

N° d'ordine: []
N° repertorio: []

CONTRATTO DI CONCESSIONE DEL SERVIZIO PUBBLICO

DI TRASPORTO MARITTIMO DI PASSEGGERI, VEICOLI E MERCI

TRA GENOVA E PORTO TORRES E VICEVERSA CON OBBLIGHI DI

SERVIZIO PUBBLICO PER LA CONTINUITÀ TERRITORIALE

MARITTIMA

C.I.G.	8800803C60	C.U.P.	D39J21000300001
---------------	-------------------	---------------	------------------------

Il presente contratto è concluso in modalità elettronica ai sensi dell'articolo 32,
comma 14 del D.Lgs. n. 50/2016

TRA

il **MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITÀ**

SOSTENIBILI - Direzione Generale per la vigilanza sulle Autorità di Sistema

portuali, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne, con sede in Roma, via

dell'Arte 16, C.F. 97532760580 (in seguito, "**Ente Affidante**" o "**Mini-**

stero"), in persona della Dott.ssa Maria Teresa DI MATTEO la quale inter-

viene al presente contratto nella qualità di DIRETTORE GENERALE;

E

il Sig. Massimo MURA nato a Cagliari l'11 maggio 1963, residente in Livorno

via Alessandro Pieroni, n. 27 in qualità di AMMINISTRATORE DELEGATO

dell'impresa di navigazione **COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE**

S.p.A. con sede legale in Milano, via Larga, n.26 Codice fiscale e Partita IVA

06784021211, capitale sociale € 5.000.000,00 numero di iscrizione

06784021211 nel Registro delle Imprese di Milano REA: MI 2081676 che agi-

sce quale impresa concessionaria in forma singola;

(in seguito “**Concessionario**”, o anche “**Impresa di Navigazione**” in breve

“**IN**”);

(in seguito, congiuntamente “**le Parti**”);

PREMESSO CHE

1. L’Ente affidante ha svolto apposita verifica di mercato ai sensi del punto 4, Misura 2 della Delibera dell’Autorità di regolazione dei trasporti (in seguito, “**ART**”) n. 22/2019;
2. Ad esito della verifica suddetta, la relazione di cui al punto 9, Misura 2 della citata Delibera ART n. 22/2019, trasmessa con nota del 9 dicembre 2020 all’Autorità, ha evidenziato, in relazione alla linea considerata, la sussistenza delle condizioni affinché le esigenze di servizio pubblico possano formare oggetto di una procedura di gara che contempli i migliori standard di efficienza, qualità, tecnologia e sostenibilità ambientale;
3. con il Parere n. 1/2021 l’ART, nella seduta del 8 gennaio 2021 (Parere reso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ai sensi della Misura 2, punto 10 della Delibera ART n. 22 del 13 marzo 2019 in merito alla conformità della procedura di verifica di mercato relativa ai collegamenti marittimi con le isole Sardegna, Sicilia e Tremiti per garantire la continuità territoriale), ha attestato la conformità della procedura seguita dall’Ente affidante per la verifica di mercato ai sensi delle misure contenute nella Delibera 22/2019;
4. l’Ente affidante deve, pertanto, procedere all’affidamento di servizi di trasporto pubblico marittimo adeguati, regolari e continuativi per assicurare la continuità territoriale marittima per passeggeri, veicoli e merci tra Genova e Porto Torres e *viceversa*;

5. la procedura di gara per l'affidamento in concessione del servizio pubblico di trasporto marittimo di passeggeri, veicoli e merci tra Genova e Porto Torres e *viceversa* è stata indetta dall'Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa S.p.A. (di seguito anche "**Invitalia**"), la quale, ai sensi degli artt. 37, co. 7, e 38, co. 1, del D.lgs. 50/2016 e ss.mm.ii (di seguito il "**Codice dei Contratti**" o solo "**Codice**"), opera in qualità di Centrale di Committenza nell'ambito delle attività previste dalla Convenzione del 4 febbraio 2020 conclusa tra l'Ente aderente ed Invitalia;
6. il presente contratto trova copertura nell'ambito delle risorse individuate sul capitolo 1960 dello stato di previsione della spesa del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sulla base degli ordinari stanziamenti di bilancio;
7. l'Ente Affidante, con Determina n. 196 del 13 giugno 2021 ha provveduto alla nomina ai sensi dell'articolo 31 del D.Lgs. 18 aprile 2016 n. 50, della Dott.ssa Francesca AIELLI quale Responsabile Unico della Procedura del Contratto, come *infra* definito;
8. con Determina a contrarre n. 196 del 13 giugno 2021 si è stabilito di procedere all'affidamento del Contratto mediante procedura di gara aperta, esperita ai sensi e per gli effetti:
- del Regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi all'interno degli Stati membri (cabotaggio marittimo);
 - del Regolamento (UE) n. 1177/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 novembre 2010, relativo ai diritti dei passeggeri che

viaggiano via mare e per vie navigabili interne e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004;

- del decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129, recante la *“Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 1177/2010, che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne”*;

- dell’*“Atto di regolazione recante misure regolatorie per la definizione dei bandi delle gare per l’assegnazione dei servizi di trasporto marittimo di passeggeri da, tra e verso le isole, e delle convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime gare ai sensi dell’articolo 37, comma 2, lettera f), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 e successive modificazioni e integrazioni”* (in seguito, **“Atto di Regolazione”**) di cui all’Allegato A alla Delibera n. 22/2019 del 13 marzo 2019 dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti e normativa in esso richiamata;

- dell’Atto di regolazione recante *“Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri via mare, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico, ai sensi dell’articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214”* di cui all’Allegato A alla Delibera ART n. 96/2018 del 4 ottobre 2018 e normativa in esso richiamata;

- degli articoli 60 e 164 e seguenti del Codice dei Contratti, da aggiudicarsi sulla base del criterio dell’offerta economicamente più vantaggiosa

individuata sulla base del miglior rapporto qualità/prezzo;

9. la procedura di gara è stata indetta mediante pubblicazione del Bando (di seguito, "Bando") sulla piattaforma INVITALIA il 23 giugno 2021, sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea n. 2021/S 122-323831 del 28 giugno 2021 e sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, 5a Serie speciale n.72 del 25 giugno 2021;

10. entro il termine indicato nel Bando sono pervenute n. 02 (due) offerte;

11. all'esito della predetta procedura di gara, il Concessionario è stato individuato quale primo nella graduatoria di gara **Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A.**;

12. con provvedimento del 29 settembre 2021, INVITALIA ha provveduto a:

- approvare, ai sensi dell'art.33, c.1 del codice dei Contratti, la proposta di aggiudicazione in favore dell'operatore economico **Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A.**;

- aggiudicare la concessione relativa all'affidamento del "*Servizio pubblico di trasporto marittimo di passeggeri, veicoli e merci tra Genova e Porto Torres e viceversa con obblighi di servizio pubblico per la continuità territoriale marittima*" in favore dell'operatore economico **Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A.**, per un corrispettivo contrattuale pari ad **€ 510.270,92** al netto di IVA, per l'esecuzione del servizio in concessione;

- dichiarare l'aggiudicazione definitiva in favore del Concessionario, ai sensi dell'art. 32, comma 7 del D.Lgs. n. 50/2016;

13. l'Ente Affidante ha provveduto altresì a comunicare in data 29 settembre

2021 a tutti i partecipanti gli esiti della procedura di gara, ai sensi dell'articolo 76 co. 5 del Codice dei Contratti;

14. le Parti convengono consensualmente di inserire nel presente contratto la clausola risolutiva espressa da attivarsi nel caso di esito negativo delle verifiche avviate ai sensi degli artt. 80 e 83 del Codice;

15. il presente contratto viene sottoscritto nelle more del rilascio, da parte dell'Ufficio Territoriale del Governo di Milano, dell'informazione antimafia, richiesta in data 29 aprile 2021, ai sensi **dell'articolo 92, co. 3** del D.Lgs. 6 settembre 2011, n. 159, e, comunque, a seguito dell'acquisita dichiarazione resa dal Concessionario in ordine all'insussistenza delle cause di divieto, decadenza o sospensione di cui all'articolo 67 del D.Lgs. n. 159/2011; conseguentemente, il contratto è sottoposto a condizione risolutiva, derivando dall'esito negativo delle verifiche antimafia predette l'inefficacia dello stesso, con ogni conseguenza di legge;

16. che INVITALIA in data 29 settembre 2021 ha comunicato alla Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A l'intervenuta aggiudicazione in suo favore della concessione oggetto del presente contratto;

17. è intenzione di avvalersi dell'Ente Affidante, per ragioni di interesse pubblico, della previsione di cui all'articolo 8, comma 1 del decreto legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito nella legge 11 settembre 2020, n. 120 e, per l'effetto, avviare in forma anticipata l'esecuzione del contratto a far data del 1° ottobre 2021;

18. il Concessionario si è impegnato a costituire entro 10 giorni dalla stipula del presente contratto una garanzia definitiva secondo quanto previsto nel

disciplinare di gara e nell'articolo 103 del D.Lgs. n. 50/2016, conforme allo schema di cui al Decreto del Ministero dello Sviluppo economico 19 gennaio 2018, n. 31 recante "Regolamento con cui si adottano gli schemi di contratti tipo per le garanzie fideiussorie previste dagli articoli 103, comma 9 e 104, comma 9, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50", consegnando l'originale della polizza all'Ente Affidante;

19. il Concessionario si è impegna a costituire entro 10 giorni dalla stipula del presente contratto a copertura della responsabilità civile per infortunio o danni eventualmente causati a persone e/o beni del Concessionario medesimo, dell'Ente Affidante o di terzi (compresi dipendenti del Concessionario e/o subappaltatore e/o subfornitore ovvero dell'Ente Affidante), nell'esecuzione del Contratto;

20. in sede di offerta il Concessionario ha accettato ogni clausola presente nel Disciplinare di gara, nei documenti ivi allegati e citati, compresi il presente contratto, nonché del Capitolato tecnico e suoi allegati, posti a base di gara.

Con il presente contratto, l'Ente Affidante intende, pertanto, conferire a **Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A.** l'affidamento del servizio pubblico di trasporto marittimo di passeggeri, veicoli e merci tra Genova e Porto Torres e viceversa, secondo quanto previsto nella Determina a contrarre n.196 del 13 giugno 2021.

TUTTO CIÒ PREMESSO, le Parti, come sopra costituite, convengono e stipulano quanto segue.

Articolo 1 - (Premesse e allegati)

Costituiscono parte integrante e sostanziale del presente contratto le premesse, i suoi allegati e la documentazione di seguito elencata:

- a)** il Bando e il Disciplinare di gara e relativi allegati;
- b)** il Capitolato tecnico e relativi allegati;
- c)** il DGUE del Concessionario;
- d)** l'Offerta, come *infra* definita;
- e)** le garanzie e le polizze assicurative, richiamate nelle superiori premesse.

La “documentazione tecnica”, allegata quale parte integrante e sostanziale del presente contratto, comprende i documenti qui di seguito indicati:

1. All. **A** - “Programma di Esercizio”;
2. All. **B** - “Schema Naviglio e Manutenzione”;
3. All. **C** - “Matrice dei rischi e misure di mitigazione”;
4. All. **D** - “Piano di accesso al dato”;
5. All. **E** - “Condizioni minime di qualità dei servizi”;
6. All. **F** - “Servizi garantiti in caso di sciopero”;
7. All. **G** - “Sistema Tariffario”;
8. All. **H** - “Carta dei servizi”;
9. All. **I** - “Assistenza a PMR e formazione”;
10. All. **L** - “Monitoraggio del servizio”;
11. All. **M** - “Verifica dell'equilibrio economico-finanziario”;
12. All. **N** - “Regole per la redazione del PEF”;
13. All. **O** - “PEF IN”.

I sopra menzionati documenti si intendono quali parti integranti e sostanziali

del presente contratto, ancorché non materialmente allegati allo stesso, in quanto depositati presso l'Ente Affidante.

Sono comunque allegati al presente contratto i documenti dell'elenco che precede, nuovamente sottoscritti con firma digitale da parte del Concessionario nonché dall'Ente Affidante, solo ai fini della stipulazione del presente contratto.

Le clausole del presente contratto devono intendersi automaticamente integrate (ove lacunose) o recessive (in caso di contrasto) rispetto a quanto previsto nella normativa e negli atti di regolazione indicati nelle premesse, in particolare negli Atti di regolazione approvati dalle Delibere ART nn. 96/2018 e 22/2019.

Articolo 2 - (Definizioni)

Nell'ambito del presente contratto s'intende per:

- Concessionario: l'operatore economico che è risultato affidatario in concessione del servizio pubblico oggetto del Contratto;
- Concessione: la concessione dedotta nel presente contratto avente ad oggetto l'affidamento del servizio pubblico di trasporto marittimo di passeggeri, veicoli e merci secondo obblighi di servizio pubblico (OSP) al fine di garantire la continuità territoriale tra Genova e Porto Torres e *viceversa* e le prestazioni tutte di cui al Capitolato tecnico e relativi allegati, come *infra* definiti;
- Bando: indica il Bando di gara per l'affidamento del Contratto, pubblicato ai sensi del D.lgs. n. 50/2016 e del D.P.R. n. 207/2010, come *infra* definiti;

- Capitolato Tecnico: è il documento a contenuto tecnico, descrittivo e prestazionale, comprensivo dei relativi allegati;
- Codice dei Contratti: il D.lgs. 18 aprile 2016, n. 50 recante “Codice dei contratti pubblici”;
- Codice della Privacy: indica il Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE ed il D.lgs. 30 giugno 2003, n. 196;
- Contratto: è il presente contratto con i suoi allegati;
- Documenti Contrattuali: indicano i documenti allegati al Contratto;
- DEC: indica il Direttore dell'esecuzione del contratto di cui all'articolo 101 del Codice dei Contratti, nominato dall'Ente Affidante;
- DURC: si intende il documento unico di regolarità contributiva di cui al D.M. del 30 gennaio 2015;
- DUVRI: indica il Documento di Valutazione dei rischi da interferenze redatto a cura dell'Ente Affidante ex articolo 26, comma 3 del D.lgs. 9 aprile 2008, n. 81;
- Intermediario Finanziario: indica Poste Italiane S.p.A. o una banca;
- Monitoraggio Finanziario: indica le attività di monitoraggio dei movimenti finanziari prescritte ai sensi dell'articolo 3 della Legge 13 agosto 2010, n. 136;
- Offerta: si intende l'intero complesso di atti e documenti presentati dal

Concessionario in fase di gara, sulla base della quale è stato aggiudicato il contratto;

- Parti: indica l'Ente Affidante e il Concessionario;
- Prestazioni: indicano complessivamente le attività, sia singolarmente che complessivamente considerate, oggetto del contratto indicate nel contratto e meglio dettagliate nel Capitolato tecnico;
- RUP: indica il Responsabile Unico del Procedimento dell'Ente Affidante;
- Ente Affidante: è il Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili
 - Direzione Generale per la vigilanza sulle Autorità di sistema portuali, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne;
- Testo Unico in materia di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro: il D.Lgs. 9 aprile 2008, n. 81.
- corsa omessa: corsa non effettuata;
- tratta o linea: collegamento fra porti caratterizzato dai porti toccati e dalla sequenza con cui questi porti vengono toccati;
- persona con disabilità o persona a mobilità ridotta (PMR): qualsiasi persona la cui mobilità sia ridotta, nell'uso del trasporto, a causa di qualsiasi disabilità fisica (sensoriale o locomotoria, permanente o temporanea), disabilità o handicap mentale, o per qualsiasi altra causa di disabilità, o per ragioni di età, e la cui condizione richieda un'attenzione adeguata e un adattamento del servizio fornito a tutti i passeggeri per rispondere alle esigenze specifiche di detta persona;
- cancellazione: la mancata effettuazione di un servizio originariamente

previsto e per il quale sia stato prenotato almeno un posto;

- ritardo: la differenza di tempo tra l'ora di partenza o di arrivo prevista del passeggero secondo l'orario pubblicato e l'ora della sua partenza o del suo arrivo effettivo;
- cause di forza maggiore o cause esterne all'IN: avvenimento straordinario e imprevedibile che impedisca la regolare esecuzione del contratto e renda, inoltre, inefficace qualsiasi azione dell'obbligato diretta ad eliminarlo. A titolo esemplificativo e non esaustivo, condizioni meteorologiche e del mare, le sospensioni o modifiche disposte dalle pubbliche autorità per motivi di ordine e sicurezza da cui discenda l'impossibilità o il divieto di svolgere il servizio, le sommosse, gli attentati, le calamità naturali e le guerre, purché tali suddetti eventi siano tali da impedire lo svolgimento del servizio oggetto di Concessione.

Articolo 3 - (Oggetto e finalità del contratto)

Il presente Contratto regola l'esercizio del servizio pubblico di trasporto marittimo di continuità territoriale di passeggeri, veicoli e merci, tra Genova e Porto Torres e *viceversa*, secondo obblighi di servizio pubblico (OSP) di seguito elencati e meglio individuati nell' "**Allegato A**" recante il "**Programma di Esercizio**", che, anche se non materialmente allegato al presente Contratto, ne costituisce parte integrante e sostanziale. Sono incluse tutte le attività connesse e strumentali allo svolgimento del servizio di trasporto pubblico di cui sopra.

L'Ente Affidante affida al Concessionario, che accetta senza riserva alcuna,

in base all'offerta presentata in sede di gara, il servizio pubblico oggetto di Concessione di trasporto marittimo di passeggeri, veicoli e merci tra Genova e Porto Torres e *viceversa*.

Il servizio di trasporto consiste nelle prestazioni e negli obblighi di servizio pubblico (OSP) indicati nel Capitolato tecnico, come integrati dall'Offerta.

Il Concessionario potrà altresì operare su rotte non oggetto degli obblighi di servizio pubblico (OSP) nel rispetto della normativa vigente, degli obblighi di contabilità regolatoria e di separazione contabile di cui al successivo art. 18 e senza interferenze o sovrapposizione di servizi commerciali posti in essere dal contraente ovvero distrazione dei mezzi dedicati al servizio pubblico tali da compromettere il corretto svolgimento delle prestazioni previste dal presente contratto e il relativo equilibrio economico.

I servizi di trasporto pubblico devono essere erogati con le caratteristiche tecniche ed eseguiti secondo le modalità meglio descritte nel Capitolato tecnico, nonché alle condizioni migliorative contenute nell'Offerta presentata dal Concessionario.

L'eventuale svolgimento del servizio di trasporto pubblico oggetto del contratto da parte di soggetti non idonei comporterà la risoluzione di diritto del contratto ex art. 1456 del Codice Civile.

Ai fini del presente contratto, le prestazioni descritte, oltre all'esecuzione a regola d'arte, sono da ritenersi comprensive di tutti gli oneri di manutenzione e supporto tecnico, ove occorrente, per il periodo indicato di durata del contratto. Tali oneri sono da considerarsi a completa cura e spesa del Concessionario, ricompresi nel corrispettivo di contratto.

Per lo svolgimento del servizio affidato, incluse tutte le attività connesse e strumentali, l'IN si assume i rischi commerciali ed industriali per come regolati dal presente Contratto di servizio.

Il Concessionario è tenuto ad eseguire il servizio pubblico con organizzazione dei mezzi necessari e gestione a proprio rischio e potrà ricorrere al subcontratto nei limiti di quanto previsto dalla normativa vigente in materia, dalla disciplina di gara, dal Capitolato tecnico e dall'Offerta.

Il Concessionario si impegna ad eseguire ogni attività, nonché tutti gli interventi richiesti, le somministrazioni, le prestazioni e i servizi complementari, anche ove non espressamente indicati, funzionali alla perfetta realizzazione del Contratto, in conformità al Capitolato tecnico posto a base di gara, nonché alle raccomandazioni e/o prescrizioni, comunque denominate, dettate da parte dell'Ente Affidante o ancorché tali prestazioni non siano specificatamente previste nel presente Contratto.

I servizi di trasporto pubblico marittimo oggetto del Contratto dovranno essere realizzati nell'integrale rispetto delle regole tecniche di corretta esecuzione; il Concessionario dovrà garantire l'adeguamento delle soluzioni tecniche dallo stesso fornite o gestite con la normativa in vigore al momento dell'esecuzione delle prestazioni contrattuali e con gli standard tecnici nazionali ed internazionali.

Il Concessionario ha l'obbligo di osservare le norme e le prescrizioni previste dai contratti collettivi, dalle leggi e dai regolamenti sulla tutela, sicurezza, salute, assicurazione ed assistenza dei lavoratori; ha l'obbligo altresì di attenersi alle norme generali in materia di sicurezza.

Prima di dare esecuzione alle prestazioni contrattuali, il Concessionario dovrà consegnare all'Ente Affidante il DUVRI sottoscritto in segno di accettazione, ovvero integrato come ritenuto dallo stesso necessario.

Articolo 4 - (Caratteristiche del servizio - Mezzi Nautici - Sistema Tariffario - Gestione dei titoli di viaggio in fase di subentro al precedente gestore)

Caratteristiche del servizio: si richiama espressamente e integralmente quanto previsto dal Capitolato Tecnico e quanto previsto dall'Offerta Tecnica presentata dal Concessionario in sede di gara. L'Impresa di Navigazione è obbligata ad esercitare i collegamenti marittimi nel rispetto del "**Programma di esercizio**", di cui all'Allegato A.

Mezzi nautici: l'Impresa di navigazione deve impiegare, per l'effettuazione dei servizi oggetto del presente contratto, navi con caratteristiche tali da rispettare i vincoli posti dal Capitolato tecnico, come eventualmente integrati e risultanti dalla sua offerta tecnica. Fermo restando il rispetto dei vincoli del Capitolato tecnico, eventuali variazioni definitive delle unità navali impiegate dovranno essere comunicate in anticipo rispetto alla variazione stessa per la loro previa autorizzazione da parte dell'Ente Affidante.

Fermo restando l'obbligo di garantire la continuità del servizio con le modalità previste in Contratto, le manutenzioni programmate che comportano la sosta delle unità navali offerte per il servizio dovranno essere effettuate secondo le modalità previste nell'Allegato B e nel rispetto delle condizioni tecniche minime previste dal Capitolato.

Sistema tariffario: le tariffe massime che potranno essere applicate all'utenza

per il servizio oggetto del presente contratto sono riportate nel Capitolato tecnico e nell'allegato **G** "Sistema tariffario". I relativi valori rappresentano il costo complessivo finale del biglietto per gli utenti, al netto dell'imposta sul valore aggiunto e dei diritti portuali e saranno aggiornati in base al tasso programmato d'inflazione, così come stabilito nel Documento di Economia e Finanza (DEF), secondo le modalità e le tempistiche stabilite dall'allegato **M** al presente Contratto.

L'impresa di Navigazione si impegna ad applicare tariffe non superiori a quelle prestabilite.

**Articolo 5 - (Durata di efficacia del Contratto e degli obblighi
oggetto di Concessione)**

Il presente contratto è efficace per il Concessionario dal momento della stipula, mentre lo sarà per l'Ente affidante solo a seguito della avvenuta registrazione da parte degli Organi di controllo e cesserà di produrre i propri effetti alla completa e regolare esecuzione delle prestazioni oggetto di affidamento a seguito di rilascio da parte del RUP del certificato di ultimazione delle prestazioni.

Ferma restando l'unitarietà del contratto e la sua validità durata di 60 mesi, l'impresa affidataria è tenuta a effettuare i servizi oggetto di Concessione limitatamente al periodo 1° ottobre – 31 maggio di ciascuno degli anni dal 2021 al 2026.

Trascorsi 15 giorni dalla data di avvio del servizio prevista il 1° ottobre 2021, qualora il Concessionario non provveda ad avviare le prestazioni senza giustificato motivo, l'Ente Affidante avrà facoltà di risolvere il presente contratto

e provvedere ad affidare il servizio ad altro operatore, senza che l'Impresa di Navigazione possa nulla pretendere.

Qualora circostanze particolari impediscano temporaneamente la regolare esecuzione delle prestazioni oggetto del contratto, l'Ente Affidante si riserva in ogni caso la facoltà di sospendere o interrompere l'esecuzione del contratto, ai sensi degli artt. 107 e 175 del Codice dei contratti.

La sospensione delle prestazioni oggetto del contratto nei casi di forza maggiore o di altre circostanze imprevedute ed imprevedibili che ne impediscano o ne ritardino l'esecuzione per tempi significativi può comportare una eventuale proroga della durata del presente contratto, prioritariamente nell'arco della successiva stagione 1° ottobre – 31 maggio, corrispondente alla durata della sospensione stessa. La proroga è disposta su autorizzazione del RUP.

Qualora intervengano situazioni incidenti sulla corretta realizzazione del contratto, tali da rendere impossibile e/o ritardare in maniera significativa la sua esecuzione, il Concessionario si impegna a darne tempestiva e motivata comunicazione all'Ente Affidante al fine di verificare la salvaguardia degli impegni assunti con il presente contratto.

L'Ente Affidante ha facoltà di prorogare, nel corso dell'esecuzione del contratto, la durata del medesimo per il tempo strettamente necessario alla conclusione delle procedure per l'individuazione di un nuovo contraente, e comunque per non oltre una stagione (periodo 1° ottobre – 31 maggio) successiva alla scadenza. In tal caso il concessionario è tenuto all'esecuzione delle prestazioni oggetto del contratto agli stessi - o più favorevoli - prezzi, patti e condizioni.

Articolo 6 - (Obblighi di servizio pubblico – Interruzioni e sospensioni del servizio per cause eccezionali o sciopero – Informazioni al pubblico)

Ai sensi dell'art. 4 del Reg. n. 3577/92 gli obblighi di servizio pubblico imposti nel presente contratto sono relativi alle esigenze pertinenti ai porti che devono essere serviti, alla regolarità, alla continuità, alla frequenza, alla capacità di fornitura del servizio, alle tariffe richieste.

Nell'allegato **A “Programma di esercizio”** e nell'allegato **G “Sistema tariffario”** sono previsti, nello specifico, gli obblighi attinenti alla regolarità, continuità e frequenza nonché il sistema tariffario, stabiliti tenendo conto dell'offerta tecnica dell'Impresa di Navigazione.

La prestazione del servizio di trasporto non può essere interrotta, né variata o sospesa dall'Impresa di Navigazione per nessun motivo.

Interruzioni o sospensioni del servizio sono ammesse:

- nel caso di impossibilità ad assicurare il servizio in sicurezza a causa di avverse condizioni meteorologiche o del mare o per impreviste avarie tecniche;
- a causa di sospensioni disposte dalle pubbliche Autorità per motivi di ordine e sicurezza;
- per altre cause di forza maggiore, che siano formalmente accertate e dichiarate dalle Autorità competenti (quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, manifestazioni, attentati, epidemie, le calamità naturali e comunque eventi non evitabili con l'applicazione della normale diligenza) da cui discenda l'impossibilità o il divieto di svolgimento del servizio oggetto di

Concessione.

L'omissione di corse deve essere opportunamente motivata, da parte dell'IN al Ministero, entro il primo giorno lavorativo successivo a quello in cui si è verificato l'evento. Entro due settimane dalla comunicazione, il Ministero ha facoltà di richiedere ulteriori informazioni, avviare eventuali accertamenti ritenuti opportuni nella circostanza, contestare la natura di evento straordinario.

Il Ministero svolge tutti gli opportuni accertamenti per valutare la stretta pertinenza ed effettiva ostatività dell'evento rispetto all'esecuzione del servizio.

La mancata effettuazione del servizio o la cancellazione di corse per cause diverse da quelle anzi indicate comporta la decurtazione del corrispettivo e/o l'applicazione di penali secondo quanto previsto dall'art. 16.

In caso di sciopero del proprio personale l'Impresa di Navigazione è obbligata a garantire le prestazioni minime di cui all'Allegato **F** al presente contratto, recante i "**Servizi garantiti in caso di sciopero**".

La mancata effettuazione delle corse garantite in caso di sciopero comporta l'applicazione della decurtazione di cui all'art. 16.

Informazioni al pubblico: L'Impresa di Navigazione deve garantire la pubblicazione e diffusione di tutte le informazioni di cui Capo II dell'Allegato A alla Delibera ART n. 96/2018 con le modalità ivi previste, nonché darne tempestiva comunicazione al Ministero e agli Enti territoriali interessati. Il mancato rispetto dei predetti obblighi di informazione di cui al presente articolo comporta l'applicazione di una penale secondo quanto previsto dall'art. 16 al presente contratto.

Articolo 7 - (Politica della Qualità - Carta dei Servizi -

Obblighi in caso di disservizi - Obblighi verso le PMR)

Politica della Qualità: l'Impresa di Navigazione è tenuta ad effettuare il servizio nel rispetto di livelli minimi di qualità relativamente ai seguenti fattori di qualità:

- a) regolarità e puntualità del servizio;
- b) informazioni all'utenza e trasparenza
- c) accessibilità commerciale;
- d) pulizia e confort dei mezzi;
- e) accessibilità dei mezzi e delle infrastrutture al pubblico (con particolare riferimento a PMR).

L'Allegato E, ai sensi della Misura 2 dell'Allegato A alla Delibera ART 96/2018, definisce i livelli minimi qualitativi richiesti all'Impresa di Navigazione, le modalità di monitoraggio e verifica del loro rispetto da parte dell'Ente Affidante, il sistema di penali applicabili nel caso di mancato rispetto dei livelli minimi e il meccanismo di riconoscimento di premialità in caso di miglioramenti qualitativi.

Carta dei Servizi: l'Impresa di Navigazione ha elaborato la propria Carta dei servizi e le condizioni generali di trasporto sulla base dello "Schema generale di riferimento per la predisposizione della Carta dei servizi pubblici del settore Trasporti" previsto dal D.P.C.M. 30/12/1998 e ss.mm.ii., per quanto compatibile con le specifiche attinenti i servizi marittimi e nel rispetto di quanto previsto all'art. 2, comma 461, della legge 24/12/2007, n. 244.

L'Impresa di Navigazione provvede alla pubblicazione e diffusione della Carta dei servizi e delle condizioni generali di trasporto entro il 31 agosto di ogni anno anche per via telematica dandone comunicazione all'Ente Affidante. Il

mancato rispetto della pubblicazione comporta l'applicazione della penale di cui all'art. 16.

L'Impresa di Navigazione aggiorna le "*Condizioni generali di trasporto per i servizi passeggeri e merci*" in base agli obblighi derivanti dal presente contratto e in base ad eventuali sopraggiunte modifiche normative.

La Carta dei Servizi predisposta dalla Impresa di Navigazione è allegata al presente contratto (Allegato **H** "*Carta dei servizi*").

Le modifiche eventualmente apportate alla Carta dei servizi comportano una nuova pubblicazione della stessa, l'aggiornamento del sito internet aziendale e l'aggiornamento dell'Allegato **H** citato.

Obblighi in caso di disservizi: in caso di ritardo l'Impresa di Navigazione informa i passeggeri dell'orario previsto di partenza e di arrivo non appena tale informazione è disponibile. Se i passeggeri perdono una coincidenza a causa di un ritardo, l'Impresa di Navigazione compie sforzi ragionevoli per informare i passeggeri interessati in merito a coincidenze alternative.

L'Impresa di Navigazione dovrà informare tempestivamente l'Ente Affidante riguardo a qualsiasi disservizio relativo ai servizi oggetto del presente contratto e trasmettere entro 48 (quarantotto) ore un resoconto sulle azioni poste in essere ai fini dell'adempimento degli obblighi previsti in caso di disservizi.

I contenuti del presente articolo entrano a far parte integralmente delle Condizioni generali di trasporto per i servizi passeggeri e merci e della Carta dei Servizi, di cui all'Allegato **H** al presente Contratto.

Si rinvia a quanto previsto dal Regolamento UE (1177/2010) che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004 relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano

via mare e per vie navigabili interne e dal decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129 "Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Regolamento UE (1177/2010(CE) e s.m.i. che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004 relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne.

Obblighi verso le PMR: le unità navali dovranno essere attrezzate in modo che alle PMR possa essere garantita la totale integrazione con tutti i servizi destinati ai passeggeri nonché la possibilità di compiere le operazioni di imbarco e di sbarco facilmente, in modo sicuro e possibilmente autonomo.

Quindi, almeno un ponte passeggeri di ciascuna nave dovrà essere accessibile alle PMR in maniera possibilmente autonoma; esso dovrà comprendere una zona di imbarco e sbarco, uno spazio adibito alla consumazione di bevande e snack, uno spazio adibito al soggiorno e un bagno pubblico accessibile in sedia a rotelle. Se il ponte in argomento non dovesse essere situato allo stesso livello del ponte di imbarco dei veicoli o se i servizi di bordo sopracitati dovessero trovarsi su ponti differenti, la nave dovrà essere dotata almeno di idoneo apparato di sollevamento certificato dagli Enti competenti, che assicuri alla persona a mobilità ridotta l'accesso in sicurezza a bordo della nave. Le dotazioni di bordo per l'accesso e la permanenza sulla nave delle PMR dovranno rispettare i principi tecnici e la normativa in materia (D.lgs 45/2000 e s.m.i., Linee Guida PMR emanate con Circolare della Direzione Generale per la navigazione e il trasporto marittimo e interno n. 10/SM prot. 151 del 04/01/07 e s.m.i.; Reg. UE 1177/2010).

In relazione alle caratteristiche minime delle imbarcazioni con riferimento alle

dotazioni per le Persone a Mobilità Ridotta nonché al rispetto delle condizioni minime di qualità (CMQ) dei servizi di cabotaggio marittimo individuate dal Reg. UE 1177/2010, è fatto divieto all'Impresa di Navigazione per motivi di disabilità o di mobilità ridotta:

- di non accettare una prenotazione o di non emettere un biglietto;
- di non imbarcare una persona con disabilità o a mobilità ridotta, purché la persona interessata sia in possesso di un biglietto valido o di una prenotazione.

Le prenotazioni e i biglietti sono offerti alle persone con disabilità e a mobilità ridotta senza oneri aggiuntivi.

In caso di partenza, transito o arrivo di una persona con disabilità o a mobilità ridotta in un porto, l'Impresa di Navigazione è responsabile di fornire gratuitamente all'interessato l'assistenza di cui all'Allegato "I" al presente contratto, recante **"Assistenza PMR e formazione"** per salire sul servizio in partenza o scendere dal servizio in arrivo per cui ha acquistato un biglietto.

A bordo delle navi l'Impresa di Navigazione fornisce gratuitamente alle persone con disabilità o a mobilità ridotta per lo meno l'assistenza di cui all'Allegato "I" citato.

In aggiunta a quanto sopra l'Impresa di Navigazione ha l'obbligo di cooperare con gli Enti di gestione dei porti al fine di fornire assistenza specifica alle persone con disabilità o a mobilità ridotta come segue:

- a) l'assistenza è fornita a condizione che la richiesta e il tipo di assistenza specifica necessaria per la persona a mobilità ridotta sia comunicata con almeno 24 (ventiquattro) ore di anticipo alla Società anche attraverso la

propria rete di vendita. Qualora il biglietto consenta viaggi multipli, è sufficiente una sola notifica, purché sia fornita un'adeguata informazione sugli orari dei viaggi successivi;

b) la Società adotta tutte le misure necessarie per ricevere le notifiche relative all'assistenza richiesta da persone con disabilità o a mobilità ridotta. Questo obbligo si applica a tutti i punti vendita, comprese le vendite telefoniche o via internet;

c) se non vengono effettuate notifiche in conformità della lettera a), l'Impresa di Navigazione fa tutto il possibile per garantire che l'assistenza venga fornita in modo tale che la persona con disabilità o a mobilità ridotta possa salire sul servizio in partenza o scendere dal servizio in arrivo per cui ha acquistato un biglietto;

d) l'assistenza è fornita a condizione che la persona con disabilità o a mobilità ridotta si presenti nel punto designato almeno 30 (trenta) minuti prima dell'orario di partenza pubblicato;

e) se una persona con disabilità o a mobilità ridotta ha bisogno di un animale da assistenza, tale animale viene sistemato a condizione che venga fornita notifica alla Impresa di Navigazione, anche tramite la propria rete di vendita, in conformità delle norme applicabili in materia di trasporto di animali da assistenza riconosciuti a bordo di navi passeggeri.

L'Impresa di Navigazione, inoltre:

a. assicura che il proprio personale abbia le conoscenze per soddisfare le necessità delle persone disabili e a mobilità ridotta, fornendo una formazione incentrata sull'assistenza e sulla sensibilizzazione alla disabilità, come

descritto all'Allegato "I";

b. assicura che tutti i nuovi dipendenti ricevano una formazione sulla disabilità e che tutto il personale segua al momento opportuno corsi di aggiornamento in materia.

A tal fine, gli interventi formativi prevedono un modulo informativo entro sei mesi dalla stipula del Contratto o, nel caso di nuovi dipendenti, entro sei mesi dall'assunzione.

Nel caso in cui le sedie a rotelle, le altre attrezzature per la mobilità o parti di esse vengano perse o danneggiate durante la movimentazione nel porto o il trasporto a bordo delle navi, il passeggero cui appartengono è risarcito dalla Impresa di Navigazione. Se necessario, si fa tutto il possibile per fornire rapidamente attrezzatura di sostituzione.

I contenuti del presente articolo entrano a far parte integralmente delle Condizioni generali di trasporto per i servizi passeggeri e merci e della Carta dei Servizi.

Per quanto non previsto nel presente articolo si rinvia alle Linee Guida PMR emanate con Circolare della Direzione Generale per la navigazione e il trasporto marittimo e interno n. 10/SM prot. 151 del 04/01/07 e s.m.i, nonché al Regolamento UE (1177/2010) che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004 relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne e dal d.lgs. 29 luglio 2015, n. 129 *"Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Regolamento UE (1177/2010)(CE) che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004 relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne"*.

Accessibilità commerciale: l'Impresa di Navigazione è obbligata a garantire la commercializzazione dei titoli di viaggio come da offerta tecnica. I livelli minimi di accessibilità commerciale sono indicati nel Capitolato tecnico e nell'Allegato

E.

Articolo 8 - (Corrispettivo a compensazione, modalità di pagamento e fatturazione)

All'Impresa di Navigazione è dovuto un corrispettivo a compensazione dei costi per l'assunzione degli obblighi di servizio pubblico al netto dei ricavi calcolato secondo quanto previsto dalla Misura 8 dell'Allegato A alla Delibera ART 22/2019 e sulla base del ribasso offerto in sede di gara.

All'Impresa di Navigazione è altresì attribuita la titolarità dei ricavi tariffari derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio e dai servizi a domanda forniti a bordo.

Il Concessionario dichiara espressamente di accettare che il corrispettivo sopra determinato comprende e compensa integralmente tutte le attività necessarie per eseguire il servizio affidatogli, nel rispetto di leggi, norme e regolamenti in vigore, ivi incluse tutte le attività necessarie per l'adempimento delle prescrizioni dell'Ente Affidante, nonché ogni ulteriore attività tecnica o amministrativa necessaria.

Il Concessionario rinuncia sin d'ora a qualsiasi corrispettivo oltre a quello previsto nel presente Contratto, a rivalutazioni o revisioni di qualunque genere dei corrispettivi (diversi da quelli conseguenti alla verifica dell'equilibrio economico-finanziario dell'affidamento in concessione, di cui nell'allegato **M**) nonché a qualsiasi maggiorazione per incarichi parziali o per interruzione dell'incarico per qualsiasi motivo non imputabile all'Ente Affidante.

Resta inteso tra le Parti che il corrispettivo convenuto include tutti gli oneri e le spese eventualmente necessari per lo svolgimento delle attività pattuite.

Rimangono altresì a carico del Concessionario le spese relative al pagamento di imposte, tasse, canoni o corrispettivi comunque denominati, previsti da leggi o regolamenti, derivanti dall'esecuzione del contratto.

Il pagamento del corrispettivo avverrà mediante bonifico bancario sul conto corrente di seguito indicato, intestato al Concessionario e dedicato, in via non esclusiva, ai sensi dell'articolo 3 della Legge n. 136/2010: Numero c/c: 100000005267, Banca: Intesa San Paolo, Agenzia: - 66150, ABI: 03069, CAB: 03496, CIN: G IBAN: IT17G0306903496100000005267.

Ai sensi dell'articolo 3 della Legge n. 136/2010, il Concessionario dichiara che le persone delegate ad operare sul conto corrente innanzi indicato sono:

Cognome e nome: Mura Massimo

Data e luogo di nascita: 11/05/1963 - Cagliari

Indirizzo di residenza: Via Alessandro Pieroni 27, Livorno

Nazionalità: Italiana

Codice fiscale: MRUMSM63E11B354H

I pagamenti avverranno previa emissione delle fatture in formato elettronico attraverso il Sistema di Interscambio (Sdi) dell'Agenzia delle Entrate, al Codice Univoco Ufficio IPA **L0UM96**. Le fatture elettroniche dovranno:

- essere intestate a: **MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITA' SOSTENIBILI - Direzione Generale per la vigilanza sulle Autorità di Sistema portuali, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne;**
- riportare il C.I.G., il C.U.P. e il numero di ordine che sarà indicato dall'Ente

Affidante.

Alle fatture emesse si applicano le norme relative allo *split payment*, di cui alla L. 190/2014.

Ai fini del pagamento del corrispettivo, l'Impresa di Navigazione emette fattura con cadenza trimestrale posticipata rispetto all'effettuazione del servizio, pari al 90% (novanta per cento) di un quarto dell'importo annuale di riferimento.

La liquidazione delle somme in acconto avviene entro 60 (sessanta) giorni dalla data di ricevimento al protocollo della fattura e previa acquisizione da parte dell'Ente Affidante del Documento Unico di Regolarità Contributiva – DURC - che attesti il corretto assolvimento dei versamenti contributivi, previdenziali e assicurativi, e a condizione che siano stati assolti gli obblighi di trasmissione dei dati e dei documenti richiesti dal presente contratto e suoi allegati.

Il saldo annuale è calcolato dall'Ente affidante previa valutazione dei conguagli su base annuale calcolando le percorrenze reali, dedotto l'ammontare delle detrazioni e delle penali, e comunicato alla Società entro il terzo mese dell'anno contrattuale successivo a quello di riferimento e liquidato nei sessanta giorni successivi al ricevimento della relativa fattura. Nel caso di saldo negativo eccedente il 10% (dieci per cento), il conguaglio sarà effettuato con il successivo pagamento. Il corrispettivo dell'ultimo trimestre dell'ultimo anno di contratto sarà pagato a saldo, all'esito delle verifiche svolte dall'Ente Affidante sulle percorrenze effettive e sui conguagli per detrazioni e penali fatta salva l'eventuale escussione della garanzia definitiva ove occorrente.

Ciascuna fattura, fatta salva la ritenuta dell'0,5% (zero virgola cinque per

cento) sull'importo netto dovuto, ai sensi dell'art. 30, comma 5-bis, del D.Lgs.

50/2016, riporterà solamente l'importo troncato alle prime due cifre decimali

senza alcun arrotondamento. La ritenuta verrà liquidata dall'Ente Affidante

solo al termine del contratto, previo accertamento della regolarità del servizio

reso e previa acquisizione del documento unico di regolarità contributiva. La

ritenuta dello 0,5% (zero virgola cinque per cento) deve essere calcolata e

applicata sull'importo imponibile nel caso di fatturazione di servizi.

Resta espressamente inteso che in nessun caso, ivi compreso il caso di ritardi

nei pagamenti dei corrispettivi dovuti, l'Impresa di Navigazione può sospen-

dere lo svolgimento delle attività e dei servizi previsti nel Contratto e nella

documentazione di gara. Qualora l'Impresa di Navigazione sia inadempiente

a tale obbligo, il contratto si può risolvere di diritto ex articolo 1456 c.c. me-

diate semplice ed unilaterale dichiarazione dell'Ente Affidante.

L'Ente Affidante avrà inoltre il diritto di dichiarare la risoluzione del presente

contratto ex articolo 1456 c.c. in caso di violazione delle disposizioni di cui

all'articolo 3, co. 9 bis, della Legge n. 136/2010.

**Articolo 9 - (Divieto di modifiche del Concessionario e
varianti dell'Ente Affidante)**

Nessuna variazione o modifica a quanto stabilito dal Contratto può essere

introdotta dal Concessionario se non preventivamente autorizzata dall'Ente

Affidante; qualora effettuate senza preventiva autorizzazione, variazioni o mo-

difiche non daranno titolo a pagamenti o rimborsi di sorta al Concessionario.

L'Ente Affidante può richiedere variazioni al contratto ai sensi dell'art. 175 del

Codice dei contratti. Con la sottoscrizione del Contratto, il Concessionario

accetta di eseguire, senza compenso aggiuntivo, tutte le variazioni di carattere non sostanziale che siano ritenute opportune dall'Ente Affidante purché non mutino sostanzialmente la natura delle attività oggetto del contratto e non comportino a carico dell'esecutore maggiori oneri. Durante il periodo di efficacia del contratto, le modifiche allo stesso possono essere effettuate nelle ipotesi, alle condizioni e con le modalità previste dal presente atto e in ossequio a quanto previsto all'art. 175 del Codice dei contratti.

Al fine di consentire l'adeguamento tempestivo delle modalità di offerta a rilevanti mutamenti della domanda e delle condizioni di contesto o per fare fronte a esigenze di pubblica utilità e a situazioni di emergenza derivanti da eventi di forza maggiore, l'Ente Affidante può chiedere all'IN di procedere a modificare in modo permanente o temporaneo il servizio oggetto del presente contratto, a condizione che tali modifiche non alterino la natura generale del contratto stipulato con il Concessionario e non comportino una variazione sostanziale e/o rilevante dell'equilibrio economico dello stesso.

**Articolo 10 - (Obblighi del Concessionario in materia di
contribuzione, assistenza e previdenza)**

L'Impresa di Navigazione dovrà rispettare la normativa italiana circa il collocamento e l'arruolamento dei lavoratori marittimi per le prestazioni di servizio a bordo di navi italiane nonché i relativi accordi collettivi nazionali.

Il Concessionario dichiara e garantisce che il personale del quale si avvarrà per l'esecuzione del presente contratto sarà regolarmente contrattualizzato e assicurato dallo stesso Concessionario nel rispetto della vigente normativa, e in tal senso si obbliga ad ogni effetto di legge.

L'Impresa di Navigazione è tenuta, anche ai sensi dell'art. 30 del Codice dei contratti pubblici, ad applicare nei confronti dei lavoratori un trattamento economico e normativo non inferiore a quello previsto nei contratti collettivi nazionali di lavoro, nonché al rispetto delle condizioni stabilite dallo Stato italiano in materia di equipaggio ai sensi dell'art. 3 del Regolamento CEE 3577/92, del Consiglio del 7 dicembre 1992 (cabotaggio marittimo).

Il Concessionario assume l'obbligo della piena osservanza di tutti gli obblighi derivanti dalle norme di legge relative alla regolare assunzione, alle assicurazioni sociali obbligatorie contro gli infortuni sul lavoro e per la previdenza e l'assistenza a favore dei dipendenti. Il Concessionario si assume l'obbligo di osservare e far osservare dal proprio personale tutte le norme di prevenzione infortunistica e di igiene del lavoro vigenti e/o comunque richieste dalla particolarità del lavoro. Il Concessionario assume inoltre l'obbligo di eseguire le occorrenti ricognizioni nelle zone di lavoro al fine di realizzare quanto commissionato a regola d'arte e nel pieno e assoluto rispetto delle vigenti norme di prevenzione infortuni e di igiene del lavoro e delle specifiche norme aziendali.

Il Concessionario assume l'obbligo della costante sorveglianza del corso dell'esecuzione, designando e preponendo un proprio fiduciario incaricato di dirigere le prestazioni inerenti alle specifiche attività in modo anche da assicurare che il lavoro dei propri dipendenti e collaboratori si svolga in condizioni di assoluta sicurezza, restando esclusa ogni ingerenza dell'Ente Affidante, il quale resta comunque e pertanto manlevato da ogni responsabilità e dovrà essere in ogni caso tenuto indenne dal Concessionario. Tutte le spese

derivanti al Concessionario per l'osservanza degli obblighi indicati, nonché tutti gli oneri in genere, nessuno escluso, che comunque potessero far capo al Concessionario per l'organizzazione, in condizione di autonomia, di tutti i mezzi necessari, tecnici e amministrativi, per svolgere il servizio oggetto del presente contratto, si intenderanno compresi nel corrispettivo di contratto.

L'Ente Affidante si riserva, comunque, ogni e qualsiasi facoltà di accertare, in qualunque momento e con le modalità che riterrà più opportune, tra cui l'acquisizione d'ufficio del DURC, l'esatto adempimento da parte dell'Affidatario degli obblighi di cui al presente articolo.

Il Concessionario deve esigere, da ciascuno dei suoi dipendenti e collaboratori coinvolti nella realizzazione dell'oggetto del contratto, l'impegno scritto a rispettare, anche dopo aver cessato di essere addetto ad attività oggetto del contratto, il segreto su tutte le informazioni di cui vengano a conoscenza in occasione dell'esecuzione del contratto e a non comunicare a terzi né a utilizzare, a profitto proprio o di terzi, documenti e informazioni che non siano stati resi pubblici. In caso di loro richiesta, una copia di tale impegno va trasmessa ai soggetti interessati. In caso di violazione degli obblighi di cui al presente articolo, l'Ente Affidante avrà la facoltà di recedere dal presente contratto ai sensi dell'art. 109 del Codice dei contratti.

Resta però salva la facoltà dell'Ente Affidante di ordinare, a propria scelta e in alternativa, la sospensione dei servizi sino a che non sia rimossa la violazione, salvo il risarcimento dei danni a proprio favore in relazione alla sospensione e con esclusione di ogni risarcimento o indennizzo a favore del Concessionario.

Il Concessionario prima di dare esecuzione alle Prestazioni Contrattuali dovrà consegnare all'Ente Affidante il DUVRI sottoscritto in segno di accettazione, ovvero integrato come ritenuto dallo stesso necessario.

In caso di inadempienza contributiva risultante dal DURC relativo a personale dipendente del Concessionario o, se presente, del subappaltatore, impiegato nell'esecuzione del Contratto, l'Ente Affidante trattiene dal mandato di pagamento l'importo corrispondente all'inadempienza per il successivo versamento diretto agli Enti previdenziali e assicurativi.

In caso di ritardo nel pagamento delle retribuzioni dovute al personale dipendente o collaboratori del Concessionario o, se presente, del subsubappaltatore, impiegati nell'esecuzione del contratto, il RUP invita per iscritto il soggetto inadempiente, e in ogni caso il Concessionario, a provvedervi entro i successivi quindici giorni. Ove non sia stata contestata formalmente e motivatamente la fondatezza della richiesta entro il termine sopra assegnato, l'Ente Affidante paga anche in corso d'opera direttamente ai lavoratori le retribuzioni arretrate, detraendo il relativo importo dalle somme dovute ai sensi dell'art. 30, comma 6, del Codice dei contratti.

Articolo 11 - (Clausola sociale)

Al fine di promuovere la stabilità occupazionale, in caso di subentro di un nuovo aggiudicatario, il personale amministrativo e quello di cui all'art. 115 del Codice della Navigazione approvato con R.D. 30 marzo 1942, n. 327 e s.m.i. alle dipendenze del gestore uscente e già assegnato in via prevalente all'esercizio della linea, con esclusione del personale di livello dirigenziale o equiparato, nei limiti di quanto consentito dall'ordinamento europeo è

trasferito senza soluzione di continuità all'impresa di navigazione subentrante nel rispetto degli artt. 323 e ss. del Codice. Il trasferimento è operante nei limiti del personale previsto dalle tabelle di armamento e di quello, di terra e imbarcato, previsto dalle tabelle di esercizio in rapporto al numero dei passeggeri per garantire lo svolgimento a bordo dei servizi di ristorazione, alberghieri e di ricettività. Al personale trasferito viene garantita l'applicazione dei CCNL di settore, di cui all'art. 51 del D.lgs. 15 giugno 2015, n. 81.

Articolo 12 - (Responsabilità)

Salvo la risarcibilità di eventuali maggiori danni, il Concessionario è responsabile, verso l'Ente Affidante, della corretta esecuzione del servizio pubblico di trasporto secondo la diligenza professionale. A tal fine è obbligo dell'Impresa concessionaria eliminare, anche in corso d'opera, i difetti o le manchevolezze che dovessero emergere da controlli e/o verifiche tecniche.

Il Concessionario è responsabile per danni derivanti all'Ente Affidante, all'utenza o al personale impiegato, e pertanto dovrà adottare tutti i provvedimenti e le cautele necessari, con l'obbligo di controllo, al fine di garantire condizioni di sicurezza e prevenzioni infortuni in tutte le operazioni connesse al contratto.

Il Concessionario si obbliga a risarcire l'Ente Affidante per i danni, le perdite di beni o la distruzione di beni di proprietà dello stesso e che siano imputabili direttamente al Concessionario e/o ai suoi subappaltatori e/o subfornitori.

È fatto obbligo al Concessionario di mantenere l'Ente Affidante sollevato e indenne da ogni e qualsiasi responsabilità per danni a persone o cose che si

dovessero verificare in dipendenza di questo Contratto e contro azioni legali derivanti da richieste risarcitorie avanzate nei confronti dell'Ente Affidante o da terzi danneggiati.

Il Concessionario, altresì, si obbliga a rispondere e a manlevare l'Ente Affidante da ogni pretesa di risarcimento avanzata dagli Enti competenti o da soggetti terzi, compresi i dipendenti del Concessionario e/o subfornitore ovvero dell'Ente Affidante medesimo, a mezzo di domanda giudiziale o stragiudiziale per qualunque titolo derivante o comunque connesso con l'esecuzione del presente Contratto, salvo che le pretese risarcitorie derivino da azioni e/o omissioni causate direttamente dall'Ente Affidante.

Il Concessionario, inoltre, si assume la responsabilità per danni causati all'Ente Affidante o terzi imputabili a difetti gestionali o di manutenzione, garantendo che gli interventi saranno realizzati con le migliori tecnologie e tecniche esistenti.

Il Concessionario risponderà direttamente e manleverà l'Ente Affidante da ogni responsabilità od onere di qualsiasi natura derivanti da violazione da parte del Concessionario, e/o dei suoi subfornitori, di leggi, decreti, regolamenti, disciplinari tecnici, ordini di autorità o Enti locali, connessi e, in ogni caso, derivanti dall'esecuzione del presente Contratto.

Articolo 13 - (Garanzie e Assicurazione)

A garanzia della corretta esecuzione delle prestazioni, il Concessionario si impegna a produrre entro 10 giorni dalla stipula del presente contratto garanzia definitiva a sua scelta sotto forma di cauzione o fideiussione ai sensi dell'art. 103 del Codice dei contratti, conforme, nel caso di fideiussione, allo

schema di polizza di cui al Decreto del Ministero dello Sviluppo economico 19 gennaio 2018, n. 31 recante *“Regolamento con cui si adottano gli schemi di contratti tipo per le garanzie fideiussorie previste dagli articoli 103, comma 9 e 104, comma 9, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50”*.

La fideiussione, svincolabile a prima richiesta, con rinuncia al beneficio della preventiva escussione del Contraente ai sensi degli art. 1944 c.c., 1945 c.c. e dell'art. 1957 c.c., sarà progressivamente ridotta a misura dell'avanzamento dell'esecuzione.

L'ammontare residuo della fideiussione sarà svincolato alla data di emissione del certificato di regolare esecuzione.

In caso di escussione di tale fideiussione, il Concessionario deve provvedere alla sua completa reintegrazione entro e non oltre il termine di 5 (cinque) giorni lavorativi decorrente dall'avvenuto pagamento da parte del garante.

Il Concessionario si impegna altresì a produrre entro 10 giorni dalla stipula del presente contratto idonea polizza assicurativa a copertura della responsabilità civile per infortunio o danni eventualmente da lui stesso causati a persone e/o beni del Concessionario medesimo, dell'Ente Affidante, dell'Amministrazione Pilota o di terzi (compresi dipendenti del Concessionario e/o subappaltatore e/o subfornitore ovvero dell'Amministrazione Pilota o di terzi), nell'esecuzione dei servizi oggetto del Contratto.

Si precisa che il Concessionario si impegna espressamente a presentare evidenza del rinnovo della suddetta polizza fino alla scadenza del presente contratto.

Articolo 14 - (Controlli e vigilanza sull'esecuzione del Contratto)

In qualsiasi momento, e anche senza preavviso, l'Ente Affidante si riserva di effettuare verifiche e controlli circa la corretta osservanza di tutte le disposizioni contenute nel presente Contratto, nei documenti contrattuali allegati, nonché del Capitolato tecnico.

Il Concessionario, pertanto, si obbliga a prestare la più ampia collaborazione per consentire lo svolgimento delle suddette verifiche e controlli da parte dell'Ente Affidante, che a tale scopo ha libero accesso alle navi nonché alle biglietterie e agli uffici dell'Impresa di navigazione adibiti all'esecuzione del servizio, nonché alla documentazione concernente i dati e le comunicazioni previste dal presente contratto.

Qualora, a seguito dei controlli, dovessero risultare inadempimenti ovvero aspetti di non conformità alle previsioni contrattuali, fermo restando quanto previsto in materia di penali, nonché in tema di risoluzione del Contratto e di risarcimento dell'eventuale maggior danno, il Concessionario deve provvedere a eliminare le disfunzioni rilevate, con oneri a proprio totale ed esclusivo carico, entro il termine a tal fine indicato dall'Ente Affidante.

I controlli e le verifiche effettuati dall'Ente Affidante, pur con esito positivo, non liberano il Concessionario dagli obblighi e dalle responsabilità riguardanti il presente Contratto.

In ogni caso, il Concessionario è tenuto a fornire all'Ente Affidante tutte le informazioni, le notizie, i chiarimenti, i dati, gli atti e i documenti funzionali alla verifica della corretta osservanza delle obbligazioni assunte in virtù e per effetto del presente Contratto.

La verifica di conformità delle prestazioni eseguite, volta ad accertarne, in

termini di quantità e qualità, la corrispondenza rispetto alle prescrizioni previste nei documenti contrattuali, sarà avviata dal DEC a seguito della ultimazione delle medesime prestazioni contrattuali nei termini indicati dal Capitolato tecnico.

Articolo 15 - (Subappalto)

Il Concessionario in sede di offerta ha dichiarato di voler subappaltare le seguenti prestazioni: operazioni e servizi portuali (legge 84/94)

Dette prestazioni potranno essere subappaltate, previa verifica dell'Ente Affidante, nel rispetto dell'art. 174 del Codice dei Contratti e delle ulteriori condizioni, limiti e modalità previsti dal Disciplinare di gara e del Capitolato Tecnico.

Il Concessionario resta in ogni caso responsabile nei confronti dell'Ente Affidante, per l'esecuzione delle attività oggetto di subappalto, sollevando l'Ente Affidante medesimo da ogni pretesa dei subappaltatori o da richieste di risarcimento danni avanzate da terzi in conseguenza all'esecuzione di lavori subappaltati.

Articolo 16 - (Penali)

Il Concessionario dovrà adempiere puntualmente a tutte le obbligazioni contrattuali contenute nel presente documento e nei documenti contrattuali allegati.

Fatto salvo in ogni caso il diritto al risarcimento del maggior danno per l'Ente Affidante nonché i risarcimenti e/o indennizzi dovuti all'utenza in base alla relativa normativa, in caso di temporaneo mancato svolgimento del servizio, mancata effettuazione di corse, difformità nell'esecuzione del servizio a quanto previsto dal presente contratto, dal capitolato tecnico e dall'offerta tecnica,

l'Ente Affidante applicherà all'Impresa di Navigazione:

a) una riduzione del 10% (dieci per cento) del corrispettivo contrattuale netto della singola corsa (ovvero del costo unitario migliatico moltiplicato per le miglia omesse) qualora a causa di avverse condizioni meteorologiche che non consentano la navigazione in condizioni di massima sicurezza, ovvero a causa di altri comprovati motivi di forza maggiore, venga percorso un numero di miglia inferiore rispetto a quello previsto nel presente Contratto;

b) una penale pari a 1,5 (uno virgola cinque) volte il corrispettivo contrattuale netto della singola corsa, qualora a causa avarie e/o altri motivi tecnici imputabili all'impresa di navigazione venga cancellata la corsa;

c) una riduzione del 5% (cinque per cento) del corrispettivo contrattuale netto della singola corsa, qualora per motivi imputabili all'impresa di navigazione vi sia per la singola tratta un ritardo pari o superiore a 60 minuti della corsa rispetto all'orario di arrivo previsto;

d) una penale da € 5.000,00 fino a € 500.000,00 a seconda della gravità della fattispecie per l'utilizzo di unità navali difformi dai requisiti richiesti, e in caso di inosservanza dei provvedimenti emanati dal Ministero relativi all'esecuzione degli obblighi di servizio;

e) una penale da € 5.000,00 a 500.000,00, a seconda della gravità e reiterazione, per ogni violazione dell'obbligo di collaborare o fornire informazioni e documenti all'Ente Affidante o al nuovo gestore nell'ambito della (nuova e successiva) procedura di affidamento del servizio e/o subentro del nuovo gestore;

f) una penale di € 30.000 ogni 24 ore di ritardo in caso di violazione

dell'obbligo di rendere disponibile il mezzo sostitutivo entro 48 ore (o del minor tempo offerto in fase di gara) dall'evento di avaria o forza maggiore.

Qualora i ritardi e/o gli adempimenti siano tali da comportare l'applicazione di penalità per un ammontare superiore al 10% del corrispettivo stimato del Contratto l'Ente Affidante ha facoltà di risolvere il Contratto, ai sensi dell'articolo 1456 del Codice Civile, ferma rimanendo la facoltà di agire nei confronti del Concessionario per il risarcimento degli ulteriori danni subiti.

Nel caso di inadempienze contrattuali nonché di inosservanza dei provvedimenti emanati dall'Ente affidante relativi all'esecuzione di obblighi di servizio pubblico, l'Ente Affidante provvede, con PEC, a contestare la violazione entro il termine perentorio di novanta giorni dal momento della effettiva constatazione della violazione.

L'IN è tenuta a comunicare, in ogni caso, le proprie controdeduzioni nel termine perentorio di sessanta giorni naturali e consecutivi dalla ricezione della contestazione. Nei casi in cui le predette deduzioni siano state acquisite, ma valutate negativamente dall'Ente Affidante ovvero siano pervenute oltre il termine assegnato o non siano pervenute affatto, si procede all'applicazione delle penali nel termine massimo di sessanta giorni. L'Ente Affidantesi riserva la facoltà di chiedere ulteriori chiarimenti o svolgere accertamenti presso le Autorità marittime competenti in merito alle controdeduzioni presentate dall'IN; in tal caso i termini per la comminazione delle penalità sono differiti di conseguenza.

Ferme restando le fattispecie inerenti alle penali specifiche, in tutti i casi di ritardato adempimento o di inadempimento, accertato dal RUP o dal DEC rispetto alle obbligazioni assunte con il presente Contratto e/o ai tempi ed ai

modi per l'espletamento di una prestazione in base a disposizioni e/o ordini di servizio, l'Ente Affidante applicherà una penale tra 0,3‰ e 1‰ dell'importo netto contrattuale.

L'importo delle penalità verrà detratto in sede di liquidazione delle fatture ovvero sarà incamerata la garanzia definitiva per la quota parte.

Articolo 17 - (Esecuzione in danno)

È facoltà dell'Ente Affidante, nel caso in cui il Concessionario o un terzo esecutore da questi incaricato ometta di eseguire anche parzialmente le prestazioni di cui al presente Contratto, di ordinare ad altro soggetto - senza alcuna formalità - l'esecuzione parziale o totale di quanto omissso dal Concessionario o dal terzo subcontraente, al quale saranno addebitati i relativi costi e i danni eventualmente derivati.

In caso di risoluzione del contratto, sia ai sensi dell'art. 1662 c.c. che ai sensi dell'art. 1456 c.c., l'Ente Affidante si riserva il diritto di affidare a terzi l'esecuzione di quanto necessario al regolare completamento delle attività oggetto del presente Contratto.

Ai sensi dell'art. 103, co. 2 del Codice dei Contratti, l'Ente Affidante può avvalersi per l'esecuzione in danno della garanzia definitiva, nei limiti dell'importo massimo garantito, per l'eventuale maggiore spesa sostenuta per la prosecuzione del servizio.

Nei suddetti casi, l'Ente Affidante avrà inoltre facoltà di differire il pagamento delle somme dovute al momento della risoluzione, al fine di quantificare il danno che il Concessionario è eventualmente tenuto a risarcire, nonché di operare le opportune compensazioni tra tali importi. L'eventuale esecuzione in

danno non esime il Concessionario dalle responsabilità civili, penali e amministrative in cui lo stesso può incorrere a norma di legge.

Articolo 18 - (Obblighi di contabilità regolatoria e separazione contabile – Monitoraggio delle prestazioni contrattuali – Monitoraggio economico gestionale – Verifica dell'equilibrio economico-finanziario)

18.1. Obblighi di contabilità regolatoria e di separazione contabile: l'Impresa di Navigazione deve conformarsi a quanto previsto dalla Misura 4 dell'Allegato A alla Delibera ART 22/2019. In particolare, l'IN adotta gli schemi di contabilità regolatoria (conti economici, stati patrimoniali e dati tecnici) di cui al Prospetto 6 dell'Annesso 1 dell'Allegato A alla Delibera ART 22/2019 e alloca, secondo i criteri definiti nella Misura 4 del predetto Atto di regolazione, le componenti economiche e patrimoniali, in coerenza con il bilancio di esercizio.

18.2. L'Impresa di Navigazione adempie altresì ai connessi obblighi di comunicazione periodica e rendicontazione ai sensi di quanto previsto nella predetta Misura 4. A tal fine, ai sensi dei punti 11, 12 e 13 trasmette gli schemi di contabilità regolatoria e di rendicontazione corredati da una relazione illustrativa nonché la certificazione della società di revisione, sia all'Autorità sia all'Ente Affidante entro 60 giorni dall'approvazione del bilancio di esercizio.

Monitoraggio delle prestazioni contrattuali e monitoraggio economico gestionale: come previsto nella Delibera ART 96/2018 (Misura 5, punto 18), l'Impresa di Navigazione dovrà dotarsi di un sistema di monitoraggio aziendale, tenendo conto dei sistemi di monitoraggio e delle tecnologie già utilizzate nei porti interessati dal servizio, per l'acquisizione dei dati inerenti il servizio,

compresi gli orari di partenza e arrivo delle varie navi agli approdi, i passeggeri trasportati su ogni singola corsa, le eventuali auto al seguito, la tipologia di naviglio.

A decorrere dall'attivazione del servizio l'Impresa di Navigazione deve inviare all'Ente Affidante con cadenza trimestrale una comunicazione dei dati mensili del venduto, con riferimento al periodo di esercizio, che individui, per ciascuna categoria tariffaria applicata, comprese le gratuità, il numero di titoli venduti.

Ogni anno, entro 60 giorni dalla sua approvazione, l'Impresa di Navigazione dovrà inviare copia del Bilancio a norma di legge.

La Nota Integrativa al Bilancio dovrà contenere per i servizi relativi al presente contratto l'indicazione della forza media del personale impiegato suddivisa per qualifica.

In caso di svolgimento di attività esterne all'oggetto del presente Contratto da parte della Società concessionaria, questa deve tenere una contabilità analitica del ramo di azienda individuato come preposto all'esercizio dei servizi di trasporto marittimo oggetto del presente Contratto ed evidenziare nei bilanci i costi e i ricavi di competenza del ramo di azienda.

L'Impresa di Navigazione deve comunicare all'Ente Affidante, su base mensile, le informazioni di cui all'Allegato "L" recante "**Monitoraggio del servizio**".

Le informazioni saranno comunque disponibili presso l'Impresa di Navigazione a partire dal giorno successivo a quello dello svolgimento del servizio.

18.3. Verifica dell'equilibrio economico-finanziario dell'affidamento in concessione: l'Ente Affidante procederà, al termine del periodo regolatorio come infra definito, ai sensi della Misura 18 dell'Atto di regolazione di cui all'Allegato A

alla Delibera ART. 22/2019, alla verifica dell'equilibrio economico-finanziario dell'affidamento in concessione e alle variazioni previste al punto 4 di tale Misura 18.

A tal fine il periodo di esecuzione del Contratto viene suddiviso in 2 periodi regolatori, il primo relativo al periodo 1° ottobre 2021 – 31 dicembre 2023- ed il secondo relativo al periodo 1 gennaio 2024 – 31 maggio 2026, con esclusione dei rispettivi periodi di alta stagione (1 giugno – 30 settembre) esclusi dal presente contratto.

Allo scopo di effettuare la verifica di cui al precedente punto, l'Ente Affidante fisserà un termine congruo per la predisposizione da parte della Impresa di Navigazione di un PEF aggiornato, sulla base degli schemi di cui al Prospetto 3 dell'Annesso 1 del predetto Atto di regolazione - e nei tempi e secondo il dettaglio stabiliti dall'allegato **M** al presente Contratto di servizio - che consenta il confronto con i valori del PEF precedente al fine di rilevare eventuali sovra-compensazioni o sotto-compensazioni.

Articolo 19 - (Risoluzione e clausola risolutiva espressa)

Il Contratto può essere risolto nei casi previsti dall'art. 176 del D.Lgs. 50/2016.

A prescindere dalle cause generali di risoluzione, nonché quelle previste negli atti di gara e oltre a quanto previsto dall'art. 1453 del Codice civile, l'Ente Affidante ha facoltà di provvedere alla risoluzione dello stesso ai sensi dell'art. 1456 del Codice civile, previa dichiarazione da comunicarsi all'IN mediante raccomandata A/R o PEC, nei casi qui di seguito indicati:

- a) inadempimento alle disposizioni del RUP o del DEC riguardo ai tempi di esecuzione o quando risulti accertato il mancato rispetto delle

ingiunzioni o diffide fattegli, nei termini imposti dagli stessi provvedimenti;

b) inadempimento degli obblighi previsti nella clausola sociale in corso di esecuzione del contratto;

c) manifesta incapacità nell'esecuzione delle prestazioni o inidoneità, anche solo legale rispetto ai requisiti di aggiudicazione;

d) arbitrario abbandono o sospensione non dipendente da cause di forza maggiore, di tutti o parte dei servizi oggetto del Contratto;

e) scarsa diligenza nell'ottemperamento alle prescrizioni del RUP e del DEC e/o degli organi competenti al rilascio delle dovute necessarie autorizzazioni;

f) non rispondenza delle prestazioni alle specifiche tecniche al Capitolato tecnico e al Contratto e allo scopo delle attività;

g) mancato rispetto della normativa sulla sicurezza e la salute dei lavoratori di cui al Testo Unico in materia di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro;

h) applicazione di una delle misure di sospensione dell'attività irrogate ai sensi dell'articolo 14, comma 1, del Testo Unico in materia di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro, ovvero l'azzeramento del punteggio per la ripetizione di violazioni in materia di salute e sicurezza sul lavoro ai sensi dell'articolo 27, comma 1-bis, del citato Testo Unico;

i) l'esercizio del servizio con navi riconosciute non idonee e comunque non conformi ai requisiti di capitolato e/o d'offerta senza il previo assenso dell'Ente Affidante;

j) ogni altra causa prevista dal Capitolato tecnico, dal presente Contratto e dagli altri documenti di gara.

Fermo restando quanto sopra, il Contratto è risolto di diritto, ai sensi dell'articolo 1456 c.c., nei seguenti casi:

a) perdita, da parte del Concessionario, dei requisiti per l'esecuzione dei servizi, quali il fallimento o l'irrogazione di misure sanzionatorie o cautelari che inibiscono la capacità di contrattare con la Pubblica Amministrazione;

b) mancato rispetto degli adempimenti di cui alla Legge 136/2010 in materia di tracciabilità dei pagamenti;

c) violazione dell'obbligo del segreto d'ufficio da parte del personale del Concessionario su fatti e circostanze di cui venga a conoscenza nell'espletamento dei propri compiti, ovvero comportamenti diretti a influire sul regolare e programmato svolgimento dell'attività dell'Ente Affidante;

d) sopravvenienza a carico del Concessionario, dei suoi legali rappresentanti, amministratori e direttori tecnici, di provvedimenti e/o procedimenti di cui alla vigente normativa in tema di lotta alla delinquenza mafiosa;

e) emanazione a carico del Concessionario di un provvedimento definitivo che dispone l'applicazione di una o più misure di prevenzione di cui al Codice delle leggi antimafia e delle relative misure di prevenzione, ovvero sia intervenuta sentenza di condanna passata in giudicato per i reati di cui all'art. 80 del D. Lgs. n. 50/2016;

- f) sia intervenuta sentenza di condanna passata in giudicato per i delitti previsti dall'articolo 51, commi 3-bis e 3-quater, del codice di procedura penale, dagli articoli 314, primo comma, 316, 316-bis, 317, 318, 319, 319-ter, 319-quater e 320 del codice penale;
- g) sussistenza di reati di usura, riciclaggio nonché frodi nei riguardi dell'Ente Affidante, di eventuali subappaltatori, di fornitori, di lavoratori o di altri soggetti comunque interessati ai lavori;
- h) affidamento in subcontratto senza autorizzazione;
- i) cessione anche parziale del contratto;
- j) inadempimento accertato alle norme di legge sulla prevenzione degli infortuni, la sicurezza sul lavoro e le assicurazioni obbligatorie del personale;
- k) revoca di autorizzazioni, concessioni, nulla osta, iscrizioni presso Registri/Albi, cessazione ovvero sospensione dell'esercizio delle attività oggetto del Contratto;
- l) azioni giudiziarie per violazioni di diritti di brevetto e/o di autore e in genere di privativa altrui, intentate contro l'Ente Affidante in ragione del presente contratto;
- m) se nei confronti del Concessionario sia intervenuto un provvedimento definitivo che dispone l'applicazione di una o più misure di prevenzione di cui al codice delle leggi antimafia e delle relative misure di prevenzione, ovvero sia intervenuta sentenza di condanna passata in giudicato per i reati di cui all'articolo 80 del Codice dei Contratti.
- n) ogni altra causa di risoluzione ex articolo 1456 del Codice Civile

prevista dal Capitolato tecnico, dal Contratto e dagli altri documenti di gara.

La risoluzione si verifica di diritto mediante unilaterale dichiarazione dell'Ente Affidante, da effettuarsi mediante comunicazione recettizia (esemplificando: fax, telegramma, raccomandata A/R o PEC).

In caso di risoluzione del contratto, l'Ente Affidante provvederà ad escutere la garanzia definitiva, salva la facoltà per l'Ente Affidante di agire per il ristoro dell'eventuale danno subito nonché di procedere all'esecuzione in danno del Concessionario. Resta salvo il diritto al risarcimento dell'eventuale maggior danno.

Il Concessionario è sempre tenuto al risarcimento dei danni a lui imputabili.

Al verificarsi della risoluzione l'Ente Affidante altresì tratterrà ogni somma ancora dovuta per l'attività regolarmente e puntualmente svolta in conto di risarcimento di tutti i danni diretti e indiretti conseguenti all'inadempimento ivi compresi i maggiori costi per il nuovo espletamento della gara.

Il Concessionario prende atto che l'affidamento è subordinato all'integrale e assoluto rispetto della vigente normativa antimafia. In particolare, non dovranno essere stati presi provvedimenti, definitivi o provvisori, che dispongano misure di prevenzione o divieti, sospensioni o decadenze di cui alla predetta normativa nei confronti del legale rappresentante e dei componenti dell'organo di Amministrazione del Concessionario, né dovranno essere pendenti procedimenti per l'applicazione delle medesime disposizioni, né essere pronunciate condanne che comportino l'incapacità di contrarre con la Pubblica Amministrazione.

Il Concessionario, rinunciando espressamente a ogni eccezione al riguardo, accetta che ove, nel corso di durata del presente Contratto, fossero emanati provvedimenti di cui al precedente capoverso, il Contratto stesso si risolverà di diritto, fatta salva la facoltà dell'Ente Affidante di richiedere il risarcimento degli eventuali danni subiti. Il Concessionario dichiara di assumere gli obblighi di cui al presente articolo anche in relazione a ogni impresa subappaltatrice o subfornitrice.

Nel caso in cui il Contratto abbia iniziato ad avere esecuzione, l'Ente Affidante sin dal primo atto di esecuzione, fatta salva ogni altra facoltà prevista dalla legge e dal Contratto, si riserva la facoltà di dichiararne la risoluzione ai sensi dell'art. 1456 c.c. qualora una delle dichiarazioni e garanzie rilasciate dal Concessionario ai sensi dell'art. 80 del Codice dei contratti si riveli non veritiera, incompleta, non corretta o non accurata. La risoluzione si verificherà di diritto nel momento in cui l'Ente Affidante comunicherà al Concessionario con PEC o lettera raccomandata A/R, l'intenzione di avvalersi della risoluzione di cui al presente articolo.

In conseguenza della risoluzione del Contratto, il Concessionario si obbliga a risarcire, manlevare e tenere indenne l'Ente Affidante rispetto ad ogni costo, spesa, perdita, passività od onere, sostenuto e dimostrato che non si sarebbe verificato ove le dichiarazioni e garanzie di cui sopra rilasciate dal Concessionario fossero state veritiere, complete, corrette e accurate.

All'atto di perfezionamento del Contratto, la documentazione in possesso dell'Ente Affidante deve essere corredata anche delle certificazioni richieste dalla legge. Nel caso in cui tali certificazioni non fossero ancora state acquisite

dagli Organi competenti, l'Ente Affidante si riserva, se del caso, la facoltà di risolvere il Contratto nel caso che le stesse, tardivamente pervenute, attestino la non ottemperanza a norme inderogabili di legge.

Articolo 20 - (Cessazione, revoca e subentro - Sospensione)

Cessazione e revoca della concessione: i casi di cessazione, revoca della concessione e subentro sono regolati ai sensi dell'art. 176 del Codice dei contratti pubblici.

Dalla data di comunicazione della cessazione o revoca, il Concessionario dovrà cessare tutte le prestazioni contrattuali, assicurando che tale cessazione non comporti alcun danno all'Ente Affidante e alla continuità del servizio pubblico.

Sospensione: l'Ente Affidante ha la facoltà di sospendere in qualsiasi momento, per comprovati motivi, l'efficacia del contratto stipulato con l'Impresa di Navigazione, per periodi non superiori a sei mesi, dandone comunicazione scritta allo stesso. In conseguenza dell'esercizio della facoltà di sospensione, nessuna somma sarà dovuta alla Società nel relativo periodo. Resta salvo quanto previsto agli artt. 107 e 175 del Codice dei contratti pubblici.

Articolo 21 - (Regolarità fiscale)

Il Concessionario si obbliga a recepire e a far recepire all'interno dei contratti sottoscritti con i sub-contrattanti/sub-fornitori o comunque con ogni altro soggetto interessato all'Intervento apposite clausole che prevedano:

- i. l'osservanza degli obblighi previsti dalla legge in tema di regolarità fiscale;
- ii. l'esecuzione dei pagamenti del/dei corrispettivo/i subordinatamente

alla presentazione, da parte del beneficiario del pagamento medesimo, di idonea documentazione attestante l'avvenuto versamento all'erario delle ritenute sui redditi di lavoro dipendente, ove applicabile, e dell'imposta sul valore aggiunto, scaturenti dalle fatture emesse a fronte delle prestazioni svolte nell'ambito del presente Contratto.

Articolo 22 - (Divieto di cessione del contratto – Cessione dei crediti)

È vietata la cessione del Contratto sotto qualsiasi forma; ogni atto contrario è nullo di diritto.

La cessione si configura anche nel caso in cui il Concessionario venga incorporato in altra azienda, nel caso di cessione d'azienda o di ramo d'azienda e negli altri casi in cui quest'ultimo sia oggetto di atti di trasformazione a seguito dei quali perda la propria identità giuridica.

Per quanto riguarda le modificazioni soggettive che comportino cessioni di azienda o atti di trasformazione, fusione e scissione relative all'impresa contraente, si applica l'art. 175 del Codice dei contratti. L'inosservanza di tale disposizione comporterà la risoluzione di diritto dello stesso, ai sensi dell'art. 1456 Codice Civile.

È ammessa la cessione dei crediti derivanti dal Contratto, nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 106, co. 13, del Codice dei Contratti.

Articolo 23 - (Modifiche assetti proprietari – Obblighi dell'Impresa di navigazione quale gestore uscente)

Il Concessionario è tenuto a comunicare tempestivamente all'Ente Affidante ogni modificazione intervenuta degli assetti proprietari, nella struttura di

impresa e negli organismi tecnici e amministrativi.

Il Concessionario, nel momento in cui il servizio è in scadenza, o già scaduto, ma in regime di proroga, e oggetto di nuova procedura di affidamento da parte dell'Ente Affidante competente, assume tutti gli obblighi di collaborazione e informazione necessari all'Ente Affidante per predisporre la nuova procedura di affidamento, tra questi quelli previsti dall'Atto di regolazione di cui all'Allegato A alla Delibera ART 22/2019 e ss.mm.ii., Misura 14 punto 2 e quelli a essi strumentali.

Articolo 24 - (Tracciabilità dei flussi finanziari)

Il Concessionario assume gli obblighi di tracciabilità dei flussi finanziari di cui all'articolo 3 della Legge n. 136/2010 e si impegna a comunicare all'Ente Affidante gli estremi identificativi del conto corrente dedicato nonché le generalità e il codice fiscale delle persone delegate ad operare su di esso ed eventualmente le relative modifiche.

Il Concessionario si impegna a dare immediata comunicazione all'Ente Affidante ed alla Prefettura - Ufficio Territoriale del Governo competente della notizia dell'inadempimento della propria controparte agli obblighi di tracciabilità finanziaria.

Il presente Contratto verrà risolto in tutti i casi in cui le transazioni siano state eseguite senza avvalersi di banche o della società Poste Italiane S.p.A. e/o degli altri strumenti previsti dalla legge purché idonei a garantire la piena tracciabilità delle operazioni.

Articolo 25 - (Trasparenza e accesso al dato)

Sono accessibili a chiunque, e pubblicati sul sito internet dell'Ente Affidante

e dell'Impresa di Navigazione, almeno i seguenti documenti:

- a) Contratto di servizio comprensivo di tutti gli allegati, escludendo i contenuti sensibili di interesse strettamente industriale, nonché uno schema di sintesi dei principali elementi contrattuali;
- b) schemi dei questionari utilizzati nelle indagini di *customer satisfaction* realizzate e risultati in forma sintetica;
- c) indagini sulla domanda di mobilità potenziale;
- d) Carte della qualità dei servizi;
- e) relazioni illustrative degli esiti delle consultazioni pubbliche;
- f) il numero di reclami ricevuti dall'Ente Affidante.

Il piano di accesso al dato è allegato al presente Contratto di servizio e redatto secondo le modalità previste dalla Delibera ART 96/2018.

L'Impresa di Navigazione è obbligata a comunicare all'Ente Affidante ogni informazione e dato che consenta la pubblicazione da parte dello stesso di tutto quanto previsto dalla Delibera ART citata o da altre disposizioni regionali vigenti.

Articolo 26 - (Obblighi di riservatezza)

Il Concessionario dovrà mantenere strettamente riservati tutti i progetti, i prodotti, le specifiche, le informazioni di carattere tecnico e tecnologico relative all'esecuzione del Contratto e non farne uso se non per l'esecuzione del Contratto. Il Concessionario risponderà a tal fine anche per il proprio personale e per gli eventuali sub-contrattanti/sub-fornitori e assumerà le misure e cautele occorrenti per assicurare che anche da parte di costoro tali impegni siano pienamente rispettati.

Tutti i documenti e i prodotti comunque consegnati dall'Ente Affidante al Concessionario, e anche quelli da quest'ultimo formati e predisposti, rimangono di proprietà esclusiva dell'Ente Affidante e devono essere restituiti allo stesso Ente Affidante al completamento dei servizi.

Tutti i diritti di proprietà intellettuale, il software e il know-how che siano di proprietà dell'Ente Affidante o che siano stati al medesimo concessi in licenza, utilizzati per lo svolgimento delle funzioni aziendali alla data di inizio di validità del presente contratto e/o sviluppati o acquisiti dall'Ente Affidante successivamente in relazione all'erogazione dei servizi rimarranno di proprietà dell'Ente Affidante.

Per effetto del pagamento del corrispettivo convenuto ai sensi del presente Contratto, resteranno nella titolarità esclusiva dell'Ente Affidante i diritti di proprietà e/o utilizzazione e sfruttamento economico dei prodotti e dei documenti elaborati, nonché di tutto quanto realizzato dal Concessionario, dai suoi dipendenti e collaboratori nell'ambito o in occasione dello svolgimento delle attività oggetto del presente Contratto.

Pertanto, l'Ente Affidante avrà diritto all'utilizzazione piena ed esclusiva dei prodotti e documenti elaborati e dei risultati conseguiti per effetto delle attività affidate in virtù del presente Contratto, potendo apportarvi varianti, modifiche e altri interventi di qualunque genere ove riconosciuti necessari, senza che in tali casi possano essere sollevate, da alcuno, eccezioni di sorta.

Il Concessionario dovrà garantire all'Ente Affidante che, nel momento in cui i prodotti commissionati saranno stati ad esso consegnati, tutti i soggetti che – a qualsiasi titolo – avranno collaborato per la realizzazione degli stessi,

abbiano preventivamente fornito piena e incondizionata liberatoria e consenso, per quanto di rispettiva competenza, allo sfruttamento tecnico, economico e commerciale dei prodotti, nella loro interezza e/o in ogni singola componente.

Al Concessionario è, inoltre, fatto tassativo divieto di usare i dati forniti dall'Ente Affidante e/o di spendere lo stesso nome dell'Ente Affidante presso altri clienti, se non previa autorizzazione scritta specifica. Al Concessionario è fatto tassativo divieto di rilasciare comunicati e/o annunci relativi al contenuto del Contratto o parti di esso se non previa autorizzazione scritta dell'Ente Affidante.

Articolo 27 - (Brevetti e diritti d'autore)

Il Concessionario assume ogni responsabilità conseguente all'uso di dispositivi o all'adozione di soluzioni tecniche o di altra natura che violino diritti di brevetto, di autore e in genere di privativa altrui.

Il Concessionario, in ogni caso, si impegna a tenere indenne l'Ente Affidante da qualsivoglia azione che dovesse essere intrapresa da terzi in relazione a presunti diritti di proprietà intellettuale vantati sui prodotti, materiali, gli elaborati, le opere d'ingegno, le creazioni intellettuali e l'altro materiale predisposto o realizzato dal Concessionario medesimo, nonché per qualsivoglia azione intrapresa da terzi per illegittimo utilizzo di tali opere dell'ingegno.

Il Concessionario garantisce altresì la piena proprietà, o comunque di avere idoneo titolo e il pacifico godimento dei prodotti, dei mezzi utilizzati per l'esecuzione del Capitolato tecnico, nonché la titolarità delle licenze d'uso dei programmi software eventualmente utilizzati, dei contenuti forniti, e dichiara che

tali suoi diritti sono liberi da vincoli o diritti a favore di terzi.

Qualora venga promossa nei confronti dell'Ente Affidante un'azione giudiziaria, o siano avanzate pretese o richieste di risarcimenti o indennizzi anche in via stragiudiziale, da parte di terzi che vantino diritti sui prodotti realizzati e forniti e beni acquistati o presi in locazione, e sulle licenze d'uso fornite, il Concessionario manleva e tiene indenne fin d'ora l'Ente Affidante, assumendo a proprio carico tutti gli oneri connessi e conseguenti, ivi inclusi quelli relativi a danni, spese giudiziali e legali, che l'Ente Affidante fosse in ogni caso chiamato ad assumere.

L'Ente Affidante si obbliga a informare prontamente per iscritto il Concessionario delle iniziative giudiziali o stragiudiziali di cui al precedente paragrafo.

Nell'ipotesi di azione giudiziaria, l'Ente Affidante, fermo restando il diritto al risarcimento del danno nel caso in cui la pretesa azionata sia fondata, ha facoltà di dichiarare la risoluzione di diritto del Contratto, recuperando e/o riprendendo il corrispettivo versato.

Articolo 28 - (Spese, imposte e tasse)

Sono a carico del Concessionario senza diritto di rivalsa:

- a) le spese per la pubblicazione sulla G.U.U.E, sulla G.U.R.I. e sui quotidiani del Bando e degli altri documenti di gara ai sensi dell'art. 5, co 2 del D.M. 2 dicembre 2016 recante "Definizione degli indirizzi generali di pubblicazione degli avvisi e dei bandi di gara, di cui agli articoli 70, 71 e 98 del D.lgs. n. 50 del 2016, nella misura determinata dal Disciplinare di gara";
- b) le spese contrattuali e tutte le spese di bollo e registro della copia del

Contratto e dei documenti di progetto;

c) le tasse e gli altri oneri per l'ottenimento di tutte le licenze tecniche occorrenti per l'esecuzione delle attività;

d) le tasse e gli altri oneri dovuti ad Enti territoriali direttamente o indirettamente connessi all'esecuzione delle attività;

e) le spese, le imposte, i diritti di segreteria e le tasse relativi al perfezionamento e alla registrazione del presente Contratto.

Sono altresì a carico del Concessionario tutte le spese di bollo per gli atti occorrenti per la gestione delle attività, dalla consegna alla data di emissione del certificato di verifica di conformità.

Se, per atti aggiuntivi o risultanze contabili finali, sono necessari aggiornamenti o conguagli delle somme per spese contrattuali, imposte e tasse, le maggiori somme sono comunque a carico del Concessionario.

A carico del Concessionario restano inoltre le imposte e gli altri oneri, che, direttamente o indirettamente gravino sui servizi e sulle forniture oggetto del Contratto.

Il presente Contratto è soggetto all'imposta sul valore aggiunto (I.V.A.); l'I.V.A. è regolata dalla legge; tutti gli importi citati nel presente Contratto si intendono I.V.A. e contributi assistenziali e previdenziali esclusi.

Articolo 29 - (Trattamento dei dati personali)

Le Parti danno atto, ai sensi e per gli effetti del Regolamento UE n. 679/2016 e del D.lgs. n. 196/2003 s.m.i., di essersi reciprocamente informate circa l'utilizzazione dei dati personali, i quali saranno gestiti nell'ambito di trattamenti con mezzi automatizzati o manuali al solo fine di dare esecuzione

al presente Contratto.

Le Parti dichiarano, inoltre, che i dati forniti con il presente Contratto sono esatti e corrispondono al vero, esonerandosi reciprocamente per ogni qualsivoglia responsabilità per errori materiali o manuali di compilazione, ovvero per errori derivanti da un'inesatta imputazione negli archivi elettronici o cartacei. In esecuzione delle richiamate normative, tali trattamenti saranno improntati ai principi di correttezza, liceità e trasparenza e nel rispetto delle norme di sicurezza.

Articolo 30 - (Controversie e foro competente)

Tutte le controversie che sorgessero tra le Parti in relazione alla interpretazione, all'esecuzione alla validità e alla risoluzione del presente contratto, saranno devolute alla competenza esclusiva dell'Autorità Giudiziaria di Roma. Le parti sono tenute ad esperire preliminarmente ogni possibile soluzione in via conciliativa per la risoluzione in via bonaria di eventuali controversie.

Articolo 31 - Responsabili per le attività contrattuali - Elezione

di domicilio

I referenti responsabili per le attività contrattuali inerenti il presente Contratto sono:

- per il Concessionario: Massimo Mura e Lanfranco Gentile
- per l'Ente Affidante: Dr. Giuseppe DE TURRIS in qualità di DEC.

Salvo quanto previsto dalla normativa vigente per lo svolgimento delle attività di direzione dell'esecuzione del Contratto, compito dei detti referenti sarà quello di coordinare le attività correlate al servizio oggetto del Contratto, di pianificare e di verificare gli interventi da effettuare e di gestire tutte le

comunicazioni tra le parti.

Il Concessionario, ai fini dell'esecuzione del presente Contratto, dichiara di eleggere domicilio come segue: Piazzale dei Marmi,12 - 57123 - Livorno.

Al domicilio suindicato saranno inviati tutti gli atti e i documenti che riguardano l'esecuzione del presente Contratto e degli interventi che ne costituiscono oggetto.

Articolo 32 - (Disposizioni generali e norme di rinvio)

Le disposizioni del presente Contratto integrano e, se difformi, prevalgono su quelle del Capitolato Tecnico.

In ipotesi di contrasto e/o incompatibilità tra le disposizioni contenute nel presente Contratto e nei documenti contrattuali sopraindicati, vale l'interpretazione più favorevole per la puntuale e ottimale realizzazione della prestazione oggetto del Contratto, in particolare nel Capitolato tecnico e suoi allegati e negli Atti di Regolazione ART innanzi citati, nel rispetto della normativa vigente in materia.

Le clausole del presente Contratto si intendono sostituite, modificate o abrogate automaticamente per effetto di norme aventi carattere cogente contenute in leggi o regolamenti o atti di regolazione che entreranno in vigore successivamente.

L'Impresa di Navigazione è tenuta all'esatta osservanza di tutte le leggi, regolamenti e norme vigenti in materia di trasporto marittimo, comprese quelle che siano emanate in corso del Contratto.

La sottoscrizione del Contratto da parte del Concessionario equivale a

dichiarazione di perfetta conoscenza delle leggi, dei regolamenti e di tutta la normativa vigente in materia di servizi di trasporto marittimo e di concessioni di servizi.

L'interpretazione delle clausole contrattuali e delle disposizioni del presente Contratto deve essere fatta tenendo conto delle finalità perseguite; in ogni caso trovano applicazione gli artt. dal 1362 al 1369 del c.c..

Per quanto non previsto dal presente Contratto si fa rinvio alle leggi, regolamenti e disposizioni normative vigenti. Il presente Contratto, composto da n. 61 (sessantuno), sarà registrato solo in caso d'uso.

Il presente Contratto è formato su supporto digitale e sottoscritto con firma digitale da ciascuna delle Parti, ai sensi del CAD e del D.P.C.M. 22 febbraio 2013.

LETTO, APPROVATO E SOTTOSCRITTO

Data e luogo _____

Il Concessionario	Il Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili

Il Concessionario dichiara che il presente documento è stato attentamente analizzato e valutato in ogni sua singola parte e, pertanto, con la firma di seguito apposta del Contratto accetta espressamente e per iscritto, a norma degli articoli 1341, comma 2 e 1342 C.C., tutte le clausole in esso contenute, che si confermano e accettano espressamente, nonché le clausole contenute

in disposizioni di leggi e regolamenti richiamati nel presente atto.

Il Concessionario

MASSIMO MURA

CN = MURA MASSIMO
C = IT

Allegato 7.4 SCHEMA PROGRAMMA DI ESERCIZIO

PROCEDURA APERTA PER L’AFFIDAMENTO IN CONCESSIONE DEL SERVIZIO PUBBLICO DI TRASPORTO MARITTIMO DI PASSEGGERI, VEICOLI E MERCI TRA GENOVA E PORTO TORRES E VICEVERSA CON OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO PER LA CONTINUITÀ TERRITORIALE MARITTIMA

**PROCEDURA APERTA PER L’AFFIDAMENTO IN CONCESSIONE DEL SERVIZIO PUBBLICO
DI TRASPORTO MARITTIMO DI PASSEGGERI, VEICOLI E MERCI TRA GENOVA E PORTO
TORRES E VICEVERSA CON OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO PER LA CONTINUITÀ
TERRITORIALE MARITTIMA**

CIG: 8800803C60 CUP: D39J21000300001

SCHEMA DI PROGRAMMA DI ESERCIZIO

(Il presente documento diventerà l’Allegato A al Contratto di servizio)

Il sottoscritto: Massimo Mura

nato il: 11.05.1963

a: Cagliari

Prov.: CA

in qualità di: [indicare la carica sociale]

Amministratore Delegato e legale rappresentante

della società Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A.

con sede in Milano – Via Larga,26

Telefono:

fax:

cell: 342.8926229

Codice fiscale 06784021211

Partita IVA: 06784021211

ai sensi degli articoli 46 e 47 del D.P.R. n. 445/2000, consapevole del fatto che, in caso di mendace dichiarazione saranno applicate nei suoi riguardi, ai sensi dell’articolo 76 dello stesso decreto, le sanzioni previste dal codice penale e dalle leggi speciali in materia di falsità negli atti e dichiarazioni mendaci, oltre alle conseguenze amministrative previste per le procedure concernenti gli appalti pubblici, assumendosene la piena responsabilità

DICHIARA

di impegnarsi a rispettare, qualora risulti affidatario dei servizi di collegamento marittimo in continuità territoriale fra Genova e Porto Torres, il seguente **Programma di Esercizio**, che sarà allegato al Contratto di Servizio (come “Allegato A”) costituendone parte integrante.

Frequenze e descrizione

Collegamenti GE-PT TORRES	Requisiti minimi	Offerta
<u>Frequenza A/R</u>	Giornaliera per il periodo invernale	Giornaliera per il periodo invernale
<u>Corse (numero)</u>		
- Media annua nel periodo invernale	486	486
- Totale annuo	486	486
<u>Coppie di corse (numero)</u>		
- Media annua nel periodo invernale	243	243
- Totale annuo	243	243
<u>Miglia/anno</u>		
- Media annua nel periodo invernale	104.004	104.004
- Totale annuo	104.004	104.004
- Media miglia per singola corsa	214	214

Calendario

Gennaio						
Lun	2	2	2	2	2	
Mart	2	2	2	2		
Merc	2	2	2	2		
Gio	2	2	2	2		
Ven	2	2	2	2		
Sab	2	2	2	2	2	
Dom	2	2	2	2	2	

Febbraio						
Lun	2	2	2	2		
Mart	2	2	2	2		
Merc	2	2	2	2		
Gio	2	2	2	2		
Ven	2	2	2	2		
Sab	2	2	2	2		
Dom	2	2	2	2		

Marzo						
Lun	2	2	2	2		
Mart	2	2	2	2	2	
Merc	2	2	2	2	2	
Gio	2	2	2	2	2	
Ven	2	2	2	2		
Sab	2	2	2	2		
Dom	2	2	2	2		

Aprile						
Lun	2	2	2	2		
Mart	2	2	2	2		
Merc	2	2	2	2		
Gio	2	2	2	2		
Ven	2	2	2	2	2	
Sab	2	2	2	2	2	
Dom	2	2	2	2		

Maggio						
Lun	2	2	2	2	2	
Mart	2	2	2	2	2	
Merc	2	2	2	2		
Gio	2	2	2	2		
Ven	2	2	2	2		
Sab	2	2	2	2		
Dom	2	2	2	2	2	

Ottobre						
Lun	2	2	2	2	2	
Mart	2	2	2	2		
Merc	2	2	2	2		
Gio	2	2	2	2		
Ven	2	2	2	2		
Sab	2	2	2	2	2	
Dom	2	2	2	2	2	

Novembre						
Lun	2	2	2	2		
Mart	2	2	2	2	2	
Merc	2	2	2	2	2	
Gio	2	2	2	2		
Ven	2	2	2	2		
Sab	2	2	2	2		
Dom	2	2	2	2		

Dicembre						
Lun	2	2	2	2		
Mart	2	2	2	2		
Merc	2	2	2	2		
Gio	2	2	2	2	2	
Ven	2	2	2	2	2	
Sab	2	2	2	2	2	
Dom	2	2	2	2		

Piano annuale

Mese	Giorni di servizio	Coppie di corse	Miglia
Gennaio	31	31	13.268
Febbraio	28	28	11.984
Marzo	31	31	13.268
Aprile	30	30	12.840
Maggio	31	31	13.268
Ottobre	31	31	13.268
Novembre	30	30	12.840
Dicembre	31	31	13.268
Totale	243	243	104.004

Quadro orario

Genova-Porto Torres		
Corse	Ora partenza da Genova	Ora Arrivo a Porto Torres
Lunedì	20:30	06:30
Martedì	20:30	06:30
Mercoledì	20:30	06:30
Giovedì	20:30	06:30
Venerdì	20:30	06:30
Sabato	20:30	06:30
Domenica	20:30	06:30

Porto Torres-Genova		
Corse	Ora partenza da Porto Torres	Ora arrivo a Genova
Lunedì	20:30	06:30
Martedì	20:30	06:30
Mercoledì	20:30	06:30
Giovedì	20:30	06:30
Venerdì	20:30	06:30
Sabato	20:30	06:30
Domenica	20:30	06:30

Livorno, 23 agosto 2021

Firmato digitalmente da

/ **MASSIMO MURA**]

/ CN = MURA MASSIMO]
C = IT

MASSIMO MURACN = MURA MASSIMO
C = IT

Allegato 7.5_SCHEMA NAVIGLIO E MANUTENZIONE

PROCEDURA APERTA PER L'AFFIDAMENTO IN CONCESSIONE DEL SERVIZIO PUBBLICO DI TRASPORTO MARITTIMO DI PASSEGGERI, VEICOLI E MERCI TRA GENOVA E PORTO TORRES E VICEVERSA CON OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO PER LA CONTINUITÀ TERRITORIALE MARITTIMA

**PROCEDURA APERTA PER L'AFFIDAMENTO IN CONCESSIONE DEL SERVIZIO PUBBLICO
DI TRASPORTO MARITTIMO DI PASSEGGERI, VEICOLI E MERCI TRA GENOVA E PORTO
TORRES E VICEVERSA CON OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO PER LA CONTINUITÀ
TERRITORIALE MARITTIMA**

CIG: 8800803C60 – CUP: D39J21000300001

SCHEMA NAVIGLIO E MANUTENZIONE

(Il presente documento diventerà l'Allegato B al Contratto di servizio)

Il sottoscritto: MURA MASSIMO

nato il: 11/05/1963

a: CAGLIARI

Prov.: CA

in qualità di: AMMINISTRATORE DELEGATO – LEGALE RAPPRESENTANTE

della società COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE S.p.A.

con sede in MILANO – VIA LARGA,26

Telefono:

fax:

cell: +39 342 892 6229

Codice fiscale 06784021211

Partita IVA: 06784021211

ai sensi degli articoli 46 e 47 del D.P.R. n. 445/2000, consapevole del fatto che, in caso di mendace dichiarazione saranno applicate nei suoi riguardi, ai sensi dell'articolo 76 dello stesso decreto, le sanzioni previste dal codice penale e dalle leggi speciali in materia di falsità negli atti e dichiarazioni mendaci, oltre alle conseguenze amministrative previste per le procedure concernenti gli appalti pubblici, assumendosene la piena responsabilità

DICHIARA

Che le unità navali che intende utilizzare per lo svolgimento del servizio oggetto della presente procedura al momento della presentazione dell'offerta sono quelle di seguito indicate.

• **NAVE 1:**

A. CARATTERISTICHE DELL'UNITÀ NAVALE		
Denominazione dell'unità	[SHARDEN]	
Numero IMO	[9305269]	
Tipo Nave	Requisito Minimo	Offerta
	Classe MN – Tr (Ro-Pax) TP	[Classe MN – Tr (Ro-Pax) TP]

<u>Iscritta nelle matricole del compartimento marittimo di:</u>	CAGLIARI	
<u>Titolo di proprietà o altro titolo convenzionale valido che attesti la disponibilità giuridica dell’unità navale</u>	Estratto matricolare	
<u>Età/Data di costruzione</u>	Requisito Minimo	Offerta
	Età non superiore a 20 anni, calcolata alla data di scadenza della presentazione delle offerte di gara, con riferimento alla data di costruzione	[16]
<u>Classe di nave passeggeri</u> (art. 3 D.Lgs 45/2000 e s.m.i.)	A	A
<u>Capacità di trasporto</u>	Requisito Minimo	Offerta
- passeggeri	750	<i>Inserire N. Pax</i> [2908]
o di cui in cabina	450	<i>Inserire N. Pax</i> [1212]
- trailers (soli mezzi pesanti)	1.000 metri lineari	<i>Inserire MTL</i> [3173]
- autovetture (sole autovetture)	500	<i>Inserire numero autovetture</i> [1126]
<u>Tempi di percorrenza (Velocità di crociera a pieno carico idonea a coprire la tratta da banchina a banchina in):</u>	Requisito Minimo	Offerta
- Genova – Porto Torres	11 ore	[10 ore]
- Porto Torres – Genova	11 ore	[10 ore]
<u>Cabine</u>	<i>Inserire N. cabine</i> [319]	
- Posti letto per cabina	2 o 4	<i>Inserire N.</i> [Presenti cabine da 2 e 4 posti letto]
- Servizio igienico privato	Sì	<i>Sì</i>
- Spazio minimo per passeggero in cabina	2mq	<i>Inserire N.</i> [2.53 mq]
- Cabine per disabili, con posto accompagnatore e locale igienico annesso, conformi a normativa vigente	2	<i>Inserire N.</i> [4 Cabine per disabili, con posto accompagnatore e locale igienico annesso, conformi a normativa vigente]
<u>Poltrone</u>	<i>Inserire N. poltrone</i> [616]	
<u>Posti ponte</u>	<i>Inserire N. posti ponte</i> [1958]	
<u>Dimensioni dell’unità navale</u>	Requisito Minimo	Offerta
Lunghezza (mt.)	Idonea all’ormeggio in sicurezza nelle banchine dei porti di arrivo e partenza (cfr. Capitolato Tecnico)	<i>Inserire lunghezza</i> [214]
Larghezza (mt.)	Idonea all’ormeggio in sicurezza nelle banchine dei porti di arrivo	<i>Inserire larghezza</i> [26.4]

	e partenza (cfr. Capitolato Tecnico)	
<u>Equipaggiamento</u>	Requisito Minimo	Offerta
Sistemi di stabilizzazione	Presenti	<i>Inserire dettaglio</i> [Pinne stabilizzatrici]
Emissioni acustiche all'interno della nave, a pieno carico in regime di crociera	Max 60 dB	<i>Inserire dettaglio</i> [57 dB Rilievi fonometrici eseguiti in data 16 marzo 2016]
Predisposizione sistema <i>cold ironing</i> (alimentazione elettrica in banchina) e/o sistemi di alimentazione elettrica per l'accesso al porto	<i>Indicare se presenti e specificare</i> [non presenti]	
Sistemi e/o azioni di trattamento/smaltimento dei residui liquidi/solidi per la riduzione dell'inquinamento marino	<i>Indicare se presenti e specificare</i> [Impianto lopp per prevenzione da inquinamento da oli minerali, Impianto di trattamento Sewage per trattamento acque nere, Impianto BWTS di trattamento delle acque di zavorra]	
Efficienza energetica del naviglio in termini di MW	Sistemi Key Card per le serrature cabine passeggeri con spegnimento automatico dell'illuminazione in cabina al momento dell'uscita del passeggero dalla stessa+Carena Siliconica Il totale dei MW efficientati è pari a : 82,53 MW	
Uso di accorgimenti (sistemi di propulsione a basso impatto, filtri per la riduzione del particolato, alimentazione GNL, ecc.) per una considerevole riduzione dell'inquinamento atmosferico. Monitoraggio delle emissioni di CO2 prodotte dal trasporto	MRV(Monitoring, Reporting Verification): Sistema di monitoraggio e reporting in grado di registrare le emissioni di CO2 certificato dall'Ente di Classifica.	
Interventi di <i>revamping</i>	<i>Adeguamento sistemi di evacuazione in accordo alla reg. Solas A Pack come recepita dalla Circolare S.G 135/2017. <u>Sia per Nave 1 che per Nave 2</u></i>	
<u>Spazi comuni e servizi a bordo</u>	Requisiti minimi	Offerta
Punto di informazione con ampio banco e posti a sedere per garantire l'accoglienza all'ingresso nella nave e consentire la diffusione di tutte le informazioni sul viaggio e sui servizi offerti	Si	<i>Inserire dettaglio</i> [Reception presidiata 24/24 h da 315 mq con ampio banco e n. 12 posti a sedere per garantire l'accoglienza all'ingresso nella nave e consentire la diffusione di tutte le informazioni sul viaggio e sui servizi offerti]
Infermeria con medico a bordo, in accordo con la normativa	Si	<i>Inserire dettaglio</i> [Infermeria dotata con n.2 posti letto in accordo a normativa, presenza di medico a bordo]
Esercizio commerciale di vendita quotidiani, riviste, prodotti base per l'igiene personale	Si	<i>Inserire dettaglio</i> [Esercizi commerciale da 127 mq per vendita quotidiani, riviste, prodotti base per l'igiene personale]

Bar con vendita di snack e panini, oltre a distributori automatici di bevande e snack	Sì	<i>Inserire dettaglio</i> Bar e piano bar da 1475 mq e 837 posti]
Ristorante e self-service	Sì	<i>Inserire dettaglio</i> [Ristorante e self-service da 460 mq e 358 posti]
Box per animali domestici di media taglia	Sì	<i>Inserire dettaglio</i> [Box/Canile per animali domestici di media taglia da 38 posti]
Canile coperto	Sì	<i>Inserire dettaglio</i> [Box/Canile coperto da 38 posti]
<u>Comfort di viaggio</u>	Requisiti minimi	Offerta
Climatizzazione di tutti gli spazi comuni passeggeri, le cabine, le sale poltrone reclinabili, i corridoi	Sì	<i>Inserire dettaglio</i> [Climatizzazione con aria condizionata e riscaldamento in tutti gli ambienti]
Divieto di fumo in tutti i locali interni, il cui rispetto è garantito dal personale della Società concessionaria	Sì	<i>Inserire dettaglio</i> [Divieto di fumo negli spazi chiusi in ottemperanza alla normativa vigente con controllo da parte del personale di bordo]
<u>Sicurezza del viaggiatore</u>	Requisiti minimi	Offerta
Dotazione di telecamere a circuito chiuso per il monitoraggio delle aree garage	Sì	<i>Inserire dettaglio</i> [Telecamere a circuito chiuso per il monitoraggio delle aree garage]
Dotazione di cassette di sicurezza ove consentire il deposito valori da parte della clientela	Sì	<i>Inserire dettaglio</i> [Armadio corazzato con n.28 cassette di sicurezza ove consentire il deposito valori da parte della clientela]
Sistema di chiusura dall'esterno e dall'interno in tutte le cabine secondo normativa vigente.	Sì	<i>Inserire dettaglio</i> [Sistema di chiusura dall'esterno e dall'interno in tutte le cabine secondo normativa vigente con serrature meccaniche ed elettroniche]

B. CERTIFICAZIONI RICHIESTE <i>in corso di validità</i>					
Certificato		Rilasciato da:	Num. identificativo	Data Rilascio	Data Scadenza
1	D.O.C (Documento di Conformità – Document of Compliance)	C.P. LIVORNO	2021/345	19/01/2021	15/11/2022
2	Certificato S.M.C. (Safety Management Certificate)	CP CIVITAVECCHIA	2021/928	08/02/2021	08/06/2022
3	Certificato di classe	RINA CIVITAVECCHIA	81117-V058-001	10/06/2020	01/03/2025
4	Certificato di sicurezza per navi passeggeri ai sensi del D.lgs. n. 45/2000	CP OLBIA	2021/1632	04/03/2021	04/02/2022
5	Certificato di bordo libero o Certificato internazionale di bordo libero	RINA CIVITAVECCHIA	81117-V058-004	10/06/2020	01/03/2025
6	Certificato di conformità alla Marpol annex I o Certificato IOPP	RINA CIVITAVECCHIA	81117-V063-014	24/11/2020	01/03/2025

7	Certificato Trasporto merci pericolose (D.P.R. n.134 del 6 Giugno 2005) almeno per le classi: 2.1- 2.2- 3 (p.i.<23 C°) - 3 (p.i. 23 C° ÷ 61 C°) o certificato per il trasporto di merci pericolose di cui alla Regola II-2/19 SOLAS;	RINA CAGLIARI	81117-V066-001	13/07/2021	04/02/2022
8	Certificato di conformità del sistema antivegetativo (Regolamento CE 782/2003)	RINA GENOVA	81117-R345-004	30/11/2017	-
9	Verbale della visita dei servizi di bordo (rilasciato ai sensi dell’art. 30 comma 4 del D.P.R. 8.11.91, n. 435)	CP OLBIA	2021/1862	11/03/2021	10/03/2022
10	Certificato ISPS (International Ship Security Certificate)	CP CIVITAVECCHIA	2021/930	08/02/2021	08/11/2022
11	Verbale di ispezione igiene e sicurezza degli ambienti di lavoro a bordo delle navi	CP OLBIA	2019/1822	25/03/2019	20/09/2019 (PRESENTATA Istanza a CP CIVITAVECCHIA)
12	Attestazione di Idoneità al trasporto Autoveicoli in ottemperanza alla Circolare n.322295 del 21/8/1967	RINA CIVTAVECCHIA	81117-V058-007	10/06/2020	01/03/2025
13	Certificato di Stazza Nazionale o Certificato di Stazza Internazionale	CP NAPOLI	15/NA/2005	31/05/2005	-
14	Registro dei Mezzi Carico e Scarico di Bordo ai sensi della Convenzione ILO 152 (se previsto in base alla tipologia di apparecchi di sollevamento presenti a bordo	RINA NAPOLI	2004/NA/305/01-09	01/03/2005	-
15	Certificato relativo all’Inventario dei Materiali Pericolosi per Unità Soggette al regolamento UE 1257/2013	RINA LIVORNO	81117-V061-001	05/10/2020	25/09/2025

C. PULIZIA E CONDIZIONI IGIENICHE		
Intervento	Requisiti minimi	Offerta
Interventi preventivi di disinfestazione	4 volte/anno	[5 VOLTE/ANNO]
Interventi preventivi di derattizzazione	4 volte/anno	[5 VOLTE/ANNO]
Sanificazione delle cabine e degli spazi pubblici interni ed esterni	Secondo normativa vigente	[Sanificazione delle Cabine ad ogni viaggio]
Interventi di pulizia come da tabella 5 della Misura 10 dell’Allegato A alla Delibera n. 96/2018;	Secondo prescrizioni Delibera	[Interventi di pulizia ad ogni viaggio]
Adozione di sistema di analisi e controllo Hazard Analysis and Critical Control Points (HACCP) relativo alla pulizia degli ambienti destinati ai servizi di ristorazione e al trattamento igienico dei prodotti alimentari.	Sì	[Pulizia e sanificazione ambienti ristorazione e trattamento igienico dei prodotti alimentari con adozione protocollo HACCP]

D. ACCESSIBILITÀ		
Parametro	Requisiti minimi	Offerta
Ascensori o scale mobili per l’accesso a cabine e spazi comuni	Sì	[3 ascensori di cui uno per PMR 2 Scale mobili Ulteriori 2 ascensori di servizio per movimentazione merci ed equipaggio]
Ponte passeggeri accessibile alle PMR in maniera possibilmente autonoma, comprensivo di	Sì	[Ponte passeggeri accessibile alle PMR in maniera autonomo mediante via preferenziale per l’accesso a bordo, zona parcheggio in garage dedicata, ascensore dedicato, assistenza per l’imbarco da parte del personale di bordo]
<ul style="list-style-type: none"> una zona di imbarco e sbarco 	Sì	[accessibilità PMR garantite]
<ul style="list-style-type: none"> uno spazio adibito alla consumazione di bevande e snack 	Sì	[accessibilità PMR a tutti i locali pubblici]
<ul style="list-style-type: none"> uno spazio adibito al soggiorno 	Sì	[accessibilità PMR a tutti i locali pubblici]
<ul style="list-style-type: none"> un bagno pubblico accessibile in sedia a rotelle 	Sì	[n° 4 Bagni pubblici dedicati alle PMR ubicati ai ponti 6 e 7]
<ul style="list-style-type: none"> (se il ponte passeggeri accessibile alle PMR non si trova allo stesso livello del ponte di imbarco veicoli o se i servizi di cui ai punti precedenti si trovano su ponti differenti) apparato di sollevamento certificato dagli enti competenti, che assicuri alla persona a mobilità ridotta l’accesso in sicurezza a bordo della nave 	Sì	[apparato di sollevamento certificato dagli enti competenti ubicato a centro nave che asserva il passeggero dal ponte 2 al ponte 7]
Ulteriori accorgimenti a garanzia di accessibilità	<i>Specificare se presenti</i> [.....]	

• **NAVE 2:**

A. CARATTERISTICHE DELL’UNITÀ NAVALE		
Denominazione dell’unità	[ATHARA]	
Numero IMO	[9263655]	
Tipo Nave	Requisito Minimo	Offerta
	Classe MN – Tr (Ro-Pax) TP	[MN-Tr (Ro-Pax) TP]
Iscritta nelle matricole del compartimento marittimo di:	CAGLIARI	
Titolo di proprietà o altro titolo convenzionale valido che attesti	ESTRATTO MATRICOLARE	

<u>la disponibilità giuridica dell’unità navale</u>		
<u>Età/Data di costruzione</u>	Requisito Minimo	Offerta
	Età non superiore a 20 anni, calcolata alla data di scadenza della presentazione delle offerte di gara, con riferimento alla data di costruzione	[18]
<u>Classe di nave passeggeri</u> (art. 3 D.Lgs 45/2000 e s.m.i.)	A	A
<u>Capacità di trasporto</u>	Requisito Minimo	Offerta
- passeggeri	750	<i>Inserire N. Pax</i> [2700]
o di cui in cabina	450	<i>Inserire N. Pax</i> [1212]
- trailers (soli mezzi pesanti)	1.000 metri lineari	<i>Inserire MTL</i> [2314]
- autovetture (sole autovetture)	500	<i>Inserire numero autovetture</i> [917]
<u>Tempi di percorrenza (Velocità di crociera a pieno carico idonea a coprire la tratta da banchina a banchina in):</u>	Requisito Minimo	Offerta
- Genova – Porto Torres	11 ore	[10 ore]
- Porto Torres – Genova	11 ore	[10 ore]
<u>Cabine</u>	<i>Inserire N. cabine</i> [319]	
- Posti letto per cabina	2 o 4	<i>Inserire N.</i> [Presenti cabine da 2 e 4 posti letto]
- Servizio igienico privato	Sì	Sì
- Spazio minimo per passeggero in cabina	2mq	<i>Inserire N.</i> [2.53 mq]
- Cabine per disabili, con posto accompagnatore e locale igienico annesso, conformi a normativa vigente	2	<i>Inserire N.</i> [4 Cabine per disabili, con posto accompagnatore e locale igienico annesso, conformi a normativa vigente]
<u>Poltrone</u>	<i>Inserire N. poltrone</i> [616]	
<u>Posti ponte</u>	<i>Inserire N. posti ponte</i> [1958]	
<u>Dimensioni dell’unità navale</u>	Requisito Minimo	Offerta
Lunghezza (mt.)	Idonea all’ormeggio in sicurezza nelle banchine dei porti di arrivo e partenza (cfr. Capitolato Tecnico)	<i>Inserire lunghezza</i> [214]
Larghezza (mt.)	Idonea all’ormeggio in sicurezza nelle banchine dei porti di arrivo e partenza (cfr. Capitolato Tecnico)	<i>Inserire larghezza</i> [26.4]
<u>Equipaggiamento</u>	Requisito Minimo	Offerta
Sistemi di stabilizzazione	Presenti	<i>Inserire dettaglio</i>

		[Pinne stabilizzatrici]
Emissioni acustiche all'interno della nave, a pieno carico in regime di crociera	Max 60 dB	<i>Inserire dettaglio</i> [57 dB – Rilievi fonometrici eseguiti in data 3-4 Marzo 2016]
Predisposizione sistema <i>cold ironing</i> (alimentazione elettrica in banchina) e/o sistemi di alimentazione elettrica per l'accesso al porto	<i>Indicare se presenti e specificare</i> [non presenti]	
Sistemi e/o azioni di trattamento/smaltimento dei residui liquidi/solidi per la riduzione dell'inquinamento marino	<i>Indicare se presenti e specificare</i> [Impianto lopp per prevenzione da inquinamento da oli minerali, Impianto di trattamento Sewage per trattamento acque nere]	
Efficienza energetica del naviglio in termini di MW	Carena Siliconica Il totale dei MW efficientati è pari a : 64.86 MW	
Uso di accorgimenti (sistemi di propulsione a basso impatto, filtri per la riduzione del particolato, alimentazione GNL, ecc.) per una considerevole riduzione dell'inquinamento atmosferico. Monitoraggio delle emissioni di CO2 prodotte dal trasporto	MRV(Monitoring, Reporting Verification): Sistema di monitoraggio e reporting in grado di registrare le emissioni di CO2 certificato dall'Ente di Classifica.	
<u>Spazi comuni e servizi a bordo</u>	Requisiti minimi	Offerta
Punto di informazione con ampio banco e posti a sedere per garantire l'accoglienza all'ingresso nella nave e consentire la diffusione di tutte le informazioni sul viaggio e sui servizi offerti	Sì	<i>Inserire dettaglio</i> [Reception presidiata 24/24 h da 315 mq con ampio banco e n. 12 posti a sedere per garantire l'accoglienza all'ingresso nella nave e consentire la diffusione di tutte le informazioni sul viaggio e sui servizi offerti]
Infermeria con medico a bordo, in accordo con la normativa	Sì	<i>Inserire dettaglio</i> [Infermeria dotata con 2 posti letto in accordo a normativa, presenza di medico a bordo]
Esercizio commerciale di vendita quotidiani, riviste, prodotti base per l'igiene personale	Sì	<i>Inserire dettaglio</i> [Esercizi commerciale da 127 mq per vendita quotidiani, riviste, prodotti base per l'igiene personale]
Bar con vendita di snack e panini, oltre a distributori automatici di bevande e snack	Sì	<i>Inserire dettaglio</i> Bar e piano bar da 1475 mq e 837 posti]
Ristorante e self-service	Sì	<i>Inserire dettaglio</i> [Ristorante e self-service da 460 mq e 358 posti]
Box per animali domestici di media taglia	Sì	<i>Inserire dettaglio</i> [Box/Canile per animali domestici di media taglia da 25 posti]
Canile coperto	Sì	<i>Inserire dettaglio</i>

		[Box/Canile per animali domestici di media taglia da 25 posti]
Comfort di viaggio	Requisiti minimi	Offerta
Climatizzazione di tutti gli spazi comuni passeggeri, le cabine, le sale poltrone reclinabili, i corridoi	Si	<i>Inserire dettaglio</i> [Climatizzazione con aria condizionata e riscaldamento in tutti gli ambienti]
Divieto di fumo in tutti i locali interni, il cui rispetto è garantito dal personale della Società concessionaria	Si	<i>Inserire dettaglio</i> [Divieto di fumo negli spazi chiusi in ottemperanza alla normativa vigente con controllo da parte del personale di bordo]
Sicurezza del viaggiatore	Requisiti minimi	Offerta
Dotazione di telecamere a circuito chiuso per il monitoraggio delle aree garage	Si	<i>Inserire dettaglio</i> Telecamere a circuito chiuso per il monitoraggio delle aree garage]
Dotazione di cassette di sicurezza ove consentire il deposito valori da parte della clientela	Si	<i>Inserire dettaglio</i> [Armadio corazzato con n.28 cassette di sicurezza ove consentire il deposito valori da parte della clientela]
Sistema di chiusura dall'esterno e dall'interno in tutte le cabine secondo normativa vigente.	Si	<i>Inserire dettaglio</i> Sistema di chiusura dall'esterno e dall'interno in tutte le cabine secondo normativa vigente con serrature meccaniche ed elettroniche]

B. CERTIFICAZIONI RICHIESTE <i>in corso di validità</i>					
Certificato		Rilasciato da:	Num. identificativo	Data Rilascio	Data Scadenza
1	D.O.C (Documento di Conformità – Document of Compliance)	C.P. LIVORNO	2021/345	19/01/2021	15/11/2022
2	Certificato S.M.C. (Safety Management Certificate)	CP NAPOLI	2021/1177	16/02/2021	02/12/2022
3	Certificato di classe	RINA CAGLIARI	80019-V058-001	06/09/2018	18/06/2023
4	Certificato di sicurezza per navi passeggeri ai sensi del D.lgs. n. 45/2000	CP NAPOLI	2021/3192	26/04/2021	23/04/2022
5	Certificato di bordo libero o Certificato internazionale di bordo libero	RINA CAGLIARI	80019-V058-005	06/09/2018	18/06/2023
6	Certificato di conformità alla Marpol annex I o Certificato IOPP	RINA NAPOLI	80019-R414-003	23/04/2021	23/09/2021
7	Certificato Trasporto merci pericolose (D.P.R. n.134 del 6 Giugno 2005) almeno per le classi: 2.1- 2.2- 3 (p.i.<23 C°) - 3 (p.i. 23 C° ÷ 61 C°) o certificato per il trasporto di merci pericolose di cui alla Regola II-2/19 SOLAS;	RINA NAPOLI	80019-V070-001	25/05/2021	23/04/2022
8	Certificato di conformità del sistema antivegetativo (Regolamento CE 782/2003)	RINA MESSINA	80019-R324-001	25/01/2018	-
9	Verbale della visita dei servizi di bordo (rilasciato ai sensi dell’art. 30 comma 4del D.P.R. 8.11.91, n. 435)	C.P. GENOVA	2020/3641	01/10/2020	30/09/2021

10	Certificato ISPS (International Ship Security Certificate)	C.P. NAPOLI	2021/1192	16/02/2021	13/11/2022
11	Verbale di ispezione igiene e sicurezza degli ambienti di lavoro a bordo delle navi	C.P. Cagliari	2019/4231	07/06/2019	06/12/2019 (presentata istanza di rinnovo presso le CP di CV e GE)
12	Attestazione di Idoneità al trasporto Autoveicoli in ottemperanza alla Circolare n.322295 del 21/8/1967	C.P. Cagliari	80019-V058-008	06/09/2018	18/06/2023
13	Certificato di Stazza Nazionale o Certificato di Stazza Internazionale	C.P. NAPOLI	15/NA/2004	15/06/2004	-
14	Registro dei Mezzi Carico e Scarico di Bordo ai sensi della Convenzione ILO 152 (se previsto in base alla tipologia di apparecchi di sollevamento presenti a bordo)	RINA	81	18/06/2003	-
15	Certificato relativo all’Inventario dei Materiali Pericolosi per Unità Soggette al regolamento UE 1257/2013	RINA LA SPEZIA	80019-V069-001	19/10/2020	29/07/2025

C. PULIZIA E CONDIZIONI IGIENICHE		
Intervento	Requisiti minimi	Offerta
Interventi preventivi di disinfestazione	4 volte/anno	[5 VOLTE/ANNO]
Interventi preventivi di derattizzazione	4 volte/anno	[5 VOLTE/ANNO]
Sanificazione delle cabine e degli spazi pubblici interni ed esterni	Secondo normativa vigente	[Sanificazione delle Cabine ad ogni viaggio]
Interventi di pulizia come da tabella 5 della Misura 10 dell’Allegato A alla Delibera n. 96/2018;	Secondo prescrizioni Delibera	[Interventi di pulizia ad ogni viaggio]
Adozione di sistema di analisi e controllo Hazard Analysis and Critical Control Points (HACCP) relativo alla pulizia degli ambienti destinati ai servizi di ristorazione e al trattamento igienico dei prodotti alimentari.	Sì	[Pulizia e sanificazione ambienti ristorazione e trattamento igienico dei prodotti alimentari con adozione protocollo HACCP]

D. ACCESSIBILITÀ		
Parametro	Requisiti minimi	Offerta
Ascensori o scale mobili per l’accesso a cabine e spazi comuni	Sì	[3 ascensori di cui uno per PMR 2 Scale mobili Ulteriori 2 ascensori di servizio per movimentazione merci ed equipaggio]
Ponte passeggeri accessibile alle PMR in maniera possibilmente autonoma, comprensivo di	Sì	[Ponte passeggeri accessibile alle PMR in maniera autonomo mediante via preferenziale per l’accesso a bordo, zona

		parcheggio in garage dedicata, ascensore dedicato, assistenza per l'imbarco da parte del personale di bordo]
• una zona di imbarco e sbarco	Sì	[accessibilità PMR garantite]
• uno spazio adibito alla consumazione di bevande e snack	Sì	[accessibilità PMR a tutti i locali pubblici]
• uno spazio adibito al soggiorno	Sì	[accessibilità PMR a tutti i locali pubblici]
• un bagno pubblico accessibile in sedia a rotelle	Sì	[n° 4 Bagni pubblici dedicati alle PMR ubicati ai ponti 6 e 7]
• (se il ponte passeggeri accessibile alle PMR non si trova allo stesso livello del ponte di imbarco veicoli o se i servizi di cui ai punti precedenti si trovano su ponti differenti) apparato di sollevamento certificato dagli enti competenti, che assicuri alla persona a mobilità ridotta l'accesso in sicurezza a bordo della nave	Sì	[apparato di sollevamento certificato dagli enti competenti ubicato a centro nave che asserve il passeggero dal ponte 2 al ponte 7]
Ulteriori accorgimenti a garanzia di accessibilità	Specificare se presenti [.....]	

• **NAVE DI RISERVA**

Tempi di attivazione nave di riserva in caso di avaria	Requisito Minimo	Offerta
Ore	48	48

Livorno, 23 agosto 2021

firma/firme:

Firmato digitalmente da

[**MASSIMO MURA**]

CN = MURA MASSIMO
C = IT

PROCEDURA APERTA PER L'AFFIDAMENTO IN CONCESSIONE DEL SERVIZIO PUBBLICO DI TRASPORTO MARITTIMO DI PASSEGGERI, VEICOLI E MERCI TRA GENOVA E PORTO TORRES E VICEVERSA CON OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO PER LA CONTINUITÀ TERRITORIALE MARITTIMA

CIG: 8800803C60 CUP: D39J21000300001

MATRICE DEI RISCHI E MISURE DI MITIGAZIONE

(Il presente documento diventerà l'Allegato C al Contratto di servizio)

Conformemente a quanto disposto dalla Misura 9 dell'Allegato A della Delibera ART n. 22/2019, ai fini della predisposizione del PEF, l'EA valuta e identifica specifici rischi connessi allo svolgimento del servizio oggetto di concessione, implementando una matrice secondo lo schema 14 dell'annesso 1 alla delibera. I rischi saranno oggetto di revisione periodica e corrisposti da eventuali misure di mitigazione (cfr. Misura 9 allegato A Delibera ART).

Tali rischi sono stati valutati, tenendo anche conto di oneri e benefici generati da eventi incerti, trasferibili al gestore entro determinati limiti.

Al riguardo occorre distinguere, seppure schematicamente, l'origine degli eventi che possono originare cambiamenti rispetto alle previsioni:

- a) da un lato gli eventi controllabili da un operatore efficiente, tenuto conto delle leve gestionali di cui dispone, dati i vincoli posti dall'EA; al riguardo è proprio della regolazione incentivante che i benefici derivanti da tali eventi siano parzialmente incamerati dall'operatore, mentre le eventuali perdite siano a suo totale carico;
- b) dall'altro lato gli eventi non controllabili dal gestore (quali variazioni di traffico e, conseguentemente, di costi) per i quali è prevista una forchetta simmetrica di alea a suo beneficio o carico;
- c) infine, eventi del tutto esogeni rispetto alla attività svolta e come tali totalmente non controllabili da un gestore efficiente, quali cambiamenti normativi e regolatori o variazioni del prezzo internazionale del carburante, dal cui impatto (positivo o negativo) questi va mantenuto esente.

Con riguardo al punto a), abbattimenti di costi operativi fino al 3% nel complesso di uno stesso periodo regolatorio, rispetto a quanto previsto dal PEF dell'IN, derivanti da efficienza gestionale si traducono a beneficio dell'operatore, mentre per la parte eccedente vanno a riduzione del corrispettivo.

Con particolare riguardo al punto b) il meccanismo di aggiornamento del sussidio (cfr. allegato M "Verifica dell'equilibrio economico-finanziario nell'affidamento in concessione") introduce un criterio di *risk sharing*, basato su una forchetta di variazioni percentuali di trasportato e dei costi, nell'insieme

di ciascun periodo regolatorio, fissata nel (+/- 3%).

In coerenza con quanto sopra la matrice dei rischi specifica (colonna "Risk management") i limiti dei rischi in capo al gestore. Gli stessi potranno essere eventualmente modificati a seconda della eventuale maggiore propensione al rischio che vorrà manifestare nella propria offerta.

Matrice dell'allocazione di rischi/benefici fra l'Ente affidante (EA) e il Concessionario (IN)									
Identificazione del rischio			Allocazione rischio/beneficio		Descrizione impatto	Risk management (4)			
Natura	Driver	Evento	EA	IN			Parametro		Riferimento Schema CdS
OPERATIVO	DOMANDA	Contrazione della domanda di servizi di trasporto	X (residuale)	X	Minor valore dei ricavi registrato a consuntivo rispetto a quanto proposto dall'IN nell'offerta di gara, a tariffe costanti	A carico dell'IN nei limiti di quanto previsto dalla forchetta di alea prescelta dalla stessa in sede di offerta	$\alpha =$ come da offerta IN [= (3%)] $(\alpha_{min} = -3\%)$	Quota residua a carico del corrispettivo	all. M
		Crescita della domanda di servizi di trasporto	X (residuale)	X	Maggior valore dei ricavi registrato a consuntivo rispetto a quanto proposto dall'IN nell'offerta di gara	A beneficio dell'IN nei limiti di quanto previsto dalla forchetta di alea prescelta dalla stessa in sede di offerta	$\alpha =$ come da offerta IN [= (+3%)] $(\alpha_{min} = +3\%)$	Quota residua in riduzione del corrispettivo	all. M
	OFFERTA	Eccesso di offerta programmata in relazione alla domanda effettiva	X (residuale)	X	Maggiori costi netti rispetto a quanto proposto dall'IN nell'offerta di gara	A carico dell'IN nei limiti di quanto previsto dalla forchetta di alea prescelta dalla stessa di offerta	$\gamma =$ come da offerta IN [= (+3%)] $(\gamma_{min} = +3\%)$	Quota residua a carico del corrispettivo	all. M
		Deficit programmatorio	X (integrale)	-	Impossibilità di soddisfare la domanda attraverso l'offerta programmata dall'EA	A totale carico dell'EA (qualora non permetta una riprogrammazione)	-	A totale carico del corrispettivo	all. M
		Indisponibilità	-	X (integrale)	Indisponibilità totale o parziale dei servizi da erogare/ non conformità dei servizi	A totale carico dell'IN	A totale carico dell'IN	-	CdS, art. 18
	ALTRI RISCHI	NORMATIVO	Modifiche legislative (es. fiscali, ambientali, tariffarie)	X (integrale)	-	Aumento/riduzione dei costi di gestione o variazione dei requisiti per l'esercizio del servizio che comportano maggiori costi per l'IN	A totale carico/beneficio dell'EA	-	A totale carico/beneficio del corrispettivo
RELAZIONI INDUSTRIALI			Variazioni del CCNL di settore	X (integrale)	-	Aumento/diminuzione dei costi del personale per l'IN non controllabile dall'IN	A totale carico/beneficio dell'EA	-	A totale carico/beneficio del corrispettivo
		Variazioni del contratto integrativo/di II livello più onerose delle	-	X (integrale)	Aumento dei costi del personale per l'IN	A totale carico dell'IN	A totale carico dell'IN	-	all. M

Allegato 7.3 MATRICE DEI RISCHI E MISURE DI MITIGAZIONE
PROCEDURA APERTA PER L'AFFIDAMENTO IN CONCESSIONE DEL SERVIZIO PUBBLICO DI TRASPORTO MARITTIMO DI PASSEGGERI, VEICOLI E MERCI TRA GENOVA E PORTO TORRES E VICEVERSA CON OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO PER LA CONTINUITÀ TERRITORIALE MARITTIMA

		variazioni del CCNL di settore							
GESTIONALE		Errata stima previsionale dei costi legata a inefficienze organizzative e/o gestionali	-	X (integrale)	Incremento dei costi registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF dell'IN	A totale carico dell'IN	A totale carico dell'IN	-	all. M
		Riduzioni dei costi derivanti da efficienza gestionale	X (residuale)	X	Riduzione dei costi registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF dell'IN	A beneficio dell'IN se entro quanto previsto dalla forchetta di alea prescelta dalla stessa in sede di offerta	\mathcal{E} = come da offerta IN [= (+3%)] ($\mathcal{E}_{max} = -3%$)	Quota residua in riduzione del corrispettivo	all. M
		Variazione dei costi per effetto di fattori non controllabili da IN o EA (escluse variazioni del prezzo del carburante)	X (residuale)	X	Incremento/riduzione dei costi registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF	A carico/beneficio dell'IN se entro quanto previsto dalla forchetta di alea prescelta dalla stessa di offerta	\mathcal{V} = come da offerta IN [= (+/- 3%)] ($\mathcal{V}_{min} = +/-3%$)	Quota residua a carico del corrispettivo	all. M
		Variazioni del prezzo del carburante	X (integrale)	-	Incremento/riduzione dei costi registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF	A totale carico/beneficio dell'EA	-	A totale carico/beneficio del corrispettivo	all. M
CAUSE DI FORZA MAGGIORE		Alterazione non prevedibile delle condizioni di svolgimento del servizio	X (integrale)	-	Impossibilità per l'IN di garantire il livello di servizio offerto in gara	Costo netto emergente a totale carico dell'EA			all. M

Livorno, 4 agosto 2021

firma/firme: [Firmato digitalmente da _____]
MASSIMO MURA
 [CN = MURA MASSIMO _____]
 C = IT

**PROCEDURA APERTA PER L’AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO PUBBLICO DI TRASPORTO
MARITTIMO DI PASSEGGERI, VEICOLI E MERCI TRA GENOVA E PORTO TORRES E
VICEVERSA CON OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO PER LA CONTINUITÀ TERRITORIALE
MARITTIMA**

CIG: 8800803C60 - CUP: D39J21000300001

ALLEGATO D

PIANO DI ACCESSO AL DATO

Ai sensi della Delibera dell’Autorità per la regolazione dei trasporti (ART) n. 96/2018, All. A, allo scopo di favorire lo sviluppo dei servizi di mobilità e forme diffuse di controllo delle modalità di erogazione dei servizi di trasporto passeggeri via mare, il presente Piano di accesso al dato individua i dati necessari alla definizione degli indicatori e dei livelli minimi prodotti direttamente o indirettamente dalle Imprese di navigazione (IN) e dalle Autorità di Sistema Portuale (di seguito ADSP) che rientrano nella disponibilità della stazione appaltante e che sono resi accessibili e riutilizzabili per chiunque ne faccia richiesta nel rispetto dei limiti di cui al decreto legislativo 14 marzo 2013, n. 33.

1) Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale, Direzione generale per la vigilanza sulle autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d’acqua interne (di seguito DGVPTM) detiene i dati elementari, trasmessi dalla IN, dalle AdSP e dalle Autorità Marittime (AM) che consentono l’individuazione dei livelli minimi di qualità e informazione all’utenza tra i quali quelli relativi a:

1. circolazione delle navi e situazione delle partenze e degli arrivi ai porti;
2. accessibilità alla nave e agli approdi;
3. assistenza alle persone a mobilità ridotta e dotazione dei relativi dispositivi;
4. accesso di veicolo a seguito;
5. trasporto biciclette;
6. puntualità del servizio;
7. pulizia e sanificazione delle unità navali;
8. accessibilità dei mezzi e delle infrastrutture portuali al pubblico;
9. informazioni all’utenza;
10. trasparenza e accessibilità commerciale.

2) La DGVPTM rileva i dati di cui al punto precedente tramite l’IN ovvero direttamente tramite ispezioni, verifiche e rilevazioni. A tale scopo, l’IN consente alla DGVPTM il libero accesso alle suddette informazioni secondo quanto stabilito dal contratto di servizio. L’IN è tenuta a curare e garantire la pubblicazione in real time sul proprio sito web in formato aperto editabile (Open data) e struttura standard delle informazioni aggiornate sui servizi erogati con particolare riferimento agli elementi minimi di cui al punto 1 nonché ai dati orario, assicurandone la disponibilità, la qualità, l’utilizzabilità e l’interoperabilità.

3) I terzi potranno accedere ai dati relativi alle informazioni sopra individuate, nel rispetto dei vincoli sul trattamento dei dati personali e delle informazioni non ostensibili per segretezza industriale, attraverso il sito dell’IN ovvero, in forma “a consuntivo” al seguente indirizzo istituzionale:

[Portale Trasparenza Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Amministrazione trasparente \(mit.gov.it\)](https://www.mit.gov.it/trasparenza)

4) I terzi potranno accedere ai dati relativi al numero di reclami ricevuti dalle imprese di navigazione e dalla DGVPTM, catalogati per motivo di reclamo, come individuato dal “Modulo reclamo” presente sul sito dell’ART <https://www.autorita-trasporti.it/site/con> annesse le azioni adottate per risolvere i disservizi segnalati o i motivi di rigetto dei reclami non trattati. L’IN è tenuta a fornire alla DGVPTM gli elementi sui reclami ad esso presentati in relazione ai servizi di trasporto oggetto del Contratto di servizio di cui è titolare e a pubblicarli sul proprio sito web. I dati di cui al presente punto 4) vengono pubblicati con cadenza almeno trimestrale.

**PROCEDURA APERTA PER L’AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO PUBBLICO DI TRASPORTO
MARITTIMO DI PASSEGGERI, VEICOLI E MERCI TRA GENOVA E PORTO TORRES E
VICEVERSA CON OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO PER LA CONTINUITÀ TERRITORIALE
MARITTIMA**

CIG: 8800803C60 - CUP: D39J21000300001

ALLEGATO E

CONDIZIONI MINIME DI QUALITÀ DEI SERVIZI

I. CONDIZIONI MINIME DI QUALITÀ

Con riferimento alle condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri via mare si richiama integralmente la Delibera ART 96/2018, il cui Titolo II individua i livelli qualitativi e quantitativi minimi dei servizi in relazione ai fattori di qualità elencati di seguito:

- a) Regolarità e puntualità del servizio;
- b) Informazioni all’utenza e trasparenza;
- c) Accessibilità commerciale;
- d) Pulizia e comfort dei mezzi;
- e) Accessibilità dei mezzi e delle infrastrutture al pubblico (con particolare riferimento a PMR);
- f) Livelli minimi di qualità ambientale.

1. Regolarità

Si richiama integralmente quanto previsto dalla Misura 5 della richiamata Delibera ART 96/2018. La regolarità del servizio è misurata attraverso l’indicatore relativo all’offerta di trasporto: %Rn Regolarità delle navi attraverso la misura del seguente indicatore:

$$\%R_{n,i} = \left(\frac{N_{r,i}}{N_{tot,i} - N_{ecc,i}} \right) \times 100$$

Dove:

- $N_{r,i}$: numero delle corse effettuate con arrivo al porto finale di destinazione, comprensive anche delle navi totalmente o parzialmente soppresse imputabili all’IN affidataria o imputabili a cause esterne, qualora adeguatamente sostituite;

- $N_{tot,i}$: numero totale delle corse programmate;
- $N_{ecc,i}$: numero di corse non effettuate per cause esterne.

Prima della stipula del contratto di servizio, l’aggiudicatario predispone un “Piano di Intervento” relativo alle azioni da attivare ed ai servizi da garantire agli utenti per il raggiungimento del porto di destinazione finale del viaggio con un “adeguato servizio sostitutivo”, rivolto prioritariamente alla riprotezione dei passeggeri. Il piano di intervento deve specificare:

- Il livello minimo di informazioni assicurate all’utenza e i canali informativi adoperati;
- Tempi di erogazione dei servizi sostitutivi;
- Modalità di fornitura dei servizi sostitutivi.

Nel contratto di servizio sono elencate le specifiche riduzioni dell’importo delle singole corse per la mancata effettuazione del servizio per cause di forza maggiore, e le specifiche penali in caso di sospensione delle corse per motivi imputabili alla compagnia.

2. Puntualità

2.1. Definizione dell’indicatore e delle modalità di monitoraggio

- Il monitoraggio ed il controllo della puntualità di servizio saranno effettuati sulla base dei dati certificati del sistema di monitoraggio aziendale e resi accessibili all’Ente Affidante ai sensi dell’allegato L al Contratto di servizio;
- La valutazione avrà frequenza mensile;
- Tali dati potranno essere oggetto di verifica e controllo a campione da parte dell’Ente Affidante, che si riserva di riscontrarli con i dati ricevuti dalle Autorità portuali e potrà dotarsi di un proprio sistema di tecnologie di controllo e monitoraggio;
- La puntualità del servizio è calcolata rispetto al numero di corse in partenza dai porti, attraverso la valutazione del ritardo/dello scostamento rispetto all’orario programmato di partenza e di arrivo, per le corse che siano state svolte con condizioni meteo marine buone, di mare calmo o quasi calmo (scala Douglas) e vento fino a forza 2 della scala Beaufort;
- Il monitoraggio della puntualità in partenza sarà sviluppato considerando, con le sopradette condizioni di buon tempo, quanto segue:
 - La singola corsa è considerata puntuale quando la nave, partendo non in anticipo, arrivi al porto di destinazione con un ritardo inferiore o uguale a 60’;
 - Al fine di monitorare e controllare il parametro di puntualità sarà utilizzato l’indice di puntualità, che esprime il rapporto percentuale tra il numero di corse in partenza entro le fasce orarie considerate ed il totale delle corse programmate nel mese effettuate in condizioni meteo marine buone (cfr. *supra*):

$$\%P = \left(\frac{\text{Corse puntuali}}{\text{Corse effettuate con buone condizioni meteo}} \right) \times 100$$

- Nel calcolo dell’indice di puntualità non dovranno essere considerati gli eventi che si manifestino per cause di forza maggiore, non imputabili al gestore del servizio.
- Lo standard minimo dell’indice di puntualità (L_{min}) che dovrà essere garantito per il primo anno di servizio è pari al 95%.

2.2. Penalità

Parametro di controllo	Indice di puntualità su base mensile: arrivi oltre i 60’ valutati per i viaggi svolti in condizioni meteo marine buone.
-------------------------------	---

Elementi di valutazione	La valutazione verrà effettuata mensilmente calcolando la differenza effettiva non arrotondata tra il livello minimo e il dato misurato dell'esercizio.
Penalità unitaria	Il mancato rispetto del livello minimo comporta l'applicazione di una penale unitaria per non conformità su base mensile pari a € 1.000,00 per ogni punto percentuale di scostamento in difetto rispetto allo standard prefissato per ciascun periodo.

L'eventuale penale sarà applicata secondo i criteri di cui alla misura 3 dell'Allegato A alla Delibera ART n. 96/2018.

3. Comfort del viaggio e funzionalità

3.1. Definizione dell'indicatore e delle modalità di monitoraggio

- La valutazione del livello di comfort a bordo sarà sviluppata attraverso un processo di controllo e verifica dello stato di conformità/manutenzione degli elementi di arredo e del buon funzionamento degli impianti tecnologici.
- Il controllo è effettuato mediante rilevazioni dirette da parte del Ministero su un campione significativo di corse.
- Con riferimento alla verifica di conformità/non conformità, si procederà a constatare la completa integrità e lo stato degli arredi di bordo;
- Nell'ambito della singola rilevazione, saranno valutati gli elementi riportati nella tabella seguente. Tutti i dettagli relativi alla numerosità degli elementi di valutazione saranno determinati in fase di avvio del servizio e con riferimento alla nave utilizzata.
- L'elenco riportato nella tabella di seguito illustra un numero maggiore di elementi da verificare rispetto a quelli indicati dalla delibera ART 96/2018 allegato A misura 10. Tuttavia, gli indicatori minimi previsti dalla stessa misura 10 riguardanti il funzionamento dell'impianto di climatizzazione e dei servizi igienici (%CLI_FN e %WC_AFN) saranno così definiti e adattati al caso specifico:
 - Funzionamento dell'impianto di climatizzazione: l'indicatore %CLI_FN è definito in relazione alla percentuale di controlli che abbiano riscontrato il regolare funzionamento degli impianti sul totale dei controlli effettuati:

$$\%CLI_FN = \left(\frac{\text{Controllo di funzionalità con esito positivo}}{\text{Totale dei controlli effettuati}} \right) \times 100$$

- Accessibilità e funzionamento dei servizi igienici: l'indicatore %WC_AFN è definito in relazione alla percentuale di controlli che abbiano riscontrato regolari accessibilità e funzionamento dei servizi igienici di bordo sul totale dei controlli effettuati:

$$\%WC_AFN = \left(\frac{\text{Controllo di funzionalità con esito positivo}}{\text{Totale dei controlli effettuati}} \right) \times 100$$

Zone	Elementi di valutazione	Conforme	Non Conforme
<u>Esterno</u>	Plafoniere di illuminazione (presenza, stato integrità, funzionalità)		
	Sedili (presenza, stato integrità)		
	Complementi di arredo (presenza, stato integrità)		
	Sostegni (presenza, stato integrità)		
<u>Zone di accesso</u>	Plafoniere di illuminazione (presenza, stato integrità, funzionalità)		
	Sostegni (presenza, stato integrità)		
	Climatizzazione (funzionalità)		

	Porte (presenza, stato integrità, funzionalità)		
	Finestrini, vetri, quadri, specchi (presenza, stato integrità)		
	Cestini portarifiuti (presenza, stato integrità)		
<u>Toilette</u>	Plafoniere di illuminazione (presenza, stato integrità, funzionalità)		
	Sostegni (presenza, stato integrità)		
	Apparecchi e funzionalità WC (presenza, stato integrità, funzionalità)		
	Porte (presenza, stato integrità, funzionalità)		
	Finestrini, vetri, quadri, specchi (presenza, stato integrità)		
	Cestini portarifiuti (presenza, stato integrità)		
<u>Saloni viaggiatori, altri locali interni</u>	Plafoniere di illuminazione (presenza, stato integrità, funzionalità)		
	Poltrone (presenza, stato integrità, funzionalità)		
	Attrezzatura di sicurezza per PMR (presenza, stato integrità, funzionalità)		
	Sostegni (presenza, stato integrità)		
	Climatizzazione (funzionalità)		
	Porte (presenza, stato integrità, funzionalità)		
	Finestrini, vetri, quadri, specchi (presenza, stato integrità)		
	Tendine		
Cestini portarifiuti (presenza, stato integrità)			
<u>Cabine viaggiatori</u>	Plafoniere di illuminazione (presenza, stato integrità, funzionalità)		
	Cucette (presenza, stato integrità, funzionalità)		
	Attrezzatura di sicurezza per PMR (presenza, stato integrità, funzionalità)		
	Sostegni (presenza, stato integrità)		
	Climatizzazione (funzionalità)		
	Porte (presenza, stato integrità, funzionalità)		
	Finestrini, vetri, quadri, specchi (presenza, stato integrità)		
	Tendine		
	Cestini portarifiuti (presenza, stato integrità)		
Servizio igienico (presenza, stato integrità, funzionalità)			
<u>Area auto e merci</u>	Scale e ascensori (accessibilità, stato integrità, funzionalità)		
	Illuminazione (presenza, stato integrità, funzionalità)		
	Sistemi di videosorveglianza (presenza, stato integrità, funzionalità)		
	Pavimentazione (stato integrità)		
	Segnaletica orizzontale e/o verticale (presenza, stato integrità, funzionalità)		

- Per tutti gli altri elementi non rientranti nella definizione degli indicatori %CLI_FN e %WC_AFN, la singola rilevazione risulterà non soddisfatta qualora risulti non conforme il 30% o più degli elementi osservati per ciascuna delle aree di bordo (esterno, zone di accesso, saloni viaggiatori, cabine viaggiatori, area auto e merci). Per tali elementi, l'indice di comfort (IC) sarà espresso dal rapporto tra le rilevazioni risultate conformi e il totale delle rilevazioni effettuate:

$$IC = \left(\frac{\text{Controllo di funzionalità con esito positivo}}{\text{Totale dei controlli effettuati}} \right) \times 100$$

- Le soglie degli indicatori IC, %CLI_FN e % WC_AFN sono pari al valore medio annuale registrato nell’ultimo anno di servizio, se definibili dall’attuale sistema di monitoraggio; altrimenti, saranno utilizzati i valori medi rilevati nel primo anno del nuovo servizio;

3.2. Penalità

Parametro di controllo	Indice di Comfort IC, %CLI_FN e %WC_AFN
Elementi di valutazione	La valutazione è effettuata calcolando la differenza effettiva non arrotondata tra Standard e il dato misurato dell’indice
Penalità	Il mancato rispetto dello standard minimo comporta l’applicazione di una penale per non conformità calcolata in € 300,00 per ogni punto percentuale di scostamento in difetto rispetto alle soglie minime degli indicatori

4. Informazioni all’utenza

Per quanto riguarda le condizioni minime di informazione nei confronti degli utenti e cittadini prima e durante il viaggio, la compagnia di navigazione deve garantire la pubblicazione e diffusione delle informazioni minime previste per ciascun canale di comunicazione (compresi i canali di accessibilità commerciale), almeno in lingua italiana e inglese, elencate nelle tabella 2 della misura 6 (informazioni prima del viaggio) e tabelle 3 e 4 della Misura 7 (informazioni durante il viaggio) dell’allegato A alla Delibera ART 96/2018;

- Gli indicatori sui livelli minimi di informazione sono quelli stabiliti dalle misure sopracitate della Delibera ART 96/2018.

4.1. Penalità

Parametro di controllo	INFO_AN e INFO_DU
Elementi di valutazione	La valutazione sarà effettuata mediante attività periodiche di monitoraggio calcolando la differenza effettiva non arrotondata tra Standard e il dato misurato dell’indice.
Penalità	Il mancato rispetto dello standard minimo comporta l’applicazione di una penale per non conformità calcolata in € 300,00 per ogni punto percentuale di scostamento in difetto rispetto al valore dello standard minimo

5. Livello minimo di trasparenza

L’impresa di navigazione è obbligata a pubblicare sul rispettivo portale web quanto previsto agli effetti delle misure 6 e 7 della Delibera ART 96/2018, tutte le informazioni e documenti previste nella misura 8 della medesima Delibera, nonché a fornire al Ministero tutta la documentazione e informazioni necessarie per la pubblicazione nel canale informativo istituzionale, al fine di garantire gli adempimenti degli obblighi nei confronti dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti.

L’impresa deve, inoltre, adeguarsi agli adempimenti previsti dall’Autorità di Regolazione dei Trasporti di cui alla sopracitata misura 8.

6. Livello minimo di accessibilità commerciale

La compagnia di navigazione è obbligata a garantire un adeguato livello minimo di accessibilità commerciale, ai sensi della Delibera ART n. 96/2018 del 04/10/2018 All. A misura 9.

La compagnia deve assicurare la disponibilità:

- di una biglietteria in porto in ciascuno scalo, aperta tutti i giorni di esecuzione del servizio almeno 60 minuti prima della partenza;
- di almeno un canale di vendita a scelta tra quelli indicati alle lettere c) e d) del punto 4 della misura 9 della Delibera ART 96/2018 (biglietteria self-service oppure agenzie di viaggio o altri punti convenzionati).
- Un sito internet aziendale (almeno in lingua italiana e inglese), pienamente accessibile e funzionante, in cui riportare le informazioni all’utenza relative ad orari e tariffe e ogni altra comunicazione relativa alla regolarità e puntualità del servizio, con apposito canale telematico per la prenotazione e acquisto online di titoli di viaggio. L’accessibilità al canale telematico di vendita deve essere garantita anche alle PMR conformemente al punto 8 della misura 9 sopraccitata.

La compagnia di navigazione deve garantire l’operatività e la funzionalità dei canali di accessibilità commerciale secondo le disposizioni e gli standard stabiliti nella misura 9 della Del. ART 96/2018.

Il rispetto degli standard degli indicatori e dei livelli minimi di cui alla sopraccitata misura 9 sarà effettuato mediante attività periodiche di monitoraggio da parte del Ministero.

La penale unitaria per lo scostamento dallo standard minimo è fissata in euro 300,00 per ogni scostamento (percentuale o assoluto da definire) dallo standard minimo.

7. Customer satisfaction

7.1. Definizione dell’indicatore e delle modalità di monitoraggio

- La verifica degli standard del servizio è ulteriormente validata attraverso i risultati di un’indagine di Customer Satisfaction che restituisce la percezione dell’insieme dei fattori di qualità da parte degli utenti.
- Il controllo è effettuato mediante la somministrazione di una scheda-questionario (attraverso interviste mirate) ad un campione significativo di utenti del servizio.
- La struttura della scheda-questionario, come anche le modalità di somministrazione, verranno definite successivamente dal Ministero.
- L’indagine dovrà svolgersi su base annuale, distribuendo il campione di interviste rispetto alla numerosità dei singoli servizi effettivamente espletati.
- I fattori da valutare, attraverso le interviste alla clientela, sono i seguenti:
 - Pulizia;
 - Comfort del viaggio e Funzionalità;
 - Informazione all’utenza;
 - Sicurezza e percezione livello sicurezza personale;
 - Riconoscibilità e cortesia del personale di bordo.
- Si definisce quindi l’Indice di Customer Satisfaction (ICS) come la media ponderata, rispetto ai pesi dei singoli fattori di qualità, dei voti assegnati per singolo fattore.
- L’ICS esprime il voto medio (da 0 a 10) espresso dal campione di utenti in relazione a tutti i fattori di qualità del servizio.

$$ICS = \sum_i PF_i \times VM_i$$

Dove:

- PF_i : peso del singolo fattore di qualità considerato;
- VM_i : voto medio per singolo fattore desunto dalla campagna di indagini.

Le indagini condotte nel primo semestre di validità del contratto verranno utilizzate per valutare il primo valore di riferimento dell’ICS. Dalla conclusione del primo semestre fino alla conclusione dell’anno solare le indagini saranno utilizzate per valutare il secondo valore dell’ICS da confrontare con il primo ai fini della valutazione delle penalità/premialità. A seguire si procede con valutazioni su base annuale.

- Sono di seguito riportati i pesi dei singoli fattori di qualità per l’indagine di Customer satisfaction, nello specifico:
 - Pulizia (Servizi igienici, spazi comuni, sedute): 25%
 - Comfort di viaggio e funzionalità: 25%
 - Informazione all’utenza: 20%
 - Sicurezza - Percezione livello sicurezza personale: 20%
 - Riconoscibilità e cortesia del personale di Bordo: 10%

La scheda di dettaglio da sottoporre agli utenti verrà definita successivamente dal Ministero.

7.2. Penalità

Rispetto al valore di riferimento dell’ICS, è applicata una penalità pari a € 2.000,00 per ogni punto di scostamento in difetto rispetto al valore di riferimento dell’ICS precedente.

Il valore di riferimento dell’ICS sarà quello misurato nell’ultimo anno di servizio del contratto cessante. In alternativa, qualora questo non fosse disponibile, sarà quello determinato nel primo anno di servizio del nuovo contratto.

8. Pulizia e comfort delle navi

8.1. Definizione dell’indicatore e delle modalità di monitoraggio

Sono soddisfatte condizioni minime di pulizia delle navi quando:

- a) sono effettuati gli interventi di pulizia programmati misurati dal seguente indicatore: PULN_EX, Esecuzione dei cicli di pulizia programmati sulle navi;
- b) è verificata la conformità degli interventi eseguiti misurata dal seguente indicatore: PULN_VR, Esecuzione conforme degli interventi di pulizia.

Il controllo della pulizia delle navi è effettuato mediante rilevazioni dirette da parte del Ministero. Nell’ambito della singola rilevazione saranno valutati gli elementi presentati nella seguente tabella:

Classe di intervento	Frequenza minima	Obiettivo	Attività minime
Intervento a bordo	Secondo necessità	Garantire il ripristino di una condizione di pulizia accettabile di toilette, pavimenti e componenti maggiormente a contatto con l’utenza, durante il servizio	<ul style="list-style-type: none"> • Rimozione rifiuti e svuotamento cestini • Pulizia toilette • Rifornimento acqua e accessori igienici • Rimozione di eventuali ristagni d’acqua sulla pavimentazione
Intervento a fine servizio	Giornaliera	Garantire l’ eliminazione della sporcizia di toilette, pavimenti e componenti maggiormente a contatto con l’utenza, al termine del servizio	<ul style="list-style-type: none"> • Rimozione rifiuti e svuotamento cestini • Pulizia e lavaggio accurato di toilette, pavimenti, e altri componenti a maggior contatto con l’utenza, e rimozione di eventuali ristagni d’acqua • Rifornimento acqua e accessori igienici

			<ul style="list-style-type: none"> • Svuotamento reflui • Riordino dei vari ambienti • Pulizia delle cabine e ripristino della biancheria
Intervento sosta e manutenzione	Ad ogni sosta per manutenzione programmata	Garantire il rispristino della migliore condizione igienica e di decoro di tutte le componenti del naviglio, durante le soste prolungate o in corrispondenza delle soste presso gli impianti di manutenzione	<ul style="list-style-type: none"> • Lavaggio completo di tutte le componenti interne ed esterne (ponte e corridoi esterni, ecc.) del naviglio • Lavaggio degli eventuali tendaggi. • Ripristino ed eventuale sostituzione componenti e arredi danneggiati • Interventi di disinfezione, disinfestazione e derattizzazione qualora necessario • Rimozione graffiti e scritte qualora necessario

- Ai sensi della misura 10 dell’Allegato A alla Delibera ART n. 96/2018 saranno calcolati i due indicatori:
 - $PULN_EX_{\text{trimestre}} = \left(\frac{n^{\circ} \text{ interventi eseguiti}}{n^{\circ} \text{ interventi programmati}} \right) \times 100$
 - $PULN_VR = \left(\frac{n^{\circ} \text{ interventi conformi}}{n^{\circ} \text{ interventi ispezionati}} \right) \times 100$
- Il livello minimo dell’indicatore PULN_EX è pari al 100%;
- Il livello minimo dell’indicatore PULN_VR sarà quello registrato nell’ultimo anno precedente a quello di affidamento, se definibile in base all’attuale sistema di monitoraggio. In alternativa, sarà assunto quello medio rilevato nel primo anno di esecuzione del nuovo servizio.
- La penale unitaria per il mancato raggiungimento del livello minimo di ciascun indicatore è fissata in € 500 per ogni intervento non conforme registrato.

9. Livelli minimi di accessibilità

L’impresa di navigazione deve garantire un livello minimo di accessibilità conformemente alle disposizioni della delibera ART. 96/2018 Allegato A - misura 11, con l’obbligo di dotarsi di un Piano Operativo per l’accessibilità entro il primo anno dalla stipula del contratto di servizio secondo le modalità stabilite dalla misura 11 punto 2 della sopraccitata delibera.

Per quanto riguarda l’accessibilità alle PMR, l’indicatore %SPMR di cui alla misura 11 punto 4 è fissato pari al 100% delle corse programmate (tutte le corse programmate in quadro orario sono accessibili alle PMR comprese quelle con sedia a ruote).

Le misure e le condizioni da adottare in applicazione alla misura 11 saranno fissate e adattate al caso specifico in relazione alla specificità del servizio, dei luoghi e della fattibilità e tempistica realizzativa.

10. Indicatori e livelli minimi di qualità ambientale

L’impresa di navigazione è obbligata a fornire le certificazioni e ogni altra informazione tecnica relativa alla valutazione degli indicatori e dei livelli minimi di qualità ambientale secondo quanto stabilito dalla misura 12 della sopraccitata Delibera ART 96/2018.

II. PREMIALITÀ PER CONDIZIONI MIGLIORATIVE DELLA QUALITÀ DEI SERVIZI

Qualora le rilevazioni di monitoraggio dimostrino che l’impresa di navigazione abbia offerto, rispetto agli standard minimi individuati dal presente allegato, servizi qualitativamente migliori con riguardo agli aspetti di seguito elencati, essa avrà diritto all’applicazione di misure premiali. Tali misure saranno applicate alla conclusione di ciascun periodo regolatorio secondo le modalità indicate dall’allegato M al presente contratto.

1. Tempi di disponibilità della nave di riserva in caso di avaria

In caso di avaria il subentro dell’unità navale sostitutiva in tempi inferiori a quelli massimi previsti dal Contratto di servizio costituirà titolo per il riconoscimento di premialità, secondo le modalità di seguito descritte.

- D, livello-obiettivo da offerta tecnica
- INT, numero totale di interventi nel corso di ciascun periodo regolatorio.

L’indicatore di miglioramento della qualità q^D è così calcolato:

$$(1) \quad q^D = (\text{INT}^{40h} \alpha^{40h} + \text{INT}^{(30-39h)} \alpha^{(30-39)} + \text{INT}^{24-38h} \alpha^{24-38h} + \text{INT}^{18-23h} \alpha^{18-23h} + \text{INT}^{12-17h} \alpha^{12-17h} + \text{INT}^{6-11h} \alpha^{6-11h} + \text{INT}^{0-5h} \alpha^{0-5h}) / \text{INT}$$

con:

- $D \leq 48h$ **[laddove l’offerta tecnica preveda un tempo massimo minore, gli intervalli temporali saranno proporzionalmente adeguati]**
- q^D , parametro di miglioramento della qualità
- $\alpha^{40h} = 0,15$
- $\alpha^{30-39h} = 0,30$
- $\alpha^{24-39h} = 0,50$
- $\alpha^{18-23h} = 0,60$
- $\alpha^{12-17h} = 0,80$
- $\alpha^{6-11h} = 0,80$
- $\alpha^{0-5h} = 1,0$

$$q^D_{\max} = 1, \text{ per } \text{INT}^{0-5h} = \text{INT totali}$$

2. Tempo di percorrenza

In caso di accosto intermedio, s’intende per “tempo di percorrenza” la durata del tragitto fra il porto di origine e quello di destinazione finale.

L’indicatore di miglioramento della qualità q^T è volto a premiare l’offerta effettiva, da parte dell’impresa di navigazione, di tempi di percorrenza quanto più possibile contenuti, con anticipo dell’orario di arrivo a destinazione a fronte di partenza puntuale dal porto di origine.

Obiettivo massimo: almeno 30 minuti di anticipo

$$(2) \quad q^T = (T^{-30}) T^{CT}$$

con:

- T^{CT} = numero totali di corse effettuate nell’insieme di ciascun periodo regolatorio
- T^{-30} = numero di corse con arrivo almeno 30 minuti in anticipo sull’orario
- $q^{Tmax} = 1$

3. Comfort e funzionalità degli spazi

L’indicatore di miglioramento della qualità q^{RV} è determinato dagli esiti delle rilevazioni relative ai 40 indicatori riportati al par. 3.1 sopra. Il miglioramento della qualità è misurato dal rapporto fra gli esiti positivi (RV^{pos}) e il totale delle rilevazioni (RV^{tot}) nell’insieme di ciascun periodo regolatorio, subordinatamente alla condizione che i primi siano non inferiori a 30, ossia al 75% del totale.

L’indicatore di qualità è dunque così calcolato:

$$(3) q^{RV} = RV^{pos}/RV^{tot}$$

con:

- $RV^{pos} \geq 30$
- $Q^{RV} \max = 1$.

4. Indice sintetico di premialità per miglioramenti qualitativi

Gli indicatori di miglioramento della qualità così definiti sono aggregati nel parametro unico θ^Q , relativo al “premio di qualità”, incluso nell’equazione per il calcolo della variazione del corrispettivo di cui all’Allegato M fra quelli che concorrono a determinare i costi ammissibili ai fini della determinazione delle variazioni dei corrispettivi alla conclusione di ciascun periodo regolatorio.

A tal fine, a ciascun indicatore di risultato è attribuito un proprio “peso”, sulla base di due driver: l’incidenza sui costi dei miglioramenti dei diversi interventi migliorativi e l’incidenza sulla “qualità complessiva” dei viaggi.

- (1) q^D (tempi disponibilità nave di riserva): $\alpha^D = 0,25$
- (2) q^T (tempi di percorrenza): $\alpha^T = 0,35$
- (3) q^{RV} (comfort e funzionalità degli spazi): $\alpha^{RV} = 0,40$

Posto che il valore massimo di ciascun indice (q) di qualità è pari a 1, la sommatoria del punteggio riportato per il rispettivo peso avrà valore massimo = 1.

θ^Q_{max} è pari a 1,0 moltiplicato per la percentuale di premialità che nel Disciplinare di gara è posta pari al 2%, come inserita nella richiamata equazione (2) dell’all. M al Contratto di servizio.

MASSIMO MURACN = MURA MASSIMO
C = IT

Allegato 7.6_SCHEMA SERVIZI IN CASO DI SCIOPERO

PROCEDURA APERTA PER L'AFFIDAMENTO IN CONCESSIONE DEL SERVIZIO PUBBLICO DI TRASPORTO MARITTIMO DI PASSEGGERI, VEICOLI E MERCI TRA GENOVA E PORTO TORRES E VICEVERSA CON OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO PER LA CONTINUITÀ TERRITORIALE MARITTIMA

PROCEDURA APERTA PER L'AFFIDAMENTO IN CONCESSIONE DEL SERVIZIO PUBBLICO DI TRASPORTO MARITTIMO DI PASSEGGERI, VEICOLI E MERCI TRA GENOVA E PORTO TORRES E VICEVERSA CON OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO PER LA CONTINUITÀ TERRITORIALE MARITTIMA**CIG: 8800803C60 CUP: D39J21000300001****SCHEMA SERVIZI IN CASO DI SCIOPERO***(Il presente documento diventerà l'Allegato F al Contratto di servizio)***Il sottoscritto: Massimo Mura****nato il: 11.05.1963****a: Cagliari****Prov.:CA****in qualità di: Amministratore Delegato legale rappresentante****della società Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A.****con sede in Milano – Via Larga,26****Telefono:****fax:****cell: 342.8926229****Codice fiscale : 06784021211****Partita IVA: 06784021211**

ai sensi degli articoli 46 e 47 del D.P.R. n. 445/2000, consapevole del fatto che, in caso di mendace dichiarazione saranno applicate nei suoi riguardi, ai sensi dell'articolo 76 dello stesso decreto, le sanzioni previste dal codice penale e dalle leggi speciali in materia di falsità negli atti e dichiarazioni mendaci, oltre alle conseguenze amministrative previste per le procedure concernenti gli appalti pubblici, assumendosene la piena responsabilità

DICHIARA

Di impegnarsi a rispettare in caso di sciopero, qualora risulti affidatario dei servizi di collegamento marittimo in continuità territoriale fra Genova e Porto Torres, il seguente Programma di servizi, che sarà allegato al Contratto di Servizio (come "Allegato F") costituendone parte integrante.

Il presente documento potrà subire modifiche solo per cause esterne alla scrivente impresa di navigazione, tra cui rientrano quelle conseguenti al rispetto della normativa di settore sugli scioperi nei servizi pubblici essenziali.

N. Corsa	Partenza		Arrivo		Periodicità
	Porto	Orario	Porto	Orario	
1	Genova	20:30	Porto Torres	06:30	7 corse/settimana
2	Porto Torres	20:30	Genova	06:30	7 corse/settimana
3					
4					
5					
6					

Allegato 7.6_SCHEMA SERVIZI IN CASO DI SCIPOERO

PROCEDURA APERTA PER L’AFFIDAMENTO IN CONCESSIONE DEL SERVIZIO PUBBLICO DI TRASPORTO MARITTIMO DI PASSEGGERI, VEICOLI E MERCI TRA GENOVA E PORTO TORRES E VICEVERSA CON OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO PER LA CONTINUITÀ TERRITORIALE MARITTIMA

7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					
16					
17					
18					
19					
20					
21					
22					
23					
24					
25					
26					
27					
28					
29					
30					

Livorno, 23 agosto 2021

firma/

[_____]

Firmato digitalmente da

MASSIMO MURA

CN = MURA MASSIMO

C = IT

**PROCEDURA APERTA PER L'AFFIDAMENTO IN CONCESSIONE DEL SERVIZIO
PUBBLICO DI TRASPORTO MARITTIMO DI PASSEGGERI, VEICOLI E MERCI TRA
GENOVA E PORTO TORRES E VICEVERSA CON OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO
PER LA CONTINUITÀ TERRITORIALE MARITTIMA**

CIG: 8800803C60 CUP: D39J21000300001

SISTEMA TARIFFARIO

Il presente documento diventerà l'Allegato G al Contratto di Servizio

Le tabelle sottostanti riportano le tariffe massime applicabili così come proposte nell'offerta dell'impresa di navigazione.

Tabella 1. Tariffe Genova-Porto Torres e vv

Sistemazione	Residenti	Non Residenti	
		Bassa stagione	Alta stagione
doppia esterna	53	78	112
doppia interna	47	69	98
quadrupla esterna	44	65	87
quadrupla interna	37	51	76
poltrona	24	30	62
ponte	23	29	51
auto 1° gruppo	52	64	87
auto 2° gruppo	56	72	99
roulottes, rimorchi	20	24	29
pullman	24	30	37
moto fino a 200 cc	31	31	31
moto oltre 200 cc	43	43	43
Genova/Porto Torres			
Mezzi commerciali pieni	36	36	36
Mezzi commerciali vuoti	29	29	29
Porto Torres/Genova			
Mezzi commerciali pieni	36	36	36
Mezzi commerciali vuoti	29	29	29

Le tariffe si intendono a persona o mezzo per tratta, salvo che per roulottes, bus, rimorchi, mezzi commerciali pieni o vuoti o altri mezzi assimilabili, per i quali si intendono a metro lineare occupato (le frazioni superiori o pari a 25 cm si arrotondano al mezzo metro superiore; quelle inferiori a 25 cm. si arrotondano al mezzo metro inferiore).

Le tariffe indicate, onnicomprensive di tutte le ulteriori voci accessorie, si intendono al netto dell'imposta sul valore aggiunto e dei diritti portuali da riversare alle autorità competenti e delle variazioni del prezzo del carburante.

Per residenti si intendono i cittadini comunitari o extracomunitari con residenza in un comune della Regione Sardegna, nonché i lavoratori dipendenti, nati in Sardegna ed ivi non residenti ed i loro familiari a carico, muniti di idonea documentazione in corso di validità presentata alla prenotazione o all’acquisto e all’accesso alla nave.

Per “**alta stagione**” si intendono, per ciascun anno, i periodi **dal 19/12 al 07/01, dal mercoledì precedente la Pasqua al martedì successivo**; la restante parte del periodo oggetto di affidamento deve essere considerata di “**bassa stagione**”.

L’impresa di navigazione:

- a) si impegna ad applicare tariffe non superiori a quelle prestabilite per ciascun periodo regolatorio
- b) potrà comunque applicare tariffe inferiori, sopportandone interamente l’onere.

Salvo quanto previsto al punto b precedente, le tariffe restano costanti in termini nominali per l’intera durata di ciascuno dei due periodi regolatori in cui l’affidamento sarà articolato e verranno aggiornate per l’inflazione programmata ex Documento di economia e finanza, riferita al periodo regolatorio in scadenza, a valere sulla revisione del PEF relativo al successivo periodo regolatorio, nel corso del quale saranno mantenute di nuovo costanti.

Il differenziale derivante dalla mancata rivalutazione sarà posto a carico del corrispettivo del primo anno del successivo periodo regolatorio.

Ne segue che nelle due stagioni di traffico ($t, t+1$) del primo periodo regolatorio le tariffe saranno pari a quelle indicate nella precedente Tabella 1, ferma restando la facoltà dell’operatore di praticare a suo carico, in tutto o in parte del periodo regolatorio, tariffe minori, come specificato nell’allegato M. L’aggiornamento delle tariffe all’inizio del secondo periodo regolatorio verrà effettuato sulla base della seguente formula, come disposto dall’allegato M allo Schema di Contratto:

$$T(p)_{(t+2,..,t+5)} = T(p)_{(t)} * [(1 + P_t) * (1 + P_{t+1})] = T(p), \text{ costante nel periodo regolatorio in avvio} \quad (1a)$$

$$T(a)_{(t+2,..,t+5)} = T(a)_{(t)} * [(1 + P_t) * (1 + P_{t+1})] = T(a), \text{ idem} \quad (1b)$$

$$T(m)_{(t+2,..,t+5)} = T(m)_{(t)} * [(1 + P_t) * (1 + P_{t+1})] = T(m), \text{ idem.} \quad (1c)$$

con:

- $T(.)_t$, tariffa stabilita inizialmente (Tabella 1);
- $T_{(t+2, t+5)}$, tariffa aggiornata per il secondo periodo regolatorio, con $(t+2, …t+5)$ le stagioni di traffico che lo compongono;
- P , tasso annuo programmato di inflazione ricavabile dall’ultimo DEF disponibile.

Livorno, 4 agosto 2021

Firmato digitalmente da
firma/firme: [**MASSIMO MURA**]
[CN = MURA MASSIMO
C = IT]

**PROCEDURA APERTA PER L’AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO PUBBLICO DI TRASPORTO
MARITTIMO DI PASSEGGERI, VEICOLI E MERCI TRA GENOVA E PORTO TORRES E
VICEVERSA CON OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO PER LA CONTINUITÀ TERRITORIALE
MARITTIMA**

CIG: 8800803C60 - CUP: D39J21000300001

ALLEGATO I

ASSISTENZA A PERSONE A MOBILITÀ RIDOTTA E FORMAZIONE

Premessa

Il Concessionario è tenuto a svolgere le necessarie attività di assistenza finalizzate a garantire le pari opportunità dei passeggeri con disabilità e a mobilità ridotta che viaggiano a bordo delle proprie navi nonché a garantire, per le medesime finalità, l'erogazione di adeguata formazione del proprio personale.

Il Concessionario inoltre è tenuto ad attuare, in ottemperanza alle previsioni del decreto legislativo 8 marzo 2005 n. 52, tutte le misure previste dalla Circolare del MIT n. 10/SM, e rispettivi allegati nn. 1 e 2 (linee guida concernenti le prescrizioni tecniche), prot. 151 del del 4 gennaio 2007, nonché le prescrizioni dell'art. 26 del DPR 503/96 e del D.M. dei Lavori Pubblici n. 236/1989.

ASSISTENZA NEI PORTI

L'aggiudicatario deve porre in essere le misure necessarie per consentire alle persone con disabilità e a mobilità ridotta di:

1. Comunicare l'arrivo in un porto e la richiesta di assistenza;
2. Sportarsi dal punto di ingresso al banco dell'accettazione (se esiste) o alla nave;
3. Adempiere alle formalità di registrazione del passeggero e dei bagagli, se necessario;
4. Procedere dal banco dell'accettazione (se esiste) alla nave;
5. Imbarcarsi sulla nave, mediante elevatori, sedie a rotelle o altra assistenza specifica necessaria;
6. Procedere dal portellone della nave al posto a sedere o al settore;
7. Riporre e recuperare il bagaglio a bordo;
8. Procedere dal posto a sedere al portellone della nave;
9. Sbarcare dalla nave, mediante elevatori, sedie a rotelle o altra assistenza specifica necessaria;
10. Ritirare i bagagli (se necessario);
11. Procedere dalla sala ritiro bagaglio dal punto di sbarco a un punto di uscita designato;
12. Recarsi ai servizi igienici in caso di necessità;
13. Garantire all'eventuale accompagnatore, qualora ne faccia richiesta, di poter prestare la necessaria assistenza in porto nonché per l'imbarco e lo sbarco;
14. Poter usufruire di tutte le necessarie attrezzature per la mobilità, comprese le sedie a rotelle elettriche;
15. Usufruire della sostituzione temporanea di attrezzatura per la mobilità danneggiata o smarrita, tenendo presente che la sostituzione con ausili comparabili potrebbe non essere fattibile;
16. Godere della assistenza a terra per animali da assistenza riconosciuti, ove opportuno;

17. Acquisire le necessarie informazioni in formato accessibile per le operazioni di imbarco e di sbarco.

ASSISTENZA A BORDO DELLE NAVI

L'impresa concessionaria deve porre in essere le misure necessarie per garantire:

1. trasporto sulla nave degli animali da assistenza riconosciuti, nel rispetto della regolamentazione nazionale;
2. oltre agli apparecchi medici, trasporto di massimo due attrezzature per la mobilità per persona con disabilità o a mobilità ridotta, comprese sedie a rotelle elettriche;
3. la comunicazione delle informazioni essenziali sull'itinerario in formato accessibile;
4. la realizzazione di ogni sforzo ragionevole al fine di attribuire, su richiesta, i posti a sedere tenendo conto delle esigenze delle singole persone con disabilità o a mobilità ridotta, nel rispetto dei requisiti di sicurezza e limitatamente alla disponibilità;
5. se necessario, assistenza alle persone affinché possano raggiungere i servizi igienici;
6. sistemazione degli eventuali accompagnatori in posti a sedere vicini alla persona con disabilità o a mobilità ridotta.

FORMAZIONE IN MATERIA DI DISABILITÀ - SENSIBILIZZAZIONE ALLA DISABILITÀ

Il Concessionario assicura la necessaria formazione del personale in materia di disabilità con particolare riferimento ai seguenti aspetti:

1. Sensibilizzazione alle disabilità fisiche, sensoriali (uditive e visive), nascoste o di apprendimento e trattamento adeguato dei passeggeri che ne sono colpiti, compresa la capacità di distinguere fra le varie abilità di individui con mobilità, orientamento o comunicazione ridotta;
2. Barriere incontrate da persone a mobilità ridotta, comprese barriere attitudinali, ambientali/fisiche, organizzative;
3. Animali da assistenza riconosciuti, loro ruolo ed esigenze;
4. Capacità di far fronte a situazioni inattese;
5. Abilità interpersonali e metodi di comunicazione con non udenti e ipoudenti, ipovedenti, che soffrono di disturbi del linguaggio o persone con difficoltà di apprendimento;
6. Generale consapevolezza degli orientamenti dell'IMO riguardo alla progettazione e la gestione di navi da passeggeri al fine di rispondere alle necessità degli anziani e dei disabili;
7. Capacità di maneggiare con cura sedie a rotelle e altri ausili alla mobilità al fine di evitare danni (per tutto il personale addetto alla movimentazione dei bagagli).

FORMAZIONE INCENTRATA SULL'ASSISTENZA ALLA DISABILITÀ

Il Concessionario assicura la necessaria formazione del personale che assiste direttamente persone a mobilità ridotta con particolare riferimento ai seguenti aspetti:

1. come aiutare gli utilizzatori di sedie a rotelle a sedersi sulla sedia a rotelle e ad alzarsi;
2. capacità di fornire assistenza alle persone a mobilità ridotta che viaggiano con un animale da assistenza riconosciuto, compreso il ruolo e le esigenze di tali animali;
3. tecniche per scortare passeggeri non vedenti e ipovedenti e per trattare e trasportare animali da assistenza riconosciuti;
4. conoscenza dei tipi di attrezzatura che possono assistere le persone a mobilità ridotta e del modo di utilizzare tali attrezzature;
5. utilizzo delle attrezzature di assistenza all'imbarco e allo sbarco e conoscenza delle procedure adeguate di assistenza all'imbarco e allo sbarco che tutelano la sicurezza e la dignità delle persone a mobilità ridotta;

6. sufficiente comprensione dell’esigenza di assistenza affidabile e professionale, nonché consapevolezza della possibilità che alcuni passeggeri con disabilità provino sensazioni di
7. vulnerabilità durante il viaggio a causa della loro dipendenza dall’assistenza fornita;
8. conoscenza delle tecniche di pronto intervento e soccorso.

**PROCEDURA APERTA PER L’AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO PUBBLICO DI TRASPORTO
MARITTIMO DI PASSEGGERI, VEICOLI E MERCI TRA GENOVA E PORTO TORRES E
VICEVERSA CON OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO PER LA CONTINUITÀ TERRITORIALE
MARITTIMA**

CIG: 8800803C60 - CUP: D39J21000300001

ALLEGATO L

MONITORAGGIO DEL SERVIZIO E RENDICONTAZIONE

Sistema informativo

L’impresa di navigazione deve allestire un sistema procedurale ed informativo dell’esercizio, con particolare riferimento alle specifiche informatiche e ai contenuti, in grado di svolgere le seguenti funzioni:

1. Elaborazione di una banca dati (formato .csv .xls o altro formato concordato con l’Ente Affidante) che, per ogni corsa programmata e/o effettuata, fornisca le seguenti informazioni:
 - 1.1. Identificativo della corsa;
 - 1.2. Identificativo della nave che ha svolto il servizio (nome e numero IMO);
 - 1.3. Orario di partenza previsto
 - 1.4. Orario di partenza effettivo
 - 1.5. Orario di arrivo previsto
 - 1.6. Orario di arrivo effettivo
 - 1.7. Passeggeri trasportati, distinti almeno per ordinari, residenti, altre categorie eventualmente agevolate, lavoratori trasportati a titolo gratuito, bambini 4-11 anni;
 - 1.8. Ricavi tariffari per tipo di biglietto venduto (ordinari, residenti, andata e ritorno ecc.);
 - 1.9. Totale delle automobili trasportate;
 - 1.10. Totale dei bus/camper trasportati;
 - 1.11. Totale dei motocicli trasportati;
 - 1.12. Totale dei veicoli commerciali/industriali trasportati (numero e metri lineari), paganti e a titolo gratuito
 - 1.13. Campo note vedi punto b)

2. Tenere aggiornata la contabilità giornaliera relativamente agli scostamenti registrati in termini di percorrenze e/o orari rispetto al servizio programmato, con indicazione delle relative motivazioni. Tale contabilità dovrà contenere almeno le seguenti informazioni:

2.1. Identificativo della corsa;

2.2. Motivazione dello scostamento:

2.2.1. Sospensioni disposte dalle Pubbliche Autorità

2.2.2. Cause di forza maggiore (da specificare)

2.2.3. Sciopero del proprio personale

2.2.4. Sciopero altri soggetti (es. ormeggiatori)

2.2.5. Incidente

2.2.6. Avaria

2.2.7. Guasto mezzo

2.2.8. Mancanza Personale

2.3. Descrizione dello scostamento e/o dell’intervento sostitutivo:

2.3.1. Corsa limitata

2.3.2. Corsa non effettuata

2.3.3. Deviazione (con specificazione del percorso alternativo)

2.3.4. Intervento mezzo di scorta o altro mezzo (da specificare)

2.3.5. Indicazione del tempo di ripristino

2.3.6. Ritardo Arrivo

2.3.7. Ritardo Partenza

2.3.8. Partenza Anticipata

2.4. Entità dello scostamento:

2.4.1. Corse non effettuate o aggiuntive;

2.4.2. Ore di servizio non effettuate o aggiuntive

2.4.3. Minuti di ritardo / anticipo in partenza

2.4.4. Minuti di ritardo / anticipo in arrivo

I dati di cui ai punti 1 e 2 del presente allegato devono essere trasmessi all’Ente Affidante con cadenza mensile, entro i primi 10 giorni del mese successivo a quello di riferimento.

L’Ente Affidante, che si riserva di verificare la congruenza delle informazioni citate con quelle ricevute dalle Autorità Portuali competenti, ha facoltà di stabilire diversi contenuti, modalità e frequenza di trasmissione delle informazioni contenute nel Documento sopra citato, nonché di fornire ulteriore dettaglio circa standard di formato dati per il trasferimento al proprio sistema informativo.

Indagine Origine/Destinazione (O/D)

Ogni dodici mesi, l’impresa di navigazione si impegna ad effettuare un’indagine Origine-Destinazione dei flussi passeggeri e merci trasportati, nelle modalità concordate con l’Ente Affidante, a cui trasmette tempestivamente i risultati.

Modalità di trasmissione

Dati, informazioni e risultati di cui al presente allegato saranno trasmessi dall’impresa di navigazione, a mezzo PEC, all’indirizzo [...]

**PROCEDURA APERTA PER L’AFFIDAMENTO IN CONCESSIONE DEL SERVIZIO PUBBLICO
DI TRASPORTO MARITTIMO DI PASSEGGERI, VEICOLI E MERCI TRA GENOVA E PORTO
TORRES E VICEVERSA CON OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO PER LA CONTINUITÀ
TERRITORIALE MARITTIMA**

CIG: 8800803C60 - CUP: D39J21000300001

ALLEGATO M

**VERIFICA DELL’EQUILIBRIO ECONOMICO-FINANZIARIO
NELL’AFFIDAMENTO IN CONCESSIONE**

1. Periodi regolatori e principi di riferimento

Conformemente a quanto stabilito dalla Misura 18 dell’Allegato A alla Delibera ART 22/2019 e ai sensi dell’art. 18.3 del Contratto di servizio di cui il presente allegato costituisce parte integrante, la durata dell’affidamento in oggetto è pari a 60 mesi, suddivisi in due periodi regolatori:

- I. 1 ottobre 2021 – 31 dicembre 2023;
- II. 1 gennaio 2024 – 31 maggio 2026.
- III.

Vengono esclusi i rispettivi periodi di “alta stagione” (1 giugno – 30 settembre) in quanto non previsti nel contratto.

Al fine della verifica dell’equilibrio economico finanziario, il Concessionario è tenuto a trasmettere la rendicontazione di cui a:

- a) art. 18.2 dello schema di contratto di servizio, seguendo il format del Prospetto 6 dell’Annesso 1 della citata Delibera, certificata e riconciliata con i bilanci di esercizio annualmente;
- b) art. 18.3 dello schema di contratto di servizio, seguendo il format del Prospetto 3 dell’Annesso 1 della citata Delibera, finalizzata alla periodica verifica del PEF, in occasione della conclusione di ciascun periodo regolatorio. Tale documentazione è accompagnata da una relazione che illustra gli eventuali scostamenti, e le relative cause, rispetto a quanto previsto per il medesimo periodo e con il medesimo grado di dettaglio del PEF dell’IN presentato in sede di gara.

Le rendicontazioni hanno inoltre ad oggetto la verifica del raggiungimento degli obiettivi di qualità proposti nell’offerta tecnica dell’IN, secondo le modalità illustrate dall’Allegato E al Contratto di servizio, a cui si fa rinvio.

La revisione del PEF dell’IN è volta a verificare l’adeguatezza della compensazione e ad aggiornare il PEF per il successivo periodo regolatorio. Alla conclusione di ciascun periodo regolatorio l’Ente Affidante effettua pertanto il confronto fra quanto previsto dal PEF dell’IN per il periodo in questione e quanto consuntivato, ai fini dell’accertamento di eventuali sovra o sotto-compensazioni rispetto a quanto contenuto nel medesimo PEF.

Al termine del primo periodo regolatorio, inoltre, il PEF dell’IN è aggiornato per il successivo periodo, sia a seguito dei risultati dell’anzidetta verifica sia in funzione di eventuali variazioni di previsioni effettuate (es. previsioni di traffico, inflazione, costo del carburante, ecc.) originariamente posti a base di esso.

2. Verifica dell’equilibrio economico-finanziario nel primo periodo regolatorio

La prima revisione del PEF dell’IN è prevista in corrispondenza della conclusione del primo periodo regolatorio, con riferimento all’esercizio chiuso il 31.12.2023, così da permettere la riconciliazione di quanto consuntivato con il bilancio di esercizio della Società.

Le operazioni di verifica del PEF relativo al periodo in scadenza e quelle di revisione del PEF del periodo regolatorio in avvio dovranno tuttavia essere formulate in base a preconsuntivi da trasmettere all’Ente Affidante entro il 30 settembre dell’ultimo anno del periodo regolatorio, al fine di consentire le opportune verifiche e provvedere entro il 31 dicembre alla revisione del PEF relativo al periodo regolatorio in avvio. Eventuali divari fra i preconsuntivi e i dati definitivi saranno posti a conguaglio del corrispettivo del successivo periodo regolatorio.

L’IN dovrà documentare l’andamento economico-finanziario del periodo regolatorio in scadenza, conformemente allo schema 3 del prospetto 3 dell’Annesso 1 alla Del. ART 22/2019, come da Tabella 1 di seguito, e confrontandone i risultati con:

- a) il medesimo schema presentato nel PEF di gara per i medesimi anni, nel caso in cui la verifica riguardi il primo periodo regolatorio;
- b) il PEF revisionato secondo quanto alla sezione II del presente documento, per il secondo periodo regolatorio.

Tabella 1 – Verifica dei corrispettivi

	VERIFICA DEI CORRISPETTIVI	I) PEF INIZIALE			II) VERIFICA 2021-22			I) PEF INIZIALE			II) VERIFICA 2023-25		
		2021	2022	A) 2021+2022	B) CONS.2021-22	C) Δ=A-B	2023	2024	2025	A) 2023-25	B) CONS.2023-25	C) Δ=A-B	
A	OPEX												
A.1	Costi di esercizio												
A.2	Costi amministrativi e generali												
B	CAPEX												
B.1	Ammortamenti												
B.2	Utile pre-tax												
C	RICAVI												
C.1	Ricavi da trasporto												
C.2	Altri ricavi e proventi												
D	CORRISPETTIVI (non attualizzati)												

Le risultanze di tale confronto dovranno essere riportate in una relazione accompagnatoria che dovrà illustrare in dettaglio l’andamento delle variabili di cui agli schemi 1 e 2 del medesimo annesso 1 alla Delibera e gli eventuali scostamenti rispetto alle previsioni e le cause che li hanno determinati, attenendosi ai criteri di dettaglio di cui alle regole per la determinazione dei PEF delle IN (allegato N).

Allorché l’attività dell’impresa si estenda oltre il perimetro dei servizi oggetto del presente affidamento è possibile che parte dei costi relativi a questi ultimi siano condivisi con altri non onerati da obblighi di servizio pubblico. In tal caso, conformemente a quanto previsto dalla normativa unionale¹, la quantificazione dei costi di pertinenza del servizio affidato deve seguire il criterio dei

¹ “Il costo netto [...] può essere calcolato come differenza fra il costo netto sostenuto dal gestore del servizio soggetto all’obbligo di servizio pubblico e il costo netto o l’utile derivante al gestore in assenza di tale obblighi” (Decisione della Commissione riguardante l’applicazione delle disposizioni dell’articolo 106, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento

costi netti incrementali (ovvero, simmetricamente, dei costi evitabili), vale a dire, quelli che l’impresa non sosterebbe se non fosse soggetta a obblighi di servizio pubblico².

Ciò vale soprattutto:

- a) per i costi derivanti da attività svolte nei porti, qualora questi siano terminali di servizi di navigazione svolti dalla stessa impresa ma non ricompresi fra quelli affidati (es. operazioni di imbarco e sbarco di passeggeri e merci, biglietterie, sicurezza, informazioni all’utenza, ecc.);
- b) costi amministrativi, di organizzazione e spese generali, anche indipendentemente dalla localizzazione dei servizi.

In tali casi, in sede di verifica dei PEF l’accertamento dei costi allocabili ai servizi onerati verrà effettuato in base al criterio sopra menzionato.

Ne segue che la rendicontazione che l’impresa sarà tenuta a fornire in occasione della conclusione di ciascun periodo regolatorio deve dare conto:

- (i) dell’allocazione dei costi comuni fra i diversi servizi svolti;
- (ii) dei criteri di ripartizione degli stessi, con specifico riferimento al rispetto del principio dei costi incrementali nella loro imputazione al servizio onerato.

Le eventuali sovra-compensazioni o sotto-compensazioni che emergano dal raffronto fra PEF previsionale e PEF consuntivato saranno portate a conguaglio nel successivo periodo regolatorio al netto della forchetta di alea a carico o a beneficio dell’IN cui la stessa è assoggettata.

La fase di verifica del PEF in scadenza si sostanzia nel confronto fra il corrispettivo contrattualizzato per il periodo regolatorio e quello dovuto in base ai costi consuntivati nello stesso periodo, detratti i ricavi tariffari, entrambi al netto delle forchette di alea assunte a carico o beneficio dell’impresa stessa come riepilogate dalla Matrice dei rischi allegata al Contratto di servizio che sarà stato stipulato dall’affidatario. Il confronto dovrà altresì tenere conto delle somme già versate all’IN durante il periodo regolatorio (si veda art. 8).

Alla scadenza di ciascun periodo regolatorio si renderà pertanto necessario accertare gli eventuali divari fra le previsioni contenute nel relativo PEF e i consuntivi, relativamente a:

- a) ricavi totali
- b) costi totali
- c) recupero dell’inflazione

Tenuto conto che il servizio sarà avviato nel corso dell’anno 2021 (indicato di seguito come anno *t*), la verifica dei divari fra ricavi e costi previsti nel PEF dell’IN, da un lato, e quelli consuntivati, dall’altro, riguarderà la quota di anno effettivamente servita.

a) Ricavi

Dal momento che, al netto delle eccezioni descritte nell’Allegato G e di quanto successivamente specificato, le tariffe sono mantenute costanti in termini nominali all’interno del periodo regolatorio, l’andamento dei noli sarà imputabile alla sola dinamica delle quantità trasportate. Di conseguenza, la verifica di scostamento dei ricavi verrà effettuata in base alla seguente equazione:

dell’Unione europea agli aiuti di Stato sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico, concessi a determinate imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale (COM 2012/21/UE, art. 5.2).

² Questo approccio è conforme a quello normalmente tenuto da un operatore razionale partecipante a una procedura competitiva, il quale formula la propria richiesta di corrispettivo sulla base dei costi netti incrementali derivanti dall’assolvimento degli obblighi di servizio, per costi netti incrementali intendendosi il saldo fra i ricavi e i costi, incluso il costo opportunità del capitale investito, emergenti a causa dei servizi onerati.

(1)

$$\Delta R_{(t,t+1)} = \{\sum_t^{t+1}\{[R^P(p) + R^P(a) + R^P(m)] + R^P\text{serv}(p)\} * (1 + \alpha) - \sum_t^{t+1}\{[R^C(p) + R^C(a) + R^C(m)] + R^C\text{serv}(p)\}\}$$

con:

- t,t+1 gli anni o frazione del primo periodo regolatorio (rispettivamente 2021 – 2023);
- R(p), R(a), R(m), rispettivamente ricavi da passeggeri, auto e merci;
- R^c, noli consuntivati in t e t+1 e R^p noli previsti dal PEF in scadenza;
- R^{c.serv} e R^{p.serv}, ricavi consuntivati e previsti dai servizi di bordo;
- α, percentuale simmetrica di alea sul traffico e sui ricavi, a tariffe costanti, per servizi a bordo a carico/beneficio dell’IN, così come prevista dalla citata Matrice dei rischi, con α>=+3% e con valore positivo per R^c>R^p o con valore negativo per R^c<R^p; ne segue che, ai fini della verifica del PEF in scadenza, la sommatoria dei ricavi da questo previsti può variare all’interno di una banda percentuale di +/- α, che solo per l’eventuale quota percentuale eccedente (β^R) va positivamente o negativamente compensata da adeguamenti del corrispettivo;
- ΔR_(t,t+1) è il differenziale, positivo o negativo, fra i ricavi complessivamente consuntivati in t e t+1 e quelli previsti nel PEF dell’IN, corretti per l’alea di cui sopra, da portare a conguaglio nel triennio successivo, al netto delle variazioni dei costi di cui all’equazione **(2)**.

Tenuto conto di quanto previsto dall’Allegato G al Contratto di Servizio, riguardo alla dinamica dei ricavi si precisa quanto segue:

- a) le componenti (R^p) dell’equazione **(1)** sono date dal prodotto fra le quantità previste nel PEF dell’IN e le tariffe proposte dalla stessa nella sua offerta;
- b) l’IN è tuttavia libera di praticare nel corso del periodo regolatorio tariffe minori di quelle da essa inizialmente proposte, ciò che evidentemente – a parità di traffico – ridurrebbe il valore delle componenti R^c;
- c) Qualora si verifici quanto in b):
 - (i) gli eventuali conseguenti minori introiti sono a totale carico dell’IN, essendo effetto di libere scelte gestionali;
 - (ii) di conseguenza ciascuna delle componenti $\sum[R^P(p) + R^P(a) + R^P(m)]$ dell’equazione (1) va moltiplicata per (1+ΔT), dove ΔT è il differenziale fra le tariffe (a seconda dei casi pax, auto o merci) che l’IN avrebbe potuto applicare e quelle mediamente minori applicate in concreto).

Da precisare che la forchetta di alea di cui al precedente parametro a dell’equazione (1) si applica anche all’impatto, in termini di sottrazione di domanda di traffico, dell’eventuale entrata di altri operatori in concorrenza sulla linea; ne segue che, laddove ciò determinasse – a tariffe costanti - una decrescita dei ricavi maggiore di α, per la parte eccedente l’impresa affidataria verrà indennizzata a carico dei corrispettivi.

Ne segue che:

- +ΔR_(t,t+1)= deficit di ricavi da recuperare con il corrispettivo del successivo periodo regolatorio;
- -ΔR_(t,t+1) eccedenza di ricavi da stornare dal corrispettivo del successivo periodo regolatorio;

b) Costi

la verifica di scostamento dei costi verrà effettuata in base alla seguente equazione:

$$\Delta CT = \{CT^C - [\sum CT^P + \sum CT^P * P' + \sum CT^P * \varepsilon + \sum CT^P * (\beta^C - \gamma) + \sum CT^P * \theta^Q + \sigma * \Delta K_{(t,t+1)}] + (\sum CT_{carb}^C - \sum CT_{carb}^P)\}$$

Ovvero

(2)

$$\Delta CT_{(t,t+1)} = \sum_t^{t+1} CT^C - [\sum_t^{t+1} CT^P * (1 - P' - \varepsilon - (\beta^C - \gamma) - \theta^Q - \sigma * \Delta K_{(t,t+1)})] + (\sum_t^{t+1} CT_{carb}^C - \sum_t^{t+1} CT_{carb}^P)$$

dove:

- a) $\sum CT^C$: costi totali consuntivati, escluso il costo del carburante, che essendo contabilizzato a prezzi correnti incorpora anche le variazioni intervenute nei prezzi;
- b) $\sum CT^P$: costi previsti dal PEF in scadenza, escluso il costo del carburante, stimati a prezzi 2020, come indicato nella sezione che segue;
- c) $P' = (P_t + P_{t+1} + P_t * P_{t+1})$: tasso cumulato dell’inflazione programmata per t e $t+1$;
- d) $\varepsilon > 0$, come da matrice dei rischi: eventuale riduzione dei costi per unità di traffico, rispetto al PEF dell’IN, a causa di miglioramenti di efficienza gestionali, ($\varepsilon = 0$ per $[CT^P * (1 - P' - \varepsilon - (\beta^C - \gamma) - \theta^Q - \sigma * \Delta K_{(t,t+1)})] > \sum CT^C$);
- e) β^C , parametro percentuale di impatto sui costi di eventi non controllabili dal gestore, ($\beta^C > 0$ per eventi negativi, $\beta^C < 0$ per eventi positivi);
- f) γ %, alea a carico/beneficio del gestore su costi non controllabili, così come da matrice dei rischi, ($\gamma > 0$ per eventi negativi, $\gamma < 0$ per eventi positivi);
- g) $(\beta^C - \gamma)$, quota di variazione dei costi non controllabili in aumento/diminuzione del corrispettivo;
- h) $\theta^Q > 0$, parametro di premialità per il superamento degli obiettivi di qualità proposti dall’IN nella sua offerta tecnica ($\theta^Q = 2\%$ e pari a 0 in caso di raggiungimento di tali obiettivi), secondo le modalità illustrate nell’Allegato E “Condizioni minime di qualità dei servizi”;
- i) $\sigma * \Delta k$, variazioni della remunerazione a causa di variazioni ($\Delta CIN_{(t,t+1)}$) del capitale investito netto medio rispetto alle previsioni del PEF_(t,t+1), con σ = tasso di remunerazione del capitale investito, pari al rapporto fra la remunerazione media prevista nel PEF dell’IN per periodo regolatorio in scadenza e il capitale investito medio nello stesso periodo; ne segue che le variazioni $\sigma * \Delta k$ saranno: (i) in diminuzione per effetto degli ammortamenti accantonati in t e $t+1$ e (ii) in aumento per effetto di eventuali nuovi investimenti entrati in esercizio nello stesso periodo;
- j) CT_{carb}^C = prezzo del carburante consuntivato * miglia effettivamente percorse;
- k) CT_{carb}^P = prezzo del carburante imputato nel PEF in scadenza * miglia previste dallo stesso.

Da cui:

- $+\Delta CT_{(t,t+1)}$: maggiori costi da recuperare con il corrispettivo del successivo periodo regolatorio;
- $-\Delta CT_{(t,t+1)}$: minori costi da stornare dal corrispettivo del successivo periodo regolatorio.

Dalla sottrazione fra la (1) e la (2) si deriva l'eventuale divario fra il corrispettivo complessivamente versato nel periodo regolatorio, pari a quello proposto nel relativo PEF dell'IN affidataria, e quello dovuto:

$$\Delta S_{(t,t+1)}^T = \Delta CT_{(t,t+1)} + \Delta R_{(t,t+1)} - Q_{(t,t+1)} \quad (3)$$

dove:

- $+\Delta S_{(t,t+1)}^T$: sotto-compensazione da recuperare nel periodo successivo;
- $-\Delta S_{(t,t+1)}^T$: sovra-compensazione da recuperare nel periodo successivo;
- $Q_{(t,t+1)}$: quota dell'importo delle penali per l'eventuale mancato rispetto degli obiettivi di qualità qualora non già versate dall'IN all'EA nel corso del periodo regolatorio.

Infine, qualora nel corso di un periodo regolatorio sopravvengano aumenti del prezzo del carburante eccedenti il 10% rispetto a quanto stimato nel PEF previsionale, l'IN potrà richiedere all'EA il provvisorio adeguamento del corrispettivo, da verificare alla conclusione del periodo stesso in conformità a quanto precedentemente illustrato.

3. Aggiornamento del PEF nel secondo periodo regolatorio

L'aggiornamento del PEF dell'IN nel periodo regolatorio successivo dovrà tener conto:

- a) delle risultanze della verifica del precedente PEF riguardo a eventuali importi da conguagliare;
- b) dell'aggiornamento delle tariffe del nuovo periodo regolatorio che considera l'inflazione degli anni t e $t+1$;
- c) delle eventuali variazioni attese del capitale investito netto rispetto alle previsioni del PEF dell'IN;
- d) degli eventuali mutamenti attesi del quadro previsionale, eccedenti la forchetta di alea su traffico e costi a carico dell'IN, di cui ai parametri α , β e ε della precedente sezione.

Se, come assunto nella precedente equazione (3), il conguaglio per il recupero dell'inflazione del triennio precedente è posto a carico del corrispettivo del nuovo PEF, le equazioni richiamate vanno così aggiornate:

$$T(p)_{(t+2..t+5)} = T(p)_{(t)} * [(1 + P_t) * (1 + P_{t+1})] = T(p), \text{ costante nel periodo regolatorio in avvio} \quad (4a)$$

(Cfr. Allegato G)

$$T(a)_{(t+2..t+5)} = T(a)_{(t)} * [(1 + P_t) * (1 + P_{t+1})] = T(a), \text{ idem} \quad (4b)$$

$$T(m)_{(t+2..t+5)} = T(m)_{(t)} * [(1 + P_t) * (1 + P_{t+1})] = T(m), \text{ idem.} \quad (4c)$$

dove $t+6$ e la quota dell'anno 2026 per il completamento dei 60 mesi di durata dell'affidamento.

$$S_{(t+2)}^T = S_{(t+2)}^P + \Delta S_{(t,t+1)}^T + CT_{(t+2)}^P * [(1 + P_t) * (1 + P_{t+1})] \quad (5)$$

dove:

- $S_{(t+2)}^T$ è il corrispettivo stabilito nel nuovo PEF dell’IN per l’anno $t+2$;
- $S_{(t+2)}^P$ è il corrispettivo previsto dal PEF di gara dell’IN per l’anno $t+2$;
- $\Delta S_{(t,t+1)}^T$ è il conguaglio, positivo o negativo per sotto/sovra compensazioni nel periodo precedente, così come determinato dall’equazione (3) della sezione I, da imputare al corrispettivo dell’anno $t+2$;
- $CT_{(t+2)}^P * [(1 + P_t) * (1 + P_{t+1})]$, sono i costi totali (escluso il costo del carburante) rivalutati per l’inflazione del primo periodo regolatorio.

$$S_{(t+3)}^T = S_{(t+3)}^P + \Delta S_{(t,t+1)}^T + Q_{(t,t+1)} + \Delta S^{(t,t+1)} + CT_{(t+3)}^P * [(1 + P_t) * (1 + P_{t+1})] \quad (6)$$

...

dove:

- la componente $\Delta S_{(t,t+1)}^T$ della (5) va sommata al corrispettivo previsto dal PEF di gara dell’IN per l’anno $t+3$;
- $Q_{(t,t+1)}$ è la penalità per il mancato rispetto degli obiettivi di qualità, già portata in detrazione di $\Delta S_{(t,t+1)}^T$;
- la componente $\Delta S_{(t,t+1)}^T$ riguarda il conguaglio derivante da eventuali divari fra il preconsuntivo e i dati definitivi del precedente periodo regolatorio, come argomentato nella sezione I.

Alla conclusione del secondo periodo regolatorio, si procede alla verifica del relativo PEF come nella sezione I e ai conguagli calcolati secondo le equazioni 1, 2, 3 e 5.

**PROCEDURA APERTA PER L’AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO PUBBLICO DI TRASPORTO
MARITTIMO DI PASSEGGERI, VEICOLI E MERCI TRA GENOVA E PORTO TORRES E
VICEVERSA CON OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO PER LA CONTINUITÀ TERRITORIALE
MARITTIMA**

CIG: 8800803C60 - CUP: D39J21000300001

**REGOLE PER LA REDAZIONE DEL PIANO ECONOMICO FINANZIARIO (PEF)
DELL’IMPRESA DI NAVIGAZIONE**

(Il presente documento diventerà l’Allegato N al Contratto di servizio)

PREMESSA

Con il presente documento “Regole per la redazione del Piano Economico Finanziario (PEF) dell’Impresa di Navigazione”, l’Ente Appaltante (EA) fornisce alle Imprese di Navigazione (IN) gli elementi per definire i contenuti, le modalità di compilazione e ogni altro aspetto inerente lo sviluppo della proposta progettuale del servizio.

Il presente documento è articolato nelle seguenti sezioni:

- I. Linee guida per la redazione dei PEF delle imprese partecipanti alla gara;
- II. Indicazioni di dettaglio;
- III. Cause di esclusione dell’offerta economica.

In coerenza con la normativa vigente, con particolare riferimento al Prospetto 2b dell’Annesso 1 della Delibera 22/2019 ART, l’EA pone a disposizione delle IN partecipanti alla gara le seguenti tipologie di informazioni:

- 1) Corrispettivi e costi (Lettera di invito)
- 2) Matrice dei rischi (Allegato C al Contratto di Servizio)
- 3) Struttura tariffaria (Capitolato Tecnico)
- 4) Infrastrutture (Capitolato Tecnico)
- 5) Dati di contesto (Capitolato Tecnico)
- 6) Trasferimento del personale (Allegato)
- 7) Servizio (Capitolato Tecnico)
- 8) Domanda (ultimo triennio) (Verifica del Mercato)
- 9) Ricavi da traffico (ultimo triennio) (Verifica del Mercato)
- 10) Mezzi nautici, caratteristiche e dotazioni di bordo minime (Capitolato Tecnico)

Quanto segue va integrato con le disposizioni previste nell’ all. L allo Schema di Contratto di servizio.

I. LINEE GUIDA PER LA REDAZIONE DEL PEF DELLE IN PARTECIPANTI ALLA GARA

Il PEF dell’IN deve essere improntato a principi di pertinenza, causalità, oggettività, proporzionalità, competenza rispetto all’anno di riferimento, trasparenza e raffrontabilità nel tempo.

Il PEF dovrà essere elaborato secondo lo schema standardizzato predefinito (SSP), fornito in formato Excel (allegato 7 al Disciplinare).

Il calcolo degli indicatori è già predisposto nel SPP dell'EA al fine di evitare differenze nell'applicazione delle formule da parte delle IN.

Il SSP dovrà essere consegnato insieme alla Relazioni esplicative completo in ogni sezione ed è da considerare parte integrante e sostanziale della proposta progettuale. I dati di input e la metodologia utilizzata per la stima dovranno essere giustificati e motivati nella relazione esplicativa da parte dell'IN.

La relazione esplicativa dovrà esplicitare la descrizione dell'analisi, dei metodi e dei razionali utilizzati per l'elaborazione da parte dell'IN delle stime che alimentano gli schemi del SSP, allegando la documentazione attestante le fonti a sostegno. La descrizione dovrà essere esaustiva e consentire di valutare come affidabili e realistici i dati utilizzati e i risultati conseguiti.

Analoga relazione dovrà essere prodotta dall'IN affidataria alla conclusione di ciascun periodo regolatorio, sì da permettere il raffronto fra i dati di dettaglio previsti e quelli consuntivati.

Indicazioni generali

- a) Nella costruzione del PEF presentato dall'IN, in sede di gara, prezzi e tariffe vanno assunte costanti per l'intera durata dell'affidamento, conformemente al criterio seguito dall'EA per la definizione della base d'asta.
- b) I ricavi tariffari vanno contabilizzati al netto dei diritti portuali gravanti sugli utenti.
- 1) Il PEF dell'EA si basa sull'assunzione dell'utilizzo di naviglio di proprietà dell'affidatario, ferma restando la facoltà dell'IN di impiegare mezzi noleggiati, purché di capacità di trasporto, tipologia di alloggiamento, confort e prestazioni non inferiori a quanto stabilito nel capitolato ed età non superiore a quanto stabilito dallo stesso.
Ne segue che, ove l'IN, in tutto o in parte, opti per il noleggio dovrà contabilizzare:
 - (i) il canone nella voce *noleggi passivi naviglio*, ovvero la rata di ammortamento laddove ricorra il caso sub (iii) qui sotto;
 - (ii) in caso di *wet lease*, il costo del personale alla voce B.1.1. del medesimo schema;
 - (iii) ove ricorrano le condizioni di applicabilità del principio contabile IFRS n. 16, il valore del diritto di uso alla voce B.1. dello schema 2.

II. INDICAZIONI DI DETTAGLIO

Di seguito sono indicate informazioni per la costruzione dello schema 1 relativo al Conto economico gestionale e dello schema 2 relativo al capitale investito netto ai fini regolatori, rimandando all’SSP per la compilazione degli stessi e degli ulteriori schemi 3, 4, e 5.

Schema 1- Conto economico gestionale

Si rinvia allo schema di conto economico del SSP, di seguito si riporta la descrizione delle principali voci di costo e ricavo come da elencazione seguente.

<i>Rif.</i>	<i>Schema 1 - Conto economico gestionale</i>
A	RICAVI
A.1	Ricavi da trasporto
A.1.1	Noli passeggeri
A.1.2	Noli auto e altre cose al seguito
A.1.3	Noli merci
A.2	Altri ricavi e proventi
A 2.1	Servizi di bordo
A 2.2	Noleggi attivi naviglio
A 2.3	Ricavi diversi
B	COSTI OPERATIVI
B.1	Costi di esercizio
B1.1	Personale navigante (al netto degli sgravi di cui di cui alla l. n. 30/1998)
B1.2	Consumi di combustibili, lubrificanti
B1.3	Consumi di ricambi e altri materiali
B1.4	Servizi portuali navi
B1.5	Servizi di manutenzione
B1.6	Acquisizione e traffico
B1.7	Noleggi passivi naviglio
B1.8	Assicurazioni
B1.9	Sicurezza trasporto pax, veicoli e merci
B1.10	Altri costi
C	Costi amministrativi e generali
C.1	Personale di terra
C.2	Servizi
D	Oneri diversi di gestione
E	MARGINE OPERATIVO LORDO
F	Accantonamenti*
G	Utilizzo fondi pertinenti al servizio
H	Ammortamenti
H. 1	Immobilizzazioni immateriali
H. 2	Immobilizzazioni materiali
L	RISULTATO OPERATIVO

Ricavi da trasportato:

Definizione: *Noli passeggeri [voce a.1.1] Noli Auto e cose al seguito [voce a.1.2] e Noli merci [voce a.1.3].* In queste voci vengono inclusi i diritti di prevendita e prenotazione. I noli merci sono rilevati al lordo degli abbuoni e sono al netto dei diritti portuali a carico degli utenti.

Raccomandazioni - nota esplicativa: Si consiglia di distinguere i ricavi per passeggeri agevolati e ordinari, anche su base stagionale, con indicazione, per ciascuna tipologia, delle quantità trasportate e delle tariffe applicate

Altri ricavi e proventi:

Definizione: *Vendite e servizi a bordo [voce a.2.1]:* appalto ristorazione, provvigioni negozi, e forniture a ditte di catering al netto dei costi di acquisto.

Raccomandazioni - nota esplicativa: Si consiglia di indicare i ricavi stimati, distinti per tipologia; ove tali servizi siano, in tutto o in parte, forniti in outsourcing, i relativi ricavi vanno quantificati come se i servizi fossero gestiti direttamente dall'IN.

Definizione: *[voce a.2.3]:* aggi su diritti di porto, penalità biglietti rimborsati, diritti esazione biglietti a bordo, compensi di vendita spazi pubblicitari a bordo (al netto di eventuali costi sostenuti), altri.

Costi:

Definizione: *Personale navigante [voce b.1.1]:* Costi relativi alle retribuzioni, agli oneri sociali e previdenziali (al netto degli sgravi di cui di cui alla l. n. 30/1998i), al TFR, agli altri costi del personale (vitto e servizio alberghiero equipaggio, spese viaggi e missioni, corsi, divise, convenzioni di imbarco, ecc.).

Raccomandazioni - nota esplicativa: Si consiglia di specificare il numero di equipaggi impiegati su base stagionale; il numero delle unità FTE impiegate, composizione degli equipaggi per tipologia di personale ed eventuali differenze rispetto alle tabelle di armamento; il costo medio FTE omnicomprensivo del personale navigante, incluse eventuali progressioni stipendiali previste nel corso dell'affidamento; il costo complessivo, distinto fra bassa e alta stagione. Qualora i servizi di bordo siano direttamente gestiti dall'IN, fra il costo del personale navigante va separatamente evidenziato quello di pertinenza di essi, con il dettaglio di cui sopra. Nel caso di fornitura in outsourcing tali costi vanno contabilizzati fra i servizi. In caso di parziale ricorso a leasing a scafo armato nelle voci precedenti va distinto il corso del personale proprio dell'IN da quello operante in lease.

Definizione: *Consumi di combustibili e lubrificanti [voce b.1.2]* Costi di combustibili, e lubrificanti, ivi compresi i relativi costi accessori (trasporto e vigilanza antincendio).

Definizione: *Consumi di ricambi e altri materiali [voce b.1.3]* Consumi di ricambi o di altri materiali per servizi a bordo.

Definizione: *Portuali navi [voce b.1.4]* Spese relative all'approdo e sosta delle navi. In particolare, si riferiscono principalmente ai seguenti costi: pilotaggio, ormeggio, disormeggio, rimorchio, tasse portuali, costi diversi di navigazione e compensi alle agenzie portuali nella qualità di raccomandatarî marittimi.

Raccomandazioni - nota esplicativa: Si consiglia di specificare i costi voce per voce su base annua, distinti per porto di approdo.

Definizione: *Servizi di manutenzione [voce b.1.5.]* Acquisti e prestazioni di servizio per la manutenzione delle navi ed il loro mantenimento in classe e dei mezzi per la movimentazione e per le eventuali avarie, al netto degli indennizzi assicurativi.

Raccomandazioni - nota esplicativa: Si consiglia di specificare i costi per manutenzione distinguendo quelli di pertinenza di ciascuna nave.

Definizione: *Acquisizione Traffico [voce b.1.6]* Costi sostenuti per l'acquisizione del traffico passeggeri ed auto: provvigioni, spese agenziali diverse, costi call center e rete telematica di vendita, pubblicità, eventuali perdite su crediti verso agenzie ed uffici viaggio ed altri. Costi per l'acquisizione del traffico mezzi commerciali: provvigioni, abbuoni, spese agenziali diverse, pubblicità, eventuali perdite su crediti verso caricatori, altri. Costi connessi direttamente alla gestione del traffico passeggeri ed auto: costi per altri servizi a bordo (forniture per la ristorazione, altri materiali per la manutenzione delle attrezzature per la ristorazione, ecc.), nonché altre spese relative al trasporto passeggeri (assicurazione, biglietti, orari e depliant). La voce include anche costi per indennizzi e reclami. Costi connessi direttamente alla gestione del traffico merci, costi per le polizze di carico, nonché altre spese relative alla gestione di aree portuali, costi per indennizzi e reclami. Vanno esclusi i diritti portuali a carico degli utenti in quanto non contabilizzati nei ricavi. Si consiglia di esplicitare i costi per imbarco e sbarco pax, auto e merci, con indicazione delle operazioni realizzate con personale proprio (da indicare separatamente nella voce costo del personale, o in outsourcing (da indicare fra i servizi).

Definizione: *Noleggi passivi naviglio [voce b.1.7]* compensi passivi per la locazione di navi in funzione del tempo di effettivo utilizzo, incluso in pro-quota il tempo per la manutenzione.

Raccomandazioni - nota esplicativa: Si suggerisce di indicare i canoni di noleggio ove non ricorra l'applicabilità del principio IFRS n. 16 distinguendo quelli di pertinenza di ciascuna nave.

Definizione: *Assicurazioni [voce b.1.8]:* Premi per le coperture assicurative delle navi relative ai rischi ordinari della navigazione, ai rischi *guerra* ordinari e straordinari, alla responsabilità civile ed amatoriale, nonché i premi relativi alle coperture assicurative dei mezzi di movimentazione.

Raccomandazioni - nota esplicativa: Si suggerisce di specificare le coperture assicurative e i relativi beneficiari, distinguendo quelli di pertinenza di ciascuna nave.

Definizione: *Sicurezza trasporto pax, veicoli e merci [voce b.10]:* Costi di esercizio relativi a safety e security attinenti al servizio pubblico.

Definizione: *Personale di terra [voce c.1]:* Costi relativi alle retribuzioni, agli oneri, al TFR, al prestito di personale da terzi, agli altri costi del personale di terra (spese di viaggi e missioni, corsi, ecc.).

Raccomandazioni - nota esplicativa: Si suggerisce di specificare la natura, le unità FTE di personale impiegate nella specifica linea e quelle complessivamente impiegate

su altre linee servite, il costo unitario medio, oltre che la tipologia di impiego, per porto di impiego e per allocazione del costo.

Definizione: Ammortamenti [voce H]: Costo relativo alla quota di ammortamento delle immobilizzazioni materiali e immateriali.

Raccomandazioni - nota esplicativa: Si consiglia di esplicitare la quota di ammortamento di pertinenza di ciascuna nave.

Schema 2- Capitale investito netto ai fini regolatori

<i>Schema 2 - Capitale investito netto ai fini regolatori</i>	<i>Rif. 2424 c.c.</i>
Cespiti imputabili alle attività di servizio pubblico	
Immobilizzazioni immateriali	B) I)
Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità	B) I) 2)
Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	B) I) 3)
Concessioni, licenze e marchi	B) I) 4)
Altre	B) I) 7)
Immobilizzazioni materiali	B) II)
Impianti e macchinari*	B) II) 2)
Attrezzature industriali e commerciali	B) II) 3)
Altri beni	B) II) 4)
Rimanenze	C) I)
Crediti verso clienti - Crediti commerciali [noli merci]	C) II) 1)
Crediti verso altri - Crediti verso agenzie di linea e uffici viaggio	C) II) 5 quater)
Debiti verso fornitori	D) 7)
CAPITALE INVESTITO NETTO REGOLATORIO	
Disponibilità liquide	C) IV)
CAPITALE CIRCOLANTE NETTO OPERATIVO	

*la voce impianti e macchinari include il naviglio acquisito in leasing/noleggio da imputare sulla base di quanto previsto dai principi contabili IFRS n. 16 laddove il leasing/noleggio in questione presenti le caratteristiche previste dallo stesso IFRS 16.

Concorrono a formare il capitale investito netto (CIN) il valore contabile residuo delle immobilizzazioni materiali e immateriali, le rimanenze e i crediti commerciali netti.

Deve essere costruito secondo il format dello Schema 2 della Delibera ART e come da prospetto predeterminato nel SSP, attenendosi ai criteri e alle descrizioni riportati di seguito.

Le immobilizzazioni immateriali vanno specificate per singole voci e sono contabilizzate al valore contabile residuo, al netto delle rate di ammortamento.

Le immobilizzazioni materiali di proprietà dell'IN sono specificate per singole voci, distinguendo quelle di pertinenza di ciascuna nave. Sono contabilizzate al valore contabile residuo, al netto delle rate di ammortamento calcolate e possono includere eventuali capitalizzazioni per lavori; sono esclusi gli effetti derivanti dalla applicazione di eventuali leggi di rivalutazione. Sono ammissibili a capitale investito netto i beni a partire dalla data di entrata in esercizio. Le immobilizzazioni solo parzialmente impiegate nel servizio oggetto di affidamento (es. navi aggiuntive in periodi di intenso traffico, navi di riserva) sono contabilizzate in pro-quota del periodo di impiego, incluso quello destinato alle periodiche operazioni di manutenzione. I beni acquisiti nel corso dell'affidamento sono ammissibili previa valutazione di congruità del loro valore da parte dell'EA.

Le rimanenze sono contabilizzate al valore di carico.

Nella determinazione dei crediti netti di carattere commerciale (crediti verso clienti o intermediari – debiti verso fornitori o intermediari):

- (i) l'importo dei crediti è ammesso nei limiti del 25% dei ricavi;
- (ii) qualora i crediti netti abbiano segno negativo vengono considerati pari a zero.

I cespiti che compongono il capitale investito netto sono computati al valore medio annuo, determinato come media fra il valore al 01.01 e al 31.12 di ciascun anno.

III. CAUSE DI ESCLUSIONE DELL'OFFERTA ECONOMICA

A pena di esclusione il PEF deve essere presentato utilizzando lo schema SSP nel quale:

- 1) $VAN^{IN} < VAN^{EA}$
dove:
 - VAN^{IN} è il valore attualizzato della serie di corrispettivi annui richiesti dall'IN;
 - VAN^{EA} è il valore attualizzato dei corrispettivi calcolati dall'EA,
- 2) $TIR = wacc = 5,32\%$
- 3) Piena coerenza fra il PEF e l'offerta economica, espressa come percentuale di ribasso sulla base d'asta.
- 4) Corrispondenza fra quanto riportato negli schemi da 1 a 5 e il dettaglio del trasportato, dei ricavi e dei costi indicati nella sezione II.
- 5) Coerenza fra i dati indicati negli schemi da 1 a 5.
- 6) Corrispondenza fra il dettaglio del traffico e dei costi di cui alla sezione II e i contenuti dell'offerta tecnica.



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
Direzione Generale per la Vigilanza sulle Autorità Portuali, le Infrastrutture Portuali e
il Trasporto Marittimo e per le vie d'acqua interne

CONCESSIONE DEL SERVIZIO PUBBLICO DI TRASPORTO MARITTIMO DI PASSEGGERI, VEICOLI E MERCI
TRA GENOVA E PORTO TORRES E VICEVERSA

Istruzioni per la costruzione degli schemi che compongono il PEF di Gara

Con l'utilizzo del presente schema standardizzato predefinito (SSP) ciascun Impresa di Navigazione (IN) dimostra la sostenibilità economica finanziaria della propria offerta. Gli Schemi 1-4 ("Conto Economico Gestionale", "Capitale investito netto ai fini regolatori", "Calcolo del Corrispettivo", e "Piano finanziario regolatorio) sono utilizzati sia dall'EA per la definizione del corrispettivo a base d'asta, sia dall'IN per il calcolo dell'offerta economica; quest'ultimo utilizza altresì lo Schema 5 ("Rendiconto Finanziario Regolatorio"). Gli schemi 1-5 compongono il PEF di gara. Tali schemi sono articolati in 5 periodi così suddivisi: T1= 1 ottobre 2021 - 31 maggio 2022, T2= 1 ottobre 2022 - 31 maggio 2023, T3= 1 ottobre 2023- 31 maggio 2024, T4= 1 ottobre 2024- 31 maggio 2025, T5=1 ottobre 2025 - 31 maggio 2026). L'obiettivo dello schema 1 è quello di calcolare la quota di costi della gestione caratteristica sostenuti per l'adempimento degli OSP. L'obiettivo dello schema 2 è quello di determinare il Capitale Investito Netto (CIN) Regolatorio su cui applicare il WACC per il calcolo dell'utile ragionevole. L'obiettivo dello schema 3 è quello di determinare la compensazione per l'intera durata del contratto. L'obiettivo dello schema 4 di quello di verificare l'equivalenza finanziaria tra i ricavi attesi e i costi ammessi attesi (VAN RICAVI = VAN COSTI) L'obiettivo dello schema 5 è quello di valutare l'evoluzione della situazione finanziaria (liquidità e solvibilità) nel periodo di vigenza del contratto di servizio.

Corrispettivi e costi

Schemi 1-4

Schema 5

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
Direzione Generale per la Vigilanza sulle Autorità Portuali, le Infrastrutture Portuali e
il Trasporto Marittimo e per le vie d'acqua interne

CONCESSIONE DEL SERVIZIO PUBBLICO DI TRASPORTO MARITTIMO DI PASSEGGERI, VEICOLI E MERCI
TRA GENOVA E PORTO TORRES E VICEVERSA

Corrispettivi e Costi

a. Costi di gestione del servizio e di manutenzione dei mezzi navali	€ 109.529.434,64
a.1 - Valore totale della compensazione (Valore Attuale Netto periodo in convenzione)	€ 25.811.018,00

Leggi

Leggi

<i>Schema 1 - Conto economico gestionale</i>	<i>Rif. 2425 c.c.</i>	<i>T 1</i>	<i>T 2</i>	<i>T 3</i>	<i>T 4</i>	<i>T 5</i>
RICAVI	A)	26.638.546	27.091.182	27.091.182	27.091.182	27.091.182
<i>Ricavi da trasporto</i>	<i>A) 1)</i>	<i>25.124.111</i>	<i>25.442.385</i>	<i>25.442.385</i>	<i>25.442.385</i>	<i>25.442.385</i>
Noli passeggeri	A) 1)	9.518.774	9.566.368	9.566.368	9.566.368	9.566.368
Noli auto e altre cose al seguito	A) 1)	4.272.788	4.294.152	4.294.152	4.294.152	4.294.152
Noli merci	A) 1)	11.332.549	11.581.865	11.581.865	11.581.865	11.581.865
Altri ricavi e proventi	A) 4)	1.514.435	1.648.797	1.648.797	1.648.797	1.648.797
Servizi di bordo	A) 4)	1.343.624	1.477.987	1.477.987	1.477.987	1.477.987
Noleggi attivi naviglio	A) 4)	0	0	0	0	0
Ricavi diversi	A) 4)	170.810	170.810	170.810	170.810	170.810
COSTI OPERATIVI	B)	20.803.243	20.741.270	20.754.604	20.767.937	20.781.270
<i>Costi di esercizio</i>		<i>19.522.619</i>	<i>19.575.038</i>	<i>19.588.371</i>	<i>19.601.705</i>	<i>19.615.038</i>
Personale navigante (al netto degli sgravi di cui alla l. n. 30/1998)	B 9)	3.218.792	3.218.792	3.218.792	3.218.792	3.218.792
Consumi di combustibili, lubrificanti	B) 6); B) 11)	9.788.198	9.788.198	9.788.198	9.788.198	9.788.198
Consumi di ricambi e altri materiali	B) 6); B) 11)	60.348	60.348	60.348	60.348	60.348
Servizi portuali navi	B) 7)	1.858.878	1.858.878	1.858.878	1.858.878	1.858.878
Servizi di manutenzione	B) 7)	701.204	680.289	673.623	673.623	673.623
Acquisizione e traffico	B) 7)	2.985.481	2.985.481	2.985.481	2.985.481	2.985.481
Noleggi passivi naviglio	B) 7)	0	0	0	0	0
Assicurazioni	B) 7)	535.730	535.730	535.730	535.730	535.730
Sicurezza trasporto pax, veicoli e merci	B) 7)	249.333	322.667	342.667	356.000	369.333
Altri costi	B)	124.655	124.655	124.655	124.655	124.655
Costi amministrativi e generali		1.280.624	1.166.232	1.166.232	1.166.232	1.166.232
Personale di terra	B) 9)	790.789	790.789	790.789	790.789	790.789
Servizi	B) 7)	489.835	375.443	375.443	375.443	375.443
Oneri diversi di gestione	B) 14	0	0	0	0	0
MARGINE OPERATIVO LORDO	A)-B)	5.835.302	6.349.912	6.336.579	6.323.245	6.309.912
Accantonamenti*	B 12)	0	0	0	0	0
Utilizzo fondi pertinenti al servizio		0	0	0	0	0
Ammortamenti	B) 10)	3.238.999	3.664.348	3.746.284	3.855.850	3.947.219
Immobilizzazioni immateriali	B) 10) a)	0	0	0	0	0
Immobilizzazioni materiali	B) 10) b)	3.238.999	3.664.348	3.746.284	3.855.850	3.947.219
RESULTATO OPERATIVO		2.596.303	2.685.564	2.590.294	2.467.396	2.362.693

Schema 2 - Capitale investito netto ai fini regolatori	Rif. 2424 c.c.	T 1	T 2	T 3	T 4	T 5
Cespiti imputabili alle attività di servizio pubblico		52.232.785	50.488.584	48.587.445	46.671.742	44.694.669
Immobilizzazioni immateriali	B) I)	0	0	0	0	0
Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità	B) I) 2)	0	0	0	0	0
Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	B) I) 3)	0	0	0	0	0
Concessioni, licenze e marchi	B) I) 4)	0	0	0	0	0
Altre	B) I) 7)	0	0	0	0	0
Immobilizzazioni materiali	B) II)	52.232.785	50.488.584	48.587.445	46.671.742	44.694.669
Impianti e macchinari*	B) II) 2)	52.232.785	50.488.584	48.587.445	46.671.742	44.694.669
Attrezzature industriali e commerciali	B) II) 3)	0	0	0	0	0
Altri beni	B) II) 4)	0	0	0	0	0
Rimanenze	C) I)	1.264.702	1.264.702	1.264.702	1.264.702	1.264.702
Crediti verso clienti - Crediti commerciali [noli merci]	C) II) 1)	3.362.284	3.554.745	3.554.745	3.554.745	3.554.745
Crediti verso altri - Crediti verso agenzie di linea e uffici viaggio	C) II) 5 quater)	534.119	552.555	552.555	552.555	552.555
Debiti verso fornitori	D) 7)	3.994.022	3.942.422	3.919.962	3.959.011	3.974.908
CAPITALE INVESTITO NETTO REGOLATORIO		53.497.487	51.918.163	50.039.485	48.084.733	46.091.763
Disponibilità liquide	C) IV)					
CAPITALE CIRCOLANTE NETTO OPERATIVO						

*la voce impianti e macchinari include il naviglio acquisito in leasing/noleggio da imputare sulla base di quanto previsto dai principi contabili IFRS n. 16 laddove il leasing/noleggio in questione presenti le caratteristiche previste dallo stesso IFRS 16.

Schema 3 - Calcolo del corrispettivo	T 1	T 2	T 3	T 4	T 5
OPEX	20.803.243	20.741.270	20.754.604	20.767.937	20.781.270
Costi di esercizio	19.522.619	19.575.038	19.588.371	19.601.705	19.615.038
Costi amministrativi e generali	1.280.624	1.166.232	1.166.232	1.166.232	1.166.232
CAPEX	6.085.065	6.426.394	6.408.385	6.413.957	6.399.301
Ammortamenti	3.238.999	3.664.348	3.746.284	3.855.850	3.947.219
Remunerazione del capitale investito	2.846.066	2.762.046	2.662.101	2.558.108	2.452.082
RICAVI	26.638.546	27.091.182	27.091.182	27.091.182	27.091.182

<i>Ricavi da trasporto</i>	25.124.111	25.442.385	25.442.385	25.442.385	25.442.385
<i>Altri ricavi e proventi</i>	1.514.435	1.648.797	1.648.797	1.648.797	1.648.797
FLUSSI DI CASSA DA ATTUALIZZARE	249.763	76.482	71.806	90.712	89.389
WACC	5,32%				
VAN FLUSSI DI CASSA	510.270				

<i>Schema 4 - Piano finanziario regolatorio</i>	<i>T 1</i>	<i>T 2</i>	<i>T 3</i>	<i>T 4</i>	<i>T 5</i>
OPEX	20.803.243	20.741.270	20.754.604	20.767.937	20.781.270
CAPEX	6.085.065	6.426.394	6.408.385	6.413.957	6.399.301
<i>Ammortamenti</i>	<i>3.238.999</i>	<i>3.664.348</i>	<i>3.746.284</i>	<i>3.855.850</i>	<i>3.947.219</i>
<i>Remunerazione del capitale investito</i>	<i>2.846.066</i>	<i>2.762.046</i>	<i>2.662.101</i>	<i>2.558.108</i>	<i>2.452.082</i>
RICAVI	26.638.546	27.091.182	27.091.182	27.091.182	27.091.182
<i>Ricavi da trasporto</i>	<i>25.124.111</i>	<i>25.442.385</i>	<i>25.442.385</i>	<i>25.442.385</i>	<i>25.442.385</i>
<i>Altri ricavi e proventi</i>	<i>1.514.435</i>	<i>1.648.797</i>	<i>1.648.797</i>	<i>1.648.797</i>	<i>1.648.797</i>
CONTRIBUTO C/ESERCIZIO ATTUALIZZATO	249.763				
VAN RICAVI	116.340.824				
VAN COSTI	116.340.824				

Condizione di equilibrio (dato un tasso di remunerazione congruo del CIN):

- 1) il PEF deve assicurare per tutta la durata del contratto l'equivalenza finanziaria tra i ricavi attesi e i costi ammessi attesi (VAN RICAVI = VAN COSTI)
- 2) Il Tasso di remunerazione congruo deve corrispondere con l'internal rate of return (TIR) dei flussi operativi pre-tax (WACC=TIR)

Schema 5 - Rendiconto finanziario (metodo diretto)	T 1	T 2	T 3	T 4	T 5
Flussi finanziari dell'attività operativa	5.334.714	6.285.914	6.415.209	6.408.772	6.405.241
Incassi da tariffa	28.101.467	32.314.389	32.525.287	32.525.287	32.525.287
Altri incassi	307.930	380.390	261.552	268.793	280.753
(Pagamenti a fornitori per materie prime e materiali di consumo)	- 9.385.391	- 9.788.198	- 9.788.198	- 9.788.198	- 9.788.198
(Pagamenti a fornitori per servizi)	- 4.232.613	- 7.076.142	- 7.060.336	- 7.072.709	- 7.086.042
(Pagamenti al personale)	- 4.009.581	- 4.009.581	- 4.009.581	- 4.009.581	- 4.009.581
(Altri pagamenti)	- 5.447.098	- 5.534.944	- 5.513.514	- 5.514.820	- 5.516.977
(Imposte pagate sul reddito)	-	-	-	-	-
Flusso di cassa dell'attività operativa (A)	5.334.714	6.285.914	6.415.209	6.408.772	6.405.241
Flussi finanziari dell'attività di investimento	- 1.284.546	- 1.946.858	- 1.871.858	- 1.906.310	- 1.959.461
(Investimenti in immobilizzazioni immateriali)	-	-	-	-	-
Disinvestimenti in immobilizzazioni immateriali	-	-	-	-	-
(Investimenti in immobilizzazioni materiali)	- 1.284.546	- 1.946.858	- 1.871.858	- 1.906.310	- 1.959.461
Disinvestimenti in immobilizzazioni immateriali	-	-	-	-	-
Flusso di cassa dell'attività di investimento (B)	- 1.284.546	- 1.946.858	- 1.871.858	- 1.906.310	- 1.959.461
Flussi finanziari dell'attività di finanziamento	-	-	-	-	-
Incremento mezzi di terzi	-	-	-	-	-
(Decremento mezzi di terzi)	-	-	-	-	-
Incremento mezzi propri	-	-	-	-	-
(Decremento mezzi propri)	-	-	-	-	-
Flusso di cassa dell'attività di finanziamento (C)	0	0	0	0	0

Leggi

Variazione delle disponibilità liquide (A±B±C)	4.050.168	4.339.056	4.543.351	4.502.461	4.445.780
---	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------