

Pubblicato il 17/04/2020

N. 02442/2020REG.PROV.COLL.
N. 06730/2019 REG.RIC.



R E P U B B L I C A I T A L I A N A

IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

Il Consiglio di Stato

in sede giurisdizionale (Sezione Quinta)

ha pronunciato la presente

SENTENZA

sul ricorso numero di registro generale 6730 del 2019, proposto da Arriva Italia Rail s.r.l., in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentata e difesa dagli avvocati Carlo Malinconico e Danilo Tassan Mazzocco, con domicilio digitale come da PEC Registri di Giustizia;

contro

IN.VA. s.p.a. - Centrale Unica di Committenza Regionale per Servizi e Forniture, in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentata e difesa dagli avvocati Stefano Gattamelata, Antonella Lauria, Carlo Merani, con domicilio digitale come da PEC Registri di Giustizia e domicilio fisico eletto presso lo studio dell'avvocato Stefano Gattamelata in Roma, via di Monte Fiore, 22;

Regione Autonoma Valle D'Aosta, in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentata e difesa dagli avvocati Carlo Merani e Francesco Pastorino, con domicilio digitale come da PEC Registri di Giustizia e domicilio eletto fisico presso lo studio dell'avvocato Carlo Merani in Torino, Galleria Enzo Tortora, 21;

nei confronti

Trenitalia s.p.a., in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentata e difesa dall'avvocato Luisa Turchia, con domicilio digitale come da PEC Registri di Giustizia e domicilio fisico eletto presso il suo studio in Roma, viale Bruno Buozzi, 47;

per la riforma

della sentenza del Tribunale Amministrativo Regionale della Valle D'Aosta n. 00023/2019, resa tra le parti;

Visti il ricorso in appello e i relativi allegati;

Visti gli atti di costituzione in giudizio di IN.VA. s.p.a. - Centrale Unica di Committenza Regionale per servizi e forniture, della Regione Autonoma Valle D'Aosta e di **Trenitalia** s.p.a.;

Visti tutti gli atti della causa;

Relatore nell'udienza pubblica del giorno 30 gennaio 2020 il Cons. Stefano Fantini e uditi per le parti gli avvocati Malinconico, Tassan Mazzocco, Gattamelata, Merani e Turchia;

Ritenuto e considerato in fatto e diritto quanto segue.

FATTO

1.- AIR-Arriva Italia Rail s.r.l. ha interposto appello nei confronti della sentenza 24 aprile 2019, n. 23 del Tribunale amministrativo regionale della Valle d'Aosta, che ha respinto il suo ricorso ed i motivi aggiunti avverso il provvedimento, comunicato in data 20 dicembre 2018, di aggiudicazione a **Trenitalia** s.p.a. della “*procedura telematica aperta per l'affidamento del servizio di trasporto pubblico ferroviario della Regione Autonoma Valle d'Aosta per il periodo di cinque anni*” (con opzione di rinnovo per ulteriori cinque anni), indetta da IN.VA in qualità di stazione unica appaltante con funzioni di committenza ausiliaria per conto della Regione, nonché gli atti di gara e la *lex specialis*, dichiarando per l'effetto improcedibile il ricorso incidentale di **Trenitalia**.

Si tratta della procedura telematica aperta indetta con bando dell'1 settembre 2017, prevedente quale criterio di aggiudicazione quello dell'offerta economicamente più vantaggiosa (70 punti per l'offerta tecnica e 30 per quella economica); l'art. 7 del contratto di servizio posto a base della gara prevedeva che il servizio ferroviario comprendesse anche i servizi *Aosta/Pre-Saint-Didier* e *Pre-Saint-Didier/Aosta*, come previsto dalla l.r. n. 22 del 2016, anche qualora la linea non fosse abilitata all'esercizio al momento della sottoscrizione del contratto o dell'attivazione del servizio, con obbligo di attivazione del servizio entro tre mesi da quando il gestore dell'infrastruttura renderà possibile l'esercizio della linea.

All'esito della gara **Trenitalia** risultava primo graduata con complessivi punti 90,53, mentre AIR s.r.l. seconda con punti 81,43.

Con il ricorso in primo grado AIR s.r.l. ha impugnato l'aggiudicazione in favore di **Trenitalia** s.p.a. deducendone l'illegittimità : a) in ragione della contrarietà dell'offerta di **Trenitalia** ai vincoli derivanti dall'orario ferroviario 2017 della Regione Piemonte, costituente parametro a base di gara; in sostanza, **Trenitalia**, abusando del suo potere di gestore delle ferrovie regionali, avrebbe modificato tale orario, ottenendone un illegittimo vantaggio competitivo su AIR; b) in considerazione della sostanziale inattuabilità del programma di esercizio proposto da **Trenitalia**, prevedendo l'offerta che la circolazione venga svolta con materiale misto, e dunque con caratteristiche tecniche inadeguate per la linea *Aosta/Pre-Sain-Didier*; c) per la macroscopica erroneità ed irragionevolezza della valutazione delle offerte tecniche effettuata dalla Commissione giudicatrice e dei conseguenti punteggi attribuiti; d) in ragione della irragionevolezza del PEF di **Trenitalia** recante una sottostima del costo del personale, delle imposte di esercizio e per l'inclusione nel PEF dei flussi di cassa della precedente gestione; e) in ragione dell'eccessiva genericità del Criterio 1 e dei relativi sub-criteri per la valutazione delle offerte tecniche.

Con successivi motivi aggiunti AIR, a sostegno delle domande già proposte, ha svolto nuove argomentazioni finalizzate a contestare le valutazioni tecniche della Commissione giudicatrice e l'insostenibilità del PEF di **Trenitalia**.

La controinteressata **Trenitalia** s.p.a., nel costituirsi in giudizio, ha esperito ricorso incidentale avverso l'ammissione alla gara della ricorrente principale, deducendo : f) l'inattendibilità, indeterminatezza e mancanza di elementi essenziali dell'offerta di AIR; g) nonché, in subordine, la mancata valutazione con un punteggio pari a zero dell'offerta tecnica di AIR in relazione al criterio n. 2 del disciplinare di gara, concernente la "qualità del materiale rotabile".

La società AIR, a sua volta, ha proposto motivi aggiunti al ricorso principale, subordinatamente all'accoglimento del ricorso incidentale, contestando gli atti di gara, ed in particolare l'art. 7 del contratto (per l'indeterminatezza in ordine alla riapertura della tratta *Aosta/Pre-Sain-Didier*), nonché gli artt. II.1.1), II.1.5), II.3) del bando, l'art. 8 del disciplinare e l'art. 4 del contratto, nella parte in cui è stata prevista una durata contrattuale pari a cinque anni.

2. - La sentenza appellata ha respinto il ricorso ed i motivi aggiunti, dichiarando per l'effetto improcedibile il ricorso incidentale di **Trenitalia**, come pure i motivi aggiunti della ricorrente principale. In breve, la sentenza ha evidenziato che la Commissione giudicatrice ha valutato la parziale inadeguatezza del materiale rotabile offerto da **Trenitalia** per la linea *Aosta-Pre/Saint/Didier*, ha ritenuto che lo "schema di programma di esercizio" allegato n. 1 alla bozza di contratto sia parzialmente derogabile dai concorrenti, nei limiti della coerenza (anche perché, diversamente opinando, non sarebbe stata possibile un'offerta finalizzata a garantire un servizio migliore rispetto a quello condizionato dall'orario 2017), ha ritenuto inoltre non manifestamente irragionevoli i giudizi espressi dalla Commissione anche a proposito del materiale rotabile ed adeguata la motivazione fondata sul punteggio numerico. La sentenza, infine, ha ritenuto che l'unica incongruenza del PEF di **Trenitalia** sia quella concernente l'Irap del 2019 avente peraltro un impatto modesto sull'economia dell'affidamento.

3.- Con l'appello AIR s.r.l., riproponendo, seppure in diverso ordine, le censure di primo grado alla stregua di motivi di critica della sentenza, ha dedotto l'erroneità della stessa per vizio motivazionale in relazione alla contestata violazione da parte di **Trenitalia** dei vincoli oraristici derivanti dall'orario 2017 del servizio ferroviario regionale del Piemonte, anche in termini di coerenza, per la mancata valutazione dell'inadeguatezza del materiale rotabile offerto da **Trenitalia** per la tratta Aosta/*Pre-Saint-Didier*, con riguardo alla manifesta ed irragionevole erroneità delle valutazioni tecniche effettuate dalla Commissione giudicatrice, nonché in relazione alla manifesta incongruità dell'offerta di **Trenitalia**.

4. - Si è costituita in resistenza **Trenitalia** s.p.a. chiedendo la reiezione del ricorso in appello e riproponendo, ai sensi dell'art. 101, comma 2, Cod. proc. amm., le eccezioni ai motivi di ricorso assorbite dalla sentenza; ha altresì proposto appello incidentale condizionato avverso la sentenza, limitatamente al capo che ha dichiarato improcedibile il suo ricorso incidentale di primo grado.

5.- Si sono altresì costituite in resistenza IN.VA. s.p.a. e la Regione Autonoma Valle d'Aosta chiedendo la reiezione dell'appello principale e di quello incidentale.

6. - All'udienza pubblica del 30 gennaio 2020 la causa è stata trattenuta in decisione.

DIRITTO

1.-Il primo motivo dell'appello principale critica la sentenza nella parte in cui, asseritamente incorrendo in vizio della motivazione, ha disatteso la seconda censura di primo grado, volta a contestare la violazione da parte di **Trenitalia** dei vincoli alla predisposizione del programma di esercizio risultanti dalla *lex specialis* di gara, ed in particolare dallo "schema di programma di esercizio", nonché dall'orario 2017 dei servizi ferroviari della Regione Piemonte, influenzanti il trasporto ferroviario valdostano. In particolare l'appellante allega che **Trenitalia**, abusando della sua posizione di gestore del servizio

ferroviario nella Regione Piemonte, e dunque fruendo di un indebito vantaggio competitivo, abbia modificato l'orario dei treni della linea Novara-Chivasso-Ivrea, in tale modo riducendo i tempi di percorrenza sulla linea Aosta-Torino. Critica la sentenza assumendo che il concetto di "coerenza", desumibile dall'allegato 1-Schema di programma di esercizio annesso alla bozza di contratto, potrebbe, al più, essere utilizzato per il programma di esercizio, ma non anche per il vincolo oraristico proveniente da un altro servizio ferroviario interferente con quello oggetto di gara, il quale è assoluto ed inderogabile, pena l'impossibilità di fare circolare i treni sulle stesse tratte; come conseguenza dell'accoglimento del motivo, chiede l'esclusione dalla gara di **Trenitalia** o comunque la riduzione del punteggio tecnico con riguardo ai sub-criteri 1.1, 1.2 e 1.3 con conseguente aggiudicazione in proprio favore.

Il motivo è, almeno in parte, inammissibile, e comunque infondato.

Occorre anzitutto rilevare, sotto il profilo formale, l'inammissibilità del motivo di gravame nella parte in cui deduce la violazione di posizione dominante, *sub specie* di posizione di gestore del servizio ferroviario piemontese, in quanto motivo non dedotto in primo grado, ove era stata allegata la violazione dell'art. 13.1 del disciplinare, concernente la valutazione tecnica ed in particolare gli inerenti criteri di valutazione del programma di esercizio.

Il motivo oggetto di scrutinio cerca invece di spostare il *thema decidendum* sulla asimmetria di posizioni che consentirebbe a **Trenitalia** di fruire di condizioni potestative sulla modulazione degli orari, attività asseritamente preclusa agli altri operatori, incorrendo nel divieto dei *nova* in appello, di cui all'art. 104 Cod. proc. amm.

Si tratta comunque di un motivo infondato, atteso che, come affermato dal primo giudice, a termini dell'art. 19.5 del disciplinare di gara, in tema di composizione dell'offerta tecnica, il programma di esercizio doveva essere articolato «*in una proposta di orario (feriale e festivo) sotto forma di grafico che evidenzi, con colori diversi, i servizi minimi, i turni del materiale rotabile, le coincidenze garantite e*

uno schema coerente con l'Allegato 1-Schema di programma di esercizio alla bozza di contratto, nel quale siano individuati, per ogni corsa, gli specifici materiali rotabili e la relativa capienza».

Ed infatti l'Allegato 1 individua solo delle fasce orarie all'interno delle quali garantire una data frequenza del servizio, non enuclea un vincolo derivante dall'orario del 2017, che assume, piuttosto, la valenza di parametro di riferimento, aprendo dunque ad una libera esplicazione programmatoria finalizzata a garantire un migliore servizio.

Tale facoltà apparteneva al *quid proprium* di ciascuna (proposta di) programma di esercizio, dovendosi peraltro aggiungere che le modifiche di orario proposte da **Trenitalia** appaiono davvero minime e concernono solo alcune stazioni.

Né appare fondata la domanda, posta in via gradata, avverso gli atti di gara, nel presupposto che, in assenza di vincoli, la *lex specialis* non consentirebbe il confronto competitivo tra le offerte.

E' invero impossibile imporre ad una proposta di programma di esercizio dei vincoli stretti che vadano oltre il parametro della coerenza con lo schema di programma di esercizio, e dunque nell'ambito di un *range* predeterminato, in quanto altrimenti verrebbe meno lo spazio di innovatività della singola offerta, finalizzata al miglioramento del servizio in corso, e risulterebbero inoltre, di fatto, possibili solamente proposte omogenee, se non analoghe.

Le indicazioni contenute nell'Allegato 1 consentono la presentazione di offerte complete e misurabili in via comparativa.

2. - Con il secondo mezzo di gravame AIR censura la statuizione di rigetto del primo motivo del ricorso di primo grado con il quale era stata chiesta l'esclusione od almeno l'attribuzione a **Trenitalia** di un punteggio pari a zero in riferimento ai (sub)criteri nn. 1 e 2 in ragione dell'asserita inadeguatezza del materiale rotabile offerto per la tratta Aosta-Pre/Sain/Didier; deduce in particolare che **Trenitalia** ha previsto nel proprio programma di esercizio un treno (il Minuetto) adeguato alle caratteristiche tecniche della linea in

questione, ma con utilizzo non esclusivo, ipotizzando dunque una circolazione con materiale misto (in parte non compatibile con il carico assiale consentito per tale tratta, pari a 16 tonnellate/asse); ciò comporta la non attuabilità del programma, mentre la Commissione, pur consapevole di tale criticità, ha attribuito a **Trenitalia** il punteggio massimo (pari a 18) per il criterio 1.

Il motivo è infondato.

Ha condivisibilmente affermato la sentenza appellata che *«deve escludersi che la parziale inadeguatezza del materiale rotabile offerto implicasse l'esclusione dalla gara; astrattamente un tale problema si sarebbe potuto porre ove **Trenitalia** avesse offerto per la linea solo ed esclusivamente treni non in grado di percorrerla perché aventi carico assiale superiore a 16 tonnellate; in tale caso si sarebbe potuto porre il problema della idoneità dell'offerta a garantire il servizio sulla intera rete; poiché però i treni offerti da **Trenitalia** sono in parte compatibili con la linea, il problema che si pone è solo ed esclusivamente quello della ragionevolezza delle valutazioni operate dalla Commissione, dovendosi comunque escludere la "valorizzazione a zero" sostenuta in subordine dalla ricorrente dato che non è nemmeno contestato che la linea in questione abbia, nell'economia del servizio da garantire, un rilievo secondario, a parte poi l'ulteriore rilievo che la linea nemmeno è attiva e allo stato non è neppure noto quando sarà riattivata; del resto, nella sua offerta la stessa ricorrente non ha indicato esattamente il tipo di materiale che avrebbe utilizzato limitandosi a prevedere di mettere a disposizione materiale idoneo alla circolazione».*

Tale corredo motivazionale trova riscontro in dati obiettivi (tratta chiusa al trasporto pubblico passeggeri e chiarimenti provenienti dalla stazione appaltante e dalla Regione Valle d'Aosta circa i tempi dell'intervento infrastrutturale e le modalità di ripristino della linea Aosta-Pre/Saint/Didier), che caratterizzano il servizio alla stregua di evento futuro, per quanto contemplato dall'art. 7 del contratto di servizio. Si aggiunga, in particolare, che il Protocollo di intesa stipulato in data 20 dicembre 2017 tra la Regione ed il Gestore dell'infrastruttura, RFI-Rete Ferroviaria Italiana, a disposizione dei concorrenti ai fini della predisposizione e formulazione dell'offerta, nel

prevedere interventi infrastrutturali nella linea in questione, ne ha contemplato una riclassificazione con innalzamento della categoria di carico a 18 tonnellate/asse (categoria B2).

In ogni caso l'infondatezza dell'assunto dell'appellante, che arriva ad impingere nelle valutazioni tecniche riservate all'amministrazione, risulta chiaro anche ove si rifletta che viene contestata l'attribuzione dei punteggi per i criteri 1 (Programma di esercizio) e 2 (Qualità del materiale rotabile ferroviario), di cui alla pagina 8 del disciplinare di gara, rispetto ai quali non è dedotta alcuna specifica difformità da parte dell'offerta di **Trenitalia**.

3. - Il terzo motivo critica la sentenza per avere disatteso la terza censura principale ed il secondo motivo aggiunto rivolti avverso le valutazioni tecniche formulate (ed i conseguenti punteggi assegnati) dalla Commissione giudicatrice, ritenute manifestamente erranee ed irragionevoli, con particolare riguardo al sub-criterio 1.1 ("tempi di percorrenza", dei quali l'offerta di AIR consentirebbe un effetto migliorativo maggiore rispetto a **Trenitalia**), al sub-criterio 1.2 ("coincidenze treno/treno", rispetto al quale ingiustificata sarebbe la migliore valutazione riconosciuta a **Trenitalia**, raggiunta peraltro solamente a fronte della violazione dei vincoli oraristici senza previa acquisizione della necessaria approvazione della Regione Piemonte, benchè AIR avesse proposto un ottimo numero di coincidenze), al sub-criterio 1.3 ("coincidenze treno/bus", per il quale la Commissione ha adottato un criterio di tipo "quantitativo" e non "qualitativo", in violazione dell'art. 13.1.1 del disciplinare), al sub-criterio 1.4 ("ottimizzazione dei turni del materiale rotabile", con assegnazione di un punteggio inferiore ad AIR per l'assenza delle scorte, nonostante l'inadeguatezza del materiale offerto da **Trenitalia**), al sub-criterio 3.2 ("servizi in stazione", per i quali è stato riconosciuto a **Trenitalia** il punteggio di 1,35, benchè la stessa Commissione avesse dato atto che nessun servizio aggiuntivo era stato offerto).

Anche tale motivo è infondato.

La sentenza, all'esito di un'attenta disamina, motivatamente incentrata in via paradigmatica sulle riserve del materiale rotabile, ha rilevato che le censure svolte sulle valutazioni tecniche non sono idonee ad enucleare una manifesta irragionevolezza o l'erronea presupposizione in fatto dei giudizi espressi dalla Commissione, ma anzi una corretta valorizzazione delle scorte previste da **Trenitalia** (con disponibilità di ulteriori treni rispetto a quelli circolanti, da utilizzare in caso di malfunzionamenti dei rotabili).

Né è ravvisabile un'omessa pronuncia, in quanto la sentenza spiega le ragioni della motivazione esemplificativa, dando evidenza al fatto che le censure attengono al merito della valutazione, *«indubbiamente (e fisiologicamente) opinabile, della Commissione che però non è suscettibile di diretto sindacato da parte del giudice amministrativo»*.

Tale statuizione è conforme al consolidato indirizzo giurisprudenziale secondo cui le valutazioni delle offerte tecniche da parte delle Commissioni di gara sono espressione di discrezionalità tecnica e, come tali, sono sottratte al sindacato di legittimità del giudice amministrativo, salvo poi che non siano manifestamente illogiche, irrazionali, irragionevoli, arbitrarie, ovvero fondate su di un altrettanto palese e manifesto travisamento dei fatti ovvero, ancora, salvo che non vengano in rilievo specifiche censure circa la plausibilità dei criteri valutativi o la loro applicazione, non essendo sufficiente che la determinazione assunta sia, sul piano del metodo e del procedimento seguito, meramente opinabile, in quanto il giudice amministrativo non può sostituire, in attuazione del principio costituzionale di separazione dei poteri, proprie valutazioni a quelle effettuate dall'autorità amministrativa, quando si tratti di regole (tecniche) attinenti alle modalità di valutazione delle offerte (in termini Cons. Stato, V, 11 luglio 2017, n. 3400).

Il punto dirimente ai fini del decidere è cioè quello per cui il giudizio sulla legittimità delle determinazioni delle Commissioni di gara incaricate di valutare le offerte tecniche e di attribuire i relativi punteggi non può estendersi fino a scrutinare il merito dei pertinenti giudizi tecnici.

Nella fattispecie controversa, a bene considerare, nessuna delle doglianze reiterate in questa sede denuncia una fallace rappresentazione della realtà fattuale od una delibazione illogica od arbitraria della qualità dell'offerta tecnica delle due concorrenti, volta ad avvantaggiare **Trenitalia**, ma piuttosto si esprimono in una critica ai punteggi attribuiti dalla Commissione in relazione ai sub-criteri previsti dal disciplinare di gara.

Alcune articolazioni delle censure sono poi inammissibili, impingendo nel merito delle valutazioni tecniche (è il caso di quella con cui si contesta l'attribuzione del punteggio in relazione alla scelta di spostare la coincidenza per Milano a Torino, anziché a Chivasso); altre (in particolare quella sui tempi di percorrenza), come bene dimostrato dall'appellata, quand'anche per ipotesi fondata, non sarebbe idonea a superare la prova di resistenza, in considerazione del differenziale di punteggio intercorrente tra le due concorrenti.

Merita, nella prospettiva della ragionevolezza del giudizio, una breve considerazione l'ultimo motivo sul sub-criterio 3.2 (servizi in stazione), con il quale si contesta l'attribuzione di punti 1,53 a **Trenitalia** benchè questa non avesse, a dire dell'appellante, alcun servizio all'utente aggiuntivo.

Il motivo, per quanto inidoneo a superare la prova di resistenza, è infondato, risultando dall'offerta tecnica che **Trenitalia** ha proposto investimenti per dotare le stazioni di emittitrici elettroniche di nuova generazione, per l'impiego di personale dedicato all'assistenza ed informazione dell'utenza, nonché per la divulgazione di informazioni di valorizzazione territoriale attraverso la stampa di *depliants, brochure*, etc.

4. - Il quarto motivo di appello reitera il quarto motivo di primo grado, come integrato dal primo motivo aggiunto, e si incentra sulla complessiva inaffidabilità dell'offerta di **Trenitalia** in ragione delle criticità del PEF, con riguardo alla sottostima del costo del personale (utilizzando impropriamente le prestazioni acquisite *in service* dalla Regione Piemonte, con contratto in scadenza al 31 dicembre 2020) per circa euro 300.000,00 all'anno, con

riguardo alla sottostima delle imposte di esercizio per non avere considerato nel PEF l'Ires (per circa 300.000,00/400.000,00 euro all'anno), con riguardo all'erronea inclusione nel PEF di **Trenitalia** dei flussi di cassa (*cash flow*) della precedente gestione, con riguardo, infine, alle incongruenze relative ai costi operativi ed al capitale immobilizzato.

Anche tale motivo va disatteso.

La sentenza, esaminando l'articolato contraddittorio che ha caratterizzato il difficile sub-procedimento di verifica dell'anomalia dell'offerta, ha ravvisato la scarsa chiarezza del PEF di **Trenitalia**, che però non conduce ad un giudizio di anomalia proprio alla stregua di quanto è emerso dall'istruttoria. In particolare, il primo giudice ha ritenuto corrette l'indicazione del costo del personale, avendo **Trenitalia** rappresentato già nell'offerta la possibilità di utilizzo *in service* di personale impiegato nelle Regioni più vicine, la considerazione dei flussi di cassa derivanti dalla cessione di cinque treni, e l'inclusione del TFR dei dipendenti nello stato patrimoniale, affermando che *«l'unica sicura incongruenza del PEF di Trenitalia appare essere quella relativa all'Irap del 2019, che ha un impatto relativamente modesto sull'economia dell'affidamento, mentre gli altri profili denunciati dalla ricorrente rientrano nell'ambito della fisiologica opinabilità del giudizio relativo alla sostenibilità dell'offerta, nel senso che il giudizio positivo in contestazione appare giustificato non avendo la ricorrente indicato incongruenze di gravità ed impatto tali da compromettere la complessiva sostenibilità dell'offerta di Trenitalia»*.

Resta da aggiungere, rispetto a quanto già compiutamente evidenziato dalla sentenza, che l'Ires è stata calcolata da **Trenitalia** nell'ambito della remunerazione del capitale investito, e dunque è irrilevante che non sia stata inclusa tra i costi operativi, né vi è una ragione tecnica o normativa che impedisca di considerare i flussi di cassa della precedente gestione (derivanti in particolare dalla dismissione del materiale rotabile di proprietà di **Trenitalia**).

5. - Il quinto motivo critica la sentenza per avere ritenuto legittima l'utilizzazione del punteggio numerico nelle operazioni di valutazione delle

offerte tecniche, seppure in assenza di criteri e sub-criteri sufficientemente precisi, oggettivi e specifici; deduce in particolare l'appellante che i criteri enucleati al punto 13.1.1 del disciplinare sono generici (in particolare il punto 1.1 sui tempi di percorrenza, ove non è indicato alcun metodo di calcolo) e che la Commissione non ha motivato i propri giudizi.

Anche tale mezzo è infondato.

La giurisprudenza in argomento è attestata nel senso di ritenere che nelle gare pubbliche, e relativamente a quanto attiene alla valutazione delle offerte, il punteggio numerico espresso sui singoli oggetti di valutazione opera alla stregua di una sufficiente motivazione quando l'apparato delle voci e sottovoci fornito dalla disciplina id gara, con i relativi punteggi, è sufficientemente chiaro, analitico ed articolato, sì da delimitare adeguatamente il giudizio della Commissione nell'ambito di un minimo ed un massimo, e da rendere ciò comprensibile l'*iter* logico seguito in concreto nel valutare i singoli progetti in applicazione di puntuali criteri predeterminati, permettendo così di controllarne la logicità e la congruità, con la conseguenza che solo in difetto di questa condizione si rende necessaria una motivazione dei punteggi numerici (in termini Cons. Stato, V, 29 luglio 2019, n. 5308; V, 3 aprile 2018, n. 2051).

Applicando tali coordinate ermeneutiche al caso di specie, non può che convenirsi con la sentenza appellata laddove ha affermato che *«il punto 13.1 del disciplinare di gara [...] prevedeva che i commissari dovessero valutare ben 20 diversi elementi tra i quali erano suddivisi i 70 punti attribuibili all'offerta tecnica e questi elementi da valutare appaiono invero sufficientemente definiti dato che per ciascuno di essi è chiaramente individuato qual è l'oggetto di valutazione; in questo modo l'ambito entro cui poteva spaziare la discrezionalità dei commissari –discrezionalità che è ineliminabile e che è un elemento caratteristico delle gare da aggiudicare con il sistema dell'offerta economicamente più vantaggiosa- appare sufficientemente delimitato e correlativamente è escluso che le valutazioni dei commissari potessero risultare imperscrutabili o arbitrarie»*.

Occorre anche aggiungere che dal verbale di gara del 26 luglio 2018 si evince la puntuale applicazione del punteggio per ciascuno dei sub-criteri previsti dal disciplinare sì da rendere intellegibile l'espressione del voto, senza necessità di motivazione discorsiva.

6. - Alla stregua di quanto esposto l'appello principale, con l'unita domanda risarcitoria da mancata aggiudicazione, va respinto, mentre inammissibili sono le domande e le eccezioni riproposte da AIR sul ricorso incidentale di **Trenitalia**, che è stato dichiarato improcedibile dalla sentenza appellata.

7.- La reiezione dell'appello principale rende improcedibile per sopravvenuto difetto di interesse l'appello incidentale condizionato di **Trenitalia**, così come esime il Collegio dalla disamina delle eccezioni assorbite in primo grado e riproposte da **Trenitalia**. 8. - La complessità delle questioni, in fatto ed in diritto, trattate integra le ragioni che per legge consentono la compensazione tra le parti delle spese di giudizio.

P.Q.M.

Il Consiglio di Stato in sede giurisdizionale (Sezione Quinta), definitivamente pronunciando, respinge l'appello principale e dichiara improcedibile l'appello incidentale.

Compensa tra le parti le spese di giudizio.

Ordina che la presente sentenza sia eseguita dall'autorità amministrativa.

Così deciso in Roma nella camera di consiglio del giorno 30 gennaio 2020 con l'intervento dei magistrati:

Luciano Barra Caracciolo, Presidente

Raffaele Prosperi, Consigliere

Federico Di Matteo, Consigliere

Stefano Fantini, Consigliere, Estensore

Giovanni Grasso, Consigliere

L'ESTENSORE
Stefano Fantini

IL PRESIDENTE
Luciano Barra Caracciolo

IL SEGRETARIO