

**SOCIETÀ AUTOSTRADE VALDOSTANE SAV S.P.A.**  
Strada Barat, 13 – 11024 Chatillon (AO)

**GARA A5/SAV/02/19/INV - CIG 8143439274**

**PROCEDURA APERTA PER L’AFFIDAMENTO DEI LAVORI DI SOSTITUZIONE DELLA  
BARRIERA SPARTITRAFFICO NEL TRATTO A5 QUINCINETTO-AOSTA DA PROGR.  
KM 68+783 A PROGR. KM 76+331 (TRATTO 3.1)**

**ALLEGATO A2**

Offerta economicamente più vantaggiosa

Criteri di valutazione dell’offerta tecnica

Modalità di verifica delle offerte anormalmente basse

## 1. CONSIDERAZIONI GENERALI

Per l'affidamento dei lavori di cui in epigrafe è indetta una procedura ad evidenza pubblica da aggiudicare con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa ai sensi dell'art. 95, comma 2, del D.Lgs. n. 50/2016.

Il presente documento contiene le indicazioni sui criteri e sub criteri sulla base dei quali verranno valutate le offerte, la ponderazione relativa attribuita a ciascuno di essi, le modalità di presentazione dell'offerta tecnica, le modalità di valutazione degli elementi dell'offerta economica e dell'offerta tecnica e le modalità di verifica delle offerte eventualmente risultanti anomale.

Si richiama comunque l'attenzione sulla necessità di garantire la continuità e la fluidità del flusso di traffico autostradale tenendo conto dei vincoli e delle limitazioni imposte per garantire la sicurezza di traffico, sia durante il periodo invernale, che in occasione di eventi atmosferici, ovvero in relazione a specifiche situazioni di emergenza e/o allerta connesse ad eventi che possono incidere sulla sicurezza della circolazione; necessità che rappresentano in ogni caso obiettivi della stazione appaltante.

Il Concorrente dovrà altresì porre particolare attenzione agli aspetti inerenti la sicurezza e la riduzione dei rischi dei lavoratori, tenuto conto della costante presenza di traffico durante le lavorazioni ed alla necessità di minimizzare gli impatti ambientali del cantiere sulle aree limitrofe.

Preme anche in questo punto segnalare che, come specificato nel progetto posto a base di gara, **sono a carico dell'Appaltatore, che ne tiene conto nel formulare la propria offerta, le soggezioni (oneri, materiali, magisteri e quant'altro occorrente) per l'esecuzione dei lavori in presenza di traffico e gli oneri che ne derivano** (posa, sorveglianza diurna e notturna, manutenzione e rimozione al termine dei lavori delle cantierizzazioni e delle relative segnaletiche temporanee orizzontali e verticali, new jersey, etc. e quant'altro eventualmente necessario alla esecuzione dei lavori secondo le esigenze della sicurezza del traffico e previa approvazione della Concessionaria, il tutto qui elencato a titolo meramente indicativo e non esaustivo). Conseguentemente, nel formulare la propria offerta tecnica ed in particolar modo quella economica il Concorrente dovrà tenere conto del fatto che detti oneri gravano sull'appaltatore stesso.

## 2. VALUTAZIONE DELLE OFFERTE E RELATIVI PUNTEGGI

L'appalto sarà aggiudicato con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa ai sensi dell'art. 95, comma 2, d.lgs. n. 50/2016, determinato secondo le seguenti modalità.

Il criterio di formazione della graduatoria sarà il metodo aggregativo compensatore sulla base dei punteggi massimi dell'offerta economica e dell'offerta tecnica di seguito indicati:

	Punteggio massimo
Valutazione Offerta economica (ribasso offerto)	20
Valutazione offerta tecnica	80
Totale	100

Risulterà primo in graduatoria il concorrente che avrà ottenuto il punteggio totale più elevato ed espresso fino alla terza cifra decimale secondo la seguente formula:

$$P \text{ totale} = P_{\text{economica}} + P_{\text{tecnica}}$$

### 3. CRITERI DI VALUTAZIONE

Le offerte saranno valutate in base ai criteri e sub-criteri di seguito indicati:

CRITERI DI VALUTAZIONE		PUNTEGGIO MASSIMO	SUB-PUNTEGGIO
<b>A</b>	<b>Offerta Economica</b>	<b>20</b>	
	A1 Ribasso offerto		20
<b>B</b>	<b>Offerta Tecnica: Caratteristiche Operatore Economico</b>	<b>15</b>	
	B1 Curriculum Operatore Economico relativamente alla posa barriere antirumore e di sicurezza		4
	B2 Esperienza e qualifica del personale per esecuzione di lavori in presenza di traffico		5
	B3 Possesso Certificazione ISO 14001		2
	B4 Possesso Certificazione OSHAS 18001		2
	B5 Possesso Certificazione ISO 39001		2
<b>C</b>	<b>Offerta Tecnica: Organizzazione Cantiere</b>	<b>40</b>	
	C1 Misure per riduzione impatto ambientale		5
	C2 Collaborazione alla risoluzione delle problematiche ed interferenze di cantiere		10
	C3 Ottimizzazioni operative finalizzate alla riduzione dei disagi per la viabilità subordinate all'invariabilità della soluzione progettuale ed eventuali misure integrative e/o migliorative delle previsioni di progetto		10
	C4 Guardiania segnaletica di cantiere e cantierizzazioni ed eventuali misure integrative e/o migliorative delle previsioni di progetto		15
<b>D</b>	<b>Offerta Tecnica: Proposte migliorative tecnico-funzionali</b>	<b>20</b>	
	D1 Durabilità e razionalizzazione della gestione della manutenzione		10
	D2 Garanzia di reperibilità nel tempo degli elementi sostitutivi		10
<b>E</b>	<b>Offerta Tecnica: Riduzione Tempi</b>	<b>5</b>	
	E1 Riduzione tempistiche di esecuzione		5
<b>PUNTEGGIO MASSIMO PREVISTO</b>		<b>100</b>	

#### 4. OFFERTA ECONOMICA

Il punteggio economico ( $P_{econ}$ ) del Concorrente  $i$ -esimo verrà calcolato moltiplicando il coefficiente ( $C_i$ ) associato all'offerta, con il punteggio massimo previsto per l'offerta economica ( $P_{max} = 20$ ) come di seguito descritto:

$$P_{econ} = C_i \times P_{max}$$

dove il coefficiente  $C_i$  sarà pari a:

- 1 nel caso della migliore offerta presentata (massimo ribasso percentuale  $R_{max}$ );
- 0,8 nel caso dell'offerta presentata coincidente con il valore medio dei ribassi offerti ( $R_{med}$ );
- 0 nel caso di ribasso  $R_i$  pari a zero.

Alle offerte intermedie sarà assegnato un coefficiente calcolato con la seguente formula:

$$\text{se } R_i < R_{med} \rightarrow C_i = K \times \frac{R_i}{R_{med}}$$

$$\text{se } R_i > R_{med} \rightarrow C_i = K + (1.00 - K) \times \frac{(R_i - R_{med})}{(R_{max} - R_{med})}$$

dove:

- $C_i$  = coefficiente attribuito all'offerta economica del Concorrente  $i$ -esimo;
- $R_i$  = ribasso offerta del Concorrente  $i$ -esimo;
- $R_{med}$  = media aritmetica dei ribassi offerti dei Concorrenti;
- $R_{max}$  = massimo ribasso offerto;
- $K = 0,8$ .

Il Punteggio Economico  $P_{econ}$  verrà espresso fino alla terza cifra decimale, arrotondato all'unità superiore qualora la quarta cifra decimale sia pari o superiore a cinque.

## 5. OFFERTA TECNICA

### 5.1 Modalità di presentazione dell'offerta tecnica: prescrizioni generali.

Il Concorrente dovrà presentare una **relazione tecnica** unica, con eventuali allegati, in cui descrive separatamente quanto richiesto per ogni criterio/sub-criterio, ai fini delle specifiche valutazioni.

Tale **relazione tecnica**, da presentare in un unico originale, dovrà essere composta complessivamente da:

- massimo 30 (trenta) pagine dattiloscritte formato A4 (stampa su una sola facciata, carattere con dimensione minima 10 (dieci), interlinea 1 (uno) e con un numero massimo di 50 (cinquanta) righe per pagina;
- eventuali ulteriori allegati documentali (schede tecniche, rapporti di prova, certificazioni, ecc.) per un massimo di 20 (venti) fogli formato A4 su una sola facciata (è possibile sostituire due facciate A4 con una facciata A3);
- cronoprogramma operativo di cui al criterio E1 in formato massimo A1.

La predetta relazione tecnica dovrà essere sottoscritta su ogni foglio anche degli allegati, a titolo di impegno, dal Legale Rappresentante o da Procuratore da lui delegato.

Si precisa inoltre che:

- l'offerta tecnica non dovrà contenere, a pena di esclusione, alcuna valorizzazione economica anticipatoria dei contenuti dell'offerta economica (ad esempio importi, prezzi, ecc.), né essere formulata in maniera alternativa o condizionata;
- nessun compenso o variazione dei prezzi unitari previsti verrà riconosciuto ai Concorrenti in relazione alle proposte presentate;
- non sono ammesse offerte che riducano le prestazioni e i contenuti tecnici del progetto o che introducano varianti allo stesso;
- ogni elemento ed ogni soluzione tecnica dovrà essere esposta in modo chiaro;
- non potranno essere indicate proposte fra loro alternative, tenendo presente che in tal caso verrà presa in considerazione solo la prima soluzione proposta in ordine di presentazione;
- tutto quanto dichiarato in sede di offerta tecnica, valutato al momento dell'assegnazione dei punteggi, costituirà vincolo contrattuale e non potrà dare adito a nessun tipo di richiesta di aumento dei costi.

Ove una o più proposte di un Concorrente siano state valutate dalla Commissione giudicatrice peggiorative o comunque non migliorative e/o non accettabili e/o non sufficientemente documentate o illustrate, non si procederà all'esclusione del Concorrente dalla gara, ma se ne terrà debitamente conto nell'assegnazione dei punteggi previsti. Il suddetto Concorrente, in caso di aggiudicazione, dovrà eseguire l'intervento, per quanto riguarda le dette proposte ritenute inaccettabili, nel rispetto delle indicazioni e prescrizioni poste a base di gara ed al ribasso offerto in gara dal Concorrente stesso.

Dovrà essere prodotta anche **una copia integrale su CD** (compresi gli allegati) in formato non editabile e sottoscritta digitalmente dal legale rappresentante del concorrente.

**La relazione dovrà contenere una sezione dedicata a ciascuno dei criteri di valutazione ed una sottosezione per ciascun sub-criterio**, nell'ambito delle quali dovranno essere descritti gli aspetti oggetto di valutazione.

## **5.2 Criteri di valutazione dell'offerta tecnica**

Nella valutazione dell'offerta tecnica la Commissione giudicatrice applicherà la metodologia descritta di seguito.

### **5.2.1. Modalità di assegnazione dei punteggi**

**Per gli elementi di valutazione qualitativi** è prevista l'assegnazione discrezionale, da parte di ciascun Commissario, di un coefficiente variabile tra 0 ed 1, quest'ultimo sarà espresso con un solo decimale, con i seguenti criteri di attribuzione:

Coeff. = 1,0	Ottimo riscontro di quanto previsto;
Coeff. = 0,8	Buon riscontro di quanto previsto;
Coeff. = 0,6	Sufficiente riscontro di quanto previsto;
Coeff. = 0,4	Modesto riscontro di quanto previsto;
Coeff. = 0,2	Scarso riscontro di quanto previsto;
Coeff. = 0	Nessun riscontro di quanto previsto.

I criteri suindicati non escludono l'utilizzo da parte dei Commissari, ove ritenuto necessario, dei punteggi intermedi.

Quanto proposto per ciascun criterio/sub-criterio verrà valutato dai Commissari anche tenendo conto di quanto segue:

- chiarezza, sinteticità, completezza tecnico/descrittiva ed originalità delle analisi svolte;
- livello di definizione delle problematiche individuate e delle relative soluzioni proposte;
- qualità delle giustificazioni addotte, con dimostrazione della loro efficacia, fattibilità e sostenibilità nel tempo. Il tutto anche in base alle limitazioni ed ai vincoli specifici insiti nelle caratteristiche della tipologia contrattuale descritta negli elaborati di gara ed al contesto di lavori eseguiti in un'autostrada in esercizio con elevati livelli di traffico.

### **5.2.2. Riparametrazione**

Il calcolo dei punteggi attribuiti all'Offerta Tecnica di ciascun Concorrente sarà effettuato con la seguente modalità:

individuazione del coefficiente i-esimo costituito dalla media dei coefficienti attribuiti da ciascun commissario per ogni singolo criterio secondo la seguente formula

$Coeff\ mi = (Coeff\ i1 + C\ Coeff\ i2 + C\ Coeff\ i3)/3$  dove

Coeff mi è la media non riparametrata dei coefficienti i-esimi attribuito dai singoli commissari rispetto a ciascun sub-criterio

Coeffi1 = coefficiente espresso dal commissario 1 in relazione al criterio i-esimo;

Coeff 2 = coefficiente espresso dal commissario 2 in relazione al criterio i-esimo;

Coeff 3 = coefficiente espresso dal commissario 3 in relazione al criterio i-esimo;

A questo punto per ottenere il punteggio da assegnare al singolo subcriterio Ci si procederà secondo la seguente formula

$$P_i = \text{Coeff } m_i \times P_{i\max}$$

Dove

$P_i$  = punteggio non riparametrato assegnato dall'intera commissione per il singolo subcriterio i-esimo

Coeff  $m_i$  = media non riparametrata dei coefficienti i-esimi attribuito dai singoli commissari rispetto a ciascun sub-criterio

$P_{i\max}$  = punteggio massimo previsto per il subcriterio i-esimo

A questo punto, assegnati tutti i  $P_i$  previsti dalla griglia dei criteri, si procederà a determinare il punteggio totale della singola offerta tecnica, non ancora riparametrato, secondo la seguente sommatoria

$$\text{Punteggio totale non riparametrato} = \sum P_i$$

$$\text{dove } P_i = \text{Coeff } m_i \times P_{i\max}$$

con una sola riparametrazione, attribuendo alla migliore offerta di ciascun criterio tecnico (somma degli eventuali sub-criteri) il punteggio massimo previsto per tale criterio e riparametrando le altre. I punteggi così rideterminati saranno espressi fino alla terza cifra decimale, arrotondata all'unità superiore qualora la quarta cifra decimale sia pari o superiore a cinque.

Il punteggio tecnico complessivo  $P_{\text{tecn}}$  sarà determinato sommando i valori riparametrati dei singoli criteri tecnici.

## **CRITERIO B – CARATTERISTICHE OPERATORE ECONOMICO (massimo 15 punti)**

### **SUB-CRITERIO B1 - Curriculum dell'Operatore Economico con specifico riferimento alla posa di barriere di sicurezza**

La relazione tecnica unica deve contenere il numero e una descrizione sintetica di lavori analoghi a quello oggetto di gara, eseguiti in soggezione di traffico su strade di cat. A e B negli ultimi 5 anni per importi singolarmente superiori a € 500.000,00.

Numero interventi	≤4	5-9	10-14	15-19	≥20
Punti PB1	0	1	2	3	4



**SUB-CRITERIO B2 – Esperienza e qualifica del personale per l'esecuzione di lavori in presenza di traffico.**

La commissione dovrà valutare l'esperienza del personale che il Concorrente intende effettivamente impiegare per l'esecuzione dei lavori apprezzando in modo particolare:

- le esperienze di esecuzione, in autostrada e in presenza di traffico, di lavorazioni analoghe da parte del Capo Cantiere e dei Capisquadra;
- la modalità di avvenuta formazione specialistica e aggiuntiva degli operatori impegnati in cantiere, attinente l'esecuzione di lavori in presenza di traffico, eventualmente svolta presso Agenzie di Formazione accreditate.

Il punteggio di questo sub-criterio sarà attribuito secondo la seguente formula:

$$PB2=CB2 \times 5$$

dove:

- CB2 è la media dei coefficienti, variabili tra 0 e 1, che ogni Commissario attribuisce discrezionalmente in seduta riservata, alle proposte di ogni Concorrente, valutate una alla volta in successione con i criteri indicati nel paragrafo "Modalità di assegnazione dei punteggi";
- 5 è il massimo punteggio previsto per il sub-criterio B2.

**SUB-CRITERIO B3 – Possesso Certificazione ISO 14001**

Il Concorrente dovrà fornire, ai fini della valutazione, copia conforme della certificazione ISO 14001 (processo qualità ambientale) rilasciato da soggetti accreditati.

Parametro di attribuzione punteggio: possesso requisito SI/NO

Parametro	NO	SI
Punti PB3	0	2

**SUB-CRITERIO B4 – Possesso Certificazione OHSAS 18001**

Il Concorrente dovrà fornire, ai fini della valutazione, copia conforme della certificazione OHSAS 18001 (sistema di gestione della sicurezza e salute dei lavoratori) rilasciato da soggetti accreditati.

Parametro di attribuzione punteggio: possesso requisito SI/NO

Parametro	NO	SI
Punti PB4	0	2

**SUB-CRITERIO B5 – Possesso Certificazione ISO 39001**

Il Concorrente dovrà fornire, ai fini della valutazione, copia conforme della certificazione ISO 39001 relativa alla Gestione della sicurezza stradale (Road Traffic Safety RTS) rilasciato da soggetti accreditati.

Parametro di attribuzione punteggio: possesso requisito SI/NO

Parametro	NO	SI
Punti PB5	0	2

**CRITERIO C – ORGANIZZAZIONE DEL CANTIERE (massimo 40 punti)****SUB-CRITERIO C1 – Misure per riduzione impatto ambientale**

Nel presente criterio vengono valutate le misure atte alla salvaguardia ambientale nonché in generale alla gestione socialmente responsabile del cantiere.

Il Concorrente dovrà trattare, nella relazione unica, i seguenti aspetti:

- analisi dei rischi ambientali che le lavorazioni previste possono causare, indicando i processi operativi, eventualmente certificati, atti ad impedirli o a migliorare la situazione;
- modalità di contenimento dei consumi energetici e delle risorse ambientali;
- proposte organizzative, distribuzione spazio/temporale delle fasi lavorative, tecniche esecutive e misure logistiche volte a conseguire una riduzione dell'impatto del cantiere verso l'esterno (polvere, rumore, proiezione di materiali, utilizzo di mezzi idonei e conformi a livello di emissioni, ecc.);
- modalità operative per la gestione delle emergenze ambientali nel contesto operativo.

Il punteggio di questo sub-criterio sarà attribuito secondo la seguente formula:

$$PC1=CC1 \times 5$$

dove:

- CC1 è la media dei coefficienti, variabili tra 0 e 1, che ogni Commissario attribuisce discrezionalmente in seduta riservata, alle proposte di ogni Concorrente, valutate una alla volta in successione con i criteri indicati nel paragrafo “Modalità di assegnazione dei punteggi”;
- 5 è il massimo punteggio previsto per il sub-criterio C1.

**SUB-CRITERIO C2 – Collaborazione alla risoluzione delle problematiche e delle interferenze di cantiere.**

Nella organizzazione del cronoprogramma dei lavori (che dovrà essere prodotto a corredo della trattazione del SUB-CRITERIO E1) il Concorrente deve esplicitare le modalità con le quali intende pianificare nel tempo l'attuazione dei singoli interventi e delle relative attività elementari delle quali si compone l'Appalto.

Nella trattazione del presente SUB-CRITERIO C2 il Concorrente dovrà descrivere quale metodologia e quali criteri organizzativi del sistema operativo (risorse umane, macchinari, tecnologie, strutture organizzative, ecc.) sono alla base della elaborazione del cronoprogramma (allocazione delle risorse in termini spazio-temporali).

La Commissione dovrà valutare la coerenza della metodologia e dei criteri organizzativi verso le problematiche tipiche di un cantiere autostradale.

In particolare sarà apprezzata l'organizzazione del Concorrente che consenta di minimizzare le conseguenze di un cammino critico eccessivamente rigido dimostrando la capacità di riorganizzare in modo collaborativo, efficace ed efficiente la dislocazione spazio temporale del sistema operativo in considerazione delle esigenze eventualmente concomitanti della Concessionaria, quali la necessità di attivare e/o prolungare nel tempo e

nello spazio atri interventi (ricedenti in differenti appalti) potenzialmente interferenti, direttamente o indirettamente, con i siti oggetto di intervento.

Il punteggio di questo sub-criterio sarà attribuito secondo la seguente formula:

$$PC2=CC2 \times 10$$

dove:

- CC2 è la media dei coefficienti, variabili tra 0 e 1, che ogni Commissario attribuisce discrezionalmente in seduta riservata, alle proposte di ogni Concorrente, valutate una alla volta in successione con i criteri indicati nel paragrafo “Modalità di assegnazione dei punteggi”;
- 10 è il massimo punteggio previsto per il sub-criterio C2.

**SUB-CRITERIO C3 – Ottimizzazioni operative finalizzate alla riduzione dei disagi per la viabilità subordinate all'invariabilità della soluzione progettuale ed eventuali misure integrative e/o migliorative delle previsioni di progetto.**

Il Concorrente può proporre, rispetto al progetto posto a base di gara, soluzioni, accorgimenti ed ottimizzazioni operative strettamente finalizzate a realizzare una riduzione dell'impatto dei lavori sulla viabilità (fasi di lavorazione, caratteristiche delle parzializzazioni viarie, programmazione, presidi, tecniche esecutive, misure logistiche, ecc.) anche variando se necessario il cronoprogramma di progetto, ferma restando l'invariabilità tecnica della soluzione progettuale.

Le proposte dovranno comunque rispettare, pena la loro non accettabilità, i seguenti criteri generali:

- non devono comportare la riduzione delle prestazioni qualitative e funzionali stabilite nel progetto;
- non devono essere previste parzializzazioni viarie peggiorative rispetto a quelle previste;
- non devono comportare problematiche aggiuntive nella risoluzione delle interferenze;
- non devono comportare peggiori condizioni di sicurezza dei lavoratori;
- non devono comportare variazioni in aumento delle occupazioni dei sedimi destinati alla realizzazione dell'opera (è al più ammesso l'utilizzo temporaneo di sedimi aggiuntivi, purchè il Concorrente ne documenti la disponibilità a sue spese per il periodo necessario e ne motivi i vantaggi derivanti nell'esecuzione delle opere).

Le proposte, illustrate nella relazione unica, dovranno essere sostenute da un'ideale documentazione comprovante la loro validità in tema di riduzione dei disagi per la viabilità.

Il punteggio di questo sub-criterio sarà attribuito secondo la seguente formula:

$$PC3=CC3 \times 10$$

dove:

- CC3 è la media dei coefficienti, variabili tra 0 e 1, che ogni Commissario attribuisce discrezionalmente in seduta riservata, alle proposte di ogni Concorrente, valutate una alla volta in successione con i criteri indicati nel paragrafo “Modalità di assegnazione dei punteggi”;
- 10 è il massimo punteggio previsto per il sub-criterio C3.

**SUB-CRITERIO C4 – Guardiania segnaletica di cantiere e cantierizzazioni ed eventuali misure integrative e/o migliorative delle previsioni di progetto.**

Come specificato nel progetto posto a base di gara, sono a carico dell'Appaltatore, che ne tiene conto nel formulare la propria offerta, le soggezioni (oneri, materiali, magisteri e quant'altro occorrente) per l'esecuzione dei lavori in presenza di traffico e gli oneri che ne derivano (posa, sorveglianza diurna e notturna, manutenzione e rimozione al termine dei lavori delle cantierizzazioni e delle relative segnaletiche temporanee orizzontali e verticali, new jersey, etc. e quant'altro eventualmente necessario alla esecuzione dei lavori secondo le esigenze della sicurezza del traffico e previa approvazione della Concessionaria, il tutto qui elencato a titolo meramente indicativo e non esaustivo).

Ciò premesso la Commissione dovrà valutare la coerenza delle modalità operative proposte per la gestione del servizio di guardiania della segnaletica temporanea di cantiere, così come descritte dal Concorrente nella relazione unica, con le norme applicabili e le prescrizioni della Committente contenute nei documenti a base di gara, apprezzando in modo particolare le proposte che incrementino/potenzino i livelli di controllo e sorveglianza degli impianti segnaletici previsti per le differenti fasi di cantierizzazione, anche incrementando le risorse umane all'uopo proposte.

Il punteggio di questo sub-criterio sarà attribuito secondo la seguente formula:

$$PC4=CC4 \times 15$$

dove:

- CC4 è la media dei coefficienti, variabili tra 0 e 1, che ogni Commissario attribuisce discrezionalmente in seduta riservata, alle proposte di ogni Concorrente, valutate una alla volta in successione con i criteri indicati nel paragrafo "Modalità di assegnazione dei punteggi";
- 15 è il massimo punteggio previsto per il sub-criterio C4.

**CRITERIO D – PROPOSTE MIGLIORATIVE TECNICO FUNZIONALI (massimo 20 punti)****SUB-CRITERIO D1 – Durabilità e razionalizzazione della gestione.**

Nel presente criterio vengono valutate le caratteristiche e i dettagli costruttivi idonei a garantire la durabilità delle componenti e la facilità ed economia delle operazioni di manutenzione.

Saranno apprezzati gli accorgimenti costruttivi e/o le tecnologie di produzione che dimostrino il requisito della durabilità del materiale verso l'azione del tempo e degli agenti atmosferici.

Sarà altresì apprezzata la proposta di componenti in sintonia con dispositivi già presenti sull'Autostrada.

Il punteggio di questo sub-criterio sarà attribuito secondo la seguente formula:

$$PD1=CD1 \times 10$$

dove:

- CD1 è la media dei coefficienti, variabili tra 0 e 1, che ogni Commissario attribuisce discrezionalmente in seduta riservata, alle proposte di ogni Concorrente, valutate una alla volta in successione con i criteri indicati nel paragrafo “Modalità di assegnazione dei punteggi”;
- 10 è il massimo punteggio previsto per il sub-criterio D1.

### **SUB-CRITERIO D2** – Garanzia di reperibilità nel tempo degli elementi sostitutivi.

Nel presente criterio vengono valutate le modalità con le quali il concorrente intende garantire alla Concessionaria la reperibilità delle componenti di ricambio della componentistica della quale si debba eventualmente rendere necessaria la sostituzione a seguito di urti.

Saranno apprezzate le garanzie in termini di pronta reperibilità di adeguata quantità nel tempo.

Il punteggio di questo sub-criterio sarà attribuito secondo la seguente formula:

$$PD2=CD2 \times 10$$

dove:

- CD1 è la media dei coefficienti, variabili tra 0 e 1, che ogni Commissario attribuisce discrezionalmente in seduta riservata, alle proposte di ogni Concorrente, valutate una alla volta in successione con i criteri indicati nel paragrafo “Modalità di assegnazione dei punteggi”;
- 10 è il massimo punteggio previsto per il sub-criterio D2.

### **CRITERIO E** – RIDUZIONE TEMPI (massimo 5 punti)

#### **SUB-CRITERIO E1** – Riduzione tempistiche di esecuzione

Il tempo utile previsto in progetto per dare ultimati i lavori nel loro complesso è di 242 (duecentoquarantadue) giorni naturali e consecutivi. Il Concorrente, ai fini della valutazione, dovrà indicare il tempo di riduzione complessivo  $R_t$  espresso in giorni interi rispetto a quelli su indicati, tenendo conto che  $R_{tmax}$  non può superare i 60 (sessanta) giorni naturali e consecutivi (tempo utile per dare ultimati i lavori nel loro complesso non inferiore pertanto a 182 giorni naturali e consecutivi). Qualora venga indicato un valore di ribasso superiore, ai fini del punteggio sarà comunque considerata una riduzione pari a  $R_{tmax}=60$  giorni.

Tale offerta impegnativa di riduzione del tempo di esecuzione dovrà essere dettagliatamente giustificata, all'interno della relazione unica, dando particolare conto delle motivazione e delle modalità organizzative di dettaglio che giustifichino la fattibilità di tale impegno di riduzione (manodopera, mezzi utilizzati, ecc.), anche in funzione delle caratteristiche generali, dei vincoli dell'appalto e delle interferenze presenti.

La riduzione dei tempi di esecuzione dell'appalto non dovrà inoltre comportare peggioramenti nelle parzializzazioni viarie e nelle condizioni di sicurezza.

A corredo dovrà essere allegato un cronoprogramma operativo aggiornato (in formato

massimo A1), elaborato sulla base del cronoprogramma del progetto esecutivo posto a base di gara.

Si precisa che la riduzione di tempistiche offerta costituirà modifica alle previsioni del CSA ai fini dell'applicazione delle penali in caso di ritardo.

Nel caso in cui il Concorrente:

- non presenti il cronoprogramma;
- e/o non fornisca, all'interno della relazione unica, alcuna giustificazione relativa alla riduzione dei tempi offerta;
- e/o presenti un'offerta in aumento del tempo complessivo;

si intenderà pienamente accettato dal Concorrente il cronoprogramma posto a base di gara e gli sarà assegnato, per questo criterio, un punteggio pari a 0 punti. Negli altri casi il punteggio PD1 sarà attribuito secondo la seguente formula:

$$PE1=CE1 \times Pt \times 5$$

dove:

- CE1 è la media dei coefficienti, variabili tra 0 e 1, che ogni Commissario attribuisce discrezionalmente in seduta riservata, alle giustificazioni comprovanti la riduzione tempi offerta e alla chiarezza del relativo cronoprogramma, prodotti da ciascun Concorrente e valutati uno alla volta in successione con i criteri indicati nel paragrafo "Modalità di assegnazione dei punteggi";
- Pt verrà determinato attraverso l'interpolazione lineare tra il coefficiente pari a 1, attribuito alla massima riduzione tempi prevista ( $R_{tmax}=40$ ), ed il coefficiente pari a 0, attribuito al tempo di esecuzione indicato in progetto ( $R_t=0$ );

5 è il massimo punteggio previsto per il sub-criterio E1.

## **6. MODALITA' DI VERIFICA DELLE OFFERTE ANOMALE**

Sarà valutata la congruità delle offerte che presentano sia i punti relativi al prezzo, sia la somma dei punti relativi agli altri criteri di valutazione, entrambi pari o superiori ai quattro quinti dei corrispondenti punti massimi precedentemente indicati.

La congruità delle offerte sarà valutata ai sensi dell'art. 97, commi 4, 5, 6 e 7 del D.Lgs. n. 50/2016.

La verifica della componente economica avverrà richiedendo le giustificazioni dei prezzi, mediante analisi e documentazione giustificativa a corredo anche tenendo conto di quanto già più volte precisato, vale a dire che sono a carico dell'Appaltatore le soggezioni (oneri, materiali, magisteri e quant'altro occorrente) per l'esecuzione dei lavori in presenza di traffico e gli oneri che ne derivano (posa, sorveglianza diurna e notturna, manutenzione e rimozione al termine dei lavori delle cantierizzazioni e delle relative segnaletiche temporanee orizzontali e verticali, new jersey, etc. e quant'altro eventualmente necessario alla esecuzione dei lavori secondo le esigenze della sicurezza del traffico e previa approvazione della Concessionaria, il tutto qui elencato a titolo meramente indicativo e non esaustivo).