



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA  
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

IL PRESIDENTE



Regione Autonoma della Sardegna  
Ufficio di Gabinetto della Presidenza  
Prot. Uscita del 03/10/2013  
nr. 0007053  
Circoscrizione I.G.4.Fasc. 59 - 2012  
01-00-00

Consiglio regionale della Sardegna

- > On. Claudia Lombardo  
Presidente
- > On. Luigi Lotto  
- Gruppo Partito Democratico



**Oggetto:** Interrogazione n.1192/A sul bando per l'affidamento del servizio pubblico di collegamento marittimo per il trasporto di persone, veicoli e merci sulla tratta Porto Torres - Isola dell'Asinara e viceversa. Risposta.

In riferimento all'interrogazione in oggetto, trasmetto la nota n.11261 del 27 settembre 2013 inviatami dal Direttore generale dell'Assessorato dei Trasporti.

Con i migliori saluti.

Ugo Cappellacci



SA



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA  
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS  
ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Direzione Generale

Prot. n. 11261

Cagliari, 27 SET 2013.

Regione Autonoma della Sardegna  
Ufficio di Gabinetto della Presidenza  
Prot. Entrata del 01/10/2013  
nr. 0006985  
Classifica I.G.4.Facc. 59 - 2012  
01-00-00

Alla Presidenza della Regione

Ufficio di Gabinetto

SEDE

**Oggetto:** Interrogazione N. 1192/A (LOTTO), con richiesta di risposta scritta, sul bando per l'affidamento del servizio pubblico di collegamento marittimo per il trasporto di persone, veicoli e merci sulla tratta Porto Torres - Isola dell'Asinara e viceversa.

Con riferimento all'interrogazione in oggetto si evidenzia quanto segue.

Si premette che non si è dato seguito immediato alla medesima in quanto al momento della sua acquisizione agli atti d'ufficio non era ancora scaduto il termine (16.9.2013) di presentazione delle offerte. Infatti essendovi una procedura in corso non si potevano fornire elementi specifici e di dettaglio sugli atti di gara, al fine di non determinare, tra l'altro, potenziali profili di discriminazione e/o di non corretto svolgimento della gara pubblica nei confronti dei partecipanti.

Il bando e i relativi atti di gara risultano essere conformi alle direttive stabilite con la deliberazione di Giunta regionale n. 9/9 del 12.2.2013.

Tutti gli atti sono stati predisposti rispecchiando le esigenze e prescrizioni tecniche manifestate dai soggetti interessati (Comune di Port Torres, Ente Parco Asinara, Capitaneria di Porto Torres).

In primo luogo si sottolinea che nella definizione dei requisiti minimi del bando si è partiti sulla base dei dati emersi dall'esperienza pregressa, compresa quella effettuata negli ultimi due anni dal Comune di Porto Torres delega della Regione. Inoltre, la non perfetta coincidenza dei contenuti e degli elementi tra il bando regionale e quello comunale non deve suscitare perplessità se ciò non corrisponde alle effettive e concrete necessità. Infatti è ragionevole pensare che un servizio affidato e svolto in via *sperimentale*, prevalentemente al fine di rimuovere le cause di emergenza sanitaria

1/4



REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA  
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS  
ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Direzione Generale

nell'isola, fornisca elementi e dati che analizzati costituiscono la base di partenza per un affidamento duraturo e prolungato.

Di seguito si sviluppano alcune considerazioni sulle criticità mosse a sostegno della richiesta di revoca o quantomeno di sospensione in oggetto:

- la suddivisione del punteggio di aggiudicazione, nell'ambito dell'offerta economicamente più vantaggiosa, tra tecnica e economica, essendo competenza della struttura amministrativa nell'ambito della sua discrezionalità tecnica (in linea anche con gli orientamenti dell'AVCP), è da ritenersi congrua e lascia comunque spazio a premialità per eventuali proposte migliorative in un ragionevole contemperamento degli elementi di valutazione in esame;
- sulla capacità minima di trasporto passeggeri, veicoli e merci, si tratta di quantità minime e pertanto non verrebbero premiate in sede di valutazione tecnica. La griglia dei punteggi è studiata per stimolare offerte maggiori. Il dato minimo è stato valutato in considerazione sia dei dati di traffico (non significativi) che dalle informazioni raccolte in sede di riunioni. Da entrambe le fonti risulta un traffico veicolare e di portate ridotte che non giustificano, almeno in dimensionamento minimo, il ricorso ad unità eccessivamente capienti con il risultato altrimenti di farle viaggiare per gran parte del tempo vuote o semivuote.

Pertanto, si ribadisce che la capacità minima prevista risulta essere di fatto comunque superiore con le esigenze effettive e riscontrate in tutto il periodo di svolgimento del servizio di collegamento marittimo Porto Torres - Isola dell'Asinara dal suo inizio ad oggi. Ciò è confermato dai dati statistici con presenze giornaliere medie ad agosto in numero inferiore alle 200 e comunque spalmati su tre corse giornaliere. Tra l'altro i posti, leggendo il capitolato tecnico in combinato disposto con la previsione quali dotazioni minime salone passeggeri climatizzato, sono da intendersi coperti.

Inoltre, c'è da considerare che al riguardo il regolamento dell'ente Parco dell'Asinara tuttora vigente prevede il contingentamento di presenze giornaliere fissato a 1000 unità, da suddividere con l'altro scalo per l'Isola dell'Asinara e cioè Stintino - Fornelli, gestito in regime di libero mercato, il quale sempre da fonti ufficiali dell'Ente Parco, risulta assorbire almeno cinque volte tanto il traffico passeggeri e per inciso con tariffe superiori anche al doppio del servizio contributato. Questo dato in percentuale rimane praticamente invariato per tutto il periodo di esistenza del servizio di collegamento da Porto Torres. In sostanza i c.d. turisti, nonostante costi molto di più, continuano a preferire comunque Stintino quale scalo di partenza.



REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA  
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS  
ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Direzione Generale

Inoltre, in riferimento anche alla portata e capacità di veicoli e mezzi commerciali, le quali risultano essere in linea con le effettive esigenze da soddisfare, è emerso nelle varie riunioni, anche da parte dell'Ente Parco, che nel periodo invernale le esigenze di trasporto potevano essere soddisfatte addirittura con un collegamento ogni dieci giorni essendo preponderante il trasporto merci constando l'esigenza passeggeri in poche decine di unità.

Il bando prevede quale frequenza minima due collegamenti per tre volte a settimana, in linea con la D.G.R. 9/9 citata, con una forte, giusta e proporzionale premialità a chi offre un servizio più frequente, in maniera tale da attrarre maggiormente il pendolarismo lavorativo che sino ad oggi continua a prediligere Stintino. Ciò sia per questioni di certezza del servizio, in quanto nel periodo invernale la tratta Porto Torres - Cala Reale risulta maggiormente esposta alle condizioni meteo avverse con molteplici soppressioni dei collegamenti, che per i contenuti tempi di percorrenza.

sul sistema delle unità azimutali e relative premialità occorre precisare che il limite tecnico di mt. 2,50 del pescaggio operativo delle unità navali, previsto dal Capitolato tecnico, deriva da specifiche prescrizioni imposte dalla Capitaneria di Porto di Porto Torres.

Inoltre a tal proposito, occorre ricordare che il sito archeologico di Cala Reale è stato spostato dalla Soprintendenza di duecento metri rispetto al punto reale del naufragio, per tutelare i reperti dalle manovre di approdo dei traghetti.

Ad ogni modo posto che non si capisce su quali valutazioni tecniche si possa stabilire a priori che un sistema propulsivo sia più o meno dannoso per i fondali o per le banchine, si deve ancora rimarcare che lo stesso Comune di Porto Torres ha espletato l'ultima delle tre procedure richiedendo 3 m di pescaggio e quale tipologia di propulsione monodirezionale con 2 motori più elica di prora alternativamente a quella azimutale. Quindi, risulta difficile comprendere come mai nella procedura indetta dal Comune sia stato garantito un margine di soli 50 cm di acqua sotto la chiglia con addirittura la possibilità alternativa della propulsione azimutale, che potrebbe rendere meno efficace la propulsione di qualsiasi tipo di apparato a scapito innanzitutto della sicurezza della navigazione e poi dello stato dei luoghi. Il bando adottato da questa Amministrazione regionale nel rispettare le competenti indicazioni della Autorità Marittima, ponendo come condizione un pescaggio operativo massimo di 2,50 m, permette di garantire un margine di 1 m d'acqua sotto la chiglia garantendo così maggiore efficacia propulsiva per qualsiasi apparato. Per quanto riguarda il sistema azimutale in particolare, è stato preso in considerazione in quanto risulta ottimo specialmente per la manovrabilità della nave in spazi ristretti o in condizioni di traversata



REGIONE AUTONOMA DI SARDEGNA  
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS  
ASSESSORATO DEI TRASPORTI

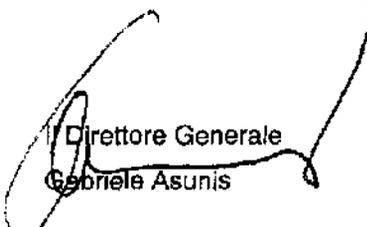
Direzione Generale

sfavorevole. Perciò, un tale sistema, contrariamente alle precedenti esperienze, dovrebbe consentire una maggiore tutela del sito rispetto ad altri sistemi.

sulla prevenzione dell'inquinamento a tutela dell'area protetta occorre premettere che sono state previste delle prescrizioni riconosciute in modo consolidato; inoltre, per poter fissare dei criteri di premialità sull'efficacia delle dotazioni di bordo si sarebbe dovuti partire da indicazioni specifiche presenti nel regolamento dell'Ente Parco. Questo sembrerebbe indicare solamente la dotazione delle casse stagne per i liquami. Sono state, inoltre, consultate le indicazioni nazionali in tema di navigazione in aree marine protette, ma esse non fanno altro che richiamare il rispetto della convenzione MARPOL sulla prevenzione dell'inquinamento prodotto dalle navi. Per quanto riguarda le emissioni inquinanti dei gas di scarico, risulta di difficile applicazione un criterio oggettivo di valutazione proporzionato all'entità del servizio appaltato. Si tenga presente che il traghetto che dovrà assicurare il servizio dovrà sostare solo 15 minuti a Cala Reale, e svilupperà potenze nettamente inferiori a quelle sviluppate dai traghetti di linea o dalle navi commerciali che giornalmente transitano a poche miglia dal sistema ambientale dell'Asinara, emettendo gas inquinanti esponenzialmente superiori. Nel bando si è preferito garantire il rispetto della MARPOL inserendo nella bozza di contratto una clausola fortemente penalizzante (rescissione del contratto) in caso di verificarsi di inosservanza delle disposizioni in materia ambientale.

-Infine sulla capacità economico-finanziaria il bando prevede una congrua premialità, conformemente a quanto previsto in delibera, non specificando l'entità della medesima in quanto di competenza della struttura amministrativa. Si ricorda, inoltre, che la solidità economico, finanziaria e patrimoniale delle società affidatarie risulta essere un **requisito minimo di partecipazione**, rapportato all'importo complessivo a base d'asta e che non potrebbe essere anche oggetto di valutazione, da dimostrare, con la relativa presentazione di due referenze bancarie o di intermediari autorizzati, così come consentito dalla vigente normativa in materia.

Distinti saluti.

  
Direttore Generale  
Gabriele Asunis