva l'eccessiva durata dell'ammortamento, fissata in 17 anni. Sotto questo profilo si rammenta che a fini contabili, in relazione al quarto mezzo, l'offerente ha preveduto un'aliquota di ammortamento del 12,5%, come rilevabile dal registro dei beni ammortizzabili allegato</p>

	<p>dall'offerente medesimo. Tant'è che quest'ultimo ha impiegato detto diverso criterio di computo per imputare all'appalto i costi relativi all'autobus di scorta. Vale la pena evidenziare che applicando questo secondo e più ragionevole criterio civilistico anche ai 3 mezzi ordinari, si rileva una sottostima di oltre 6.000,00 euro annui.</p> <p>In secondo luogo, ad essere palesemente irragionevole è la pretesa di computare i costi in ragione dei soli 175 giorni di servizio.</p> <p>Se infatti per i mesi di luglio ed agosto, ove il servizio trasporto scolastico non è attivo, può non essere totalmente irragionevole ritenere che i mezzi possano essere impiegati per altri servizi a favore dei minori (es. centri estivi, colonie ecc.), analoga ragionevolezza non si rinviene nella pretesa di non computare i giorni prefestivi e festivi ricadenti nelle mensilità in cui il servizio è erogato, giorni in cui all'evidenza non vi sono occasioni per il trasporto di minori, e gli scuolabus, anche per comune esperienza, non sono utilizzati, e quindi non ulteriormente ammortizzabili.</p> <p>Il ragionamento è a fortiori vero se sol si consideri che l'impresa ha sede nella Regione Lazio, ed opera prevalentemente in quella regione e nella Regione Campania, e che attualmente non ha attive commesse analoghe sul territorio provinciale, tali da poter rendere credibile l'impianto di giustificazioni costruito dall'offerente.</p> <p>Sulla base di detto assunto metodologico, e ammortizzando quindi i costi prospettati dall'offerente sulla base dei giorni effettivi che si correlano alla durata del servizio (272 per la scuola primaria, per due autobus; 292 per la scuola dell'infanzia, per due autobus), si ravvisa una sottostima di € 3.662,46 annui.</p> <p>Ulteriore elemento di criticità è dato dalla modalità di pagamento prevista dal succitato preventivo di spesa, che consiste nel subentro dell'offerente nel contratto di leasing stipulato dalla concessionaria, sebbene l'offerente abbia dichiarato, invero in modo non credibile, di aver proceduto all'acquisto dei mezzi con capitale proprio, senza purtuttavia allegare alcunché rispetto a detto acquisto.</p> <p>Si ritiene pertanto che l'offerente abbia omissis di computare gli oneri connessi al subentro nel contratto di leasing cui il preventivo allegato ai fini delle giustificazioni faceva espressamente riferimento.</p>
Carburante	<p>L'offerente ha emendato un errore di calcolo contenuto nelle prime giustificazioni, ed ha indicato; un costo per il carburante pari a € 5.368,00; un costo del gasolio al litro pari a € 1,20, in virtù di un contratto stipulato con una primaria Società di carburante di interesse nazionale; dell'agevolazione fiscale relativa alle accise sul costo del carburante; del consumo di 7,5 km/litro, in relazione al quale allega documentazione che evidenzia il consumo carburante in relazione ai km percorsi.</p> <p>Da questi ultimi documenti si rileva che nessuno degli automezzi indicati ha una performance così elevata, e che viceversa il consumo medio degli automezzi è pari a 5,7 km/l. Avuto riguardo alla tipologia di percorso (urbano), ed ai continui "stop and go" alle fermate per la raccolta e lo scarico degli studenti, si ritiene connotato da maggiore verosimiglianza quest'ultimo dato.</p> <p>Applicando detto dato medio l'effettivo costo del carburante è da ritenersi pari a € 7.063,16, con conseguente sottostima annua pari a € 1.695,16.</p> <p>Il tutto non tacendo che l'impresa non ha ad oggi un'autorimessa nei pressi del Comune di Travagliato, sicché è inverosimile che l'offerente possa procedere</p>

	<p>autonomamente al rifornimento grazie ad un impianto di distribuzione privato, e così godere del prezzo a litro indicato in sede di giustificazioni, giustappunto correlato all'acquisto di ingenti quantitativi di gasolio da stoccare nell'impianto medesimo, considerato altresì che nei costi relativi all'autorimessa non è previsto quello relativo all'installazione di detto impianto. Si ritiene quindi più verosimile che l'offerente si rifornirà presso distributori pubblici sicché, considerato che il costo attuale del gasolio è pari a € 1,5/l (Rilevazione del 12/07/2021 - Prezzi della settimana dal giorno 05/07/2021 a 11/07/2021, fonte https://dgsaie.mise.gov.it/prezzi-settimanali-carburanti), si rileva una sottostima di circa € 1.763,15.</p>
Spese automezzi	<p>I costi prospettati per le manutenzioni si rivelano <i>prima facie</i> sottostimati (€ 187,5 annui), anche solo considerando che i mezzi M3 necessitano di revisione annuale, spesa sol questa idonea a erodere il 35% di detta voce di costo.</p> <p>Il costo per l'assicurazione ed il bollo scontano il medesimo errore metodologico già rilevato in ordine all'imputazione del costo degli automezzi.</p> <p>I costi effettivi per le assicurazioni ed i bolli, computati sulla base della metodologia suindicata (giorni effettivi) per l'assicurazione sono pari a € 9.571,89, con conseguente sottostima di € 3.631,89 nei costi prospettati dall'offerente (€ 5.940,00).</p>
Spese generali e autorimessa	<p>Si ritengono le voci in parola congrue in relazioni ai sottesi costi.</p>
Utile d'impresa	<p>L'offerente indica nelle seconde giustificazioni un utile d'impresa annuo pari a € 21.841,11 (invero, senza alcuna plausibile motivazione, incongruente con quello indicato nelle prime giustificazioni e pari a € 36.008,00, pur al netto delle sottostime accertate dallo stesso offerente), sebbene la differenza tra ricavi e costi indicati nel "prospetto analisi costi" allegato alle seconde giustificazioni restituisca, non computando gli sgravi contributivi, una perdita pari a € 4.069,89 (utile di € 21.841,11- sgravi pari a € 25.911,00).</p> <p>Invero, ed il rilievo è di particolare gravità, l'offerente ha financo errato nell'indicare i ricavi di commessa, giacché ha indicato il valore di € 78.276,82, in luogo del valore effettivo derivante dall'offerta, e pari a € 81.930,21 [(€ 315.000,00-21,97123%)/3].</p> <p>La differenza tra (i corretti) ricavi ed i costi indicati dall'offerente evidenziano una perdita di esercizio di € 416,28.</p> <p>In disparte a detta clamorosa svista, pare in ogni caso evidente che l'offerente abbia inteso ricondurre l'utile indicato nelle spiegazioni al risparmio sul costo del lavoro in ragione degli incentivi correlati al Bonus Lavoro Giovani 2021, quantificati in € 25.911,00, ovvero in misura pari al 53,95% (contro il 32% indicato nelle prime spiegazioni) dei costi del personale indicati nelle seconde spiegazioni (€ 56.263,49), percentuale ampiamente superiore ai contributi previdenziali posti a carico del lavoro ed oggetto di sgravio (Inps 29,42%).</p> <p>Un siffatto intendimento è pertanto <i>ictu oculi</i> erroneo, peraltro sotto plurimi profili.</p> <p>In primo luogo si ritiene che l'offerente non possa in alcun modo beneficiare di detti sgravi contributivi.</p> <p>Sotto questo profilo si rammenta che il Bonus Lavoro Giovani 2021 è agevolazione prevista dall'articolo 1, commi da 10 a 15, della legge 30 dicembre 2020, n. 178.</p>

Orbene, è d'immediata evidenza che la norma sia ad oggi inefficace, giacché non si è ancora integrata la condizione preveduta dal comma quattordicesimo della disposizione, che testualmente recita: L'efficacia delle disposizioni dei commi a 0 a 13 del presente articolo è subordinata, ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, all'autorizzazione della Commissione europea.

Come anticipato, ad oggi detta autorizzazione non è ancora intervenuta, sicché lo sgravio costituisce evento futuro ed incerto, ed è su detta condizione che (in guisa inammissibile) s'impenna la pretesa sostenibilità dell'offerta.

Come noto, la giurisprudenza ritiene che le giustificazioni addotte dal concorrente per comprovare la congruità della proposta economica devono fare riferimento a situazioni esistenti al momento della presentazione dell'offerta o, al più, al momento della verifica in contraddittorio instaurata dall'amministrazione nel momento successivo a tale presentazione e non possono essere ancorate alla ricorrenza di elementi futuri e/o ipotetici, anche se probabili, pena la violazione del principio di serietà ed affidabilità dell'offerta e di "par condicio" fra i concorrenti (Cfr. Cons. Stato, V, 13 febbraio 2017, n. 607, Id. 26 aprile 2018, n. 2540; tra le ultime Tar Basilicata, I, 14 maggio 2020, n. 279).

In secondo luogo, l'offerente non tiene conto della previsione di cui all'art. 22 del capitolato, il quale testualmente recita: "Ai fini di tutelare la stabilità occupazionale del personale attualmente impiegato si applica l'art. 50 del Codice. L'aggiudicatario è tenuto ad assumere prioritariamente gli stessi addetti che operavano nella precedente gestione dell'appalto, a condizione che il loro numero e la loro qualifica siano armonizzabili con l'organizzazione d'impresa prescelta dall'imprenditore subentrante in relazione alle specifiche caratteristiche del contratto, ed in armonia con quanto previsto dai CCNL di riferimento".

CCNL che a sua volta contempla la clausola sociale, e prevedendo financo "il mancato rispetto di tali obbligazioni (i.e. riassorbimento) impedisce l'affidamento o la prosecuzione dell'appalto".

Sotto questo profilo non può tacersi che l'offerta è condizionata, giacché il rispetto della clausola sociale è correlata a presupposti nemmeno ben identificati dall'offerente, e supposti in via meramente ipotetica.

È ben noto alla scrivente il pacifico orientamento giurisprudenziale secondo il quale la clausola sociale deve essere interpretata in modo conforme al diritto eurounitario, invero recepito nella clausola del capitolato suindicata. Cionondimeno, sebbene la clausola non imponga un indiscriminato obbligo di assunzione del personale uscente, ma solo quello sufficiente in ragione dell'effettiva organizzazione d'impresa, non può in nessun caso riconoscersi all'appaltatore la possibilità di modulare l'applicabilità della clausola sociale in ragione di scelte di carattere meramente economico, ovvero di mera convenienza, che nessun concreto riflesso hanno sulla sua concreta modalità di organizzare il servizio.

Diversamente opinando la clausola sociale non avrebbe mai concreta applicazione, e l'art. 50 del Codice sarebbe di fatto *inutiliter data*: conservare le garanzie retributive è in ogni appalto è oneroso (es. scatti di anzianità); ma dette garanzie, unitamente alla stabilità occupazionale, sono stati ritenuti meritevoli di maggior tutela rispetto al mero maggior profitto atteso dalla

singola impresa.

Si badi altresì che il diritto alla legittima fruizione dell'esonero contributivo è subordinato al rispetto, oltre che della succitata norma istitutiva del beneficio, dei principi generali in materia di incentivi all'assunzione.

Nel particolare detti principi sono ricavabili:

a) dall'articolo 31 del D.lgs n. 150/2015, ovvero:

a1) gli incentivi non spettano se l'assunzione costituisce attuazione di un obbligo preesistente, stabilito da norme di legge o della contrattazione collettiva;

a2) gli incentivi non spettano se l'assunzione viola il diritto di precedenza, stabilito dalla legge o dal contratto collettivo;

b) dall'articolo 1, commi 1175 e 1176, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, che presuppone il rispetto degli accordi e contratti collettivi nazionali, nonché di quelli regionali, territoriali o aziendali, sottoscritti dalle Organizzazioni sindacali dei datori di lavoro e dei lavoratori comparativamente più rappresentative sul piano nazionale.

La volontà di non assorbire il personale integra una violazione delle norme di CCNL, e pregiudica la legittima possibilità di accedere all'incentivazione.

Giova altresì sottolineare che il personale attualmente impiegato ha età superiore a 35 anni, sicché non passibile di incentivo.

Trattasi di elementi fattuali che implicano il mancato soddisfacimento delle condizioni per accedere agli sgravi in caso di riassorbimento del personale, giacché la norma prevede le seguenti limitazioni:

1) il lavoratore, alla data della nuova assunzione, non deve aver compiuto trentasei anni.

2) il lavoratore, nel corso della sua vita lavorativa, non deve essere stato occupato, presso il medesimo o qualsiasi altro datore di lavoro, in forza di un contratto di lavoro subordinato a tempo indeterminato.

Fermo quanto precede, e volendo per assurdo ritenere ammissibili detti sgravi contributivi, è necessario indagare sul loro effettivo *quantum*.

Si rammenta che l'offerente ha quantificato gli incentivi correlati al Bonus Lavoro Giovani 2021 in € 25.911,00, ovvero in misura pari al **53,95%** dei costi del personale indicati nelle seconde spiegazioni (€ 56.263,49), percentuale **ampiamente superiore ai contributi a carico dell'impresa**.

Come ben chiarito dall'INPS con Circolare n° 56 del 12-04-2021, l'incentivo all'esonero dal versamento del 100% dei complessivi contributi previdenziali a carico dei datori di lavoro, nel limite massimo di importo pari a 6.000 euro annui, precisando tuttavia che non sono oggetto di sgravio le contribuzioni relative al premio INAIL, nonché tutte quelle che non hanno natura previdenziale (es. IRAP).

La medesima circolare precisa altresì che nelle ipotesi di rapporti di lavoro a tempo parziale, il massimale di 6.000,00 euro suindicato dell'agevolazione **deve essere proporzionalmente ridotto**.

L'offerente ha dichiarato di voler assumere n. 3 autisti "di ruolo" ad una percentuale di part time del 39,61% (2481 ore annue/3 autisti); n. 1 autista jolly ad una percentuale di part time del 68,77% (1436 ore); n. 1 addetto alle pulizie ad una percentuale di part time del 16,76% (350 ore).

Riproporzionando lo sgravio massimo di € 6.000,00 alle percentuali suindicate, si ricavano i seguenti massimali effettivi:

	<p>€ 7.129,31 per gli autisti “di ruolo” (€ 2.376,44 pro capite); € 4.126,44 per l’autista “jolly”; € 1.005,75 per l’addetto alle pulizie; per un massimale complessivo di € 12.261,49, ovvero circa il 50% in meno rispetto a quello preteso dall’offerente (€25.911,00), con conseguente sovrastima degli sgravi pari a € 13.649,51.</p> <p>Togliendo detta ultima cifra all’utile prospettato dall’offerente (€ 21.841,11), si ricava che l’utile residuo sarebbe pari € 8.191,60 (cui si devono sommare i 3.653,39 euro “dimenticati” dall’offerente), se non fosse per le sottostime rilevate nei precedenti paragrafi, idonee ad eroderlo integralmente, e ad evidenziare un’offerta in perdita (cfr. l’allegata tabella).</p> <p>Il tutto senza tacere che gli sgravi contributivi hanno durata di soli 3 anni sicché, in caso di proroga o rinnovo, la perdita annua assumerebbe il carattere della consistenza, inibendo di fatto alla stazione appaltante di esercitare le opzioni all’uopo inserite negli atti di gara.</p>
--	--

Sulla base delle argomentazioni sviluppate è ben possibile affermare che l’impresa abbia costruito la propria offerta aggredendo in modo significativo sull’elemento prezzo (sconto sul canone del 22%), sottostimando ampiamente i costi di gestione del servizio, e imperniando la complessiva sostenibilità dell’offerta su sgravi contributivi ipotetici, incerti, e comunque drasticamente sovrastimati nel quantum, che presuppongono in ogni caso la frontale violazione sia della clausola sociale prevista dal Codice e dal capitolato; sia del contratto collettivo di riferimento.

Dal che s’evidenzia da un lato sia la scarsa serietà dell’offerta, pure parametro di valutazione della sua congruità (cfr. art. 1, comma 97 del Codice), che, oltre alle sviste ed alle incongruenze tra prime e seconde spiegazioni, giustifica la propria sostenibilità con la pretesa di non riassorbire il personale del gestore uscente; dall’altro la sua radicale insostenibilità, come meglio rilevabile nell’allegato prospetto riassuntivo, giacché:

- ritenendo non applicabili gli sgravi contributivi sui quali l’offerente ha allignato la congruità della propria offerta, questa risulta in perdita per € 416,28; assommando a detta cifra le sottostime sopra rilevate (€ 14.277,55,21), la perdita annua s’innalza ad € 14.693,83 (cui ad ogni buon conto si si possono ulteriormente sommare le sottostime relative al costo al litro del carburante ed al corretto ammortamento degli automezzi per complessivi 7.763,15, per una perdita complessiva di € 22.456,98);
- anche volendo ritenere applicabili gli sgravi contributivi questi, una volta correttamente ricalcolati (limite massimo di € 12.261,49), l’utile ne risulta in ogni caso totalmente eroso.

Non si rende necessaria un’ulteriore indagine circa l’accertamento e/o l’esatta quantificazione dei costi rubricati nella tabella allegata alla voce “ulteriori potenziali sottostime rilevate”, in quanto ultronea in relazione ai fini espulsivi, potendosi ritenere l’istruttoria completa ed esaustiva.

L’offerente Autoservizi Riccitelli srl è per tali ragioni escluso dalla procedura di gara, ai sensi dell’art. 97, comma 5 del Codice, sia perché non è stato giustificato il basso livello dei costi proposti, sia perché il costo che l’offerente intende riconoscere al proprio personale è inferiore ai minimi salariali retributivi previsti dal CCNL di riferimento (cfr. lett. d della disposizione richiamata).

Le operazioni di gara si chiudono alle ore 12.00 circa.

IL RUP
Dott.ssa Mara Testi

Allegato 1)

Computo senza sgravi contributivi		
	ricavi	costi
	81.930,21 €	
personale		56.263,49 €
automezzi		5.990,00 €
carburante		5.368,00 €
spese automezzi		6.690,00 €
autorimessa		5.000,00 €
spese generali		3.035,00 €
Perdita d'esercizio	-416,28 €	
Computo con sgravi contributivi		
	ricavi	costi
Sgravi contributivi	25.911,00 €	
Utile d'esercizio	25.494,72 €	
Computo con sottostime rilevate		
	ricavi	costi
Sgravi contributivi		13.649,51 €
personale		5.288,05 €
automezzi		3.662,46 €
carburante		1.695,16 €
spese automezzi		3.631,89 €
Perdita d'esercizio	-2.432,34 €	
Computo con ulteriori potenziali sottostime rilevate		
	ricavi	costi
ammortamento automezzi		6.000,00 €
carburante		1.763,15 €
oneri finanziari		non quantificabili
Perdita d'esercizio	-10.195,49 €	

* Indicati a fini di completezza, anche se si ritiene che gli sgravi radicalmente debbano essere azzerati.