



*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*  
**CAPITANERIA DI PORTO DI SAVONA**

LUNGOMARE MATTEOTTI, 4/B – 17100 - SAVONA (SV)  
P.E.C. [cp-savona@pec.mit.gov.it](mailto:cp-savona@pec.mit.gov.it)



**AFFIDAMENTO DELLA CONCESSIONE PER**  
**L'ESERCIZIO DEL SERVIZIO DI RIMORCHIO NEL**  
**PORTO E NELLA RADA DI SAVONA E VADO LIGURE**

**C.I.G. 8606106F53**

**CAPITOLATO TECNICO**



*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*  
**CAPITANERIA DI PORTO DI SAVONA**

LUNGOMARE MATTEOTTI, 4/B – 17100 - SAVONA (SV)

P.E.C. [cp-savona@pec.mit.gov.it](mailto:cp-savona@pec.mit.gov.it)

Articolo 1 – Oggetto della concessione .....	3
Articolo 2 – Composizione e caratteristiche dei rimorchiatori posti a base di gara.....	3
Articolo 3 – Nuova organizzazione del servizio.....	5
Articolo 4 – Analisi e stima dei costi del servizio.....	7
Articolo 5 – Criteri di valutazione dell'offerta .....	10
Articolo 6 – Criteri di formazione delle tariffe e loro adeguamento .....	15
Articolo 7 – Obblighi per il concessionario .....	19
Articolo 8 – Criteri di valutazione .....	19



# *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

## **CAPITANERIA DI PORTO DI SAVONA**

LUNGOMARE MATTEOTTI, 4/B – 17100 - SAVONA (SV)

P.E.C. [cp-savona@pec.mit.gov.it](mailto:cp-savona@pec.mit.gov.it)

### **Articolo 1 – Oggetto della concessione**

La concessione ha, come oggetto, l'affidamento del servizio di rimorchio nei porti e nella rada di Savona e Vado Ligure, ai sensi degli articoli 101 e ss. del Codice della Navigazione e 14 della Legge n. 84/94. Il servizio di rimorchio portuale, quale servizio d'interesse generale finalizzato a **garantire la sicurezza della navigazione e dell'approdo**, è svolto su concessione e le tariffe relative alle prestazioni del servizio sono determinate dalle Autorità Marittime, applicando i criteri e meccanismi stabiliti dall'Amministrazione Centrale.

L'attuale servizio in concessione è svolto dalla Società "Carmelo Noli S.r.l". - C.F. e partita I.V.A. 00098920093 con atto concessorio n. 001/2003 del Registro degli Atti (*all. 1*). Sono state concesse ulteriori motivate proroghe alla naturale scadenza; in particolare, nell'anno 2018 con il rilascio della Licenza di Concessione provvisoria di un anno, con scadenza al 08/10/2019 (*all. 2*), e nell'anno 2019, con decreto di proroga n. 30/2019 in data 3 ottobre 2019 (*all. 3*), è stata prorogata la scadenza fino alla conclusione dell'iter istruttorio per il rilascio della nuova concessione.

In base ai principi sopra richiamati e in applicazione ai dettami del Reg. UE n. 352/2017 e della Circolare MIT n. 30220/2018, l'Autorità Marittima, con Decreto n. 08/2019 (*all. 4*), d'intesa con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, ha limitato il servizio di rimorchio a nr. 1 prestatore di servizio in regime di concessione per i porti e la rada di Savona e Vado Ligure.

Il servizio è svolto, ai sensi dell'art. 102 del Codice della Navigazione, sulla base del vigente regolamento locale, emanato dall'Autorità Marittima e approvato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Il Regolamento del servizio di rimorchio per i porti di Savona e Vado Ligure, in vigore alla data di inizio del procedimento amministrativo *de quo*, è stato approvato con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti il 12 febbraio 2014 (*all. 5*) e integrato con Ordinanza n. 156/2015 (*all. 6*) di questa Autorità Marittima, relativamente alla "*Disciplina sulla prenotazione del servizio di rimorchio*".

Dopo il termine della procedura di affidamento, verrà emanato un nuovo regolamento che riprenderà e, ove necessario, modificherà il regolamento attualmente vigente in linea con quanto previsto dal bando.

### **Articolo 2 – Composizione e caratteristiche dei rimorchiatori posti a base di gara**

La composizione del servizio di rimorchio, delineata nel complesso iter istruttorio avviato con nomina del R.U.P. il 15 luglio 2019 (Decreto 28/2019 di questa Capitaneria di Porto), ha tenuto conto dei seguenti aspetti:

- Nuova realizzazione della piattaforma *multipurpose* e inaugurazione, in data 12 dicembre 2019, del Terminal "A.P.M. Terminals Vado Ligure S.p.a.";
- Stime di traffico fornite da "APM Terminals" in data 23 luglio 2019 per il quinquennio successivo all'entrata in esercizio del terminal (*all. 7*);



## *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

### **CAPITANERIA DI PORTO DI SAVONA**

LUNGOMARE MATTEOTTI, 4/B – 17100 - SAVONA (SV)

P.E.C. [cp-savona@pec.mit.gov.it](mailto:cp-savona@pec.mit.gov.it)

- Report 12347 Rev. 00, “*Simulazioni di Manovra per il nuovo porto di Vado Ligure – Studio Integrativo*” del 27 novembre 2015;
- Dati relativi al traffico registrato nell’ultimo biennio 2018 – 2019 per i porti di Savona e Vado Ligure, forniti dall’Ufficio Statistiche AdSP Mar Ligure Occidentale (*all. 8*);
- Fatturato e attività svolta dalla Società “Carmelo Noli S.r.l.” biennio 2018-2019 (*all. 9*);
- Decreto e istruttoria tariffaria per il bienni 2019-2020 e 2021-2022 (*all. 10.1 e 10.2*);
- *Port assessment* e simulazione di manovra “*Savona Port Study - CSMART*” del centro di formazione “Carnival Cooperation”, per le navi Classe XL della “Costa Crociere S.p.a.”;
- Riunioni del 15 luglio 2019, del 6 agosto 2019 e del 25 novembre 2020 con Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Associazioni di categoria e utenza portuale;
- Pareri espressi dalle Associazioni di categoria;
- Intesa finale con AdSP Mar Ligure Occidentale in data 19 dicembre 2019 (*all. 11*) e successiva integrazione, a seguito della riunione tenutasi in data 25 novembre 2020;
- Schema di calcolo per la stima dei costi di rimorchio (*all. 12*);
- Schema di confronto tra dati stimati (fatturato e numero di cavi) e dati reali registrati dal 1° gennaio al 31 dicembre 2020 dalla nuova piattaforma APM di Vado Ligure forniti dalla società concessionaria (*all. 13*);
- Tabella relativa al calcolo della media di rimorchiatori impiegati, per fascia oraria, dal 1° gennaio 2020 al 30 aprile 2020 (*all. 14*).
- Valutazioni broker per rimorchiatori simili (*all. 15*)
- “*Linee guida per il rilascio della concessione per l’esercizio del servizio di rimorchio portuale. Adeguamento al nuovo Codice dei contratti pubblici della Circolare n. 13961 del 18 dicembre 2013 e ss.mm. e ii.*” Circolare n. 11 del 19 marzo 2019 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (<http://www.mit.gov.it/normativa/circolare-numero-11-del-19032019>).

Prima di delineare i punti fondamentali della nuova organizzazione del servizio di rimorchio da porre a base di gara, peraltro già esaminati nel corso delle riunioni, si ritiene opportuno evidenziare la peculiare specificità della realtà portuale savonese che vede, all’avvio dei traffici della piattaforma *multipurpose* di Vado Ligure, un elemento di novità in termini di costi, disponibilità e organizzazione del servizio, che incide considerevolmente nella strategia di gara da adottarsi. Inoltre, il nuovo assetto proposto dovrà necessariamente essere in linea con l’operatività dello scalo, mirando a coniugare l’efficienza del servizio con i relativi costi sostenibili dall’utenza del settore. Come rappresentato nella riunione del 25 novembre 2020, l’anno 2020, a causa del periodo pandemico caratterizzato dalla diffusione del COVID-19, risulta non essere pienamente attendibile per la valutazione di costi e fatturato<sup>1</sup>. Pertanto, **le considerazioni espresse nel**

---

<sup>1</sup> Orientamento quest’ultimo annoverato nel Dp prot. n. 30327 in data 7 dicembre 2020 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Direzione Generale di vigilanza sulle Autorità Portuali, le infrastrutture



## *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

### **CAPITANERIA DI PORTO DI SAVONA**

LUNGOMARE MATTEOTTI, 4/B – 17100 - SAVONA (SV)

P.E.C. [cp-savona@pec.mit.gov.it](mailto:cp-savona@pec.mit.gov.it)

**presente capitolato si basano sui dati di traffico del biennio 2018/2019 forniti dall'ADSP del Mar Ligure Occidentale e sui dati menzionati nell'istanza tariffaria per il biennio 2021-2022**, presentata dal concessionario uscente, eccezion fatta per i dati relativi agli accosti presso la piattaforma *multipurpose* di Vado Ligure, che ha registrato la prima operazione commerciale nel mese di febbraio 2020<sup>2</sup>.

#### **Articolo 3 – Nuova organizzazione del servizio**

- Numero dei rimorchiatori

Il numero dei rimorchiatori che si reputa congruo per l'espletamento del servizio nei porti di Savona e Vado Ligure è fissato a 5 (cinque) unità, di cui 4 (quattro) di prima linea e 1 (una) di seconda linea. Tale esigenza deriva dall'imprescindibile impiego contemporaneo di 4 rimorchiatori per la manovra di ormeggio alle boe SARPOM (ormeggio di *oil tankers* su campo boe, situato a circa 0.5 Nm dalla costa). Inoltre, la presenza di 4 rimorchiatori costantemente in linea garantisce la continuità, senza ritardi, delle operazioni commerciali, dovendo assicurare un idoneo servizio sia su Savona che su Vado Ligure (*cfr all. 8.1 e 8.2*).

- Caratteristiche FFQ-1

Tenuto conto della realtà portuale di Savona e Vado Ligure, nonché dei traffici ivi insistenti, si ritiene necessario porre la caratteristica legata alla notazione FFQ-1, quale requisito essenziale di partecipazione, in tutti i rimorchiatori di prima linea. Quanto predetto, al fine di assicurare un elevato gradiente di sicurezza generale del porto, anche in ragione delle linee di traffico delle navi cisterna che scalano il Campo Boe della rada e i pontili petroliferi di Vado Ligure.

- Caratteristica ESCORT

Risulta necessaria la dotazione in 2 dei 4 rimorchiatori di prima linea il possesso della caratteristica "escort tug". Tale notazione, data la larghezza degli "ship-handler" equipaggiati, consente di ottenere un elevato standard di sicurezza per l'assistenza e la scorta alle unità di elevata stazza e particolarmente indicato per le motocisterne destinate ai terminal petroliferi del sorgitore vadese.

---

portuali ed il trasporto marittimo e per le vie d'acqua interne –.

<sup>2</sup> Tali dati sono presi in considerazione solo per la valutazione dell'attendibilità delle stime di traffico fornite da APM nel luglio 2019.



## Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

### CAPITANERIA DI PORTO DI SAVONA

LUNGOMARE MATTEOTTI, 4/B – 17100 - SAVONA (SV)

P.E.C. [cp-savona@pec.mit.gov.it](mailto:cp-savona@pec.mit.gov.it)

- Bollard pull (tiro a punto fisso)

Il citato studio della Società “CETENA S.p.a.” mostra la necessità di disporre di almeno 3 rimorchiatori con *bollard pull* da 70 tonnellate per il traffico navale che interesserà la piattaforma *multipurpose*, in considerazione dei venti predominanti e delle correnti marine che insistono nella porzione di mare interessata. Lo studio ha preso in esame alcune simulazioni di manovra con condizioni meteo limite, atte ad evidenziare i punti critici in ordine di fattibilità in sicurezza delle manovre. Si rimanda alla lettura dello studio per i dettagli.

- Albero abbattibile

Il sorgitore savonese è interessato dall’approdo di nuove navi da crociera della “Classe XL”, che presentano dimensioni e caratteristiche costruttive tali da richiedere una conformazione *ad hoc* delle unità rimorchiatrici; in particolare, è stata prevista la necessità della presenza dell’albero abbattibile (preferibile alla prora sufficientemente pronunciata) in tutti i rimorchiatori di prima linea, per consentire le manovre di spinta in sicurezza, come annoverato nel “Savona Port Study - CSMART”, cui si rimanda la lettura per i dettagli.

- Orario del servizio

Attualmente, ai sensi di quanto previsto dal Regolamento del servizio vigente, la disponibilità dei rimorchiatori è modulata, in relazione a determinate fasce orarie, su un numero variabile di rimorchiatori (da 1 a 4) che tiene conto degli orari di maggior traffico ordinario nell’arco della giornata. La Tabella in *all. 14* pone a confronto il numero di prestazioni di rimorchio erogate e il numero di navi approdate, suddivisi per fasce orarie (di cui al vigente Regolamento), nel periodo compreso tra il 1° gennaio e il 30 aprile 2020, al fine di considerare anche l’incidenza nei traffici della nuova piattaforma *multipurpose*<sup>3</sup>. È doveroso rappresentare che l’attuale organizzazione del servizio, di cui al vigente Regolamento, non appare idonea ad assicurare la necessaria flessibilità di impiego dei rimorchiatori nei due bacini portuali, anche in considerazione dell’eventuale contemporaneità nello svolgimento delle manovre presso di essi. Si reputa necessaria, dunque, una riorganizzazione del servizio che, alla luce delle stime di incremento del traffico presso il sorgitore di Vado Ligure e, in via generale, alla sempre più attuale materializzazione del fenomeno del gigantismo navale, sia in grado di soddisfare rigorosamente gli imprescindibili requisiti di sicurezza della navigazione. Pertanto, in accordo anche con quanto prospettato nel corso delle riunioni propedeutiche alla presente

---

<sup>3</sup> La scelta del periodo si ritiene congrua al solo scopo di confermare l’attendibilità della nuova organizzazione oraria; infatti il periodo esaminato tiene conto dell’incidenza degli accosti registrati presso il nuovo Terminal APM (operativo dal febbraio 2020). Inoltre, si è scelto di considerare il periodo temporale *de quo*, al fine di non risentire, in maniera incisiva, dell’inflessione nei traffici dovuti al periodo pandemico tutt’ora in corso, i cui primi effetti delle restrizioni per il contenimento del contagio sono intervenuti nei mesi successivi al marzo 2020.



# *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

## **CAPITANERIA DI PORTO DI SAVONA**

LUNGOMARE MATTEOTTI, 4/B – 17100 - SAVONA (SV)

P.E.C. [cp-savona@pec.mit.gov.it](mailto:cp-savona@pec.mit.gov.it)

procedura di gara, si propone una **nuova organizzazione oraria del servizio** in linea con l'andamento futuro del traffico portuale e, quindi, che preveda l'impiego, oltre a **due unità sempre disponibili h24, n. 2 rimorchiatori reperibili al massimo entro 1 ora**. A tale proposito, bisogna inoltre tenere in considerazione il fondamentale ruolo della "Commissione accosti" del porto, in ordine alla gestione e regolamentazione dei movimenti delle navi, avendo la possibilità di effettuare, con un congruo anticipo (minimo 24h prima), la pianificazione dei movimenti di concerto con i servizi tecnico nautici.

- **Clausola Sociale**

Al fine di promuovere la stabilità occupazionale nel rispetto dei principi dell'Unione Europea, e ferma restando la necessaria armonizzazione con l'organizzazione dell'operatore economico subentrante e con le esigenze tecnico-organizzative e di manodopera previste nel nuovo contratto, l'aggiudicatario del contratto di appalto si impegna ad assorbire prioritariamente nel proprio organico il personale già operante alle dipendenze dell'aggiudicatario uscente, come previsto dall'articolo 50 del Codice, garantendo l'applicazione dei CCNL di settore, di cui all'art. 51 del d.lgs. 15 giugno 2015, n. 81.

### **Articolo 4 – Analisi e stima dei costi del servizio**

Data la nuova organizzazione del servizio, descritta nel precedente articolo, si procede di seguito a una analisi dettagliata delle principali voci di costo al fine di avere un quadro, seppur stimato, dell'impatto economico.

I dati in possesso alla Capitaneria di Porto derivano dall'ultima istanza tariffaria per il biennio 2021-2022 che, in ottemperanza alle circolari ministeriali che regolano la determinazione della variazione biennale delle tariffe, esplicitano nel dettaglio, tramite uno schema riepilogativo, le voci di costo risultando agevole strutturare gli effetti della nuova organizzazione.

Nell'allegato 12 sono sintetizzati, per una più rapida consultazione, i valori stimati delle voci di costo mentre dall'allegato 13 si potrà evincere il numero di prestazioni previste per il primo triennio dall'avvio del Terminal APM, sulla base dei dati forniti dalla Società "APM Terminal Vado Ligure S.p.a.", per la sola piattaforma *multipurpose* (il solo elemento di novità rispetto al calcolo dell'ultimo regime tariffario).

- **Situazione attuale e variazione dei volumi**

I dati in parola, in termini di numero di accosti e stazza delle navi approdate, hanno trovato sostanziale conferma, nonostante il periodo pandemico, nel primo anno di avvio della piattaforma (2020), durante il quale si sono verificati accosti che hanno generato un fatturato vicino alle stime allora calcolate. Dall'ultima istanza tariffaria è emerso che il





## *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

### **CAPITANERIA DI PORTO DI SAVONA**

LUNGOMARE MATTEOTTI, 4/B – 17100 - SAVONA (SV)

P.E.C. [cp-savona@pec.mit.gov.it](mailto:cp-savona@pec.mit.gov.it)

concessionario uscente, nell'anno 2019 ha erogato servizi per 2.135 cavi mentre la piattaforma *multipurpose*, dalla stima fornita, prevede, a partire dal 2020, l'erogazione di ulteriori 549 cavi in media nei primi tre anni di avvio del Terminal. Pertanto, la variazione percentuale dei cavi erogati, con l'avvio della piattaforma, consta di una maggiorazione del 25,71%. Tale variazione è indicativa di un aumento in termini di costi tecnici e generali rispettivamente indicati nelle voci D<sub>0</sub> e F<sub>0</sub> dell'allegato 12.

- **Costo annuo personale marittimo (disponibilità del servizio)**

La tabella della parte A dell'allegato 12 pone a confronto l'impiego orario giornaliero dei rimorchiatori previsto dall'Ordinanza n. 156/2015 di questa Autorità Marittima e l'impiego ipotizzato con il nuovo assetto. Dall'analisi dei dati si rileva un incremento massimo potenziale in ore pari al 88%. Ovviamente, tale percentuale è assimilabile ad un inverosimile impiego continuativo nell'arco della giornata e per 365 giorni l'anno di 4 rimorchiatori costantemente impegnati in manovra. La realtà impone di considerare, per i rimorchiatori in reperibilità entro 1 ora, il concetto, riconosciuto dalla giurisprudenza, della cd. "*reperibilità passiva*". L'attuale CCNL del settore rimorchio non disciplina nel dettaglio l'istituto della reperibilità che, quindi, potrà essere oggetto di contrattazioni integrative in sede locale. Pertanto, si ritiene congruo riconoscere nei costi annui del personale marittimo una variazione incrementale, rispetto all'organizzazione imposta dal regolamento vigente, del **20%**. La tabella è stata realizzata sulla base delle considerazioni enunciate nel precedente articolo dedicato all'orario di servizio dei rimorchiatori. Viene evidenziata la variazione percentuale del totale del numero delle ore di disponibilità del servizio tra l'attuale assetto e quello proposto in gara. Alla luce di quanto enunciato e facendo riferimento all'ultima istanza tariffaria, l'incremento stimato dell'impiego orario del personale marittimo genera un costo incrementale pari a € 478.966 (quattrocentosettantottonovecentosessantasei/00).

- **Costo annuo per ammortamento flotta, remunerazione dell'investimento e rischi operativi**

Per quanto riguarda gli ammortamenti, corre l'obbligo annoverare le rilevanti novità da porre a base di gara. In particolare:

- a) **n. 3 (tre) rimorchiatori da 70 tons** di bollard pull. Per la stima del valore dei rimorchiatori in parola, è stata utilizzata la valutazione fornita dal MIT nel 21 ottobre 2019, secondo la procedura ai sensi della circolare M\_TRA/DINFR/7884 del 10 luglio 2008 del M.I.T, per analoga richiesta della Capitaneria di Porto di Ravenna, in quanto corrispondente alle stesse caratteristiche dei rimorchiatori richiesti nel bando di gara attribuendo una stima di 5.500.000 €;
- b) **n. 1 (uno) mezzo di seconda linea**. Si pone a calcolo un valore stimato di almeno 2.500.000 €, ammortizzati dal nuovo concessionario durante il periodo di durata della





## *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

### **CAPITANERIA DI PORTO DI SAVONA**

LUNGOMARE MATTEOTTI, 4/B – 17100 - SAVONA (SV)

P.E.C. [cp-savona@pec.mit.gov.it](mailto:cp-savona@pec.mit.gov.it)

concessione all'aliquota fiscale del 7,5%, come indicato nel Decreto ministeriale del 31 dicembre 1988;

- c) **il quarto rimorchiatore** di prima linea si stima possa essere analogo ad uno dei rimorchiatori presenti attualmente in servizio, in particolare il “Capo Noli”, di cui è stato determinato il valore di mercato di 5.200.000 € con nota nr 20786 del 2 agosto 2018 e ammortizzato secondo la procedura ai sensi della circolare M\_TRA/DINFR/7884 del 10 luglio 2008 del M.I.T. all'aliquota fiscale del 7,5%, come indicato nel Decreto ministeriale del 31 dicembre 1988;
- d) **rinnovo della flotta a metà concessione.** Come previsto dalla Circolare ministeriale, è ipotizzabile che almeno un mezzo verrà sostituito a metà della concessione per ripristinare l'età media iniziale; è stato stimato un valore di 7.000.000 €, da ammortizzare su 7 anni all'aliquota fiscale del 7,5% (come previsto dal D. Min. 31/12/1988)

Sulla base delle novità sopra descritte, la Tabella nella parte “B” illustra una comparazione dei costi di ammortamento annui, indicati nel decreto tariffario vigente, con quelli stimati dalla nuova organizzazione dei mezzi da richiedere nel bando di gara.

- Costo incrementale annuo personale amministrativo e tecnico

La nuova organizzazione del servizio non prevede impatti significativi sui costi relativi al personale amministrativo, che si stima possa continuare ad avere la medesima struttura organizzativa del concessionario uscente.

- Costo incrementale annuo per la manutenzione, riparazione, riclassifica della flotta

Per quanto riguarda i costi di manutenzione, riparazione e riclassifica della flotta si è scelto di applicare lo stesso valore della variazione percentuale del numero di cavi generati dai nuovi traffici considerandolo direttamente proporzionale al grado di usura dei mezzi.

- Costo incrementale annuo ammortamenti non flotta

Non si ravvede la necessità di prevedere ulteriori costi relativi agli ammortamenti a immobilizzazioni materiali in quanto l'attuale struttura uscente prevede già un patrimonio immobiliare (magazzino, sede operativa, ormeggio) che ragionevolmente si presume avere lo stesso assetto all'indomani dell'affidamento.

- Costo incrementale annuo per spese generali

Nonostante la maggior parte delle voci che rappresentano le spese generali, indicate nell'ultimo decreto tariffario, non siano soggette ad un proporzionale incremento in



## *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

### **CAPITANERIA DI PORTO DI SAVONA**

LUNGOMARE MATTEOTTI, 4/B – 17100 - SAVONA (SV)

P.E.C. [cp-savona@pec.mit.gov.it](mailto:cp-savona@pec.mit.gov.it)

relazione alla nuova organizzazione del servizio, si ritiene comunque congruo stimare un aumento del 5%.

Si rimanda alla disamina dell'all. 12 il conto analitico dei calcoli fin ora descritti e a margine dei valori, per una pronta visione, viene proposto uno schema riepilogativo che mette a confronto costi iniziali, incrementali e finali.

Per tutto quanto esposto e dai calcoli esperiti è stabilito un **costo totale stimato ( $Q_0$ )** pari a:

**€ 8.004.698**

**In ottemperanza a quanto indicato nel paragrafo 3.3.2 lett. b) delle linee guida nr 11 del 19 marzo 2019 del M.I.T il costo complessivo massimo del servizio di rimorchio portuale che potrà essere offerto in gara ( $Q_{max}$ ) è pari a:**

$$Q_{max} = Q_0 \times 1,14 = \text{€ } 9.125.355$$

#### **Articolo 5 – Criteri di valutazione dell'offerta**

Al fine di predisporre la graduatoria per individuare l'offerta economicamente più vantaggiosa, l'art. 95, comma 9 del Codice dei Contratti Pubblici, prevede che l'Amministrazione aggiudicatrice utilizzi una metodologia tale da consentire di determinare un unico dato numerico finale. In tal senso, è necessario fare riferimento a uno dei metodi "multi-criteri" proposti dalla letteratura.

Il metodo aggregativo compensatore è il più utilizzato dalle stazioni appaltanti ed è quello che meglio si adatta alla scelta di formule indipendenti che richiedono una valutazione quantitativa degli elementi tecnici delle offerte.

Infatti, i criteri di valutazione dell'offerta tecnica sono finalizzati a selezionare i concorrenti in grado di assicurare maggiore garanzia di tutela della sicurezza e migliore operatività delle strutture portuali. Per la definizione dei coefficienti, si propone di adottare formule indipendenti, incluse nelle Griglie di Valutazione, di cui alla Circolare del MIT n. 11 in data 19 marzo 2019 (*"Linee guida per il rilascio della concessione per l'esercizio del servizio di rimorchio portuale. Adeguamento al nuovo Codice dei contratti pubblici della Circolare n. 13961 del 18 dicembre 2013 e s.m.i."*), nelle quali il punteggio attribuito ad ogni concorrente non dipende dal punteggio assegnato agli altri partecipanti alla gara.

L'aggiudicazione avverrà, secondo le indicazioni fornite dalle sopra richiamate linee guida ministeriali, alla migliore offerta economicamente più vantaggiosa, utilizzando il metodo dell'interpolazione bilineare (cfr. *"Linee guida n. 2, di attuazione del D.Lgs. 18 aprile 2016, n. 50, recanti "Offerta economicamente più vantaggiosa", approvate dal Consiglio dell'ANAC con Delibera n. 1005 del 21 settembre 2016, successivamente aggiornate con Delibera n. 424 del 18 maggio 2018*).



## *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

### **CAPITANERIA DI PORTO DI SAVONA**

LUNGOMARE MATTEOTTI, 4/B – 17100 - SAVONA (SV)

P.E.C. [cp-savona@pec.mit.gov.it](mailto:cp-savona@pec.mit.gov.it)

Nel caso di specie, il metodo di assegnazione dei punteggi consiste nell'attribuire, a ciascun concorrente, il punteggio finale scaturito dalla media ponderata dei coefficienti attribuiti al concorrente medesimo per ciascun criterio (o sub-criterio) di valutazione utilizzando, come pesi, i "punteggi" (o "sub-punteggi") previsti nelle Griglie di Valutazione. La somma del punteggio previsto per l'offerta tecnica e di quello per l'offerta economica è pari a 100 (cento).

I criteri di valutazione, dettagliatamente esposti nelle Griglie di Valutazione, riguardano sia i requisiti tecnici sia quelli economici. Trattandosi di selezionare la migliore offerta, secondo il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, il punteggio attribuito ai requisiti tecnici è preponderante; pertanto, è attribuito ai criteri di valutazione dell'offerta tecnica e quelli di valutazione dell'offerta economica un punteggio massimo, rispettivamente pari a 75 (settantacinque) e 25 (venticinque) punti.

- Criteri di valutazione delle offerte tecniche

Per la corretta valutazione delle offerte tecniche vengono predisposti i seguenti criteri e sub-criteri di valutazione.

*a) Valori-soglia e peso delle caratteristiche tecniche e organizzative rilevanti per la qualità del servizio*

Le griglie di valutazione indicano le caratteristiche tecniche dei rimorchiatori e le caratteristiche rilevanti per la qualità del servizio ed i relativi punteggi da assegnare. Inoltre, sono presenti valori-soglia che, se non raggiunti, comportano l'esclusione dal seguito della gara; ciò perché l'obiettivo della stazione appaltante è quello di conseguire un'organizzazione del servizio corrispondente almeno alle caratteristiche stabilite con i valori-soglia e di favorire il conseguimento di un'organizzazione migliorativa rispetto ad essa.

Attribuendo fino a 75 punti all'offerta tecnica, per la valutazione di tale offerta si procede, in via preliminare, alla valutazione delle caratteristiche prioritarie nella quale il concorrente deve ottenere, a pena di esclusione dalla gara, un punteggio pari o superiore a 20 punti (primo valore-soglia). Per i soli concorrenti che hanno conseguito almeno 20 (venti) punti nella valutazione delle caratteristiche prioritarie, si procede quindi alla valutazione delle altre caratteristiche tecniche ed all'assegnazione del relativo punteggio. Sono ammessi alla valutazione dell'offerta economica i soli concorrenti che nella valutazione dell'offerta tecnica hanno ottenuto un punteggio complessivo pari o superiore a 40 (quaranta) punti (secondo valore-soglia).

Per il dettaglio delle caratteristiche tecniche, prioritarie e non, si rimanda alle Griglie di Valutazione riportate nelle linee guida ministeriali e alle modifiche, di cui all'art. 8 del presente Capitolato tecnico.



## *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

### **CAPITANERIA DI PORTO DI SAVONA**

LUNGOMARE MATTEOTTI, 4/B – 17100 - SAVONA (SV)

P.E.C. [cp-savona@pec.mit.gov.it](mailto:cp-savona@pec.mit.gov.it)

#### *b) Valutazione delle caratteristiche tecniche dei singoli rimorchiatori*

Ferma restando la valutazione dei requisiti essenziali dei rimorchiatori offerti, così come indicati dal presente Capitolato, la valutazione delle altre caratteristiche dei rimorchiatori va compiuta esclusivamente sul numero di rimorchiatori richiesti nel bando di gara, divisi tra prime e seconde linee. Si valutano positivamente le caratteristiche tecniche migliori di quelle ritenute come caratteristiche di base.

Da una disamina delle linee guida ministeriali si desume che le Griglie di Valutazione attribuiscono punteggi più elevati ai rimorchiatori inclusi tra le prime linee rispetto a quelli inclusi tra le seconde linee. Esse indicano, altresì, il limite massimo al di là del quale non sono previsti premi per ulteriori miglioramenti delle caratteristiche del singolo rimorchiatore.

La convenienza ad assegnare l'insieme dei servizi di rimorchio ad un unico operatore implica che le valutazioni delle caratteristiche tecniche dei singoli rimorchiatori siano aggregate.

#### *c) Valutazione dell'età media della flotta*

Ad un'età più contenuta corrisponde una valutazione migliore, in quanto una flotta più giovane offre migliori garanzie di funzionalità e affidabilità. Per valutare l'età media della flotta, occorre distinguere le prime linee e le seconde linee, le cui griglie di valutazione sono differenziate.

L'età del rimorchiatore si calcola in anni dalla data della sua prima immatricolazione alla data di scadenza del termine per la presentazione delle domande di partecipazione alla gara. Poiché, nel corso del periodo di concessione di 15 anni, si assiste ad un significativo aumento dell'età media della flotta offerta in gara, è fatto obbligo di ripristinare all'ottavo anno (tempo medio della concessione) l'età media offerta in gara, per le prime e le seconde linee, aumentata al massimo del 40%.

Il calcolo dell'età media andrà fatto anche in questo caso come descritto in precedenza.

Infine, una specifica griglia, menzionata nelle linee guida, premia l'impegno del concorrente a ricostituire, al tempo medio della concessione, un'età media dei rimorchiatori di prima linea più bassa rispetto al massimo consentito (+40%).

#### *d) Valutazione delle dotazioni tecniche che consentono interventi tempestivi di manutenzione sui rimorchiatori*

Poiché gli interventi di manutenzione devono essere rapidi ed efficaci, risultano rilevanti sia la più agevole accessibilità alla rete distributiva dei pezzi di rispetto dei motori di ciascun rimorchiatore (sub-criterio incluso nelle caratteristiche tecniche dei singoli rimorchiatori), sia la disponibilità di un magazzino adeguatamente attrezzato, e



## *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

### **CAPITANERIA DI PORTO DI SAVONA**

LUNGOMARE MATTEOTTI, 4/B – 17100 - SAVONA (SV)

P.E.C. [cp-savona@pec.mit.gov.it](mailto:cp-savona@pec.mit.gov.it)

sufficientemente vicino al luogo di erogazione del servizio, e che disponga dello spazio necessario per garantire lo stoccaggio dei materiali e la custodia di strumenti che consentano di effettuare interventi di manutenzione preferibilmente in loco.

Le griglie di valutazione permettono di attribuire un punteggio premiante ai concorrenti che dispongono di un magazzino attrezzato, in ragione della sua ampiezza e prossimità al luogo di ormeggio dei rimorchiatori. L'aspirante concessionario deve dimostrare la disponibilità del magazzino, indicandone idoneo titolo giuridico. Il magazzino è definito attrezzato e concorre all'attribuzione dei punteggi previsti nelle relative griglie di valutazione qualora sia dotato di attrezzature e pezzi di rispetto che consentano la continuità del servizio, composti da almeno 100 (cento) metri lineari di cavo di rimorchio, per ogni rimorchiatore in flotta (sia di prima sia di seconda linea), e da una "linea completa" per ciascun motore principale o ausiliario, composta da: camicia, pistone (dotato di fasce, biella e relativi cuscinetti) e testata completa. Qualora siano presenti in flotta 3 (tre) o 4 (quattro) motori gemelli, è sufficiente una "linea completa", mentre per 5 (cinque) o più motori gemelli sono sufficienti 2 (due) "linee complete". Il magazzino deve essere mantenuto attrezzato per tutta la durata della concessione.

#### *e) Valutazione delle caratteristiche organizzativo-gestionali dell'impresa*

L'aspirante concessionario deve possedere capacità organizzative e gestionali per garantire la continuità del servizio, per fronteggiare i picchi di domanda e per gestire ogni possibile emergenza con personale e mezzi idonei.

Pertanto, al fine di generare un incentivo volto a migliorare l'organizzazione di base, indicata come requisito minimo di partecipazione, sarà attribuito un punteggio premiante alle offerte nelle quali il concorrente sia in possesso di una maggiore esperienza nell'organizzazione e nella gestione dell'attività di rimorchio portuale, come pure di certificazioni rilevanti sul piano della qualità e della gestione ambientale. In caso di forma aggregata, le certificazioni in parola devono essere possedute da ciascun componente del raggruppamento.

Considerando, inoltre, che l'esperienza accumulata dal personale è un elemento rilevante per la qualità dell'organizzazione, sono valutate positivamente le offerte che includono anche capi servizio (di coperta e di macchina) con caratteristiche professionali superiori a quelle minime previste nel bando. Sono, infatti, previste nelle linee guida cinque differenti griglie di valutazione:

- la prima, relativa all'esperienza del concorrente, calcolata in base al numero di anni nei quali ha svolto attività di rimorchio portuale;
- la seconda, relativa alle certificazioni possedute (ISO 9001, ISO 14001, ecc.);
- la terza, finalizzata alla valutazione dell'esperienza acquisita nel servizio di rimorchio portuale dai capi servizio, inclusi nell'organigramma;



## *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

### **CAPITANERIA DI PORTO DI SAVONA**

LUNGOMARE MATTEOTTI, 4/B – 17100 - SAVONA (SV)

P.E.C. [cp-savona@pec.mit.gov.it](mailto:cp-savona@pec.mit.gov.it)

- la quarta, finalizzata alla valutazione dell'impiego di equipaggi supplementari rispetto al numero minimo previsto dal presente Capitolato;
- la quinta, al fine di valutare, limitatamente ai comandanti, il possesso di titoli superiori rispetto alle abilitazioni minime necessarie per l'erogazione del servizio.

- Criteri di valutazione delle offerte economiche

Per il criterio di valutazione dell'offerta economica, la soluzione da adottare è quella dell'interpolazione bilineare, sia per scoraggiare offerte anomale al ribasso, che potrebbero ledere il prioritario obiettivo della sicurezza, sia per limitare l'inconveniente di valorizzare eccessivamente differenze minime tra le offerte economiche. Deve essere, quindi, valutato il costo totale annuo presentato nell'offerta economica, risultante dal piano economico finanziario, al netto del costo annuo previsto per i consumi di carburanti e lubrificanti.

Nell'offerta economica va pertanto dichiarato il costo complessivo annuo per l'erogazione del servizio di rimorchio ( $Q_0$ ), con esclusione dei costi per consumi di carburanti e lubrificanti.

Il costo  $Q_0$ , dichiarato in fase di offerta economica, concorrerà insieme al costo per consumi di carburanti e lubrificanti (CCL)<sup>4</sup> alla determinazione del costo totale annuo da cui derivare le tariffe.

Parte integrante dell'offerta è il Piano Economico Finanziario, da predisporre per tutta la durata della concessione e da aggiornare periodicamente, che consenta di scomporre il costo offerto in gara nelle seguenti componenti di costo:

- $A_0$ : costo complessivo annuo per il personale marittimo;
- $B_0$ : costo complessivo annuo per ammortamenti o per i contratti in base ai quali il concorrente ha la disponibilità dei rimorchiatori. Il costo deve includere anche i costi legati ai rimorchiatori che subentreranno alla flotta iniziale durante il periodo della concessione;
- $C_0$ : costo complessivo annuo per il personale tecnico, amministrativo e dedicato alla manutenzione;
- $D_0$ : costo complessivo annuo per manutenzione, riparazione e riclassifica dei rimorchiatori;
- $E_0$ : costo complessivo annuo per ammortamento di beni diversi dalla flotta utilizzati per lo svolgimento dell'attività d'impresa (es: magazzini, automezzi, computer...);
- $F_0$ : costo complessivo annuo per le spese generali, che includono: assicurazioni ordinarie e rischio guerra, consulenze legali, fiscali e tecniche, rappresentanza, spese di gestione dell'ufficio, costi degli amministratori;

---

<sup>4</sup> Il costo dei carburanti e lubrificanti si baserà sui dati dell'ultima istanza tariffaria maggiorati dei consumi stimati derivanti dagli accosti alla piattaforma *multipurpose*.





## *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

### **CAPITANERIA DI PORTO DI SAVONA**

LUNGOMARE MATTEOTTI, 4/B – 17100 - SAVONA (SV)

P.E.C. [cp-savona@pec.mit.gov.it](mailto:cp-savona@pec.mit.gov.it)

- $G_0$ : margine sui costi, che comprende il rendimento atteso sul capitale investito e la copertura del rischio operativo.

Per ciascuna delle voci rilevanti, ai sensi dell'art. 95 comma 10 del Codice dei Contratti Pubblici, dovranno altresì essere indicati i costi relativi alla sicurezza.

#### **Articolo 6 – Criteri di formazione delle tariffe e loro adeguamento**

L'indicazione dei criteri e meccanismi con cui si determinano e, successivamente, si aggiornano le tariffe del servizio è indispensabile al fine di consentire agli aspiranti concessionari di stimare il relativo rischio d'impresa. Affinché i partecipanti possano ben valutare la componente di rischio derivante dalla formula distributiva utilizzata per definire l'impianto tariffario, esso non deve essere modificato nei due anni precedenti a quello di pubblicazione del bando di gara, in quanto elemento essenziale per la presentazione delle offerte.

Una volta individuato il concessionario, l'Amministrazione stabilisce le tariffe delle prestazioni da erogare con l'obiettivo di coprire il costo complessivo annuo risultante all'esito della gara, utilizzando le informazioni dettagliate indicate nel bando e nei documenti di gara.

- Prima determinazione delle tariffe

Dalla formula imposta dalle linee guida ministeriali per il calcolo della prima determinazione tariffaria, si evince che il fatturato medio, da porre a calcolo rispetto al costo offerto in gara, è relativo ai due anni solari precedenti la pubblicazione del bando e, pertanto, nell'ipotesi di pubblicazione del bando entro il primo semestre del 2021, gli anni solari 2019 e 2020. Tuttavia, a seguito degli esiti della riunione tenutasi in data 17 dicembre 2020, come anche suggerito dal *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Direzione Generale per la vigilanza sulle Autorità Portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne - con la Circolare prot. n. 0030327 in data 07 dicembre 2020*, e che ha visto coinvolte le Associazioni di categoria interessate nonché l'utenza portuale locale, si è ritenuto opportuno non considerare l'anno 2020 per il calcolo del fatturato medio, tenuto conto che l'emergenza sanitaria dovuta alla diffusione di *Covid-19* ha comunque condizionato, in parte, i dati relativi a costo e fatturato del servizio di rimorchio, maturati dalla Società concessionaria uscente. Alla luce di quanto sopra, tenuto conto che il biennio preso in esame per la determinazione del fatturato medio è quello 2018-2019, i costi derivanti dal nuovo assetto del servizio – che tengono conto dei traffici a regime della piattaforma – saranno inevitabilmente sproporzionati, rispetto al fatturato medio maturato, risentendo fortemente del periodo di assenza del nuovo Terminal.

In sede di prima determinazione, le tariffe devono essere stabilite con l'obiettivo di realizzare un flusso di ricavi che possa coprire il costo complessivo iniziale (Fatturato Nuovo,  $FN_0$ ) costituito dalla somma del costo complessivo offerto in gara dall'impresa aggiudicataria ( $Q_0$ ) e del costo contabilizzato dal concessionario uscente nel conto di competenza dell'ultimo





## *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

### **CAPITANERIA DI PORTO DI SAVONA**

LUNGOMARE MATTEOTTI, 4/B – 17100 - SAVONA (SV)

P.E.C. [cp-savona@pec.mit.gov.it](mailto:cp-savona@pec.mit.gov.it)

anno fiscale (2019) per consumi e lubrificanti (CCL) maggiorato delle stime di consumi derivanti dagli accosti presso la nuova piattaforma indicate in *all. 13*.

Pertanto, alla luce di quanto sopra, si utilizzerà la seguente formula per il calcolo della prima determinazione tariffaria:

$$\left[ \frac{FN_0 - FV_p}{FV_p} \right] \times 100 = \Delta\%$$

Dove:

-  $FN_0$  è il costo complessivo annuo iniziale per l'erogazione del servizio: somma tra il costo annuo complessivo offerto in gara ( $Q_0$ ) e il costo annuo per consumi e lubrificanti contabilizzato dal concessionario uscente nel conto di competenza dell'anno di attività di cui all'istanza tariffaria maggiorato della stima dei CCL per il traffico della piattaforma indicati in *all. 13*;

-  $FV_p$  è la media annuale dei fatturati registrati dal concessionario uscente nel biennio 2018/2019<sup>5</sup> maggiorato della stima del fatturato medio dei primi tre anni generato dalla nuova piattaforma, di cui all'*all. 13*.

- Aggiornamento annuale delle tariffe

Le tariffe devono essere aggiornate annualmente sulla base del costo offerto in gara, rivalutato con l'indice ISTAT (FOI) relativo all'anno precedente e del costo effettivo per consumi e lubrificanti sostenuto nell'anno precedente. Tale aggiornamento andrà effettuato, a cura dell'Autorità Marittima, al massimo entro il mese di febbraio di ciascun anno, a partire dal secondo anno di vigenza della concessione.

- Aggiornamento quinquennale delle tariffe

La possibilità che le tariffe calcolate in prima determinazione consentano di coprire il più possibile i costi offerti in gara è legata al fatto che le prestazioni di rimorchio, che saranno effettivamente erogate, risultino invariate rispetto a quelle realizzate nell'anno 2019 maggiorate della stima degli introiti per la piattaforma o al fatto che la stima compiuta si dimostri corretta. Tenuto conto del fatto che l'attendibilità delle previsioni sui traffici portuali tende a diminuire all'allungarsi dell'orizzonte temporale considerato, è necessario prevedere modalità di aggiornamento delle stime dei servizi di rimorchi da erogare che portino alla

---

<sup>5</sup> Escludendo il fatturato dell'anno 2020, ritenuto poco significativo a causa del periodo pandemico come da intesa con AdSP, utenza portuale e associazioni di categoria in seno alla riunione del 25 novembre 2020.



## *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

### **CAPITANERIA DI PORTO DI SAVONA**

LUNGOMARE MATTEOTTI, 4/B – 17100 - SAVONA (SV)

P.E.C. [cp-savona@pec.mit.gov.it](mailto:cp-savona@pec.mit.gov.it)

modifica del piano economico-finanziario e, conseguentemente, rideterminino le tariffe di equilibrio economico-finanziario per il successivo periodo regolatorio. Infatti, considerata la durata della concessione, il solo adeguamento delle tariffe all'inflazione esporrebbe il concessionario ad un rischio operativo eccessivo incompatibile con i prioritari obiettivi di sicurezza e con le esigenze di economicità del servizio.

Nel febbraio 2020, la realtà portuale di Savona - Vado Ligure ha visto l'avvio operativo della nuova piattaforma *multipurpose*, sita presso il bacino portuale vadese e data in concessione alla Società "APM Terminals Vado Ligure S.p.a.". Da un'analisi dei dati relativi al numero di accosti nave effettivamente svolti presso il Terminal, si ravvisa, ad oggi, un sostanziale allineamento di questi ultimi con le stime di traffico fornite nel luglio 2019<sup>6</sup>, da parte dello stesso terminalista. Al fine di risolvere tale aspetto, in una prima fase istruttoria di redazione del presente Capitolato, si era ritenuto congruo anticipare al terzo anno la prima revisione periodica del regime tariffario. Tuttavia, a seguito della riunione del 25 novembre 2020, tenuto conto della potenziale precarietà a cui potranno essere soggetti i traffici marittimi navali negli avvenire, a causa del periodo pandemico in corso, si è ritenuto opportuno ristabilire la durata del primo periodo regolatorio in cinque anni, così come previsto dalle linee guida ministeriali.

Prima della scadenza del quinto e del decimo anno (considerato come primo anno quello di immissione in servizio), l'Autorità Marittima convocherà i soggetti interessati (Autorità di Sistema Portuale, concessionario e rappresentanze nazionali dei soggetti erogatori e degli utenti del servizio), per esaminare il nuovo piano economico-finanziario, aggiornato dal concessionario alla previsione delle prestazioni di rimorchio per il quinquennio successivo, sviluppato sulla base delle prestazioni di rimorchio erogate in media nel secondo, terzo e quarto anno del periodo regolatorio in corso. Qualora il profilo delle prestazioni previste per il quinquennio successivo non presenti sostanziali variazioni rispetto a quello del precedente piano economico-finanziario e, dall'applicazione delle nuove previsioni quantitative, risulti una diminuzione delle tariffe o un loro aumento non superiore al tetto indicativo del 14% (ritenuto sostenibile secondo quanto prima indicato negli articoli precedenti), le modalità di aggiornamento delle tariffe sono quelle previste dalla Sezione II delle linee guida e così come delineate nei documenti di gara; il relativo provvedimento deve entrare in vigore il 1° gennaio del sesto e undicesimo anno di vigenza della concessione.

Se dall'applicazione delle nuove previsioni quantitative risultino variazioni tariffarie superiori al suddetto 14% l'Autorità Marittima, sentiti i soggetti interessati di cui sopra, deve valutare l'introduzione della tariffa di disponibilità ovvero, nel caso questa sia già applicata, il suo aumento, sempre nei limiti del 30% dei costi per l'ammortamento dei rimorchiatori ( $B_0$ ) e degli altri beni ( $E_0$ ) dichiarati nell'offerta economica e a cui è stata aggiudicata la gara, rivalutati sino al termine del periodo regolatorio in questione. Nel caso in cui neanche attraverso

---

<sup>6</sup> Cfr all. 7.



## *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

### **CAPITANERIA DI PORTO DI SAVONA**

LUNGOMARE MATTEOTTI, 4/B – 17100 - SAVONA (SV)

P.E.C. [cp-savona@pec.mit.gov.it](mailto:cp-savona@pec.mit.gov.it)

queste misure sia possibile garantire *ex ante* l'equilibrio economico-finanziario del concessionario l'Autorità Marittima, sentiti i soggetti interessati di cui sopra, dovrà definire la riorganizzazione del servizio attraverso una riduzione della struttura operativa del concessionario.

In ogni caso, la riorganizzazione del servizio deve essere compatibile con le disposizioni dell'articolo 175 del Codice dei Contratti Pubblici (Decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50) e ss.mm.ii..

Se la riorganizzazione del servizio adottata dall'Autorità Marittima non consenta, ad avviso del concessionario, il riequilibrio del piano economico-finanziario questi, entro trenta giorni dalla relativa comunicazione, può recedere senza indennizzo o risarcimento, salvo l'obbligo di continuare a fornire il servizio nelle more della nuova procedura di affidamento per un massimo di dodici mesi dal recesso.

Qualora il profilo delle prestazioni previste per il quinquennio successivo per le diverse categorie di utenti presenti sostanziali variazioni rispetto a quello del precedente piano economico-finanziario, le modalità di aggiornamento delle tariffe sono quelle indicate nei documenti di gara, ma l'applicazione di tale variazione può essere diversificata dall'Autorità Marittima, sulla base delle valutazioni compiute dai soggetti interessati soprarichiamati, sempre con la finalità di coprire per il successivo periodo regolatorio il costo offerto in gara annualmente rivalutato con l'indice ISTAT (FOI). Anche in questo caso, il provvedimento tariffario deve entrare in vigore il 1° gennaio del sesto e undicesimo anno di vigenza della concessione.

Qualora la soluzione tariffaria adottata dall'Autorità Marittima non consenta, ad avviso del concessionario, il riequilibrio del piano economico-finanziario questi, entro trenta giorni dall'entrata in vigore del nuovo provvedimento tariffario, può recedere senza indennizzo o risarcimento, salvo l'obbligo di continuare a fornire il servizio nelle more della nuova procedura di affidamento per un massimo di dodici mesi dal recesso.

- Aggiornamento straordinario

Qualora nel corso dei primi 4 (quattro) anni di ciascun quinquennio, si verificano eventi straordinari (quali l'apertura/chiusura di un terminal o di una raffineria o di un pontile, ovvero cambiamenti del regime di obbligatorietà del servizio) di portata tale da incidere per almeno 1/3 sul complessivo andamento dei traffici che si avvalgono del servizio di rimorchio, e conseguentemente sul piano economico-finanziario in corso di applicazione, l'Autorità Marittima convoca i soggetti interessati (Autorità di Sistema Portuale, concessionario e rappresentanze nazionali dei soggetti erogatori e degli utenti del servizio), per esaminare un eventuale nuovo piano economico-finanziario che tenga conto degli eventi imprevedibili verificatisi. Allo scadere del periodo regolatorio nel quale si è verificato l'evento straordinario, si procede comunque all'aggiornamento periodico, allo scopo di riprendere la normale cadenza degli aggiornamenti e di verificare la congruità degli interventi correttivi apportati.



# *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

## **CAPITANERIA DI PORTO DI SAVONA**

LUNGOMARE MATTEOTTI, 4/B – 17100 - SAVONA (SV)

P.E.C. [cp-savona@pec.mit.gov.it](mailto:cp-savona@pec.mit.gov.it)

### **Articolo 7 – Obblighi per il concessionario**

1. Obbligo di ripristinare al tempo medio di vigenza della concessione (ottavo anno) l'età media offerta in gara dei rimorchiatori inclusi nelle prime e nelle seconde linee, aumentata al massimo del 40%;
2. Obbligo di acquisire l'autorizzazione dell'Autorità Marittima per le sostituzioni dei rimorchiatori e per le sostituzioni dei Capi servizio; nel primo caso, il rimorchiatore inserito in sostituzione deve avere caratteristiche tecniche non inferiori ed età non superiore a quello sostituito; nel caso delle sostituzioni dei Capi servizio, l'autorizzazione è finalizzata esclusivamente ad accertare che le qualifiche e le caratteristiche professionali di tale personale marittimo non siano inferiori a quelle offerte in gara;
3. Obbligo di prestare il servizio oltre i limiti della concessione e fuori dai casi previsti dagli articoli 69 e 70 del Codice della Navigazione, con le modalità disciplinate nella specifica disposizione contenuta nel regolamento locale del servizio;
4. Obbligo a carico del soggetto aggiudicatario del servizio di stabilirsi sul territorio italiano, stante la necessità di poter esercitare, da parte dell'Autorità Marittima concedente, i poteri di controllo e vigilanza impliciti nella natura giuridica del servizio di rimorchio quale servizio di interesse generale;
5. Obbligo per il concessionario di adottare un sistema di contabilità analitica e regolatoria, come esplicitato al punto 3.6 delle "Linee guida per il rilascio della concessione per l'esercizio del servizio di rimorchio portuale. Adeguamento al nuovo Codice dei Contratti Pubblici della Circolare n. 13961 del 18 dicembre 2013 e s.m.i." (Circolare n. 11 del 19 marzo 2019 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti);
6. Obbligo di rimborsare all'Amministrazione, nei modi da questa stabiliti, le spese sostenute per le pubblicazioni del bando di gara e per il funzionamento della Commissione giudicatrice nel limite massimo complessivo indicato nei documenti di gara;
7. Obbligo, nel caso in cui le modifiche da apportare alla concessione comportino, ai sensi dell'articolo 175 del Codice dei Contratti Pubblici, la necessità di una nuova gara, la concessione cessa automaticamente, senza indennizzo o risarcimento, allo scadere dell'obbligo del concessionario di continuare a fornire il servizio nelle more della nuova procedura di affidamento;
8. Obbligo di rispettare la parità di trattamento degli utenti del servizio;
9. Obbligo, al momento dell'immissione in servizio, di bandiera italiana per i rimorchiatori come da indicazioni delle linee guida ministeriali.

### **Articolo 8 – Criteri di valutazione**

Al fine di adattare le griglie di valutazione delle offerte economica e tecnica, si propone di variare la valutazione delle caratteristiche del magazzino attrezzato in particolare la distanza dal luogo di



## *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

### **CAPITANERIA DI PORTO DI SAVONA**

LUNGOMARE MATTEOTTI, 4/B – 17100 - SAVONA (SV)

P.E.C. [cp-savona@pec.mit.gov.it](mailto:cp-savona@pec.mit.gov.it)

ormeggio dei rimorchiatori.

Poiché gli interventi di manutenzione devono essere rapidi ed efficaci, risultano rilevanti sia la più agevole accessibilità alla rete distributiva dei pezzi di rispetto dei motori di ciascun rimorchiatore (sub-criterio incluso nelle caratteristiche tecniche dei singoli rimorchiatori) sia la disponibilità di un magazzino adeguatamente attrezzato, e sufficientemente vicino al luogo di erogazione del servizio, e che disponga dello spazio necessario per garantire lo stoccaggio dei materiali e la custodia di strumenti che consentano di effettuare interventi di manutenzione preferibilmente in loco.

Data la conformazione orografica del territorio Savonese e posto che gli ormeggi destinati, al momento della pubblicazione del bando, sono situati all'interno del comprensorio portuale di Savona, si ritiene preferibile adottare un criterio che tenga conto della distanza aerea piuttosto che limitarla ai confini comunali/provinciali previsti nelle linee guida. Infatti, non sempre la rete cittadina, in ragione del traffico, dell'estensione e dell'articolazione stradale, consente di ottenere i risultati auspicati nelle linee guida ministeriali. Si potrebbe creare il ragionevole rischio di dover penalizzare un concorrente che pur disponendo un magazzino al di fuori dei confini comunali/provinciali di Savona lo stesso risulti, di fatto, più vicino e agevole per gli interventi manutentivi.

Per quanto riguarda l'ampiezza del magazzino attrezzato, avendo delineato un'organizzazione del servizio che consta di 5 rimorchiatori di seguito viene altresì illustrata la relativa griglia di valutazione.

<b>CRITERI MOTIVAZIONALI</b>	Coefficienti (moltiplicare il coefficiente attribuito al sub-criterio per il sub-punteggio indicato qui sotto)	
<b>PROSSIMITÀ DEL MAGAZZINO ATTREZZATO AL LUOGO DI ORMEGGIO DEI RIMORCHIATORI (*)</b>	<b>Coefficiente</b>	<b>Sub-punteggio</b>
Ambito ricadente entro i confini del porto di Savona	1	1
Distanza < 500 mt	0,8	
Distanza >= 500 mt e <1.000 mt	0,6	
Distanza >= 1.000 mt e <2.000 mt	0,3	
Distanza > 2.000 mt	0	

(\*) La distanza è da intendersi geometrica (aerea). Le dichiarazioni di sede del magazzino, se non ricadenti nei confini del porto di Savona (escluso Vado Ligure), dovranno essere attestate da idoneo ente.



*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*  
**CAPITANERIA DI PORTO DI SAVONA**

LUNGOMARE MATTEOTTI, 4/B – 17100 - SAVONA (SV)

P.E.C. [cp-savona@pec.mit.gov.it](mailto:cp-savona@pec.mit.gov.it)

CRITERI MOTIVAZIONALI	Coefficienti (moltiplicare il coefficiente attribuito al sub-criterio per il sub-punteggio indicato qui sotto)	
AMPIEZZA DEL MAGAZZINO	Coefficiente	Sub-punteggio
$\geq 100$ mq	1	2
$\geq 50$ mq e $< 100$ mq	0,5	
$< 50$ mq	0	

Redatto da  
IL CAPO SEZIONE TECNICA,  
SICUREZZA E DIFESA PORTUALE  
S.T.V. (CP) *Marco MERICO*

Firmato  
IL Responsabile Unico del Procedimento  
C.F. (CP) *Giuseppe CANNARILE*