

**ECC.MO TRIBUNALE AMMINISTRATIVO REGIONALE PER IL LAZIO**

– ROMA –

**RICORSO**

**Per:** Civitavecchia Servizi Pubblici S.r.l. (C.F. e P.I.: 14105271002), in persona del Presidente – legale rappresentante *pro tempore* Francesca Romana Tomaselli, con sede in Via delle Terme di Traiano, n. 42 – 00053 Civitavecchia, rappresentata e difesa dall’Avv. Francesco A. Caputo (C.F.: CPTFNC64L27D086A; pec: studiolegalecaputoroma@pec.it) del Foro di Roma, con domicilio eletto presso il di Lui Studio sito in Via Ugo Ojetti, n. 114 – 00137 Roma, e presso la pec: studiolegalecaputoroma@pec.it, giusta procura speciale in calce al presente atto, rilasciata in esito ad apposito atto di incarico

**CONTRO**

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale, in persona del legale rappresentante *pro tempore*, con sede in Molo Vespucci snc - 00053 Civitavecchia (Rm), di seguito AdSP

**E NEI CONFRONTI – PER QUANTO OCCORRER POSSA –**

Comune di Civitavecchia, in persona del Sindaco legale rappresentante *pro tempore*, con sede in Piazzale Pietro Guglielmotti, 7 - 00053 – Roma;

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in persona del Ministro – legale rappresentante *pro tempore*, rappresentato e difeso *ope legis* dall’Avvocatura Generale dello Stato con sede in Via dei Portoghesi, n. 12 – 00186 Roma

**PER L’ANNULLAMENTO**

previa idonea misura cautelare, della *lex specialis* e di tutti gli atti che la compongono, inerenti la procedura indetta per l’affidamento “*in concessione mediante procedura aperta di servizi di trasporto pubblico dei passeggeri delle navi da crociera scalanti nel Porto Di Civitavecchia. - periodo dal 01.01.2025 al 31.12.2041 C.I.G.: B26A109248*” e quindi identificabili nel Bando (all. n. 1), disciplinare di gara (all. n. 2), Progetto di fattibilità e relativi allegati (all. n. 3), schema di contratto (all. n. 4), tutti i chiarimenti (all. n. 5) e in disparte quant’altro approvato in sede di decisione a contrarre (all. n. 6) e di tutti gli atti preordinati, connessi e consequenziali, ancorchè non conosciuti, e nello specifico dei seguenti cespiti del disciplinare di gara:

- art. 1 rubricato “Oggetto della concessione” che nel dettagliare la tipologia della commessa assicura il collegamento di trasporto oltre il “varco

uscita/accesso al sedime portuale”, invadendo il territorio comunale di esclusiva competenza del Comune di Civitavecchia;

- art. 4 “ Criterio di aggiudicazione e valutazione dell’offerta”, 4.1 Metodo di valutazione dell’OFFERTA TECNICA nella parte in cui non è stato dettagliato (in termini di sub-pesi e sub-punteggi) il sub-criterio 4.1. dedicato all’organizzazione del servizio e la cui ponderazione (da 0 a 30 pp.) non è adeguata

#### **CON CONSEGUENTE DECLARATORIA DI ILLEGITTIMITA’**

di tutti gli atti di gara, con particolare riferimento ai profili oggetto di impugnazione (e da cui deriva l’*aberratio tout court*) della procedura evidenziale onde trattasi così delineati:

- i) preambolo argomentativo del decreto approvativo degli atti di gara, nella parte in cui (pag. 4) assume che la sentenza n. 317/23 dal Consiglio di Stato consentirebbe di operare in termini in “Largo della Pace”;
- ii) qualsiasi altra previsione di gara che disciplina il trasporto *de quo* nell’ambito del territorio comunale;
- iii) criterio A.1, art. 4 del disciplinare di gara, con riferimento ai metodi di valutazione dell’offerta tecnica, alla luce di quanto introdotto

#### **E PER LA CONSEGUENTE DECLARATORIA DI ILLEGITTIMITÀ**

della gara onde trattasi, nonchè dell’eventuale aggiudicazione che dovesse essere disposta dall’Autorità intimata, riservandosi *ex post* relative azioni indennitarie e/o risarcitorie da formulare con separato giudizio, posta la richiesta di inefficacia di un eventuale contratto *medio tempore* stipulato con operatore economico illegittimo aggiudicatario

#### **FATTO**

1. Come esposto in contenzioso pendente all’intestato TAR *sub* r.g. 6652/22, al quale si fa rinvio per quanto di interesse, donde poter ivi far acclarare la legittimazione processuale in capo alla patrocinata, Civitavecchia Servizi Pubblici (di seguito CSP) è titolata, nei prospettati termini oppositivi, dal compiegato contratto di servizio (all. n. 7) in base al quale svolge il Trasporto Pubblico Locale (TPL) su autobus nel Comune di Civitavecchia, fino alla data del 7.12.25;
2. ciò inerisce alla circostanza che CSP è entità a totale partecipazione pubblica, il cui socio, per l’appunto unico, Comune di Civitavecchia, ha l’indiscussa competenza al servizio di TPL, anche a fronte delle righe

argomentative di cui al par. 7.2.2. della sentenza n. 317/23, richiamata *ex adverso*, ritenendo che la stessa avesse stabilito “*all’esito dell’istruttoria disposta nel corso del giudizio*”, che “*l’area denominata “Largo della Pace” si trova fuori del confine portuale ma rientra comunque nelle competenze dell’Autorità Portuale in quanto ricompresa nell’ambito di pianificazione del Piano regolatore portuale approvato con delibera di Giunta regionale n. 121 del 23 marzo 2012 ed ha destinazione a “area di sosta - P” e “sicurezza e controllo - SC”; ogni attività che ricade all’interno dell’ambito pianificato dal PRP è disciplinata dalle relative NTA ed è di esclusiva competenza dell’Autorità di sistema portuale*” (decreto n. 160 del 10.07.24, approvativo dei documenti di gara e a valere quale “*decisione di contrarre*”, ex art. 17, comma 1 D.Lgs. 36/23);

3. viceversa, la prefata statuizione del Supremo Consesso, peraltro poi oggetto di pronuncia di ottemperanza n. 1927/24, ha chiarito l’assoluta incompetenza funzionale dell’intimata Autorità a regolamentare “*tratte che sarebbero di competenza del Comune di Civitavecchia, in quanto afferenti al servizio di trasporto pubblico locale poiché snodatisi non solo in ambito portuale ma anche su porzioni di territorio comunale*”;
4. in buona sostanza il presente contenzioso verte sull’impugnativa della procedura bandita dall’intimata Autorità di Sistema, a mezzo della quale la medesima intende affidare in concessione il servizio di trasporto dei passeggeri delle crociere che assicura collegamento tra sottobordo nave e:
  - a) il varco di uscita /accesso al sedime portuale in linea con le previsioni del Piano Regolatore Portuale (Largo della Pace - Civitavecchia).
  - b) la stazione ferroviaria di Civitavecchia;
  - c) l’Aeroporto di Fiumicino “Leonardo da Vinci”,  
incidendo, *sine titulo*, su tratte del territorio del Comune di Civitavecchia, laddove il servizio di trasporto dei passeggeri delle navi scalanti nel Porto di Civitavecchia può virare (ove appaltato in via esclusiva dall’Autorità Portuale) tra sottobordo nave e varco di uscita/accesso al sedime portuale;
5. cionondimeno, l’impugnativa di CSP – nella veste non solo di entità abilitata a tuttoggi al Trasporto Pubblico Locale, ma di “ordinario” operatore economico a cui eventualmente il socio pubblico consentirebbe di concorrere – si estende (oltre alla contestazione dell’incompetenza ad

appaltare addotta all'intimata AdSP) su un profilo che non consente la presentazione dell'offerta. *Id est*:

- la mancata specificazione di sub-criterio e sub-peso rispetto al criterio premiale A.1, il quale – a fronte della previsione di pp. 30 – non prevede quanto prescritto dall'art. 108, comma 7, primo periodo D.Lgs. 36/23.

Alla luce di quanto indicato, l'epigrafato operatore economico, per come assistito, propone ricorso giusta seguenti motivi di

## **DIRITTO**

### **In punto di premessa**

1. La legittimazione per cui è causa, posta per l'appunto sull'emarginato contratto di servizio (tale da escludere che CSP sia, di per sé, un *quisque de populo*), fa fede sulla base di consolidata giurisprudenza, su un assunto dell'intestato TAR, non appellato: *“nell'esistenza di una posizione di interesse legittimo, direttamente discendente da una situazione qualificata (legitimatio ad causam) che distingue il soggetto dal quisque de populo, e nella sussistenza dell'interesse ad agire ex art. 100 c.p.c. ad ottenere un risultato utile e concreto, collegato al conseguimento di un preciso e ben individuato bene della vita (legitimatio ad processum) in altri termini, la legittimazione ad agire richiede la titolarità in capo al soggetto che propone l'azione dell'interesse a conseguire un determinato “vantaggio” (Sez. II bis, 13 ottobre 2016, n. 10197).*
2. Vieppiù, siamo anche al cospetto di una tipica fattispecie rispetto alla quale l'operatore economico pur non versando la domanda partecipativa, è legittimato all'impugnativa, perché contesta, in nuce, l'incapacità giuridico – potestativa ad indire la gara da parte dell'intimata S.A.: cfr. Consiglio di Stato, Sez. III, 5 febbraio 2024, n. 1146, sulla scia dell'Adunanza Plenaria n. 4/18.

**I – VIOLAZIONE DI LEGGE ED ECCESSO DI POTERE PER SVIAMENTO.**

**INCOMPETENZA NORMATIVA E FUNZIONALE.**

**VIOLAZIONE DEI CONTENUTI PROGRAMMATICI DELLA LEGGE DELLA REGIONE LAZIO, 16 LUGLIO 1998, N. 30 CON PARTICOLARE RIFERIMENTO ALL'ART. 3, COMMA 2, LETT. a) E b), ANCHE LETTI IN COMBINATO DISPOSTO CON I PRINCIPI DI CUI ALLA L. 84/94.**

**INCONFERENTE RICHIAMO ALLA SENTENZA DEL SUPREMO  
CONSESSO N. 317/23, PERALTRO DISATTESA NEL RELATIVO  
DATO DI PRINCIPIO DI CUI AL PAR. 7.2.2.**

L'epigrafata normativa regionale così recita all'art. 3, commi 1 e 2: *“1. I servizi di trasporto pubblico locale, in considerazione delle caratteristiche del percorso, si distinguono in servizi di linea:*

- a) comunali;*
- b) provinciali;*
- c) regionali.*

*2. Sono servizi di linea comunali:*

- a) i servizi svolti nell'ambito del territorio di un comune, caratterizzati da una frequenza medio-alta di corse, in presenza di una sostanziale continuità di insediamenti urbani;*
- b) i servizi di cui alla lettera a) che collegano il centro urbano con lo scalo ferroviario, con l'aeroporto o con il porto, situati anche nel territorio di comuni limitrofi;*
- c) i servizi di cui alle lettere a) e b) che collegano il territorio di un comune con una parte marginale e circoscritta del territorio di un comune limitrofo, nonché con un centro di servizi o uno sportello polifunzionale”.*

La Legge 28 gennaio 1994, n. 84, titolata *“Riordino della legislazione in materia portuale”*, nel dettagliare le distinte Autorità Portuali sparse sul territorio italiano, definisce all'art. 6 le attività destinate ad essi enti. Dal tenore letterale di essa disposizione risulta che le competenze delle Autorità afferiscano alla sola area del Porto.

Dunque, risulta evidente che l'Autorità Portuale intimata non possa disciplinare i servizi di TPL che esorbitino la zona territoriale di propria stretta competenza. E né fa testo, anzi è assolutamente di supporto alla presente linea difensiva, l'argomentazione di preambolo della decisione di contrarre ritrascritta al p. 2. dell'esposizione in fatto (pagg. 2 e 3).

Ed invero, nella vicenda confluita nella sentenza sopra richiamata, risulta che l'assetto del servizio di navettamento previsto dall'Autorità Portuale, sarebbe del tutto illegittimo, poichè la regolazione predisposta *ex adverso* non può estendersi al Trasporto Pubblico Locale, atteso che l'attribuzione normativa in tale materia è di esclusiva pertinenza comunale.

In buona sostanza, l'art. 10 della citata Legge regionale enumera le funzioni dei Comuni in relazione (anche) ai servizi di linea di loro competenza, tra cui spiccano l'adozione dei piani urbani del traffico, al fine di assicurare un adeguato livello di mobilità nell'ambito del territorio comunale; l'individuazione delle unità di rete, della rete e del livello dei servizi minimi comunali nei limiti delle risorse finanziarie assegnate; l'affidamento di quanto di competenza; l'individuazione delle tariffe relative ai servizi in questione; la vigilanza sulla regolarità dell'esercizio, sulla qualità del servizio e sui risultati del medesimo.

Ancor prima della prescrizione regionale sopra citata è opportuno compiere un passo rapportandosi con il D.Lgs. 422/97, alle pagg. 2 e 3, secondo cui è stato disposto che *“siano conferiti alle regioni e agli enti locali, con le modalità di cui agli articoli 6 e seguenti, tutti i compiti e tutte le funzioni relativi al servizio pubblico di trasporto di interesse regionale e locale “in atto esercitati da qualunque organo o amministrazione dello Stato, centrale o periferica, anche tramite enti o altri soggetti pubblici, tranne quelli espressamente mantenuti allo Stato dall'articolo 4 del medesimo decreto” (servizi transfrontalieri ed in materia di sicurezza, qui non rilevanti)”*, principio peraltro richiamato nella decisione a contrarre dall'Autorità intimata.

Dunque, siffatta ricostruzione normativa consente di affermare che il servizio di Trasporto Pubblico non può essere di competenza dell'Autorità Portuale nell'ambito dell'area di pertinenza del mandamento comunale.

Rileva in tal senso anche l'evidenza fotogrammetrica ivi compiegata (all. n. 8) volta ad attestare che l'area denominata “Largo della Pace” si trova al di fuori della delimitazione della zona portuale, così come il resto delle altre tratte prefigurate *ex adverso*.

In buona sostanza, gli atti richiamati disciplinano i tragitti di linea che dall'interno del Porto di Civitavecchia conducono a porzioni del territorio comunale ubicate al di fuori dell'area portuale e come tali assumono i tratti tipici del “servizio di trasporto pubblico locale”, attratto alla sfera di competenza del preposto Ente comunale.

Ciò in quanto trattasi di collegamenti fra il centro urbano ed il Porto, svolti in modo continuativo o periodico, con itinerari, orari, frequenze e tariffe prestabilite.

Preso atto di quanto sopra, gli atti gravati in questa sede, per ciò che riguarda *“Il varco di uscita /accesso al sedime portuale in linea con le previsioni del Piano*

*Regolatore Portuale (Largo della Pace - Civitavecchia)*, si ritiene che esorbitino dall'ambito di attribuzioni proprie dell'avversata Autorità e come tali si appalesano illegittimi.

Ai presenti fini appare utile citare la sentenza di Prime Cure che ha dato poi la stura alla decisione del Supremo Consesso in epigrafe richiamata che ha così statuito *“sotto il profilo strettamente funzionale, nei rapporti con gli altri Enti pubblici dotati di competenze sulle medesime aree (quali, ad esempio, proprio i Comuni nel cui territorio ricade il porto) esse non hanno posizione escludente le competenze di tali diverse Amministrazioni neppure nello stretto ambito territoriale portuale (e dunque, a maggior ragione, ove i servizi si svolgano in parte al di fuori di tale ambito), in quanto devono limitarsi al “coordinamento delle attività amministrative esercitate dagli enti e dagli organismi pubblici nell'ambito dei porti e nelle aree demaniali marittime comprese nella circoscrizione territoriale”, nonché ad operare “promozione e coordinamento di forme di raccordo con i sistemi logistici retro portuali e interportuali”* (TAR Lazio, Rm, Sez. III, 15 luglio 2019, n. 9346).

Ed ancora la stessa statuizione del Supremo Consesso, in punto di specificità dell'obiezione principale per cui è causa espone che *“come chiarito dagli atti acquisiti in sede istruttoria, l'area di Largo della Pace rientra nelle competenze dell'Autorità Portuale in quanto ricompresa nell'ambito di pianificazione del Piano regolatore portuale, non incide sulla accertata incompetenza funzionale dell'AdSP a istituire, regolamentare e far gestire in esclusiva da Port Mobility tratte che sarebbero di competenza del Comune di Civitavecchia, in quanto afferenti al servizio di trasporto pubblico locale poiché snodantisi non solo in ambito portuale ma anche su porzioni di territorio comunale”*, per trarne la conseguenza (con riferimento all'avverso Decreto n. 94/18), che sia *“evidente, dalla semplice lettura del dato testuale del decreto riportato, come l'AdSP abbia esorbitato dalle proprie competenze spingendosi ad istituire e regolare tratte di trasporto pubblico, quantunque dedicato ai croceristi, incidenti sul territorio del Comune di Civitavecchia”* (si allegano la statuizione di Prime e Seconde Cure, anche in sede di ottemperanza: all. nn. 9-11).

**II – ASSOLUTA VIOLAZIONE DEI PRINCIPI DI BUONA FEDE E COLLABORAZIONE FRA ENTI PREPOSTI ALL'ESERCIZIO DI FUNZIONI PUBBLICHE DI CUI ALL'ART. 15 L. 241/90.**



**VIOLAZIONE/ELUSIONE DEL PRINCIPIO DEL RISULTATO DI CUI ALL'ART. 1 D.LGS. 36/23.**

**VIOLAZIONE DELLA VIGENTE DELIBERAZIONE G.M. N. 120/20, CUI CONSEGUE L'ILLEGITTIMITA' DELL'IMPUGNATA GARA, QUANTOMENO *IN PARTE QUA*.**

**CARENZA DI INTERESSE ATTESA LA VINCOLATIVITA' DELLA DELIBERA G.M. 98/24.**

**CONTRADDITTORIETA' ED INCONFERENZA DEGLI ATTI DI GARA DOVE SI ASSUMONO “*ACCORDI AMMINISTRATIVI RAGGIUNTI CON IL COMUNE DI CIVITAVECCHIA E/O CON IL PROPRIO CONCESSIONARIO*”.**

Le funzioni cui è preposta l'Autorità intimata emergono chiaramente dalla normativa sopra richiamata e si ritiene che si possa prescindere dall'allegazione dei relativi *interna corporis*; quelle del Comune sono fin troppo ovvie; quelle della patrocinata assumono la dedotta incidenza.

Sta di fatto che rispetto alla vicenda (gestionale – operativa) per cui è causa, insistono i sottoelencati atti amministrativi, la cui portata autoritativa viene posta al vaglio dell'Esimio Collegio:

- i) con Delibera G.M. n. 102 del 18.08.20 il Comune di Civitavecchia approva il Protocollo d'intesa, testualmente assunto a “*documento programmatico delle attività, dei servizi, delle finalità e degli obiettivi che le parti vorrebbero proseguire in favore dell'istituzione di un linea speciale di collegamento dal terminal crociere e stazione ferroviaria di Civitavecchia – presa d'atto*” (all. n. 12).
- ii) il secondo comma dell'art. 6 del cofirmato Protocollo recita, *ad litteram*: “*resta inteso che qualunque modifica del presente protocollo d'intesa è valida ed efficace solo se risultante da atto scritto e firmato da entrambe le Parti e per esse da persone munite dei necessari poteri di rappresentanza*”;
- iii) con Delibera C.C. n. 38 del 24.04.23 il Comune di Civitavecchia (assumendo un “rafforzamento della partnership istituzionale”), per quanto di incidenza ai fini della presente pretesione (all. n. 13), approva la “*Modifica del programma di esercizio trasporto pubblico locale*”.

Risulta agli atti la revisione n. 1 del “Piano Trasporti Pubblici Urbani” firmato dal Responsabile Fernando Ferluga della (preposta) CSP, in cui viene data



evidenza della Linea 8 che copre il collegamento dal Porto alla Stazione di Civitavecchia (all. n. 14);

iv) con Delibera G.M. n. 98 del 9.05.24 il Comune di Civitavecchia approva un nuovo Protocollo d'intesa (all. n. 15) che avrebbe dovuto sostituire il precedente, ma non viene firmato dall'intimata Autorità.

Epperò, dal momento che quest'ultima Delibera non viene impugnata e il delineato Protocollo non viene sottoscritto, se ne traggono due conseguenze:

1. il cespite di delibera secondo cui è disposto che – in disparte il Protocollo (ancorché non sottoscritto da entrambe le parti) – il collegamento tra il Terminal Tragetti/crociere e la Stazione FF.SS. “è da intendersi quale servizio di linea speciale, riservata, ai sensi dell'art. 4 della L.R. Lazio n. 30/1998, all'utenza proveniente dallo scalo portuale, che effettua capolinea all'interno del terminal stesso e che è area accessibile esclusivamente agli utenti dotati di carta di imbarco” non è oggetto di avversa impugnativa e quindi conclama l'illegittimità dell'avverso operato, per la ragione di autovincolo che ne scaturisce asseverandola al regime del Trasporto Pubblico Locale;
2. il Protocollo d'intesa, di cui alla Delibera G.M. n. 102/20, vieppiù in guisa della norma di rinvio di cui all'art. 6 è tuttora vincolante fra le parti.

#### **II.II** Ragion per cui:

- Quanto al richiamo *sub* 1., l'esclusività e la riserva *de qua* viene, per l'appunto – violata dall'indizione della gara oggetto della presente disamina contenziosa;
- Quanto al richiamo *sub* 2., l'accordo pattizio viene ignorato dall'indizione medesima.

**II.III** Cionondimeno, la gara pubblica promulgata *ex adverso* in ragione del D.Lgs. 36/23, proprio in esito alla pretermessa interazione con l'Ente Locale cui è ascritta la qualificazione istituzionale onde trattasi, osta al principio del risultato di cui all'art. 1 del nuovo Codice, sul presupposto che esso costituisce “l'interesse pubblico primario del Codice stesso, affinché l'affidamento del contratto e la sua esecuzione avvengano con la massima tempestività ed il migliore rapporto possibile tra qualità e prezzo nel rispetto dei principi di legalità, trasparenza e concorrenza” (TAR Campania, Na, Sez. V, 6 maggio 2024, n. 2959).

**III – VIOLAZIONE E FALSA APPLICAZIONE DELL’ART. 108, COMMA 7 D.LGS. 36/23.**

**ILLEGITTIMITA’ DELLA LEGGE DI GARA (E IN PARTICOLARE DEL DISCIPLINARE: ART. 4, CRITERIO A.1) NELLA PARTE IN CUI – PER L’APPUNTO – IN RELAZIONE AL CRITERIO A.1 “PROGETTO DEL CONCORRENTE DEL SERVIZIO DI TRASPORTO”, OMETTE L’INDICAZIONE TASSATIVA DI SUB-PUNTEGGI E SUB-PESI. DIFETTO DI MOTIVAZIONE ED ECCESSO DI POTERE PER SVIAMENTO.**

**VIOLAZIONE DELL’ART. 5, COMMA 1 D.LGS. 36/23.**

Il senso e la finalità della rubricata disposizione del D.Lgs. 36/23 (ripresa dal previgente Codice Appalti) sono chiari: consentire una consapevole predisposizione dell’offerta progettuale (nelle procedure da aggiudicare mediante criterio dell’offerta economicamente più vantaggiosa) sulla base dei puntuali parametri giudicatori di parallelo riferimento.

Nel caso di specie, in relazione al criterio A.1 “PROGETTO DEL CONCORRENTE DEL SERVIZIO DI TRASPORTO” è stata disposta l’assegnazione di un punteggio massimo, discrezionale, di 30 punti senza ulteriormente ripartire esso criterio in succedanei sub-criteri e conseguenti sub-punteggi.

Come noto i sub-criteri, definiscono il livello di utilità per la stazione appaltante, connessa a ciascun profilo in cui si scompone l’offerta.

In relazione al suddetto criterio A.1, esso si presenta fin troppo generico e non ha alcuna capacità di spiegare che cosa l’amministrazione intenda valorizzare dell’offerta e quindi dare spiegazione del voto numerico assegnato.

Insomma, non si comprende, rispetto alle indicazioni di valutazione delle “modalità di esecuzione” come esse – ancorchè descritte – incideranno sulla prestazione, di talchè l’eventuale partecipazione alla gara è pressoché delegittimata *in nuce* dalla (impedita) consapevolezza di poter (e dover) predisporre un’offerta seria e ponderata che si immedesima con i (doverosamente) prefigurati (o giocoforza indicati non sommariamente) alinea di valutazione criteriiale.

Sul punto la statuizione del TAR Lombardia, Mi, Sez. I, 19 giugno 2023, n. 1550 e rispetto alla quale non risulta proposto appello, ha affermato che “*in termini generali, l’idoneità del voto sinteticamente espresso in forma numerica a*

*rappresentare in modo adeguato l' iter logico seguito dalla Commissione di gara nell' apprezzamento delle offerte è direttamente proporzionale al grado di specificazione dei criteri allo stesso sottesi, di tal che tanto dettagliata risulta l' articolazione dei criteri e sub – criteri di valutazione, tanto più esaustiva ne risulta l' attitudine esplicativa del punteggio....omissis....i criteri di valutazione della qualità tecnica dell' offerta (la qualità e completezza della documentazione, la congruenza, efficacia e affidabilità delle soluzioni e delle proposte formulate nonché la chiarezza nell' esposizione) sono troppo generici, non omogenei e sono utilizzabili in modo sia cumulativo che alternativo dai membri della Commissione, senza una precisa attribuzione di punteggio. Non sono quindi idonei a dare adeguata indicazione del giudizio tecnico oggettivo espresso, in quanto non è possibile ricostruire l' iter logico seguito dai componenti della Commissione di gara, finendo quindi per escludere dal sindacato giurisdizionale il contenuto stesso dell' offerta. In mancanza di un preciso criterio di valutazione è infatti impossibile effettuare un confronto tra le offerte”...e ove la (negletta) specifica venisse introdotta ex post (vale a dire, ad offerte pervenute) il vizio e la discrasia sarebbero doppie.*

#### **P.Q.M.**

Voglia Codesto Ecc.mo Tribunale, a fronte delle emarginate censure, in accoglimento del presente ricorso, disporre l' annullamento della *lex specialis* e di tutti gli atti che la compongono, inerenti la procedura indetta per l' affidamento “*in concessione mediante procedura aperta di servizi di trasporto pubblico dei passeggeri delle navi da crociera scalanti nel Porto Di Civitavecchia. - periodo dal 01.01.2025 al 31.12.2041 C.I.G.: B26A109248*” e quindi identificabili nel Bando, disciplinare di gara, Progetto di fattibilità e relativi allegati, schema di contratto, tutti i chiarimenti e in disparte quant' altro approvato in sede di decisione a contrarre e di tutti gli atti preordinati, connessi e consequenziali, ancorchè non conosciuti, e nello specifico dei seguenti cespiti del disciplinare di gara:

- art. 1 rubricato “Oggetto della concessione” che nel dettagliare la tipologia della commessa assicura il collegamento di trasporto oltre il “varco uscita/accesso al sedime portuale”, invadendo il territorio comunale di esclusiva competenza del Comune di Civitavecchia;
- art. 4 “ Criterio di aggiudicazione e valutazione dell' offerta”, 4.1 Metodo di valutazione dell' OFFERTA TECNICA nella parte in cui non è stato

dettagliato (in termini di sub-pesi e sub-punteggi) il sub-criterio 4.1. dedicato all'organizzazione del servizio e la cui ponderazione (da 0 a 30 pp.) non è adeguata.

Voglia altresì disporre la conseguente declaratoria di illegittimità di tutti gli atti di gara, con particolare riferimento ai profili oggetto di impugnazione (e da cui deriva l'*aberratio tout court*) della procedura evidenziale onde trattasi così delineati:

- i) preambolo argomentativo del decreto approvativo degli atti di gara, nella parte in cui (pag. 4) assume che la sentenza n. 317/23 dal Consiglio di Stato consentirebbe di operare in termini in "Largo della Pace";
- ii) qualsiasi altra previsione di gara che disciplina il trasporto *de quo* nell'ambito del territorio comunale;
- iii) al criterio A.1, art. 4 del disciplinare di gara, con riferimento ai metodi di valutazione dell'offerta tecnica, alla luce di quanto introdotto.

Voglia altresì disporre la conseguente declaratoria di illegittimità della gara onde trattasi, nonché dell'eventuale aggiudicazione che dovesse essere disposta dall'Autorità intimata, riservandosi *ex post* relative azioni indennitarie e/o risarcitorie da formulare con separato giudizio, posta la richiesta di inefficacia di un eventuale contratto *medio tempore* stipulato con altro operatore economico illegittimo aggiudicatario.

Con vittoria di spese, competenze ed onorari di giudizio.

Si allegano in apposita fascicolazione i documenti *ut supra* epigrafati e quant'altro ritenuto utile ai fini del decidere.

Roma, 9 settembre 2024

Avv. Francesco A. Caputo

### **ISTANZA DI SOSPENSIVA**

Tant'è sul *fumus boni iuris*: a fronte delle denunciate discrasie a nulla valgono i chiarimenti forniti dalla S.A., che intravedono una sorta di collaborazione con CSP, mai cristallizzati in atti veridici, da sottoporre al *placet* comunale.

Del vero, Controparte, anziché firmare il nuovo Protocollo con il Comune, disattende i più elementari principi di buona fede e contravviene ai propositi ottimali (di sinergia fra le parti) del pedissequo deliberato comunale.

In punto di *periculum in mora* sembra assolutamente ragionevole disporre, *medio tempore*, la sospensione degli atti impugnati, atteso che il frontespizio del

disciplinare di gara, in corrispondenza dell'avvio della procedura in seduta pubblica, reca la data del 12.09.p.v.

La delicatezza della questione sembra, ad ogni buon conto, consigliare di procedere all'istanza in epigrafe, confidando che l'Esimio Collegio valuti di pronunciarsi, in sede interinale, con la contestuale fissazione del merito.

Si chiede, pertanto, apposita pronuncia interinale che sospenda quanto oggetto di impugnativa e disponga qualsiasi misura cautelare ritenuta pertinente, fermo ed impregiudicato che il controbilanciamento dei contrapposti interessi interinali depone a favore della società qui patrocinata, che svolge il servizio per cui è causa sin dall'anno 2017 e con contratto vigente, lo mantiene fino al 17.12.25, laddove, come risulta dal compiegato bilancio 2023 (all. n. 16), i ricavi della linea speciale di collegamento porto-stazione, sono pari ad euro 1.859.455,64, ed inseriti nella voce di conto economico 'ricavi delle vendite e delle prestazioni', alla pagina 3 del relativo file.

Del che: assenza dei suddetti ricavi = decapitazione della Ricorrente che rende lavoro a ben 314 unità (all. n. 17), al netto del personale in somministrazione.

Tant'è, pertanto, per dare conto dell'attualità di un danno esiziale che, di certo, non ha natura esclusivamente patrimoniale, bensì rischia oggettivamente di riverberarsi sulla persistenza in vita di CSP.

Con richiesta di essere sentiti nella relativa Camera di Consiglio ed in tutte quelle che Codesto Ecc.mo Collegio vorrà ulteriormente fissare.

Roma, 9 settembre 2024

Avv. Francesco A. Caputo

**Dichiarazione di rito:**

**Ai fini del contributo unificato trattasi di procedimento in tema di procedura ad evidenza pubblica di valore superiore ad € 1.000.000,00 con corrispondente contributo dovuto per € 6.000,00 (seimila/00).**

Roma, 9 settembre 2024

Avv. Francesco A. Caputo