

“Documento di consultazione per la definizione dello schema di bando di gara relativo all'affidamento della concessione di costruzione e gestione dell'autostrada Modena-Brennero A22”

**- OSSERVAZIONI DEL COMUNE DI LAVIS (TN) -**

In relazione al quesito “1” si risponde:

Si dà evidenza innanzitutto che, l'autostrada A22, già esiste. Per i lavori di “costruzione” si ha quindi da credere che l'eventuale azione di progettazione sia riferibile a qualche pezzo di percorso in variante o ad opere connesse con la predetta viabilità.

Premesso quanto sopra, posto che tali opere devono, in primis, essere territorialmente condivise e perciò trovare una loro individuazione nella pianificazione locale, si crede che l'affido quando è completo, sia in termini di progettazione che di esecuzione ma soprattutto anche in termini di gestione, abbia un risultato maggiormente garantito e concreto, come affidabile per sicurezza e soprattutto per durata. In questo senso accompagnare l'offerta con un progetto integrativo e sufficientemente dettagliato, rappresenterebbe un evidente e sostanziale elemento di qualità, in grado di poter esprimere indirizzi di garanzia per la futura e necessaria attività di gestione.

In relazione al quesito “2” si risponde:

Le opere complementari a un progetto di rinnovo della concessione di “costruzione e gestione dell'autostrada A22” dovrebbero rappresentare quelle utili necessità a rendere strategico un siffatto nastro viabilistico per i bisogni di mobilità delle Comunità interessate, all'insegna delle dinamiche socioeconomiche e della qualità della vita attuali, ma soprattutto in prospettiva delle necessità a divenire.

In questo quadro sono prospettabili opere con priorità assoluta ed opere di secondario o limitato interesse. Fra queste prime assumerebbe menzione l'impegno finanziario utilizzato per l'accantonamento destinato al finanziamento della realizzazione delle opere ferroviarie del Brennero, considerato al quesito successivo n. 13.

Giova utile qui ricordare che questa opera, preliminarmente individuata nel 2003, a tutt'oggi presente nel Piano Urbanistico Provinciale e già in possesso di valutazione d'impatto ambientale (V.I.A.) sostanzialmente favorevole, starebbe per essere soppiantata da una nuova soluzione progettuale il cui assetto manifesterebbe una connotazione particolarmente devastante per il territorio di questa municipalità.

Si crede che in un momento di evidente contenimento delle risorse anche le opere “complementari” perseguibili debbano ricercarsi in percorsi di concreta e primaria soddisfazione per il territorio, andando a ripercorrere la tanto celebrata filosofia della sostenibilità e non puntare su cattedrali di elefantica evidenza, ben coscienti che i programmi di potenziamento autostradale non sono a questo proposito, “frenati” o “limitati” in modo da favorire concretamente il transito su ferrovia.

Quindi, ad avviso di questa Amministrazione, le opere cd. “complementari” dovrebbero costituire quelle integrazioni di arredo e di comfort per il viaggiatore sempre più bisognoso di tranquillità, serenità e sicurezza nel suo necessario o voluttuario spostamento, come anche ripianare i tanti sfregi ambientali a suo tempo intrapresi, adottando formulazioni paesaggistico-ambientali capaci di ricucire l'infrastruttura e le sue aree di servizio in un insieme ben integrato con il contesto di riferimento. Basti osservare i tanti esempi che troviamo anche in Francia per non andare molto lontani.

In relazione al quesito “3” si risponde:

Appare ovvio, ed in questo senso aiutano le integrate progettazioni accompagnatorie dell'offerta,

che il tempo di concessione debba essere proporzionato all'eventuale valore di indennizzo da corrispondere al concessionario uscente, quanto agli investimenti individuati e sotto firmati dal nuovo offerente.

In relazione al quesito "4" si risponde:

Quest'altro è un aspetto sostanzialmente contrattuale civilistico che va condotto nel rispetto degli accordi sotto firmati.

In relazione al quesito "5" si risponde:

Non si è in grado di entrare nella valutazione di tali indicatori.

In relazione al quesito "6" si risponde:

Assolutamente si concorda con quanto dispone la norma quando individua un prevalente interesse pubblico ad affidare la concessione ad un soggetto dotato di solidità economico finanziaria.

In relazione al quesito "7" si risponde:

La procedura di gara "ristretta", nel caso di specie, appare la più funzionale ad avere un soggetto concessionario maggiormente garantito.

In relazione al quesito "8" si risponde:

Si crede che un concessionario efficiente sia quello che sarà in grado di effettuare in proprio una quota parte dei lavori in concessione. Posto quanto sopra ipotizzando anche di poter dare ascolto al territorio di contesto, si crede sia opportuno prescrivere che i lavori a terzi siano affidati in misura non inferiore al 30%, andando ad utilizzare materiali da costruzione (ad esempio quelli lapidei o inerti) possibilmente a km "0" per avere "lavori finiti" maggiormente in sintonia anche con l'ambiente paesaggistico di contesto.

In relazione al quesito "9" si risponde:

Se la condizione di essere maggiormente garantiti sul buon esito dell'aggiudicazione è la costituzione di una società di progetto, alla pari della concessionaria sia in termini economici che nella responsabilità oggettiva, allora si disponga tale obbligo, ovviamente in misura proporzionale ai lavori aggiudicati. Ciò dovrà trovare conferma e sottoscrizione anche dall'eventuale impresa terza nel caso di ricorso all'istituto dell'avalimento.

In relazione al quesito "10" si risponde:

Il percorso della consultazione preliminare è sicuramente una trasparente operazione informativa.

In relazione al quesito "11" si risponde:

Appare evidente come anche le indicazioni in relazione alla sottoscrizione del contratto di finanziamento con soglia in grado di fornire sufficienti e congrue garanzie, debbano rappresentare elemento di valutazione nell'offerta per l'aggiudicazione che, si crede, possa esplicitarsi nella misura proporzionale all'entità dell'appalto. In tal senso sono evitate le possibili riserve che potrebbero emergere ad appalto concluso.

In relazione al quesito "12" si risponde:

Non si hanno elementi per valutare il presente quesito.

In relazione al quesito "13" si risponde:  
In relazione alla lettera a): conoscere il passato storico di una ditta offerente è sempre un'utile procedura per sondare in primis le qualità di attendibilità dell'impresa stessa. In tal senso appare particolarmente utile, se non indispensabile, inserire nel bando quei parametri rivolti a far conoscere le qualità soggettive dell'offerente in funzione di poter acquisire una più completa situazione relativamente anche in funzione della garanzia di aver compiutamente compreso i contenuti dell'oggetto posto in appalto e, conseguentemente, poter disporre, consapevolmente da ambo le parti, di una maggiore attendibilità dell'offerente;

In relazione alla lettera b): anche i criteri economici possono aiutare ad interpretare la capacità di sostenibilità dell'incarico costruttivo e gestionale. In questa fattispecie, posto che viene sottolineato l'impegno in offerta di un maggior importo per l'accantonamento destinato al finanziamento della realizzazione delle opere ferroviarie del Brennero, appare necessario riprendere la risposta data al quesito n. 2. Oltre a quanto già ricordato, sembrerebbe quanto mai utile ipotizzare piuttosto investimenti sulla linea ferroviaria storica in termini sempre verso la qualità del servizio oggettivo, ma anche in termini di reinserimento paesaggistico del parco infrastrutturale esistente, dotando il tracciato anche dei necessari adempimenti in capo all'insonorizzazione del rumore di transito;

In relazione alla lettera c): prevedere un punteggio minimo, sia in ambito economico che tecnico, sotto il quale non si può aggiudicare l'appalto rappresenta una nota che contraddistingue la volontà di affidare in mani sicure una importante opera pubblica.

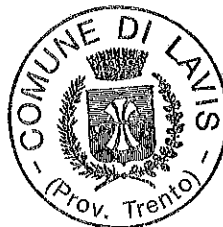
In relazione al quesito "14" si risponde:

La presenza di una documentazione in ordine alla "qualità e Carte dei servizi" rappresenta una testimonianza di un ottimale approccio nella realizzazione e gestione dell'opera in quanto pone in essere un lungimirante percorso di serietà e di responsabilità nei confronti della collettività.

In relazione al quesito "15" si risponde:

I limiti e le condizioni dell'infrastrutturazione territoriale esistente nel campo della mobilità sono a volte sottoposti a pressioni di forte emergenza come in caso di calamità o di urgenze su determinati segmenti. L'offerente potrebbe individuare forme di compartecipazione con il territorio interessato mediante particolari strumenti convenzionali con gli Enti locali interessati, al fine di poter congruamente sopperire a condizioni che, diversamente, potrebbero manifestare una rilevata criticità (vedere ad esempio il transito alternativo agevolato in caso di interruzione forzata della viabilità ordinaria).

19 MAG 2014



IL SINDACO  
Graziano Pellegrini

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Graziano Pellegrini", written over the printed name.