

**Direzione:** INFRASTRUTTURE E MOBILITA'**Area:** TRASPORTO MARITTIMO - AEROPORTI ED INFRASTRUTTURE DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE**DETERMINAZIONE (con firma digitale)****N.** G17422 **del** 22/12/2023**Proposta n.** 53395 **del** 22/12/2023**Oggetto:**

Determina a contrarre ai sensi dell'art. 17 del D.lgs n. 36/2023 per l'affidamento del servizio di "Concessione del Servizio pubblico di Trasporto marittimo di passeggeri, veicoli e merci tra e con Ponza e Ventotene con obblighi di servizio pubblico per la continuità territoriale marittima" ai sensi dell'art. 71 del D.lgs n. 36/2023, in attuazione della DGR n. 936 del 22.12.2023.  
- CIG: A03FA1EE17, CUP: F69I23000230003.

**Proponente:**Estensore SPETTOLI CASELLI ANGELA \_\_\_\_\_ *firma elettronica* \_\_\_\_\_Responsabile del procedimento DEL RIO DARIO \_\_\_\_\_ *firma elettronica* \_\_\_\_\_Responsabile dell' Area R. FIORELLI \_\_\_\_\_ *firma digitale* \_\_\_\_\_Direttore Regionale AD INTERIM M. MARAFINI \_\_\_\_\_ *firma digitale* \_\_\_\_\_

Firma di Concerto

**Oggetto:** Determina a contrarre ai sensi dell'art. 17 del D.lgs n. 36/2023 per l'affidamento del servizio di "Concessione del Servizio pubblico di Trasporto marittimo di passeggeri, veicoli e merci tra e con Ponza e Ventotene con obblighi di servizio pubblico per la continuità territoriale marittima" ai sensi dell'art. 71 del D.lgs n. 36/2023, in attuazione della DGR n. 936 del 22.12.2023.  
- CIG: A03FA1EE17; CUP: F69I23000230003.

## **Il Direttore ad interim della Direzione Regionale Infrastrutture e Mobilità**

Su proposta del Dirigente dell'Area Trasporto marittimo-Aeroporti ed Infrastrutture della Mobilità sostenibile

### **VISTI:**

- la legge statutaria 11 novembre 2004, n. 1 "Nuovo Statuto della Regione Lazio";
- la legge regionale 18 febbraio 2002 n. 6 e successive modifiche ed integrazioni concernente la disciplina del sistema organizzativo della Giunta e del Consiglio e le disposizioni relative alla dirigenza ed al personale;
- il regolamento regionale 6 settembre 2002, n. 1, recante "Regolamento di organizzazione degli uffici e dei servizi della Giunta regionale" e successive modifiche ed integrazioni;
- la deliberazione di Giunta regionale n. 203 del 24/04/2018, come modificata dalla deliberazione di Giunta regionale n. 252/2018, con la quale si è provveduto, tra l'altro, ad una parziale ridefinizione dell'assetto organizzativo delle strutture della Giunta regionale ed alla relativa rideterminazione delle direzioni regionali, a seguito della quale è stata istituita la Direzione "Infrastrutture e Mobilità";
- la deliberazione di Giunta regionale 28 giugno 2023, n. 330 con la quale è stato conferito l'incarico ad interim di Direttore della Direzione Regionale Infrastrutture e Mobilità al Dott. Marco Marafini;
- l'atto di organizzazione n. G12185 del 15/09/2022, con il quale è stato conferito all'Arch Roberto Fiorelli l'incarico di Dirigente dell'Area Trasporto Marittimo - Aeroporti ed Infrastrutture della Mobilità Sostenibile;
- la deliberazione di Giunta regionale del 5 agosto 2021, n. 542, recante: "Modifiche al regolamento regionale 6 settembre 2002, n. 1 (Regolamento di organizzazione degli uffici e dei servizi della giunta regionale) e successive modificazioni. Disposizioni transitorie", con la quale, si è provveduto ad effettuare un riassetto sistemico dell'apparato amministrativo della Giunta regionale volto ad incrementare l'efficacia dell'azione di governo;
- l'atto di organizzazione della Direzione Infrastrutture e Mobilità del 13 settembre 2021 n. G10591, recante "Riorganizzazione delle strutture organizzative di base denominate "Aree" e "Servizi" della Direzione regionale "Infrastrutture e Mobilità", come rettificato dall'atto del 17 settembre 2021 n. G10995 e modificato dagli atti di organizzazione del 27 ottobre 2021 n. G13148, del 25 gennaio 2022 n. G00637 e del 22 aprile 2022 n. G04824;
- il decreto legislativo del 23 giugno 2011, n. 118, recante: "Disposizioni in materia di armonizzazione dei sistemi contabili e degli schemi di bilancio delle Regioni, degli enti locali e dei loro organismi, a norma degli articoli 1 e 2 della legge 5 maggio 2009, n. 42" e successive modifiche e integrazioni ed in particolare l'art. 10, comma 3, lett. a), il quale prevede che "gli impegni di spesa sono assunti nei limiti dei rispettivi stanziamenti di competenza del bilancio di previsione, con imputazione agli esercizi in cui le obbligazioni passive sono esigibili [...] a meno che non siano connesse a contratti o convenzioni pluriennali o siano necessarie per garantire la continuità dei servizi connessi con le funzioni fondamentali, fatta salva la costante verifica del mantenimento degli equilibri di bilancio";
- la legge regionale n. 11 del 12 agosto 2020 recante: "Legge di contabilità regionale";
- il regolamento regionale 9 novembre 2017, n. 26, recante: "Regolamento regionale di contabilità" che, ai sensi dell'articolo 56, comma 2, della l.r. n. 11/2020 e fino alla data di entrata in vigore del

- regolamento di contabilità di cui all'articolo 55 della citata L.R. n. 11/2020, continua ad applicarsi per quanto compatibile con le disposizioni di cui alla medesima L.R. n. 11/2020”;
- l'articolo 30, comma 2, del predetto Regolamento regionale n. 26/2017, in riferimento alla predisposizione del piano finanziario di attuazione della spesa;
  - la Legge Regionale 30 marzo 2023, n. 1, recante: “Legge di stabilità regionale 2023”;
  - la Legge Regionale 30 marzo 2023, n. 2, recante: “Bilancio di previsione finanziario della Regione Lazio 2023-2025”;
  - la Deliberazione della Giunta Regionale 31 marzo 2023, n. 91 concernente: “Bilancio di previsione finanziario della Regione Lazio 2023-2025. Approvazione del “Documento tecnico di accompagnamento” ripartito in titoli, tipologie e categorie per le entrate e in missioni, programmi, titoli e macro aggregati per le spese”;
  - la Deliberazione della Giunta Regionale 31 marzo 2023, n. 92 concernente: “Bilancio di previsione finanziario della Regione Lazio 2023-2025. Approvazione del “Bilancio finanziario gestionale”, ripartito in capitoli di entrata e di spesa e assegnazione delle risorse finanziarie ai dirigenti titolari dei centri di responsabilità amministrativa”;
  - la Deliberazione della Giunta Regionale 27 aprile 2023, n. 127, concernente: "Indirizzi per la gestione del bilancio regionale 2023-2025 e approvazione del bilancio reticolare, ai sensi degli articoli 30, 31 e 32, della legge regionale 12 agosto 2020, n. 11”;
  - la nota prot. 866060 del 1 agosto 2023 a firma del Direttore Generale e le altre eventuali e successive integrazioni, con la quale sono fornite le indicazioni operative per la gestione del bilancio regionale 2023-2025;

**VISTI:**

- il Regolamento (CEE) n. 4055/86 del Consiglio, del 22 dicembre 1986, che applica il principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi tra Stati membri e tra Stati membri e paesi terzi;
- il 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) e la Comunicazione della Commissione Europea del 22 aprile 2014 (COM (2014) 232 final) di interpretazione del medesimo Reg.to (CEE) n. 3577/92, per quanto compatibili;
- il D.lgs. n. 422/1997 recante “*Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale*”, così come integrato e modificato dal D.Lgs n. 400/1999 e s.m.i.;
- la L.R. n. 30 del 16/07/1998 e s.m.i. “*Disposizioni in materia di trasporto pubblico locale*”
- il D.P.C.M. 13/03/2009 che definisce modalità e termini di realizzazione dell'operazione di privatizzazione della Tirrenia s.p.a., comprensiva anche delle partecipazioni totalitarie detenute dalla stessa nelle Società marittime regionali, tra le quali la Caremar S.p.A.;
- l'art. 19-ter, co. 7, del D. L.135/2009, così come convertito dalla L. 166/2009, che prevede che le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione relative ai servizi di cabotaggio marittimo di servizio pubblico, che si svolgono all'interno di una regione, sono esercitati dalla regione
- la DGR n. 508 del 28/10/2011 con la quale, tra l'altro, vengono confermate le linee di cabotaggio marittimo di interesse regionale;
- l'art. 1 comma 2 della L.R. n. 2/2010, come modificato dall'articolo 9, comma 117, della legge regionale 23 novembre 2022, n. 19;
- il D.lgs 31 marzo 2023 n. 36 “*Codice dei contratti pubblici in attuazione dell'articolo 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78, recante delega al Governo in materia di contratti pubblici*”, che acquisterà efficacia a partire dal 1° luglio 2023;
- la Delibera ART (Autorità di Regolazione dei Trasporti) n. 22/2019 concernente “*Conclusione del procedimento volto all'adozione di “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 degli schemi 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”;*

**VISTO** il D.Lgs. 31 marzo 2023, n. 36 “Codice dei Contratti Pubblici”, e ss.mm.ii. ed in particolare:

- art. 14 inerente il calcolo delle soglie di rilevanza europea ed i relativi metodi di calcolo;
- art. 15 inerente i compiti e le funzioni del Responsabile unico del Progetto;
- art. 17 inerenti le fasi delle procedure di affidamento;
- art. 45 inerente gli incentivi da riconoscersi ai soggetti che svolgono funzioni tecniche;
- art. 70 inerente le procedure di scelta del contraente da seguire nell'affidamento dei contratti pubblici e l'art. 71 sulle procedure aperte;
- art. 84 inerente le pubblicazioni obbligatorie per le procedura sopra soglia di rilevanza europea;
- art. 92 inerente la fissazione dei termini per la presentazione delle domande e delle offerte;

**PREMESSO CHE:**

- in data 15/01/2014 – con atto a firma del notaio Tommaso Belli, n° 14535 di raccolta, registrato il 16/01/2014 all'Ufficio delle Entrate di Roma 3, con n° 982 serie 1T – è stato sottoscritto tra la Regione Lazio e Laziomar S.p.A. il contratto di servizio per l'affidamento dei servizi pubblici di cabotaggio marittimo di collegamento con le isole dell'arcipelago pontino, avente durata di dieci anni;
- il contratto attualmente in vigore viene, pertanto, in scadenza in data 14.01.2024, salvo proroga per un periodo stabilito di massimo un anno, e che occorre procedere all'indizione di una nuova gara pubblica per l'affidamento dei servizi pubblici di cabotaggio marittimo in continuità territoriale di collegamento con le isole dell'arcipelago pontino, ai sensi della normativa vigente, con particolare riferimento alla Delibera ART (Autorità di Regolazione dei Trasporti) n. 22/2019 e al Codice dei Contratti pubblici di cui al D.lgs. n. 36/2023 e ss.mm.ii.;
- con determinazione a contrarre n G10774 del 04.08.2023, nella quale, tra l'altro, venivano approvati il quadro economico e gli elaborati della gara per “Affidamento in Concessione del Servizio pubblico di Trasporto marittimo di passeggeri, veicoli e merci tra e con Ponza e Ventotene con obblighi di servizio pubblico per la continuità territoriale marittima”, nonché approvata la fase di verifica del mercato, assunti gli impegni e le prenotazioni di spesa per la realizzazione del servizio;
- con la suddetta determinazione si è provveduto a demandare alla Direzione regionale Centrale Acquisti - Area pianificazione e gare per strutture regionali ed Enti locali, lo svolgimento delle procedure di gara inerenti alla fase di affidamento e di approvare, con proprio atto, ogni ulteriore elaborato, atto o documento utile all'indizione ed allo svolgimento della gara in questione fino all'aggiudicazione, nonché alla copertura e gestione delle spese di pubblicità e pubblicazione legale della procedura in oggetto;
- con la predetta determinazione si è altresì provveduto a nominare, ai sensi del dell'articolo 45 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36 e dell'art 383 quinquies comma 2 del RR 1/2002 come modificato con DGR 94 del 20/02/2018, il personale per lo svolgimento delle fasi di programmazione, affidamento ed esecuzione del servizio in oggetto, assegnando le funzioni come sotto specificato:
- fase di programmazione ed esecuzione del contratto:

- Dott. Dario Del Rio, matric. 7060, Funzionario P.O. assegnato all'Area Trasporto Marittimo - Aeroporti ed Infrastrutture della Mobilità Sostenibile, quale Responsabile Unico del Progetto, conferma di cui nomina alla determina n. G16684 del 29/11/2022;
  - Arch. Massimo Gianfalla, matric. 9233, Funzionario P.O. dell'Area Trasporto Marittimo - Aeroporti ed Infrastrutture della Mobilità Sostenibile, quale Collaboratore tecnico/amministrativo;
  - Geom. Franco Flamini, matric. 15740 Funzionario P.O. dell'Area Trasporto Marittimo - Aeroporti ed Infrastrutture della Mobilità Sostenibile, quale Collaboratore tecnico/amministrativo;
  - Sig.ra Angela Spettoli Caselli, matric. 11417, dell'Area Trasporto Marittimo - Aeroporti ed Infrastrutture della Mobilità sostenibile, quale Collaboratore contabile;
  - Sig. Erasmo Reale, matric. 16796 dell'Area Trasporto Marittimo - Aeroporti ed Infrastrutture della Mobilità sostenibile, quale Collaboratore amministrativo;
  - Sig.ra Rita Spedicato, matric. 15062, della Segreteria della Direzione regionale Infrastrutture e Mobilità, quale Collaboratore amministrativo;
  - Dott. Andrea Stopponi, matric. 12854, Funzionario P.O. assegnato all'Area Ragioneria della Direzione regionale Bilancio, Governo societario, Demanio e Patrimonio, quale Collaboratore economico/amministrativo;
- fase di affidamento:
- Sig. Francesco Scarpaleggia, matric. 16743 Funzionario P.O. assegnato all'Area pianificazione e gare per strutture regionali ed enti locali, in possesso della necessaria professionalità, quale Responsabile del Progetto;
  - Geom. Giovanni Occhino, matric 8024 Funzionario P.O. dell'Area pianificazione e gare per strutture regionali ed enti locali, in possesso della necessaria professionalità, quale collaboratore;
  - D.ssa Annalisa Tancredi, matric. 50804, Funzionario P.O. dell'Area esecuzione contratti servizi e forniture, in possesso della necessaria professionalità, quale collaboratore;
  - Dr.ssa Marzia Dramis, matric. 14729 Funzionario P.O. dell'Area pianificazione e gare per strutture regionali ed enti locali, in possesso della necessaria professionalità, quale collaboratore del RUP di gara;
  - che il personale come sopra indicato soddisfa tutti i requisiti di cui all'art. 383 quinquies, comma 2;
  - che, ai sensi dell'art. 383 sexies comma 3 del RR 1/2002, il fondo è ripartito, per ciascuna opera, lavoro, servizio o fornitura, tra il responsabile unico del procedimento ed i soggetti di cui al comma 3 dell'articolo 383 quater con le modalità previste dall'art. 383 septies comma 1 del RR 1/2002 negli importi di seguito:

Fondo	€ 988.191,99			
<b>Fondo su quota vincolata</b>	80% dipendenti	€ 377.339,14	20% fondo	€ 94.334,78
<b>Fondo su quota regionale</b>	80% dipendenti	€ 413.214,46	20% fondo	€ 103.303,61
	Programmazione (10% del totale) 79.055,36	Affidamento (30% del totale) 237.166,08	Esecuzione (60% del totale) 474.332,16	<b>TOTALE</b>
Responsabile del procedimento fase programmazione ed esecuzione Dario del Rio (55% - 0% - 30%)	€ 20.753,65 su U0000D41115		€ 67.921,05 su U0000D41115	€ 88.674,70 su U0000D41115
	€ 22.726,79 su		€ 74.378,60 su	€ 97.105,39 su

	U0000D41910		U0000D41910	U0000D41910
Responsabile del procedimento fase affidamento Francesco Scarpaleggia (0% - 55% - 0%)		€ 62.260,96 su U0000D41115 € 68.180,38 su U0000D41910		€ 62.260,96 su U0000D41115 € 68.180,38 su U0000D41910
Direttore dell'esecuzione da nominare con successivo atto (0% - 0% - 40%)			€ 90.561,40 su U0000D41115 € 99.171,47 su U0000D41910	€ 90.561,40 su U0000D41115 € 99.171,47 su U0000D41910
Verificatore delle conformità da nominare con successivo atto (0% - 0% - 15%)			€ 33.960,52 su U0000D41115 € 37.189,30 su U0000D41910	€ 33.960,52 su U0000D41115 € 37.189,30 su U0000D41910
Collaboratore fase programmazione (27% - 0% - 0%) Massimo Gianfalla	€ 10.188,15 su U0000D41115 € 11.156,79 su U0000D41910			€ 10.188,15 su U0000D41115 € 11.156,79 su U0000D41910
Collaboratore fase programmazione ed esecuzione (2% - 0% - 3%) Franco Flamini	€ 754,68 su U0000D41115 € 826,43 su U0000D41910		€ 6.792,10 su U0000D41115 € 7.437,86 su U0000D41910	€ 7.546,78 su U0000D41115 € 8.264,29 su U0000D41910
Collaboratore fase programmazione ed esecuzione (2% - 0% - 3%) Angela Spettoli Caselli	€ 754,68 su U0000D41115 € 826,43 su U0000D41910		€ 6.792,10 su U0000D41115 € 7.437,86 su U0000D41910	€ 7.546,78 su U0000D41115 € 8.264,29 su U0000D41910
Collaboratore fase programmazione ed esecuzione (2% - 0% - 2%) Erasmo Reale	€ 754,68 su U0000D41115 € 826,43 su U0000D41910		€ 4.528,08 su U0000D41115 € 4.958,57 su U0000D41910	€ 5.282,76 su U0000D41115 € 5.785,00 su U0000D41910
Collaboratore fase programmazione ed esecuzione (2% - 0% - 3%) Rita Spedicato	€ 754,68 su U0000D41115 € 826,43 su U0000D41910		€ 6.792,10 su U0000D41115 € 7.437,86 su U0000D41910	€ 7.546,78 su U0000D41115 € 8.264,29 su U0000D41910
Collaboratore fase programmazione ed esecuzione (10% - 0% - 4%) Andrea Stopponi	€ 3.773,39 su U0000D41115 € 4.132,15 su U0000D41910		€ 9.056,14 su U0000D41115 € 9.917,15 su U0000D41910	€ 12.829,53 su U0000D41115 € 14.049,30 su U0000D41910
Collaboratore fase affidamento Giovanni Occhino (0% - 20% - 0%)		€ 22.640,35 su U0000D41115 € 24.792,87 su U0000D41910		€ 22.640,35 su U0000D41115 € 24.792,87 su U0000D41910
Collaboratore fase affidamento Annalisa Tancredi (0% - 20% - 0%)		€ 22.640,35 su U0000D41115 € 24.792,87 su U0000D41910		€ 22.640,35 su U0000D41115 € 24.792,87 su U0000D41910
Collaboratore fase affidamento Marzia Dramis (0% - 5% - 0%)		€ 5.660,08 su U0000D41115 € 6.198,22 su U0000D41910		€ 5.660,08 su U0000D41115 € 6.198,22 su U0000D41910
<b>Totale</b>	€ 37.733,91 su U0000D41115 € 41.321,45 su U0000D41910	€ 113.201,74 su U0000D41115 € 123.964,34 su U0000D41910	€ 226.403,49 su U0000D41115 € 247.928,67 su U0000D41910	€ 377.339,14 su U0000D41115 € 413.214,46 su U0000D41910

- la Direzione Centrale acquisti ha indetto la suddetta gara con Determinazione n. G10792/2023 con avvio delle pubblicazioni di legge in data 09.08.2023 e termine ultimo di presentazione delle offerte in data 18.10.2023;
- con determinazione n. G14092 del 25.10.2023 la Direzione Centrale Acquisti ha escluso dalla gara l'unica offerta presentata dalla Società Laziomar S.p.A. e ha dichiarato, pertanto, che la gara in questione era andata deserta;
- con nota n. 1318820/2023 è stata data comunicazione all'ART dell'esito della procedura di gara e informata la stessa che è *“volontà della scrivente di proseguire il percorso dell'affidamento dei servizi di cui in oggetto, attraverso una procedura aperta ad evidenza pubblica, che tenga conto di quanto fin qui espresso dal mercato, pur nel confermato intento di voler offrire la più ampia opportunità di partecipazione degli operatori economici, fermo restando l'obiettivo primario di assicurare alle popolazioni delle isole pontine un efficiente e congruo servizio di continuità territoriale”*;
- Con DGR n. 936 del 22.12.2023 la Giunta regionale al fine di *“perseguire il miglioramento del servizio di trasporto pubblico locale marittimo, garantendo agli operatori economici in sede di gara e di conseguenza all'utenza, un ventaglio più ampio di porti di partenza e di arrivo, nel rispetto della vigente normativa in materia, nonché dei principi di economicità, efficienza, sostenibilità ambientale e valorizzazione delle risorse disponibili, mantenendo al contempo la necessaria attenzione alle esigenze della popolazione isolana, al fine di assicurare la continuità territoriale, la libertà di movimento, la sicurezza della pubblica incolumità nel trasporto marittimo e la salvaguardia del lavoro marittimo, nei modi di legge”* ha ritenuto di dover fornire nuovi indirizzi esecutivi *“finalizzati all'espletamento di una nuova procedura di gara per l'affidamento in concessione del Servizio pubblico di Trasporto marittimo di passeggeri, veicoli e merci con e tra Ponza e Ventotene, con obblighi di servizio pubblico per la continuità territoriale marittima per un periodo di cinque anni, salvo proroga, ai sensi di legge”*;

**RITENUTO** di dover provvedere ad assicurare i servizi di trasporto marittimo secondo gli indirizzi di cui sopra;

**CONSIDERATO** che l'articolo 4 del Regolamento CEE n. 3577/92 stabilisce, tra l'altro, che gli Stati Membri possono imporre oneri di servizio pubblico e concludere contratti di servizio nei casi in cui le regole del libero mercato non consentano di garantire il diritto costituzionalmente protetto alla libertà di movimento e quindi le legittime istanze sociali di continuità territoriale e che nell'imposizione degli oneri di servizio pubblico si deve stabilire, tra l'altro, quali porti devono essere serviti, la regolarità, la continuità, la frequenza, la capacità di fornitura del servizio, le tariffe;

**ATTESO** che a seguito della valutazione e delle analisi compiute relativamente al servizio da eseguire, preso atto della volontà dell'amministrazione di prevedere un diritto di opzione per l'affidamento dei servizi analoghi, ai sensi dell'art 76 comma 6 del D.lgs n. 36/2023, per ulteriori 2 anni, più un eventuale proroga per ulteriori 6 mesi, ai sensi dell'art. 120 comma 10, si debba provvedere a confermare il seguente quadro tecnico economico, già approvato con la determinazione n. G10774/2023:

Quadro Tecnico economico	annuo	complessivo per 5 anni
<b>A) VALORE DELLA CONCESSIONE</b>		<b>+ 6 mesi ev. proroga</b>
a.1 - Valore totale della compensazione (Valore Attuale Netto annuo)	€ 17.967.127,00	€ 89.835.635,00
Totale valore concessione (a.1)	<b>€ 17.967.127,00</b>	<b>€ 89.835.635,00</b>
<b>B) ULTERIORI SOMME</b>		
b.1 - Premialità	€ 0,00	€ 0,00
b.2 - Proroga tecnica ( 6 mesi)		€ 8.983.563,50
Totale ulteriori somme (b1+b2)	€ 0,00	€ 8.983.563,50
VALORE MASSIMO STIMATO DELLA CONCESSIONE (A+B)	<b>€ 17.967.127,00</b>	<b>€ 98.819.198,50</b>
<b>C) SOMME A DISPOSIZIONE DELL'AMMINISTRAZIONE</b>		
c.1 - Eventuali spese per commissioni giudicatrici	€ 30.000,00	€ 30.000,00
c.2 - Spese per pubblicità	€ 10.000,00	€ 10.000,00
c.3 - Contributo ANAC	€ 880,00	€ 880,00
c.4 - Adeguamenti istat	€ 877.211,64	€ 4.386.058,20
c.5 - Incentivi per RUP, Direttore esecuzione e collaboratori (1,10% di a.1)	€ 197.638,40	€ 988.191,99
Totale somme a disposizione al netto delle imposte (c.1+c.2+c.3+c.4+c5)	<b>€ 1.115.730,04</b>	<b>€ 5.415.130,19</b>
<b>D) IMPOSTE</b>		
d.1 - IVA (10% su A + B+ c4)	€ 1.884.433,86	€ 10.320.525,67
d.2 - IVA su altre voci (22% su C1+c2)	€ 8.800,00	€ 8.800,00
Totale Imposte (d.1+d.2)	€ 1.893.233,86	€ 10.329.325,67
TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE (C+D)	<b>€ 3.008.963,90</b>	<b>€ 15.744.455,86</b>
<b>IMPORTO TOTALE QUADRO ECONOMICO (A+B+C+D)</b>	<b>€ 20.976.090,90</b>	<b>€ 114.563.654,36</b>

**RILEVATO** che:

- il contratto di servizio di trasporto marittimo di passeggeri, veicoli e merci tra e con Ponza e Ventotene è cofinanziato dallo Stato e trova copertura negli impegni, prenotazioni e modi approvati con la determinazione n. G10774/2023 che nella presente espressamente si richiama;

**VISTA** la Delibera numero 621 del 28 dicembre 2022 dell'Autorità Nazionale Anticorruzione in materia di contribuzione per la copertura dei costi per il proprio funzionamento, ai sensi dell'art. 1, commi 65 e 67, della legge 23/12/2005, n. 266;

**CONSIDERATO** che:

- come stabilito dagli articoli 1 e 2 della citata Deliberazione ANAC in cui vengono definiti i soggetti tenuti alla contribuzione e l'entità del versamento, gli importi dovuti all'Autorità, sia per la stazione appaltante che per i concorrenti, sono determinati come di seguito elencato, dopo la data del 1° aprile 2023:

- Quota Stazione Appaltante € 880,00
- Quota Operatore Economico € 560,00;

- che si provvederà all'impegno di spesa di € 880,00 a favore dell'Autorità Nazionale Anticorruzione in ottemperanza alla Deliberazione su indicata, con successivo atto;

**PRESO ATTO**, altresì, che ai sensi della legge 136/2010 l'Autorità Nazionale Anticorruzione ha attribuito alla procedura di gara de quo il seguente numero di CIG: **A03FA1EE17**;

**RITENUTO** per quanto sopra:

- di disporre che l'affidamento del servizio di "Affidamento in Concessione del Servizio pubblico di Trasporto marittimo di passeggeri, veicoli e merci tra e con Ponza e Ventotene con obblighi di servizio pubblico per la continuità territoriale marittima" avvenga secondo i principi ed i modi stabiliti dal codice dei contratti di cui al D.lgs. n. 36/2023 e della Delibera ART n. 22/2019, mediante procedura aperta sopra soglia ai sensi dell'art 71, secondo il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, con un importo a base d'asta annuale pari a € 17.967.127,00, per un importo a base d'asta quinquennale pari a € 89.835.635,00 (IVA ed altri oneri esclusi), oltre un importo di € 8.983.563,50 per proroga tecnica di 6 mesi e quindi per un importo complessivo stimato della Concessione pari a € 98.819.198,50, importi IVA esclusi;

- di dover demandare alla Direzione regionale Centrale Acquisti - Area pianificazione e gare per strutture regionali ed Enti locali, lo svolgimento delle procedure di gara inerenti alla fase di

affidamento e di approvare, con proprio atto, ogni ulteriore elaborato, atto o documento utile all'indizione ed allo svolgimento della gara in questione fino all'aggiudicazione, nonché alla copertura e gestione delle spese di pubblicità e pubblicazione legale della procedura de quo; le competenze della suddetta Area si concluderanno con la trasmissione dell'atto amministrativo di aggiudicazione dell'iniziativa;

- di confermare ai sensi del dell'articolo 45 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36 e dell'art 383 quinquies comma 2 del RR 1/2002 come modificato con DGR 94 del 20/02/2018, sia il personale per lo svolgimento delle fasi di programmazione, affidamento ed esecuzione del servizio in oggetto sia la ripartizione del fondo indicata nella tabella riportata nelle premesse;

**VISTI** i seguenti elaborati predisposti dall'Area proponente:

- Capitolato Tecnico
- Allegato 1 - Schema di contratto di servizio e patto d'integrità
  - Allegato 1.1 - Piano di accesso al dato
  - Allegato 1.2 - Condizioni minime di qualità dei servizi
  - Allegato 1.3 - Carta dei servizi
  - Allegato 1.4 - Assistenza PMR e formazione
  - Allegato 1.5 - Monitoraggio del servizio
  - Allegato 1.6 - Matrice dei rischi e misure di mitigazione
  - Allegato 1.7 - Relazione illustrativa del Piano Economico Finanziario Simulato
  - Allegato 1.8 - Rendicontazione dell'andamento economico e finanziario del contratto e verifica dell'equilibrio economico finanziario
- Allegato 2.1 - PEF IN
- Allegato 2.2 – Offerta programma esercizio
- Allegato 2.3– Schema di offerta tecnica
- Allegato 2.4– Offerta servizi sciopero
- Allegato 2.5– Offerta sistema tariffario
- Allegato 2.6– Schema relazione esplicativa PEF
- Allegato 2.7– Schema di offerta economica
- Allegato 3 - Elenco personale attualmente impiegato
- Allegato 4.1– DUVRI
- Allegato 4.2– Quadro Tecnico Economico
- Criteri di partecipazione e Punteggio tecnico ed economico (inserto del Disciplinare - paragrafi 6 e 18);

**VISTO** il combinato disposto del comma 1 dell'art. 29 del D. Lgs. n. 50/2016 e dell'art. 37 del D. lgs. n. 33/2013, che prevede l'obbligo della pubblicazione sul profilo committente nella sezione "Amministrazione trasparente", per adempiere alle prescrizioni normative in materia di trasparenza;

**ATTESO** che le obbligazioni andranno in scadenza in coerenza con quanto indicato nel piano di attuazione della spesa, di cui alla determinazione n. G10774/2023, redatto ai sensi dell'articolo 30, comma 2, del r.r. n. 26/2017;

## **DETERMINA**

Per le motivazioni indicate in premessa che si intendono integralmente richiamate e che costituiscono parte integrante e sostanziale del presente provvedimento:

1. di disporre l'avvio della fase di affidamento del servizio in oggetto attraverso nuova gara d'appalto secondo gli indirizzi esecutivi di cui alla DGR n. 936 del 22.12.2023;

2. di disporre che l'affidamento del servizio di "Affidamento in Concessione del Servizio pubblico di Trasporto marittimo di passeggeri, veicoli e merci tra e con Ponza e Ventotene con obblighi di servizio pubblico per la continuità territoriale marittima", avvenga secondo i principi ed i modi stabiliti dal codice dei contratti di cui al D.lgs n. 36/2023 e della Delibera ART n. 22/2019, mediante gara europea, con scelta del contraente attraverso la procedura aperta di cui all'art. 71 del codice, secondo il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, con un importo a base d'asta annuale pari a € 17.967.127,00, per un importo a base d'asta quinquennale pari a € 89.835.635,00 (IVA ed altri oneri esclusi), oltre un importo di € 8.983.563,50 per proroga tecnica di 6 mesi e quindi per un importo complessivo stimato della Concessione pari a € 98.819.198,50, importi IVA esclusi;
3. di demandare alla Direzione regionale Centrale Acquisti - Area pianificazione e gare per strutture regionali ed Enti locali, lo svolgimento delle procedure di gara inerenti alla fase di affidamento e di approvare, con proprio atto, ogni ulteriore elaborato, atto o documento utile all'indizione ed allo svolgimento della gara in questione fino all'aggiudicazione, nonché alla copertura e gestione delle spese di pubblicità e pubblicazione legale della procedura de quo; le competenze della suddetta Area si concluderanno con la trasmissione dell'atto amministrativo di aggiudicazione dell'iniziativa;
4. di confermare il seguente quadro economico del servizio già approvato con la determinazione n. G10774/2023:

<b>Quadro Tecnico economico</b>	<b>annuo</b>	<b>complessivo per 5 anni + 6 mesi ev. proroga</b>
<b>A) VALORE DELLA CONCESSIONE</b>		
a.1 - Valore totale della compensazione (Valore Attuale Netto annuo)	€ 17.967.127,00	€ 89.835.635,00
Totale valore concessione (a.1)	<b>€ 17.967.127,00</b>	<b>€ 89.835.635,00</b>
<b>B) ULTERIORI SOMME</b>		
b.1 - Premialità	€ 0,00	€ 0,00
b.2 - Proroga tecnica ( 6 mesi)		€ 8.983.563,50
Totale ulteriori somme (b1+b2)	€ 0,00	€ 8.983.563,50
<b>VALORE MASSIMO STIMATO DELLA CONCESSIONE (A+B)</b>	<b>€ 17.967.127,00</b>	<b>€ 98.819.198,50</b>
<b>C) SOMME A DISPOSIZIONE DELL'AMMINISTRAZIONE</b>		
c.1 - Eventuali spese per commissioni giudicatrici	€ 30.000,00	€ 30.000,00
c.2 - Spese per pubblicità	€ 10.000,00	€ 10.000,00
c.3 - Contributo ANAC	€ 880,00	€ 880,00
c.4 - Adeguamenti istat	€ 877.211,64	€ 4.386.058,20
c.5 - Incentivi per RUP, Direttore esecuzione e collaboratori (1,10% di a.1)	€ 197.638,40	€ 988.191,99
Totale somme a disposizione al netto delle imposte (c.1+c.2+c.3+c.4+c5)	<b>€ 1.115.730,04</b>	<b>€ 5.415.130,19</b>
<b>D) IMPOSTE</b>		
d.1 - IVA (10% su A + B+ c4)	€ 1.884.433,86	€ 10.320.525,67
d.2 - IVA su altre voci (22% su C1+c2)	€ 8.800,00	€ 8.800,00
Totale Imposte (d.1+d.2)	€ 1.893.233,86	€ 10.329.325,67
<b>TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE (C+D)</b>	<b>€ 3.008.963,90</b>	<b>€ 15.744.455,86</b>
<b>IMPORTO TOTALE QUADRO ECONOMICO (A+B+C+D)</b>	<b>€ 20.976.090,90</b>	<b>€ 114.563.654,36</b>

5. di far fronte agli oneri derivanti dal predetto quadro economico con gli impegni, prenotazioni e modi già approvati con la determinazione n. G10774/2023:
  - a) di approvare l'elenco delle tariffe delle linee del servizio in oggetto, aggiornato con gli indici Istat ad ottobre 2023;
  - b) di approvare i seguenti elaborati predisposti dall'Area proponente:
    - Capitolato Tecnico
    - Allegato 1 - Schema di contratto di servizio e patto d'integrità
      - Allegato 1.1 - Piano di accesso al dato
      - Allegato 1.2 - Condizioni minime di qualità dei servizi
      - Allegato 1.3 - Carta dei servizi
      - Allegato 1.4 - Assistenza PMR e formazione
      - Allegato 1.5 - Monitoraggio del servizio
      - Allegato 1.6 - Matrice dei rischi e misure di mitigazione
      - Allegato 1.7 - Relazione illustrativa del Piano Economico Finanziario Simulato
      - Allegato 1.8 - Rendicontazione dell'andamento economico e finanziario del contratto e verifica dell'equilibrio economico finanziario

- Allegato 2.1 - PEF IN
  - Allegato 2.2 – Offerta programma esercizio
  - Allegato 2.3– Schema di offerta tecnica
  - Allegato 2.4– Offerta servizi sciopero
  - Allegato 2.5– Offerta sistema tariffario
  - Allegato 2.6– Schema relazione esplicativa PEF
  - Allegato 2.7– Schema di offerta economica
  - Allegato 3 - Elenco personale attualmente impiegato
  - Allegato 4.1– DUVRI
  - Allegato 4.2– Quadro Tecnico Economico
  - Criteri di partecipazione e Punteggio tecnico ed economico (inserto del Disciplinare - paragrafi 6 e 18);
- c) di confermare ai sensi del dell'articolo 45 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36 e dell'art 383 quinquies comma 2 del RR 1/2002 come modificato con DGR 94 del 20/02/2018, sia il personale per lo svolgimento delle fasi di programmazione, affidamento ed esecuzione del servizio in oggetto sia la ripartizione del fondo indicata nella tabella riportata nelle premesse;
- d) di provvedere con successivo atto, alla nomina del Direttore dell'Esecuzione e del Verificatore delle conformità, in concomitanza con l'aggiudicazione della procedura de quo;
- e) che le obbligazioni assunte con la determinazione n. G10774/2023 andranno in scadenza in coerenza con quanto indicato nel piano di attuazione della spesa redatto ai sensi dell'articolo 30, comma 2, del r.r. n. 26/2017;
- f) di provvedere con successivo atto all'impegno di spesa di spesa di € 880,00 a favore di ANAC;
- g) di pubblicare il presente atto in Amministrazione trasparente e sul B.U.R.L.;
- h) che il CIG da riportare sugli strumenti di pagamento in ottemperanza della L. 136/2010 è il seguente: CIG A03FA1EE17.

Avverso la presente determinazione è ammesso ricorso giurisdizionale innanzi al Tribunale Amministrativo del Lazio nel termine di giorni 30 (trenta) dalla pubblicazione.

Il Direttore ad interim

Dott. Marco Marafini



**Assessorato Mobilità, Trasporti, Tutela del Territorio, Ciclo dei rifiuti, Demanio e Patrimonio**

Direzione Infrastrutture e Mobilità  
Area Trasporto marittimo – Aeroporti e Infrastrutture della mobilità sostenibile

## **CAPITOLATO TECNICO**

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

***CIG : A03FA1EE17 - CUP: F69I23000230003***

## 1 SERVIZIO OGGETTO DELLA PROCEDURA DI AFFIDAMENTO E LUOGO DI SVOLGIMENTO

La presente procedura ha per oggetto l’Affidamento in concessione dei servizi pubblici di trasporto marittimo di passeggeri, veicoli e merci (anche pericolose) attraverso navi Ro-Ro e Unità Veloci, per la continuità territoriale marittima tra e con le isole pontine, da esercirsi tutto l’anno in conformità agli Obblighi di Servizio Pubblico esplicitati nel presente Capitolato Tecnico che costituisce parte integrante del Bando di gara.

La categoria dei servizi è “19- Servizi di trasporto per via d’acqua CPC 72 CPV 60640000-6 Trasporti marittimi”.

I principali dati di riferimento inerenti alla domanda di mobilità del servizio sono contenuti nella “Relazione generale propedeutica alla procedura di verifica del mercato”, accessibile al sito della Regione Lazio al successivo link:

[Regione Lazio | Avviso Pubblico - Avviso per Manifestazione di interesse n. - del 02/01/2023](#)

## 2 DESCRIZIONE DEL SERVIZIO RICHIESTO

La concessionaria dovrà eseguire il servizio di trasporto inerente alla suddetta linea con la descrizione degli approdi ed il programma di esercizio (numero di corse giornaliere per fascia oraria e direzione, tempi di percorrenza e programma orario operativo di massima) di seguito specificati.

**La Regione Lazio si riserva di valutare la possibilità di incrementare o diminuire e/o modificare il servizio entro un massimo del 5 % dell’importo annuo contrattuale.**

### 2.1 Descrizione degli approdi per il servizio richiesto

Gli approdi funzionali allo svolgimento del servizio pubblico sono:

- Porto di Ponza;
- Porto di Ventotene;
- Porto di Formia;
- Porto di Anzio;
- Porto di Terracina.

È onere dell’Impresa di navigazione, previo pagamento dei relativi oneri portuali, assicurare le condizioni operative per l’acosto in sicurezza in dette aree portuali, di cui si indicano di seguito le principali caratteristiche fisiche e funzionali. È comunque fatto obbligo all’Impresa di Navigazione di verificare direttamente le caratteristiche degli approdi presso i luoghi e presso le Autorità competenti.

Si riporta di seguito le principali specifiche tecniche dei porti interessati al servizio.

#### **Porto di Ponza:**

- Molo Musco :
  - 7°-21° bitta: Lunghezza pari a mt. 40
  - 7°-21° bitta: Pescaggio pari a mt. 4,20 ÷ 4,90
- Banchina Punta Bianca :
  - Lunghezza: mt. 40
  - 1°-2° bitta: Pescaggio pari a mt. 5,20 ÷ 5,70
  - 2°-3° bitta: lunghezza pari a mt. 5,70 ÷ 3,70

**Porto di Ventotene:**

- Bacino Porto Nuovo :
  - Lunghezza: mt. 120
  - Pescaggio: mt. 3,5 ÷ 7
- Banchina Pietre Tagliate : per scarico carburante

**Porto di Formia:**

- Banchina Azzurra:
  - Lunghezza: mt. 160
  - Pescaggio: mt. 6,5 ÷ 7,5
- Banchina Vespucci:
  - Lunghezza: mt. 260
  - Pescaggio: mt. 6,5 ÷ 7,5

**Porto di Anzio:**

- Distanza tra le bitte: mt. 20
- Altezza banchina: mt. 1,3
- Larghezza dello scivolo: mt. 10
- Pescaggio: mt. 3,3 ÷ 3,6
- Area commerciale:
  - Fondale minimo in banchina: mt. 4.10
  - Lunghezza di banchina disponibile: mt. 300 per ormeggi di fianco/mt. 80 per ormeggi di poppa
  - Distanza bitte: mt. 25
  - Altezza banchina: mt.1,30

**Porto di Terracina:**

- Lunghezza: mt. 50
- Pescaggio: mt. 2,5 ÷ 4

Per quanto riguarda le corse con partenza e arrivo presso il porto di Terracina, l’offerente dovrà impiegare unità navali con caratteristiche conformi anche all’ormeggio nel porto di Formia e/o Anzio, in modo tale da permettere l’eventuale dirottamento del traffico sul porto di Formia e/o Anzio in caso di condizioni di impraticabilità dello scalo di Terracina.

Per ulteriori informazioni sulle caratteristiche degli accosti attualmente dedicati alle operazioni commerciali dei traghetti e alle loro soste non operative nonché sulle disposizioni attualmente vigenti relative al rilascio delle autorizzazioni e sulle regole vigenti che disciplinano le operazioni portuali dei traghetti nei porti si rimanda alle indicazioni provenienti dalle Capitanerie di Porto consultabili al sito della Regione Lazio presso il link precedentemente riportato.

## 2.2 Programma di esercizio

Il programma di esercizio, che sintetizza l’esecuzione degli Obblighi di servizio di trasporto marittimo della presente Concessione, è articolato per fasce orarie e riporta lo sviluppo – indicativo – degli orari di partenza in ciascuno degli approdi interessati.

Il programma di esercizio deve intendersi vincolante rispetto al numero di corse giornaliere sopra quantificate e tempi di percorrenza massimi stimati.

L’Impresa di navigazione potrà indicare, anche in ragione di eventuali offerte incrementative dei collegamenti, differenti orari di svolgimento dei servizi, purché sempre nel rispetto del livello di servizio indicato nelle fasce orario di riferimento, dandone adeguata illustrazione in sede di offerta tecnica.

Durante l’esecuzione del contratto, in relazione alle esigenze di mobilità espresse dalle Amministrazioni locali interessate o al variare delle disposizioni in ordine alla disciplina portuale e alle manovre in porto stabilite dalle competenti Autorità Marittime, gli orari potranno subire modifiche nel rispetto dei limiti posti dai livelli minimi di servizi sopra indicati.

### 2.2.1 Livello di servizio minimo

Il livello di servizio minimo è rappresentato da un volume di produzione annua stimata in **220.607 miglia**. Si riporta in tabella la quantificazione minima del servizio di collegamento da realizzare, in numero di corse e miglia nautiche (settimanali e stagionali), in base alla stagionalità da percorrere per linea/direzione e fascia orario.

**Il Livello di servizio minimo di seguito descritto dovrà essere integrato con un numero massimo di corse annue (pari a 10), finalizzate al trasporto sanitario urgente, da concordare su richiesta degli Enti Locali, previa autorizzazione della Stazione Appaltante. Gli oneri connessi all’esercizio aggiuntivo sono ricompresi nell’importo offerto dal Concorrente a base d’asta.**

### 2.2.2 Programma orario operativo e tempi massimi di percorrenza

Il quadro orario di seguito riportato deve essere considerato meramente indicativo del futuro assetto dei collegamenti che potrà subire modifiche nei limiti posti dai livelli minimi indicati.

Tale assetto potrà essere confermato dall’aggiudicatario o modificato in virtù di eventuali proposte di rimodulazione e/o corse aggiuntive offerte, fatta salva la necessità di approvazione da parte dell’Amministrazione Appaltante, in sede di stipula del Contratto di servizio.

L’Impresa di navigazione potrà indicare, nell’ambito dello Schema di programma di Esercizio, una propria proposta di assetto operativo, anche in ragione di eventuali offerte incrementative dei collegamenti e della migliore interconnessione modale degli stessi con gli altri sistemi di trasporto su rotaia e gomma, purché sempre nel rispetto del livello di servizio indicato nelle fasce orario di riferimento, dandone adeguata illustrazione in sede di offerta tecnica.

**Il programma di esercizio da erogare sarà ufficializzato in accordo con il concessionario prima della stipula del contratto, compatibilmente con le esigenze dell’Amministrazione, sentite le Amministrazioni locali interessate. Per gli anni successivi al primo, inoltre, sarà cura dell’IN pubblicare il programma di esercizio definitivo entro il 15 dicembre di ogni anno contrattuale.**

Di seguito è presentato il quadro orario suddiviso per linea.

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

Capitolato tecnico

PROGRAMMA DI ESERCIZIO E ORARI								corse/ annue	linee	corse totali	miglia	miglia totali		
T1	<b>FORMIA - PONZA Nave RO-RO-PAX</b>													
		LUN	MAR	MER	GIO	VEN	SAB	DOM						
	NAVE dal 01/01 al 31/03	09.00	09.00	09.00	09.00	09.00	09.00	09.00	89					
	NAVE dal 01/04 al 30/09	08.00	08.00	08.00	08.00	08.00	08.00	08.00	182					
	NAVE dal 01/04 al 30/09	14.30	14.30	14.30	14.30	14.30	14.30	14.30	182					
	NAVE dal 01/01 al 31/03	17.30	17.30	17.30	17.30	17.30	17.30	17.30	89					
	NAVE dal 01/04 al 30/09	17.30	17.30	17.30	17.30	17.30	17.30	17.30	182					
	NAVE dal 01/10 al 31/12	09.00	09.00	09.00	09.00	09.00	09.00	09.00	91					
NAVE dal 01/10 al 31/12	17.30	17.30	17.30	17.30	17.30	17.30	17.30	91	906					
T1	<b>PONZA - FORMIA Nave RO-RO-PAX</b>													
		LUN	MAR	MER	GIO	VEN	SAB	DOM						
	NAVE dal 01/01 al 31/03	05.30	05.30	05.30	05.30	05.30	05.30	06.00	89					
	NAVE dal 01/04 al 30/09	11.15	11.15	11.15	11.15	11.15	11.15	11.15	182					
	NAVE dal 01/01 al 31/03	14.30	14.30	14.30	14.30	14.30	14.30	16.00	89					
	NAVE dal 01/04 al 30/09	17.45	17.45	17.45	17.45	17.45	17.45	17.45	182					
	NAVE dal 01/04 al 30/09	05.30	05.30	05.30	05.30	05.30	05.30	06.00	182					
	NAVE dal 01/10 al 31/12	14.30	14.30	14.30	14.30	14.30	14.30	16.00	91					
NAVE dal 01/10 al 31/12	05.30	05.30	05.30	05.30	05.30	05.30	06.00	91	906	T1	1.812	39,4	71.393	
T2	<b>FORMIA - VENTOTENE Nave RO-RO-PAX</b>													
		LUN	MAR	MER	GIO	VEN	SAB	DOM						
	NAVE dal 01/01 al 31/05	08.45	09.15	09.15	09.15	09.15	09.15	09.15	150					
	NAVE dal 01/04 al 31/05					14.45			9					
	NAVE dal 01/06 al 30/09	08.45	08.45	08.45	08.45	08.45	08.45	08.45	121					
T2	<b>VENTOTENE - FORMIA Nave RO-RO-PAX</b>													
		LUN	MAR	MER	GIO	VEN	SAB	DOM						
	NAVE dal 01/01 al 31/03	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00	150					
	NAVE dal 01/04 al 31/05					12.00			9					
	NAVE dal 01/04 al 30/09	17.30	17.30	17.30	17.30	17.30	17.30	17.30	121					
T3	<b>NAVE RO-RO FORMIA - VENTOTENE - PONZA - FORMIA</b>													
		LUN	MAR	MER	GIO	VEN	SAB	DOM						
	NAVE DA CARICO 01/01 al 31/05	07.00		07.00		07.00			64					
	NAVE DA CARICO 01/06 al 30/09	07.00	07.00		07.00	07.00	07.00		86					
	NAVE DA CARICO 01/10 al 31/12	07.00		07.00		07.00			39	190	T3	190	89,4	16.986
A1	<b>ANZIO-PONZA</b>													
		LUN	MAR	MER	GIO	VEN	SAB	DOM						
	U.VELOCE dal 15/06 al 15/09	08.45	08.45	08.45	08.45	08.45	08.45	08.45	92					
A1	<b>PONZA-ANZIO</b>													
		LUN	MAR	MER	GIO	VEN	SAB	DOM						
	U.VELOCE dal 15/06 al 15/09					12.00		12.00	26					
A2	<b>FORMIA - PONZA- VENTOTENE</b>													
		LUN	MAR	MER	GIO	VEN	SAB	DOM						
	U.VELOCE dal 01/01 al 31/05	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00	150					
A2	<b>VENTOTENE - PONZA - FORMIA</b>													
		LUN	MAR	MER	GIO	VEN	SAB	DOM						
	U.VELOCE dal 01/01 al 31/05	06.45-07.45	06.45-07.45	06.45-07.45	06.45-07.45	06.45-07.45	06.45-07.45	09.00-10.00	150					
A3	<b>FORMIA - VENTOTENE - PONZA</b>													
		LUN	MAR	MER	GIO	VEN	SAB	DOM						
	U.VELOCE dal 01/01 al 31/03	15.30	15.30	15.30	15.30	15.30	15.30	15.30	89					
A3	<b>PONZA - VENTOTENE - FORMIA</b>													
		LUN	MAR	MER	GIO	VEN	SAB	DOM						
	U.VELOCE dal 01/01 al 31/03	05.45-06.45	05.45-06.45	05.45-06.45	05.45-06.45	05.45-06.45	05.45-06.45	08.00-09.00	89					
A4	<b>TERRACINA - PONZA</b>													
		LUN	MAR	MER	GIO	VEN	SAB	DOM						
	U.VELOCE dal 01/06 al 15/09	09.00	09.00	09.00	09.00	09.00	09.00	09.00	106	106				
A4	<b>PONZA - TERRACINA</b>													
		LUN	MAR	MER	GIO	VEN	SAB	DOM						
	U.VELOCE dal 01/06 al 15/09	18.00	18.00	18.00	18.00	18.00	18.00	18.00	106	106	A4	212	26,8	5.682
<b>totale</b>														
								5.089		5.089		220.607		

Di seguito si evidenzia la durata massima di traversata (ore: minuti) per ciascuna linea e tipologia di unità navale:

- Unità Veloci:
  - Linea A1: 01:30
  - Linea A2: 01:20
  - Linea A3: 01:10
  - Linea A4: 01:00
- Traghetti Ro-Ro-Pax:
  - Linea T1: 02:45
  - Linea T2: 02:00
- Traghetti Ro-Ro:
  - Linea T3: 02:00 (primo scalo)

L'organizzazione delle operazioni di bunkeraggio, di competenza dell'Impresa di Navigazione, deve essere programmata in modo tale da garantire il regolare svolgimento del servizio e, in particolare, non impattare sulle corse offerte in orari di maggiore intensità di traffico e maggiore frequentazione dei pendolari (fasce di punta).

L'IN affidataria del servizio dovrà subentrare nelle concessioni attualmente in capo alla società incumbent, sostenendo le attività burocratiche e gli eventuali oneri connessi al subentro, con riferimento in particolare alle seguenti concessioni:

- FO43: Corpi morti Porto di Formia;
- PZ022: Biglietteria Porto di Ponza;
- PZ023: 2 Corpi morti Porto di Ponza;
- VT014: Corpi morti Porto di Ventotene;
- VT03: Piattaforma distanziatrice per accosto aliscafi Porto di Ventotene;
- VT04: Biglietteria Porto di Ventotene;
- Box biglietteria Porto di Anzio (Determinazione RL - G05414 del 26.04.2017).

L'IN affidataria dovrà inoltre richiedere le seguenti autorizzazioni per l'installazione:

- di una eventuale rampa carrabile amovibile per l'accesso a bordo delle navi nel Porto di Formia;
- di un box prefabbricato per biglietteria servizi marittimi nel Porto di Terracina.

In mancanza di subentro, l'IN affidataria dovrà comunque garantire la disponibilità di analoghe strutture, in precedenza richiamate, al momento della stipula del Contratto di Servizio.

### 2.3 Quadro tariffario

L'Impresa di Navigazione è obbligata ad applicare, per il primo periodo regolatorio, tariffe non superiori a quelle di seguito descritte.

Per tariffa massima si intende il costo complessivo finale del biglietto per gli utenti, onnicomprensivo delle diverse voci quali tasse portuali, bunker, diritti di prevendita e prenotazione, addizionali varie.

Si specifica che non è possibile applicare ulteriori aggravii economici derivanti dall'utilizzo dei diversi canali di vendita proposti dall'Impresa di Navigazione.

Eventuali modifiche del valore delle tasse portuali o l'introduzione di ulteriori tasse o imposte gravanti sulle tariffe saranno applicate alle stesse senza necessità di ulteriori disposizioni da parte dell'Amministrazione regionale.

Di seguito si riportano le tariffe per i servizi Ro-Ro ed Unità Veloci.

Tariffe Nave Ro-Ro: passeggeri

prezzi aggiornamento ISTAT ( 03/2013 - 10/2023)	1,194			
	NAVE FORMIA - PONZA		NAVE FORMIA - VENTOTENE	
	dal 01/11 al 31/03	dal 01/04 al 31/10	dal 01/11 al 31/03	dal 01/04 al 31/10
<b>(PREZZI INCLUSI IVA AL 10%)</b>				
<b>ORDINARIO ADULTO (DA 12 ANNI COMPIUTI IN SU)</b>	<b>17,00</b>	<b>17,90</b>	<b>14,10</b>	<b>14,70</b>
ORDINARIO CHILD (DA 4 ANNI COMPIUTI A 12 ANNI NON COMPIUTI)	8,50	9,00	7,00	7,40
RESIDENTE ADULTO (DA 12 ANNI COMPIUTI IN SU)	5,90	5,90	4,70	4,70
RESIDENTE CHILD (DA 4 ANNI COMPIUTI A 12 ANNI NON COMPIUTI)	2,90	2,90	2,30	2,30
INFANTE (DA 0 A 4 ANNI NON COMPIUTI)	0,00	0,00	0,00	0,00
GRUPPI DA 15 A 24 PAX	14,60	15,40	12,20	12,70
GRUPPI DA 25 A 50 PAX	13,40	14,20	11,10	11,60
INVALIDI 1° cat (non vedenti o su sedia a rotelle)	14,60	15,40	12,20	12,70
INVALIDI 2°-3°-4° cat	15,80	16,70	13,10	13,60
TRUCKS DRIVER PER AUTISTA CAMION LUNGO OLTRE 6 MT	0,00	0,00	0,00	0,00
ACCOMPAGNATORE INVALIDO 1 CAT (non vedenti o su sedia)	0,00	0,00	0,00	0,00
TESSERE PENDOLARI	5,90	5,90	4,70	4,70
GRATUITA' GRUPPO SUPERIORE 25 PAX	0,00	0,00	0,00	0,00

Tariffe Unità Veloci: passeggeri

	UNITA' VELOCE FORMIA - PONZA	UNITA' VELOCE FORMIA - VENTOTENE	UNITA' VELOCE ANZIO - PONZA	UNITA' VELOCE TERRACINA- PONZA
	dal 01/01 al 31/12	dal 01/01 al 31/12	dal 15/06 al 15/09	dal 15/06 al 15/09
<b>(PREZZI INCLUSI IVA AL 10%)</b>				
<b>ORDINARIO ADULTO (DA 12 ANNI COMPIUTI IN SU)</b>	<b>26,50</b>	<b>21,40</b>	<b>24,40</b>	<b>18,00</b>
ORDINARIO CHILD (DA 2 ANNI COMPIUTI A 12 ANNI NON COMPIUTI)	13,30	10,70	12,20	9,00
RESIDENTE ADULTO (DA 12 ANNI COMPIUTI IN SU)	8,80	7,00	8,10	6,00
RESIDENTE CHILD (DA 2 ANNI COMPIUTI A 12 ANNI NON COMPIUTI)	4,50	3,50	4,10	3,00
INFANTE (DA 0 A 2 ANNI NON COMPIUTI)	0,00	0,00	0,00	0,00
GRUPPI DA 15 A 24 PAX	22,80	18,40	24,00	17,70
GRUPPI DA 25 A 50 PAX	20,90	16,80	21,60	16,00
INVALIDI 1° cat (non vedenti o su sedia a rotelle)	22,80	18,40	24,00	17,70
INVALIDI 2°-3°-4° cat	24,70	19,80	26,00	19,20
ACCOMPAGNATORE INVALIDO 1 CAT (non vedenti o su sedia)	0,00	0,00	0,00	0,00
TESSERE PENDOLARI	8,80	7,00	0,00	0,00

## Tariffe Nave Ro-Ro-Pax e Ro-Ro: auto, moto

**AUTO E MOTO**

<b>(PREZZI INCLUSI IVA AL 10%)</b>	dal 01/01 al 31/12
<b>AUTO FINO A 4 MT ORDINARIO</b>	<b>39,50</b>
<b>AUTO OLTRE A 4 MT ORDINARIO</b>	<b>58,00</b>
<b>MOTO CILINDRATA FINO A 250 CC ORDINARIO</b>	<b>20,10</b>
<b>MOTO CILINDRATA OLTRE 250 CC ORDINARIO</b>	<b>23,90</b>
<b>AUTO FINO A 4 MT RESIDENTE</b>	<b>22,70</b>
<b>AUTO OLTRE A 4 MT RESIDENTE</b>	<b>36,40</b>
<b>MOTO CILINDRATA FINO A 250 CC RESIDENTE</b>	<b>10,60</b>
<b>MOTO CILINDRATA OLTRE 250 CC RESIDENTE</b>	<b>14,40</b>

## Tariffe Nave Ro-Ro-Pax e Ro-Ro: Pullman

<b>PULLMAN SOLO DI LINEA</b>	dal 01/01 al 31/12
<b>(PREZZI INCLUSI IVA AL 22% PER TUTTE LE TRATTE)</b>	
<b>FINO A MT 4,50</b>	<b>29,60</b>
<b>FINO A MT 5,00</b>	<b>36,30</b>
<b>FINO A MT 5,50</b>	<b>43,10</b>
<b>FINO A MT 6,00</b>	<b>48,10</b>
<b>FINO A MT 6,50</b>	<b>52,80</b>
<b>FINO A MT 7,00</b>	<b>58,10</b>
<b>FINO A MT 7,50</b>	<b>63,90</b>
<b>FINO A MT 8,00</b>	<b>68,50</b>
<b>FINO A MT 8,50</b>	<b>73,60</b>
<b>FINO A MT 9,00</b>	<b>78,60</b>
<b>FINO A MT 10,00</b>	<b>86,10</b>
<b>FINO A MT 11,00</b>	<b>94,30</b>
<b>FINO A MT 12,00</b>	<b>102,20</b>
<b>FINO A MT 13,00</b>	<b>110,10</b>
<b>FINO A MT 14,00</b>	<b>118,30</b>
<b>FINO A MT 15,00</b>	<b>126,20</b>
<b>FINO A MT 16,00</b>	<b>134,80</b>
<b>FINO A MT 17,00</b>	<b>142,70</b>
<b>FINO A MT 18,00</b>	<b>149,80</b>

## Tariffe Nave Ro-Ro-Pax e Ro-Ro: merci

<b>TARIFFE MERCI NAVE</b>	
MERCE VARIA E ALIMENTARE A QUINTALE	<b>3,60</b>
FRIGORIFERI SEDIE OMBRELLONI TAVOLI A QUINTALE O FRIGORIFERI PER GELATI PIENI	<b>20,10</b>
BOMBOLE SUB PER OSSIGENO VUOTE	<b>3,00</b>
BIANCHERIA I SACCHI	<b>3,00</b>
FRIGORIFERI PER GELATI VUOTO	<b>10,30</b>
BARCHE FINO A 4 MT. TRASPORTATE A MANO	<b>13,40</b>
BORSONE SUB	<b>2,40</b>
CANI E GATTI	<b>2,40</b>
BAGAGLIO (SOLO SU UNITA' VELOCE)	<b>1,80</b>
BICIGLETTE (SOLO SU NAVE)	<b>3,70</b>
GOMMONI SGONFI	<b>6,80</b>
MOTORI FUORIBORDO FINO A 10 CV	<b>6,80</b>
MOTORI FUORIBORDO OLTRE 10 CV	<b>10,40</b>
TAVOLE VELA E CANOE	<b>10,40</b>
ELETTRODOMESTICI	<b>11,50</b>
FERETRI	<b>30,80</b>
LAPIDI, CANCELLI, RINGHIERE, TONDINI DI FERRO A QUINTALE	<b>6,70</b>
POLLAME E SELVAGGINE IN GABBIA A COLLO	<b>2,10</b>
SCATOLE PRODOTTI COLONIALI	<b>1,20</b>
ALTRE MERCI NON MENZIONATE A QUINTALE	<b>3,60</b>
SPEDIZIONE MINIMO	<b>2,10</b>

## Tariffe Nave Ro-Ro-Pax e Ro-Ro: carrelli barca e rimorchi

<b>CARRELLI BARCA / RIMORCHI</b>	
<b>(PREZZI INCLUSI IVA AL 10%)</b>	dal 01/01 al 31/12
FINO A MT 4,50 ORDINARI	<b>37,10</b>
FINO A MT 5,00 ORDINARI	<b>52,20</b>
FINO A MT 5,50 ORDINARI	<b>66,70</b>
FINO A MT 6,00 ORDINARI	<b>77,10</b>
FINO A MT 6,50 ORDINARI	<b>87,20</b>
FINO A MT 7,00 ORDINARI	<b>97,20</b>
FINO A MT 7,50 ORDINARI	<b>107,50</b>
FINO A MT 8,00 ORDINARI	<b>116,90</b>
FINO A MT 8,50 ORDINARI	<b>126,80</b>
FINO A MT 9,00 ORDINARI	<b>137,10</b>
FINO A MT 10,00 ORDINARI	<b>153,40</b>
FINO A MT 4,50 RESIDENTI	<b>24,10</b>
FINO A MT 5,00 RESIDENTI	<b>35,10</b>
FINO A MT 5,50 RESIDENTI	<b>46,40</b>
FINO A MT 6,00 RESIDENTI	<b>54,20</b>
FINO A MT 6,50 RESIDENTI	<b>61,40</b>

<i>FINO A MT 7,00 RESIDENTI</i>	<b>68,50</b>
<i>FINO A MT 7,50 RESIDENTI</i>	<b>76,10</b>
<i>FINO A MT 8,00 RESIDENTI</i>	<b>83,60</b>
<i>FINO A MT 8,50 RESIDENTI</i>	<b>90,70</b>
<i>FINO A MT 9,00 RESIDENTI</i>	<b>98,60</b>
<i>FINO A MT 10,00 RESIDENTI</i>	<b>110,80</b>

*Tariffe Nave Ro-Ro-Pax e Ro-Ro: veicoli commerciali*

<b>AUTOVEICOLI COMMERCIALI</b>	CARICO	VUOTO (O CON GENERI ALIMENTARI)
<b>(PREZZI INCLUSI IVA AL 22% PER TUTTE LE TRATTE)</b>		
<i>MOTO FURGONI A TRE RUOTE FINO A KG. 500</i>	<b>25,20</b>	<b>22,20</b>
<i>MOTO FURGONI A QUATTRO RUOTE FINO A KG. 2000</i>	<b>28,10</b>	<b>24,00</b>
<i>FINO A MT 4,50</i>	<b>30,40</b>	<b>26,70</b>
<i>FINO A MT 5,00</i>	<b>39,20</b>	<b>33,40</b>
<i>FINO A MT 5,50</i>	<b>47,40</b>	<b>40,20</b>
<i>FINO A MT 6,00</i>	<b>53,80</b>	<b>45,30</b>
<i>FINO A MT 6,50</i>	<b>59,90</b>	<b>49,90</b>
<i>FINO A MT 7,00</i>	<b>66,00</b>	<b>55,30</b>
<i>FINO A MT 7,50</i>	<b>72,50</b>	<b>61,00</b>
<i>FINO A MT 8,00</i>	<b>78,90</b>	<b>65,70</b>
<i>FINO A MT 8,50</i>	<b>85,60</b>	<b>70,70</b>
<i>FINO A MT 9,00</i>	<b>91,50</b>	<b>75,70</b>
<i>FINO A MT 10,00</i>	<b>101,10</b>	<b>83,20</b>
<i>FINO A MT 11,00</i>	<b>110,80</b>	<b>91,50</b>
<i>FINO A MT 12,00</i>	<b>120,80</b>	<b>99,30</b>
<i>FINO A MT 13,00</i>	<b>131,90</b>	<b>107,20</b>
<i>FINO A MT 14,00</i>	<b>141,60</b>	<b>115,50</b>
<i>FINO A MT 15,00</i>	<b>151,60</b>	<b>123,30</b>
<i>FINO A MT 16,00</i>	<b>161,70</b>	<b>131,90</b>
<i>FINO A MT 17,00</i>	<b>171,00</b>	<b>139,80</b>
<i>FINO A MT 18,00</i>	<b>181,70</b>	<b>147,00</b>

**note:**

- *ruspe, pale meccaniche, scavatrici, bitumiere, compressori, etc. saranno bigliettati con una maggiorazione del 50% se gommati e del 100% se gommati fuori sagoma o cingolati.*

- *gli automezzi con carichi infiammabili o con merci pericolose saranno bigliettati con una maggiorazione del 100% più eventuali spese accessorie.*

Ai fini tariffari si precisa che per residenti si intendono i cittadini, comunitari o extracomunitari, con residenza nei Comuni delle isole di Ponza e Ventotene, muniti di idonea documentazione in corso di validità presentata al momento della prenotazione o all’acquisito ed all’accesso alla nave e/o all’unità veloce.

Il Concessionario è, altresì, tenuto ad applicare agevolazioni tariffarie, in misura non inferiore al 30% delle tariffe ordinarie previste, per abbonamenti di trasporto di persone non residenti, motivati da documentate esigenze di servizio in loco, di durata non inferiore a mesi tre.

Le tariffe restano costanti in termini nominali per tutto il periodo dell’affidamento (salvo quanto previsto al punto successivo).

**Le tariffe potranno essere aggiornate con il tasso di inflazione, a discrezione della Regione Lazio, ogni 12 mesi (a partire dal tredicesimo mese di validità del contratto) su richiesta dell’Impresa di Navigazione, nella misura massima, per ciascun titolo tariffario, della media delle variazioni dell’”Indice dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati” (FOI) senza tabacchi per il territorio nazionale nei 12 mesi precedenti alla richiesta di aggiornamento.**

L’Impresa di navigazione, altresì:

- è obbligata ad applicare tariffe non superiori a quelle prestabilite per ciascun periodo regolatorio;
- potrà applicare anche tariffe inferiori, sopportandone interamente il relativo onere.

### 3 CARATTERISTICHE TECNICHE MINIME DELLE UNITÀ NAVALI DA IMPIEGARE

L’offerta minima obbligatoria per esercire la linea è costituita da 4 (quattro) unità veloci e 1(una) nave Ro-Ro e 3 (tre) Ro-Ro-pax, nuove o esistenti ai sensi del D.lgs. 45/2000 o successive modifiche e integrazioni per le quali sono richieste le caratteristiche minime di seguito riportate, a pena di esclusione.

L’Impresa, in sede di offerta, dovrà dichiarare, a pena di esclusione, di disporre dei mezzi navali indicati in virtù di idoneo titolo giuridico (proprietà, noleggio o equiparato) atto a consentirne la immediata disponibilità in caso di aggiudicazione ed il durevole impiego per l’intero periodo contrattuale.

Per l’intera durata della concessione i predetti mezzi dovranno essere destinati esclusivamente all’espletamento del servizio.

#### 3.1 Caratteristiche tecniche minime navi Ro - Ro - Pax

- Tipologia: nave traghetto Ro-Ro-Pax di classe “B”;
- Abilitazione: trasporto passeggeri, autoveicoli e veicoli commerciali/industriali;
- Abilitazione al trasporto di merci pericolose: la nave deve essere in possesso di ogni certificazione di abilitazione al trasporto merci e di merci pericolose, almeno delle classi 2 e 3 IMDG CODE, come previsto dalla normativa ad essa applicabile in relazione alla data della sua impostazione di chiglia;
- Capacità totale minima di trasporto passeggeri: 500 passeggeri;
- Capacità minima di trasporto mezzi commerciali ed autovetture: non inferiore a metri lineari 60 per l’imbarco di veicoli commerciali ed autovetture (intesa come capacità complessiva del garage in metri lineari);
- Altezza minima garantita del garage: 4,00 m;
- Velocità minima di esercizio a pieno carico: nel rispetto dei tempi massimi di traversata così come definiti nel paragrafo 2.2.2;
- Dimensioni: le unità navali devono essere idonee all’ormeggio in sicurezza nelle banchine all’uopo destinate dalle Autorità Marittime nei porti di arrivo e partenza, garantendo, con nave regolarmente ormeggiata, il corretto abbassamento della rampa di accesso, per i veicoli ed i passeggeri, sulle scasse/scivoli esistenti nelle banchine dei porti citati;

- Pescaggio idoneo all’attracco negli approdi di riferimento;
- Prevenzione dell’inquinamento: le unità navali dovranno essere conformi alle disposizioni in materia di prevenzione dell’inquinamento ambientale applicate alla navigazione nazionale;
- Sistema propulsivo: in fase di navigazione ed evoluzione per l’ormeggio la nave deve essere dotata obbligatoriamente di:
  - N.2 (due) motori principali;
  - N.2 (due) eliche di propulsione.

in alternativa:

- n. 2 idrogetti compatibili per sicurezza e manovrabilità dell’imbarcazione sia in fase di navigazione che in fase di accosto e manovra in area portuale; ricevibilità dell’imbarcazione per quanto riguarda il pescaggio consentito nei fondali e delle banchine di ormeggio delle aree portuali;

Per quanto riguarda i “Servizi e le dotazioni di bordo” la nave Ro-Ro-Pax deve essere dotata di:

- Comfort e sicurezza:
  - sistema di aria condizionata nel salone passeggeri;
  - distributori di bevande e snack;
  - servizi di food & beverage a bordo con presenza di personale (bar);
  - servizi igienici per genere, di cui almeno uno accessibile alle Persone a Mobilità Ridotta (PMR);
- Dotazioni per le Persone a Mobilità Ridotta (PMR): le navi Ro-Ro-Pax dovranno essere attrezzate in modo che alla PMR sia garantita la piena integrazione con tutti i servizi destinati ai passeggeri e la possibilità di compiere le operazioni di imbarco e di sbarco facilmente, in modo sicuro e possibilmente autonomo. Pertanto, almeno un ponte passeggeri 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 che assicuri alla persona a mobilità ridotta l’accesso in sicurezza a bordo della nave. La dotazione di tali apparati e la relativa certificazione che ne attesti l’installazione a norma e il corretto funzionamento sono da comprovare alla Stazione appaltante entro la sottoscrizione del contratto.

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) ed essere tali, pertanto, da consentire alle PMR l’accesso e la permanenza a bordo senza discriminazioni.

### 3.2 Caratteristiche tecniche minime navi Ro - Ro

- Tipologia: nave traghetto Ro-Ro di classe “B”;
- Abilitazione: trasporto autoveicoli e veicoli commerciali/industriali;
- Abilitazione al trasporto di merci pericolose: la nave deve essere in possesso di ogni certificazione di abilitazione al trasporto merci e di merci pericolose, almeno delle classi 2 e 3 IMDG CODE, come previsto dalla normativa ad essa applicabile in relazione alla data della sua impostazione di chiglia;

- Capacità minima di trasporto mezzi commerciali ed autovetture: non inferiore a metri lineari 120 per l’imbarco di veicoli commerciali ed autovetture (intesa come capacità complessiva del garage in metri lineari);
- Portata di carico utile (o portata netta): non inferiore a 120 tonn., riferita al peso delle merci;
- Altezza minima garantita per tutta la lunghezza del garage: 4,00 m;
- Velocità minima di esercizio a pieno carico: nel rispetto dei tempi massimi di traversata così come definiti nel paragrafo 2.2.2;
- Dimensioni: le unità navali devono essere idonee all’ormeggio in sicurezza nelle banchine all’uopo destinate dalle Autorità Marittime nei porti di arrivo e partenza, garantendo, con nave regolarmente ormeggiata, il corretto abbassamento della rampa di accesso, per i veicoli ed i passeggeri, sulle scasse/scivoli esistenti nelle banchine dei porti citati;
- Pescaggio idoneo all’attracco negli approdi di riferimento;
- Prevenzione dell’inquinamento: le unità navali dovranno essere conformi alle disposizioni in materia di prevenzione dell’inquinamento ambientale applicate alla navigazione nazionale;
- Sistema propulsivo: in fase di navigazione ed evoluzione per l’ormeggio la nave deve essere dotata obbligatoriamente di:
  - N.2 (due) motori principali;
  - N.2 (due) eliche di propulsione.

### 3.3 Caratteristiche tecniche minime delle Unità Veloci

Di seguito si riportano le caratteristiche tecniche minime per le Unità Veloci:

- Tipologia: Unità Veloci;
- Abilitazione: trasporto passeggeri;
- Capacità totale minima di trasporto passeggeri: non inferiore a 190 passeggeri;
- Velocità minima di esercizio a pieno carico: non inferiore a 30 nodi a pieno carico, che dovrà consentire, comunque, il rispetto dei tempi massimi di traversata così come definiti nel paragrafo 2.2.2;
- Dimensioni: le unità navali veloci devono essere idonee all’ormeggio in sicurezza nelle banchine all’uopo destinate dalle Autorità Marittime nei porti di arrivo e partenza, garantendo, con l’unità veloce regolarmente ormeggiata, il corretto accesso dei passeggeri nelle banchine dei porti citati;
- Pescaggio massimo pari a 2,5 m e comunque idonei all’ormeggio dei porti di arrivo e partenza;
- Comfort: i mezzi nautici impiegati dovranno essere dotati di sistema di aria condizionata in tutti i locali riservati ai passeggeri. Dovranno, inoltre, essere dotati di sistemi di stabilizzazione che assicurino una confortevole navigazione;
- Sistemi di sicurezza: le unità navali veloci devono essere conformi ai requisiti di codici di sicurezza HSC, International Code for Safety of High Speed Crafts edizione 1994 adottato dal comitato della sicurezza marittima dell’IMO con la risoluzione MSC 36 (63) del 20 maggio 1994, Direttiva CE 98/18/CE e per mezzi esistenti costruiti in data antecedente l’1/03/2008 così come integrato nell’edizione 2000 e per mezzi costruiti dopo l’1/03/2008 come indicato nell’edizione 2008. Le unità navali veloci devono essere dotate di idonei mezzi, atti a consentire lo sbarco dei passeggeri tramite servizio di battellaggio.

### 3.4 Documentazione tecnica e certificati

In sede di presentazione dell’offerta, le Imprese di navigazione dovranno dichiarare il possesso della seguente documentazione inerente alle unità navali offerte che dovranno essere utilizzate per la gestione del servizio. La comprova del possesso della documentazione dichiarata dall’Impresa di Navigazione e la validità della stessa, a pena di esclusione, sarà verificata per l’impresa aggiudicataria durante la fase di aggiudicazione:

- D.O.C (Documento di Conformità – Document of Compliance);
- Certificato S.M.C. (Safety Management Certificate);
- Certificato di classe;
- Certificato di sicurezza per navi passeggeri ai sensi del D.lgs. n. 45/2000 s.m.i.;
- Certificato di bordo libero;
- Certificato di conformità alla Marpol annex I;
- Certificato idoneità al trasporto di autoveicoli;
- Certificato Trasporto merci pericolose almeno per le classi: 2 e 3;
- Verbale della visita dei servizi di bordo (rilasciato ai sensi dell’art. 30 comma 4 del D.P.R. 8.11.91, n. 435);
- Licenza di esercizio GMDSS; Area A1.

Le unità navali veloci, inoltre, dovranno essere in possesso, al momento della presentazione dell’offerta, della seguente documentazione in corso di validità:

1. ISSC (Certificato Internazionale di Sicurezza- International Ship Security Certificate)
2. Certificato di Sicurezza per Unità Veloci (High Speed Craft Safety Certificate) /o Certificato di Costruzione ed Equipaggiamento delle Unità a Sostentamento Dinamico – Dinamically Supported Craft Construction and Equipment Certificate;
3. Autorizzazione all’Esercizio per Unità veloci (Permit to Operate for High Speed Craft) / o Autorizzazione all’Esercizio per le unità DSC (Permit to Operate for Dinamically Supported Craft)
4. IOPP (Certificato Internazionale per la prevenzione dell’Inquinamento da olio minerale)
5. IAPP (Certificato Internazionale per la prevenzione dell’inquinamento dell’Aria)
6. ISPP (Certificato Internazionale per la prevenzione dell’inquinamento da liquami)
7. Certificato Internazionale del Sistema antivegetativo

### 3.5 Regolarità e puntualità del servizio

I collegamenti dovranno essere garantiti in maniera continuativa secondo le modalità indicate nel presente Capitolato.

Eventuali variazioni di orario, di frequenza, riduzioni o incrementi di corse possono essere operati dall’Impresa di navigazione solo previo assenso dell’Amministrazione committente. La prestazione del servizio non può essere interrotta, né variata o sospesa.

Le interruzioni o sospensioni del servizio sono ammesse unicamente per:

- cause di forza maggiore, quali impossibilità ad assicurare il servizio in sicurezza a causa di avverse condizioni meteorologiche o del mare, sospensioni disposte dalle pubbliche Autorità per motivi di ordine e sicurezza anche sanitaria, manifestazioni, attentati, calamità naturali ed eventi non evitabili da cui discenda l’impossibilità o il divieto di svolgimento del servizio oggetto di Concessione;
- impreviste avarie tecniche del naviglio, manutenzioni o altri fermi tecnici che non consentano il regolare impiego in sicurezza dell’unità navale.

In tal caso l'Impresa di navigazione dovrà darne comunicazione entro 24 ore dall'evento all'Amministrazione committente, cui compete la facoltà di svolgere tutti gli opportuni accertamenti per valutare la stretta pertinenza ed effettiva ostatività dell'evento rispetto all'esecuzione del servizio, adottando quindi i consequenziali provvedimenti amministrativi e/o negoziali.

Ai sensi dalla Misura 5, punti 5, 6 e 7, dell'Allegato A alla Delibera ART n. 96/2018 l'impresa di navigazione aggiudicataria dovrà predisporre un "Piano di Intervento" relativo alle azioni da attivare e ai servizi da garantire agli utenti per il raggiungimento del porto di destinazione finale del viaggio con un "adeguato servizio sostitutivo" in caso di sospensioni del servizio, così da limitare ed eliminare ogni eventuale disagio ai passeggeri.

Il piano di intervento dovrà essere approvato dall'Amministrazione appaltante prima della stipula del contratto di servizio al quale sarà allegato.

Le misure e le azioni previste nel piano di intervento saranno a totale carico dell'Impresa aggiudicataria.

Gli standard di qualità inerenti alla Regolarità ed alla Puntualità sono riportati nell'Allegato 3.2 "Condizioni minime di qualità dei servizi" al Contratto di Servizio.

### 3.6 Naviglio e servizio sostitutivo

In caso di fermo per manutenzione ordinaria e/o straordinaria programmata, oppure per avaria tecnica o altre cause di fermo tecnico, è fatto onere all'Impresa di Navigazione immettere in servizio un mezzo navale avente caratteristiche tecniche e funzionali equivalenti o superiori a quelle sopra richieste, che in ogni caso soddisfi i tempi di percorrenza massimi della traversata.

Nei casi avanti esplicitati il mezzo sostitutivo deve, in ogni caso, essere reso disponibile per il servizio entro le 48 ore successive all'evento sia per le navi Ro-Ro sia per le Unità Veloci.

L'eventuale impiego di una nave sostitutiva con caratteristiche tecniche non conformi alle prescrizioni tecniche richieste, o con prestazioni funzionali non soddisfacenti i tempi di percorrenza massimi della traversata e la capacità minima di trasporto deve sempre essere autorizzata dall'Amministrazione.

Per ogni altro obbligo relativo alla sostituzione del naviglio si rimanda all'Art. 10 del Contratto di servizio.

## 4 SERVIZI MINIMI DI ACCESSIBILITÀ COMMERCIALE ED INFORMAZIONI AL PUBBLICO

In conformità alle prescrizioni contenute nella misura 9 dell'Allegato A alla Delibera n. 96/2018 dell'Autorità di Regolazione e dei Trasporti, l'Impresa di navigazione deve garantire un adeguato livello minimo di accessibilità commerciale e garantire condizioni minime di trasparenza.

Pertanto, L'Impresa di navigazione deve assicurare:

- biglietterie in porto aperte agli utenti almeno tutti i giorni di partenza, almeno nei 60 minuti che precedono l'orario di ogni partenza e fino alla partenza;
- almeno un canale di vendita a scelta tra quelli indicati alle lettere c) e d) del punto 4 della Misura 9 dell'Allegato A alla Delibera ART 96/2018 (biglietteria self-service, oppure agenzie di viaggio o altri punti convenzionati);
- un servizio di biglietteria telematica tramite un sito internet aziendale (almeno in lingua italiana e inglese), pienamente accessibile e funzionante, in cui riportare le informazioni all'utenza relative ad orari, tariffe e ogni altra comunicazione relativa alla regolarità e puntualità del servizio, con apposito

canale telematico per la prenotazione e acquisto online dei titoli di viaggio. L’accessibilità al canale telematico di vendita deve essere garantita anche alle PMR conformemente al punto 8 della Misura 9 sopra citata;

- un call center, di cui alla lettera “e” del punto 4 della Misura 9 dell’Allegato A alla Delibera ART n.96/2018.

Con riferimento ai vari canali di vendita, l’Impresa di navigazione dovrà predisporre una procedura informatizzata che consenta di:

- conoscere in tempo reale la disponibilità di posto per le destinazioni richieste;
- effettuare operazioni di prenotazione in tempo reale, con automatismo di scadenza se non convertita in titolo di viaggio entro tempi prestabiliti, e di acquisto di biglietti, anche solo di tipo elettronico;
- richiedere la sistemazione per i viaggiatori diversamente abili.

L’Impresa di navigazione deve garantire, inoltre, la pubblicazione e la diffusione delle informazioni minime previste per ciascun canale di comunicazione da garantire (compresi i canali di accessibilità commerciale di cui sopra), almeno in lingua italiana e inglese, elencate nella tabella 2 della Misura 6 (informazioni prima del viaggio) e tabella 3 e 4 della Misura 7 (informazioni durante il viaggio) dell’Allegato A alla Delibera ART 96/2018.

In ordine al livello minimo delle informazioni da pubblicare si fa rinvio alla disciplina contenuta nella Delibera ART 96/2018 richiamata. Le informazioni dovranno essere redatte e diffuse in modo da consentirne la migliore leggibilità.

L’impresa di navigazione dovrà rendere, altresì, disponibili nel sito internet i riferimenti ai principali gestori dei servizi terrestri di collegamento da/per i porti di imbarco e sbarco, dando indicazione su denominazione, servizio ordinariamente svolto, indirizzo internet e postale, recapiti telefonici.

## **5 OBBLIGHI VERSO LE PERSONE A MOBILITÀ RIDOTTA (PMR)**

Fermo restando quanto previsto al punto 3 in relazione alle caratteristiche minime del mezzo in materia di dotazioni per le Persone a Mobilità Ridotta, nonché al rispetto delle condizioni minime di qualità dei servizi di cabotaggio marittimo descritte nella misura 11 dall’Allegato A alla Delibera ART n. 96/2018 e dal Reg. UE 1177/2010, è fatto divieto in relazione a motivi di disabilità o di mobilità ridotta di:

- non accettare una prenotazione, o di non emettere un biglietto;
- 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;
- applicare oneri aggiuntivi sulle prenotazioni e i biglietti offerti alle persone con disabilità e a mobilità ridotta.

In caso di partenza, transito o arrivo di una persona con disabilità o a mobilità ridotta in un porto, deve essere fornita gratuitamente all’interessato l’assistenza necessaria per salire sul servizio in partenza o scendere dal servizio in arrivo per cui ha acquistato un biglietto.

L’Impresa di navigazione deve cooperare con gli Enti di gestione dei porti al fine di fornire un livello adeguato di assistenza alle persone con disabilità o a mobilità ridotta.

Per ogni altro obbligo si rimanda allo Schema di contratto di servizio e al relativo Allegato 3.4 “Assistenza PMR e formazione”.

## 6 SERVIZI A TERRA

In sede di presentazione dell’offerta, l’Impresa di navigazione dovrà dichiarare il suo impegno, nel caso di aggiudicazione della procedura di gara, a disporre, dalla data di avvio e per tutta la durata della Concessione, di idonee strutture nei porti di approdo (in proprietà o con altro titolo giuridico valido), adeguatamente attrezzate per l’accosto dei mezzi (banchine) con ubicazione delle biglietterie e dei punti di ricovero per i passeggeri nelle immediate vicinanze degli accosti stessi.

## 7 QUALITÀ DEI SERVIZI

L’Impresa è tenuta ad effettuare il servizio garantendo adeguati di livelli di qualità relativamente a:

- Regolarità e puntualità;
- Pulizia e comfort di viaggio/funzionalità delle navi. Con particolare riferimento alla Pulizia e standard igienici, l’Impresa dovrà effettuare:
  - interventi di pulizia previsti nella tabella 5 della Misura 10 dell’Allegato alla Delibera ART n. 96/2028;
  - interventi preventivi di disinfestazione e derattizzazione non inferiori, ciascuno, a 4 volte l’anno;
  - sanificazione degli spazi pubblici interni ed esterni secondo vigente normativa;
- obbligo di comunicazione alla Amministrazione Regionale dell’esito delle eventuali visite ispettive dei NAS e della Sanità Marittima, entro 20 giorni dalla effettuazione;
- Informazione all’utenza;
- Accessibilità dei mezzi e delle infrastrutture al pubblico (con particolare riferimento alle PMR).

Per quanto riguarda il Livello Minimo di Qualità (LMQ) da garantire e le relative penali si rimanda ai contenuti della Delibera ART 96/2018, a quanto previsto nello Schema di Contratto e quanto descritto all’allegato 3.2 “Condizioni Minime di Qualità”.

L’Impresa dovrà, altresì, 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 la tipologia del naviglio, gli orari di partenza e arrivo delle varie navi agli approdi, i passeggeri trasportati su ogni singola corsa, le automobili, i veicoli commerciali/industriali e merci pericolose.

## **1 REQUISITI DI ORDINE GENERALE E ALTRE CAUSE DI ESCLUSIONE**

I concorrenti devono essere in possesso, a pena di esclusione, dei requisiti di ordine generale previsti dal Codice nonché degli ulteriori requisiti indicati nel presente articolo.

La stazione appaltante verifica il possesso dei requisiti di ordine generale accedendo al fascicolo virtuale dell'operatore economico (di seguito: FVOE).

Le circostanze di cui all'articolo 94 del Codice sono cause di esclusione automatica. La sussistenza delle circostanze di cui all'articolo 95 del Codice è accertata previo contraddittorio con l'operatore economico.

In caso di partecipazione di consorzi di cui all'articolo 65, comma 2, lettere b) e c) del Codice i requisiti di cui al punto 5 devono essere posseduti dal consorzio e dalle consorziate indicate quali esecutrici.

In caso di partecipazione di consorzi stabili di cui all'articolo 65, comma 2, lett. d) del Codice i requisiti di cui al punto 5 devono essere posseduti dal consorzio, dalle consorziate indicate quali esecutrici e dalle consorziate che prestano i requisiti.

### **Self cleaning**

Un operatore economico che si trovi in una delle situazioni di cui agli articoli 94 e 95 del Codice, ad eccezione delle irregolarità contributive e fiscali definitivamente e non definitivamente accertate, può fornire prova di aver adottato misure (c.d. self cleaning) sufficienti a dimostrare la sua affidabilità.

Se la causa di esclusione si è verificata prima della presentazione dell'offerta, l'operatore economico indica nel DGUE la causa ostativa e, alternativamente:

- descrive le misure adottate ai sensi dell'articolo 96, comma 6 del Codice;
- motiva l'impossibilità ad adottare dette misure e si impegna a provvedere successivamente. L'adozione delle misure è comunicata alla stazione appaltante.

Se la causa di esclusione si è verificata successivamente alla presentazione dell'offerta, l'operatore economico adotta le misure di cui al comma 6 dell'articolo 96 del Codice dandone comunicazione alla stazione appaltante.

Sono considerate misure sufficienti il risarcimento o l'impegno a risarcire qualunque danno causato dal reato o dall'illecito, la dimostrazione di aver chiarito i fatti e le circostanze in modo globale collaborando attivamente con le autorità investigative e di aver adottato provvedimenti concreti, di carattere tecnico, organizzativo o relativi al personale idonei a prevenire ulteriori reati o illeciti

Se le misure adottate sono ritenute sufficienti e tempestive, l'operatore economico non è escluso. Se dette misure sono ritenute insufficienti e intempestive, la stazione appaltante ne comunica le ragioni all'operatore economico.

Non può avvalersi del self-cleaning l'operatore economico escluso con sentenza definitiva dalla partecipazione alle procedure di affidamento o di concessione, nel corso del periodo di esclusione derivante da tale sentenza.

Nel caso in cui un raggruppamento/consorzio abbia estromesso o sostituito un partecipante/esecutore interessato da una clausola di esclusione di cui agli articoli 94 e 95 del Codice, si valutano le misure adottate ai sensi dell'articolo 97 del Codice al fine di decidere sull'esclusione.

### **Altre cause di esclusione**

Sono esclusi gli operatori economici che abbiano affidato incarichi in violazione dell'articolo 53, comma 16-ter, del decreto legislativo del 2001 n. 165 a soggetti che hanno esercitato, in qualità di dipendenti, poteri autoritativi o negoziali presso l'amministrazione affidante negli ultimi tre anni.

Gli operatori economici devono possedere, pena l'esclusione dalla gara, l'iscrizione nell'elenco dei fornitori, prestatori di servizi ed esecutori di lavori non soggetti a tentativo di infiltrazione mafiosa (cosiddetta white list) istituito presso la Prefettura della provincia in cui l'operatore economico ha la propria sede oppure devono aver presentato domanda di iscrizione al predetto elenco.

La mancata accettazione delle clausole contenute nel protocollo di legalità/patto di integrità e il mancato rispetto dello stesso costituiscono causa di esclusione dalla gara, ai sensi dell'articolo 83 bis del decreto legislativo n. 159/2011.

## 2 REQUISITI DI ORDINE SPECIALE E MEZZI DI PROVA

I concorrenti devono possedere, a pena di esclusione, i requisiti previsti nei commi seguenti.

La stazione appaltante verifica il possesso dei requisiti di ordine speciale accedendo al fascicolo virtuale dell'operatore economico (di seguito: FVOE).

L'operatore economico è tenuto ad inserire nel FVOE i dati e le informazioni richiesti per la comprova del requisito, qualora questi non siano già presenti nel fascicolo o non siano già in possesso della stazione appaltante e non possano essere acquisiti d'ufficio da quest'ultima.

### 2.1 Requisiti di idoneità professionale

Costituiscono requisiti di idoneità:

- **Iscrizione** nel Registro delle Imprese oppure nell'Albo delle Imprese artigiane per attività pertinenti con quelle oggetto della presente procedura di gara.
- Per l'operatore economico di altro Stato membro, non residente in Italia: iscrizione in uno dei registri professionali o commerciali degli altri Stati membri di cui all'allegato II.11 del Codice.

Ai fini della comprova, l'iscrizione nel Registro è acquisita d'ufficio dalla stazione appaltante tramite il FVOE. Gli operatori stabiliti in altri Stati membri caricano nel fascicolo virtuale i dati e le informazioni utili alla comprova del requisito, se disponibili.

### 2.2 Requisiti di capacità economica e finanziaria

Fatturato specifico medio annuo nel settore di attività oggetto dell'appalto riferito agli ultimi tre esercizi finanziari approvati al momento della pubblicazione del bando di gara pari ad almeno € 18.000.000,00, IVA esclusa.

Il settore di attività è il servizio di trasporto marittimo di passeggeri, veicoli e merci. Tale requisito è richiesto al fine di selezionare operatori aventi un minimo di capacità economico-finanziaria tale da poter garantire l'affidabilità e la solidità occorrente per lo svolgimento dei servizi da affidarsi.

La comprova del requisito è fornita mediante uno dei seguenti documenti:

- per le società di capitali mediante bilanci, o estratti di essi, approvati alla data di scadenza del termine per la presentazione delle offerte corredati della nota integrativa;



- per gli operatori economici costituiti in forma d'impresa individuale ovvero di società di persone mediante copia del Modello Unico o la Dichiarazione IVA;
- dichiarazione resa, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 47 del decreto del Presidente della Repubblica n. 445/2000, dal soggetto o organo preposto al controllo contabile della società ove presente (sia esso il Collegio sindacale, il revisore contabile o la società di revisione), attestante la misura (importo) e la tipologia (causale della fatturazione) del fatturato dichiarato in sede di partecipazione.

Per le imprese che abbiano iniziato l'attività da meno di tre anni, il requisito di fatturato è rapportato al periodo di attività.

### 2.3 Requisiti di capacità tecnica e professionale

#### Esecuzione negli ultimi tre anni dei seguenti servizi analoghi

Il concorrente deve aver eseguito nell'ultimo triennio (2020 – 2021 – 2022) antecedente la data di pubblicazione del bando di gara servizi di trasporto marittimo di passeggeri, veicoli e merci per **almeno 170 mila miglia marine medie annue**, con indicazione del periodo di effettuazione, delle linee svolte, dei porti collegati, del regime di prestazione svolta (Obbligo di servizio Pubblico/Libero mercato) e del committente in caso di regime di servizio pubblico.

La comprova del requisito è fornita mediante:

- certificati rilasciati dall'amministrazione/ente contraente, con l'indicazione dell'oggetto, dell'importo e del periodo di esecuzione;
- contratti stipulati con le amministrazioni pubbliche, completi di copia delle fatture quietanzate ovvero dei documenti bancari attestanti il pagamento delle stesse;
- attestazioni rilasciate dal committente privato, con l'indicazione dell'oggetto, dell'importo e del periodo di esecuzione;
- contratti stipulati con privati, completi di copia delle fatture quietanzate ovvero dei documenti bancari attestanti il pagamento delle stesse;
- Nell'ipotesi di prestazioni di servizi di linea svolti in regime di libero mercato, la comprova del requisito richiesto per l'esecuzione della prestazione potrà essere fornita tramite attestazioni delle Autorità marittime competenti sulle linee svolte.

### 2.4 Indicazioni sui requisiti speciali nei raggruppamenti temporanei, consorzi ordinari, aggregazioni di imprese di rete, geie

I soggetti di cui all'articolo 65, comma 2, lettera e), f) g) e h) del Codice devono possedere i requisiti di ordine speciale nei termini di seguito indicati.

Alle aggregazioni di retisti, ai consorzi ordinari ed ai GEIE si applica la disciplina prevista per i raggruppamenti temporanei.

#### Requisiti di idoneità professionale

Il requisito relativo all'iscrizione nel Registro delle Imprese oppure nell'Albo delle Imprese artigiane di cui di cui al punto 6.1 deve essere posseduto:

- da ciascun componente del raggruppamento/consorzio/GEIE anche da costituire, nonché dal GEIE medesimo;



- da ciascun componente dell'aggregazione di rete nonché dall'organo comune nel caso in cui questi abbia soggettività giuridica.

### Requisiti di capacità economico-finanziaria

Il requisito relativo al fatturato specifico medio annuo di cui al punto 6.2 deve essere soddisfatto dal raggruppamento temporaneo nel complesso.

### Requisiti di capacità tecnico-professionale

Il requisito dei servizi analoghi di cui al precedente punto 6.3 richiesto in relazione alla prestazione oggetto della presente Concessione deve essere posseduto dal raggruppamento temporaneo nel suo complesso.

Nel caso in cui un raggruppamento abbia estromesso o sostituito un partecipante allo stesso poiché privo di un requisito di ordine speciale di cui all'articolo 100 del Codice, si valutano le misure adottate ai sensi dell'articolo 97 del Codice al fine di decidere sull'esclusione del raggruppamento.

## 2.5 Indicazioni sui requisiti speciali nei consorzi di cooperative, consorzi di imprese artigiane, consorzi stabili

### Requisiti di idoneità professionale

Il requisito relativo all'iscrizione nel Registro delle Imprese oppure nell'Albo delle Imprese artigiane di cui di cui al punto 6.1 deve essere posseduto dal consorzio e dai consorziati indicati come esecutori

### Requisiti di capacità economico finanziaria e tecnico-professionale

I consorzi di cui all'articolo 65, comma 2, lettera b) e c) del Codice, utilizzano i requisiti propri e, nel novero di questi, fanno valere i mezzi nella disponibilità delle consorziate che li costituiscono

- i consorzi di cui all'articolo 65, comma 2, lett. d) del Codice dimostrano i requisiti cumulando anche quelli posseduti delle consorziate.

Nel caso in cui un consorzio abbia estromesso o sostituito una consorziata poiché priva di un requisito di ordine speciale di cui all'articolo 100 del Codice, si valutano le misure adottate ai sensi dell'articolo 97 del Codice al fine di decidere sull'esclusione.

## 3 CRITERIO DI AGGIUDICAZIONE

L'appalto è aggiudicato in base al criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa individuata sulla base del miglior rapporto qualità/prezzo,

La valutazione dell'offerta tecnica e dell'offerta economica è effettuata in base ai seguenti punteggi:

CRITERI	PUNTEGGIO MASSIMO
Offerta tecnica	70
Offerta economica	30



TOTALE	<b>100</b>
--------	------------

Sarà aggiudicatario il concorrente che avrà ottenuto il punteggio totale più alto dato dalla sommatoria dei punteggi attribuiti agli elementi di valutazione tecnica e agli elementi di valutazione economica.

### 3.1 Criteri di valutazione dell'offerta tecnica ed economica

Il punteggio dell'offerta tecnica è attribuito sulla base dei criteri di valutazione elencati nella sottostante tabella con la relativa ripartizione dei punteggi.

Si rende presente che la somma dei punteggi dell'offerta tecnica ed economica sarà calcolata arrotondando alla seconda cifra decimale: qualora la terza cifra decimale sia pari o superiore a 5 sarà arrotondata per eccesso; nel caso in cui la terza cifra decimale sia inferiore a 5, sarà arrotondata per difetto.

Tabella "Criteri di valutazione delle offerte"

CRITERI DI VALUTAZIONE DELLE OFFERTE	PUNTEGGIO MAX	FORMULE E CRITERI
<b>ETÀ DEL NAVIGLIO</b>	<b>15</b>	Il punteggio complessivo è determinato dal valore medio dei punteggi attribuiti alle singole unità navali con distinzione delle Navi Ro-Ro e Unità Veloci
Età del naviglio, inteso come Nave Ro-Ro, in anni risultante dalla data di costruzione della nave oppure dalla data di certificazione di ringiovanimento tecnico – funzionale	8	<b>Criterio</b>
		0 ≤ Età ≤ 10
		11 ≤ Età ≤ 20
		21 ≤ Età ≤ 30
		31 ≤ Età ≤ 40
Età > 40	0	
Età del naviglio, inteso come Unità Veloce, in anni risultante dalla data di costruzione della nave oppure dalla data di certificazione di ringiovanimento tecnico – funzionale	7	<b>Criterio</b>
		0 ≤ Età ≤ 10
		11 ≤ Età ≤ 20
		21 ≤ Età ≤ 30
Età > 30	0	
<b>OFFERTA MIGLIORATIVA DI SERVIZIO</b>	<b>30</b>	
<b>Corse aggiuntive al Programma di Esercizio</b>	<b>5</b>	
Estensione del servizio sulla linea A1 Anzio-Ponza e vv nel periodo dal 1/06 al 15/06 e dal 16/9 AL 30/9 rispetto a quanto previsto all'art. 2.2.1. (Livello di servizio minimo) del Capitolato Tecnico	5	Il punteggio sarà attribuito nel modo seguente: Sì: 5 punti No: 0 punti
<b>Velocità garantita dei tempi di percorrenza</b>	<b>5</b>	Aumento medio della velocità offerta su tutte le unità navali (Ro-Ro + UV) rispetto - ai tempi di percorrenza richiesti per ciascuna tipologia di naviglio

<b>CRITERI DI VALUTAZIONE DELLE OFFERTE</b>	<b>PUNTEGGIO MAX</b>	<b>FORMULE E CRITERI</b>
Velocità garantita dei tempi di percorrenza	5	(velocità offerta / velocità migliore offerta) x Punteggio Max
<b>Tempi di intervento nave sostitutiva</b>	<b>5</b>	Livello di servizio: 48 ore
Ore proposte per intervento di messa in esercizio del mezzo sostitutivo	5	(ore proposte per intervento migliore offerta / ore proposte per intervento) x Punteggio Max
<b>Servizi di bordo</b>	<b>5</b>	Il punteggio complessivo è determinato dal valore medio dei punteggi attribuiti alle singole unità navali
Presenza di un sistema di infomobilità con contenuti inerenti al territorio delle isole di Ponza e Ventotene (Monitor e Totem interattivi)	5	Il punteggio sarà attribuito nel modo seguente: Si: 5 punti No: 0 punti
<b>Tipologia di propulsione</b>	<b>5</b>	Il punteggio complessivo è determinato dal valore medio dei punteggi attribuiti alle singole unità RoRo
Presenza di propulsori azimutali/cicloidali o elica di manovra a prua	5	Il punteggio sarà attribuito nel modo seguente: Si: 5 punti No: 0 punti
<b>Tipologia di naviglio impiegato sulla linea stagionale A1</b>	<b>5</b>	
Impiego di un naviglio tipo "Motonave" (Ro/Pax) in sostituzione del naviglio previsto da Capitolato Tecnico (Unità Veloce) per il servizio erogato sulla linea "A1 - Anzio-Ponza e vv". Il naviglio impiegato dovrà rispettare almeno le caratteristiche tecniche minime riportate nel par. 3.2 del Capitolato Tecnico e compatibile con gli approdi, così come descritti al paragrafo 2.1 del Capitolato Tecnico	5	Il punteggio sarà attribuito nel modo seguente: Si: 5 punti No: 0 punti
<b>CAPACITÀ DI TRASPORTO DEL NAVIGLIO</b>	<b>15</b>	Il punteggio complessivo è determinato dal valore medio dei punteggi attribuiti alle singole unità navali con distinzione delle Navi Ro-Ro e Unità Veloci
<b>Capacità massima disponibile per il trasporto passeggeri con Unità Veloci</b>	<b>5</b>	La "capacità max offerta" è determinata come media dei passeggeri ospitabili per Unità Veloce
Numero passeggeri ospitabili nelle Unità Veloci impiegate, a partire dall'art. 3.2 (Caratteristiche tecniche minime delle Unità Veloci) del Capitolato Tecnico	5	(Capacità Max offerta / Capacità Max migliore offerta) x Punteggio Max
<b>Capacità massima disponibile per il trasporto passeggeri con Navi Ro-Ro</b>	<b>5</b>	La "capacità max offerta" è determinata come media dei



<b>CRITERI DI VALUTAZIONE DELLE OFFERTE</b>	<b>PUNTEGGIO MAX</b>	<b>FORMULE E CRITERI</b>
		passeggeri ospitabili per Nave Ro-Ro
Numero passeggeri ospitabili nelle Navi Ro-Ro impiegate, a partire dall'art. 3.1 (Caratteristiche tecniche minime delle Navi Ro-Ro) del Capitolato Tecnico	5	(Capacità Max offerta / Capacità Max migliore offerta) x Punteggio Max
<b>Capacità massima totale disponibile per veicoli commerciali e autovetture per Nave Ro-Ro</b>	<b>2.5</b>	La "capacità max offerta" è determinata come media dei metri lineari offerti per Nave Ro-Ro
Metri lineari complessivi (autovetture e veicoli commerciali) disponibile nelle Navi Ro-Ro impiegate, a partire dall'art. 3.1 (Caratteristiche tecniche minime) del Capitolato Tecnico	2.5	(Capacità Max offerta / Capacità Max migliore offerta) x Punteggio Max
<b>Capacità di trasporto di merci pericolose</b>	<b>2.5</b>	
Idoneità al trasporto di merci pericolose oltre a quelle minime previste di classe 2 e 3 con riferimento ad almeno una Nave Ro-Ro	2.5	Il punteggio sarà attribuito nel modo seguente: Si: 5 punti No: 0 punti
<b>POSSESSO DI CERTIFICAZIONI</b>	<b>5</b>	
ISO 14001 (Possesso della certificazione di qualità valida al momento di presentazione dell'offerta) o equivalente. In caso di presentazione d'offerta in RTI o Consorzio la certificazione dev'essere in capo a tutti i partecipanti al RTI o dalle Consorziati esecutrici.	2	Il punteggio sarà attribuito nel modo seguente: Si: 2 punti No: 0 punti
ISO 45001 (Possesso della certificazione di qualità valida al momento di presentazione dell'offerta) o equivalente. In caso di presentazione d'offerta in RTI o Consorzio la certificazione dev'essere in capo a tutti i partecipanti al RTI o dalle Consorziati esecutrici.	2	Il punteggio sarà attribuito nel modo seguente: Si: 2 punti No: 0 punti
SA 8000 (Possesso della certificazione di qualità valida al momento di presentazione dell'offerta) o equivalente.  In caso di presentazione d'offerta in RTI o Consorzio la certificazione dev'essere in capo a tutti i partecipanti al RTI o dalle Consorziati esecutrici.	1	Il punteggio sarà attribuito nel modo seguente: Si: 1 punto No: 0 punti
<b>RIDUZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE</b>	<b>2</b>	
Utilizzo, nell'arco del periodo di contratto, di sistemi di propulsione a basso impatto ambientale (LNG, ibrida, elettrica) con riferimento ad almeno un'unità navale	2	Il punteggio sarà attribuito nel modo seguente: Si: 5 punti No: 0 punti
<b>ORGANIZZAZIONE AZIENDALE E PARITÀ DI GENERE</b>	<b>3</b>	
Percentuale di donne in ruoli apicali (consiglio di amministrazione/amministratore e dirigenti). Si precisa che qualora vi sia un soggetto appartenente al consiglio di amministrazione e dirigente, verrà considerato come un solo soggetto.  Nel caso di partecipazione di RTI o Consorzi verrà attribuito il punteggio in proporzione alla quota o le somme delle quote di esecuzione del servizio dei componenti del RTI, o	1	Il punteggio finale verrà attribuito in base alla quota, in percentuale, dichiarata come segue: - < 20% (0 punti); - ≥ 20% e < 40% (0,5 punti); - ≥ 40% (1 punto).



<b>CRITERI DI VALUTAZIONE DELLE OFFERTE</b>	<b>PUNTEGGIO MAX</b>	<b>FORMULE E CRITERI</b>
dell'impresa esecutrice. Il Concorrente dovrà indicare la quota o somma delle quote di esecuzione del servizio dei componenti certificati del RTI o Consorzi.		
<p>Adozione di misure e strumenti di conciliazione delle esigenze di cura, di vita e di lavoro per i propri dipendenti, nonché modalità innovative e non discriminanti di organizzazione del lavoro.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- asilo nido aziendale /territoriale convenzionato;</li> <li>- misure di flessibilità oraria in entrata, uscita, roll up;</li> <li>- telelavoro o Smart working</li> <li>- part time</li> <li>- integrazione economica a congedi parentali;</li> <li>- benefit di cura per infanzia e anziani/persone con disabilità e non autosufficienti;</li> <li>- sportello informativo su non discriminazione / pari opportunità;</li> <li>- formazione sui temi delle pari opportunità e non discriminazione;</li> <li>- adesione a network territoriali per la parità;</li> <li>- Identificazione di una figura aziendale per le politiche anti-discriminatorie (es. diversity manager)</li> </ul> <p>Nel caso di partecipazione di RTI o Consorzi verrà attribuito il punteggio in proporzione alla quota o le somme delle quote di esecuzione del servizio dei componenti del RTI, o dell'impresa esecutrice. Il Concorrente dovrà indicare la quota o somma delle quote di esecuzione del servizio dei componenti certificati del RTI o Consorzi.</p>	1	Per ciascuna delle misure e degli strumenti adottati dal fornitore, verranno attribuiti 0,5 punti fino a conseguimento del punteggio massimo conseguibile (2 punti)
<p>UNI/PdR 125:2022 (Possesso della certificazione di Certificazione parità di genere).</p> <p>In caso di presentazione d'offerta in RTI o Consorzio la certificazione dev'essere in capo a tutti i partecipanti al RTI o dalle Consorziati esecutrici.</p>	1	Il punteggio sarà attribuito nel modo seguente: Sì: 1 punto No: 0 punti
<b>TOTALE CRITERI OFFERTA TECNICA</b>	<b>70</b>	
<b>PERCENTUALE DI RIBASSO SULL'IMPORTO DEL CORRISPETTIVO A BASE D'ASTA</b>	<b>20</b>	
Ribasso percentuale unico sull'importo a base d'asta	20	(Sconto offerto / Sconto migliore offerta) x Punteggio Max
<b>TARIFFE</b>	<b>10</b>	
Ribasso percentuale unico sulle tariffe all'utenza a base d'asta al netto di tasse e diritti portuali	10	(Sconto offerto / Sconto migliore offerta) x Punteggio Max
<b>TOTALE CRITERI OFFERTA ECONOMICA</b>	<b>30</b>	
<b>TOTALE</b>	<b>100</b>	



### 3.2 Metodo di attribuzione del coefficiente nel calcolo del punteggio dell'offerta tecnica

A ciascuno degli elementi cui è assegnato un punteggio nella colonna "Punteggio Max" della tabella, è attribuito un coefficiente, variabile tra zero e uno, sulla base del metodo di interpolazione lineare di cui alla formula indicata nella colonna "Formule e criteri". Quanto agli elementi cui è indicato, nella colonna "Formule e criteri" l'indicazione "Si/No", il relativo punteggio è assegnato, automaticamente e in valore assoluto, sulla base della presenza o assenza nell'offerta, dell'elemento richiesto.

### 3.3 Metodo di attribuzione del coefficiente nel calcolo del punteggio dell'offerta economica

Quanto all'offerta economica, è attribuito a ciascun elemento economico (ribasso sul corrispettivo a base d'asta e sconto sulle tariffe) all'utenza un coefficiente, variabile da zero ad uno, calcolato tramite la formula con interpolazione lineare:

$$C_i = \left( \frac{A_a}{A_{max}} \right)^b$$

dove

$C_i$  = coefficiente attribuito al concorrente i-esimo

$A_a$  = ribasso percentuale del concorrente i-esimo

$A_{max}$  = ribasso percentuale più conveniente

$b=0,3$

### 3.4 Metodo di calcolo dei punteggi

La commissione, terminata l'attribuzione dei coefficienti agli elementi qualitativi e quantitativi, procede, in relazione a ciascuna offerta, all'attribuzione dei punteggi per ogni singolo criterio secondo il seguente metodo aggregativo compensatore:

$$P_i = \sum_{x=1}^n c_{xi} * P_x$$

dove

$P_i$  = punteggio del concorrente i-esimo

$c_{xi}$  = coefficiente criterio di valutazione X per il concorrente i-esimo

$P_x$  = punteggio criterio X

$X = 1, 2, \dots, n$

## REGIONE LAZIO

**Assessorato Mobilità, Trasporti, Tutela del Territorio, Ciclo dei rifiuti, Demanio e Patrimonio**

Direzione Infrastrutture e Mobilità

Area Trasporto marittimo – Aeroporti e Infrastrutture della mobilità sostenibile

### ALLEGATO 1: Schema di contratto

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

**CIG : A03FA1EE17 - CUP: F69I23000230003**

**Repertorio n. \_\_\_\_ del \_\_\_\_**

Il presente contratto è concluso in modalità elettronica ai sensi del D.Lgs. n. 36/2023

#### TRA

REGIONE LAZIO con sede legale in Roma, Via Rosa Raimondi Garibaldi, n.7, codice fiscale 80143490581 (di seguito denominata Regione), rappresentata dal Dott. ...., nato a ..... il ..... e domiciliato presso la sede dell’Ente, la quale interviene nella sua qualità di Direttore della Direzione Regionale Infrastrutture e Mobilità nominato con Delibera di Giunta Regionale n. .... del ..... e titolare, nella predetta

qualità, del potere di impegnare legalmente e formalmente l’Ente medesimo per il presente atto, il cui schema è stato approvato con Determinazione del Direttore Regionale Infrastrutture e Mobilità n. .... del ..... di seguito denominata per brevità “**Regione**” o “**Amministrazione**”

#### E

- \_\_\_\_\_ (di seguito denominata per brevità anche “**Aggiudicatario**”, “**Compagnia**” o “**Concessionario**”) con sede legale in Via \_\_\_\_\_ n. \_\_\_\_ – CAP \_\_\_\_\_, codice fiscale e partita IVA n. \_\_\_\_\_, iscritta nel Registro delle Imprese presso la C.C.I.A.A. di \_\_\_\_\_, rappresentata da \_\_\_\_\_, nata a \_\_\_\_\_ il \_\_\_\_\_, domiciliata per il presente atto presso la sede della Compagnia, la quale interviene al presente atto nella sua qualità di \_\_\_\_\_, come risulta dal certificato n. \_\_\_\_\_ della C.C.I.A.A. di \_\_\_\_\_ in data \_\_\_\_\_ che, in originale, si allega al presente contratto sotto la lettera “A”.

#### Premesso:

che il contesto normativo di riferimento è rappresentato, a titolo esemplificativo e non esaustivo, da:

- Il 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), in particolare l’articolo 4 che stabilisce, tra l’altro, che gli Stati Membri possono imporre oneri di servizio pubblico e concludere

contratti di servizio nei casi in cui le regole del libero mercato non consentano di garantire il diritto costituzionalmente protetto alla libertà di movimento e quindi le legittime istanze sociali di continuità territoriale, e che nell'imposizione degli oneri di servizio pubblico si deve stabilire, tra l'altro, quali porti devono essere serviti, la regolarità, la continuità, la frequenza, la capacità di fornitura del servizio, le tariffe;

- la Comunicazione della Commissione Europea del 22 aprile 2014 (COM (2014) 232 finale) di interpretazione del medesimo Reg.to (CEE) n. 3577/92;

- la Comunicazione della Commissione Europea sull'applicazione delle norme della Unione Europea in materia di aiuti di stato alla compensazione concessa per la prestazione di servizi di interesse economico generale (2012/C 8/02) in GUUE 11.1.2012;

- il 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;

- il Decreto Legislativo 31 marzo 2023, n. 36 recante "Codice dei contratti pubblici" e s.m.i., in particolare gli art. 71 e 108 e artt.176 e ss.;

- il D.L. 16 luglio 2020 n. 76, recante "*Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale*" convertito, con modificazioni, dalla Legge 11 settembre 2020, n. 120 e s.m.i., in particolare gli art. 2, 3 e 8;

- il Decreto Legislativo 19 novembre 1997 n. 442, recante "Conferimento alle regioni e agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'art. 4 della legge 15 marzo 1997, n. 59" e s.m.i.;

- il Decreto legislativo 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" e s.m.i.;

- l'art. 19-ter del decreto-legge 25 settembre 2009, n. 135 – "Disposizioni urgenti per l'attuazione di obblighi comunitari e per l'esecuzione di sentenze della Corte di giustizia delle Comunità Europee" – convertito, con modificazioni, nella legge 20 novembre 2009, n. 166 – rubricato "Disposizioni di adeguamento comunitario in materia di liberalizzazione delle rotte marittime" – il quale prevede, tra l'altro, la liberalizzazione delle rotte di cabotaggio marittimo;

- il Decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, recante "Codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, nonché nuove disposizioni in materia di documentazione antimafia, a norma degli articoli 1 e 2 della legge 13 agosto 2010, n. 136." e s.m.i.

- la Convenzione internazionale SOLAS 74 e s.m.i.;

- il Decreto legislativo 4 febbraio 2000 n. 45, recante "Attuazione della direttiva 98/18/CE relativa alle disposizioni e alle norme di sicurezza per le navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali" e s.m.i.;

- il Decreto Legislativo 7 marzo 2005, n. 82 recante "Codice dell'Amministrazione digitale" e s.m.i.;

- il Decreto legislativo 8 marzo 2005, n. 52, recante "Attuazione della direttiva 2003/24/CE relativa ai requisiti di sicurezza per le navi da passeggeri" e s.m.i.;

-la Legge Regionale Legge n° 30 del 16 luglio 1998, "Disposizioni in materia di trasporto pubblico locale";

- la Legge Regionale n. 2 del 05 marzo 2010, recante “Promozione della costituzione di una società per azioni a partecipazione regionale ai fini dei collegamenti marittimi con le isole pontine denominata Laziomar s.p.a.”;
- con Delibera di Giunta n. 508 del 28/10/2011, si è data attuazione all’Accordo di Programma “per la regolamentazione del servizio pubblico di cabotaggio marittimo regionale” del 3 novembre 2009 ed all’art. 19-ter del D.L. n. 135/2009 così come convertito dalla L. n. 166/2009 e sono stati forniti gli indirizzi esecutivi finalizzati all’espletamento della procedura di gara per la privatizzazione della Laziomar S.p.A. in ottemperanza a quanto disposto dall’art. 19-ter, co. 8, del D.L. n. 135/2009 così come convertito dalla Legge n. 166/2009;
- la delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 96/2018, in particolare l’Allegato A recante “*Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri via mare, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico, ai sensi dell’art. 37, comma 2, lettera d), decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011 n. 214*”;
- la delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) n. 22/2019 del 13.3.2019, e rispettivi allegati, con la quale l’Autorità ha recentemente approvato le linee guida in materia di affidamento dei servizi di cabotaggio marittimo di passeggeri;
- con Determinazione a contrarre, n° \_\_\_\_\_ del \_\_\_\_\_ del Direttore della Direzione Regionale Infrastrutture e Mobilità, è stata anche approvata la fase propedeutica di verifica del mercato, ai sensi della delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) n. 22/2019, nonché disposto l’avvio della fase affidamento del servizio in oggetto, con delega della stessa alla Direzione regionale Centrale Acquisti – Area pianificazione e gare per strutture regionali ed Enti locali, nei tempi e modi di cui al D.lgs n. 36/2023, nuovo codice dei contratti pubblici;
- con Determinazione n° \_\_\_\_\_ del \_\_\_\_\_ del Direttore della Direzione Regionale Infrastrutture e Mobilità la gara suddetta è stata aggiudicata alle condizioni di cui al presente contratto di servizio e ai documenti di gara nonché all’offerta tecnica ed economica presentata dalla Compagnia;
- che la Compagnia dichiara che quanto risulta dal presente Contratto, dal bando di gara, dal disciplinare di gara e dagli allegati tutti, definisce in modo adeguato e completo l’oggetto delle prestazioni da fornire e, in ogni caso, ha potuto acquisire tutti gli elementi per una idonea valutazione tecnica ed economica delle stesse e per la formulazione dell’offerta;
- che la Regione ha individuato la Compagnia aggiudicataria nel rispetto dei principi in materia di scelta del contraente e che nei confronti della stessa sono state esperite le verifiche concernenti le dichiarazioni attestanti il possesso dei requisiti di cui agli artt. 80 e 83 del D.lgs. 36/2023;
- che relativamente alla disciplina vigente in materia antimafia, ritenuto di dover addivenire alla sottoscrizione del contratto, si ritiene di procedere alla stipula del medesimo, in attesa del rilascio da parte della Prefettura della documentazione antimafia, restando inteso che l’esito negativo del provvedimento costituirà condizione risolutiva del contratto;
- che la Compagnia ha prestato la prevista garanzia fideiussoria per la cauzione definitiva, come stabilito nel disciplinare di gara, che, anche se non materialmente allegata al presente Contratto, ne costituisce parte integrante e sostanziale;
- che la Compagnia è altresì in possesso di un’adeguata polizza assicurativa per la responsabilità civile e per la stipula del presente Contratto che, anche se non materialmente allegata al presente Contratto, ne costituisce parte integrante e sostanziale;
- che la Compagnia, sottoscrivendo il presente Contratto, attesta altresì di non aver concluso contratti di lavoro subordinato o autonomo e comunque di non aver conferito incarichi ad ex dipendenti che

hanno esercitato poteri autoritativi o negoziali per conto del Committente e/o della Regione nei propri confronti per il triennio successivo alla cessazione del rapporto;

- le clausole del Contratto sono sostituite, modificate o abrogate automaticamente per effetto di norme aventi carattere cogente contenute in leggi o regolamenti che entreranno in vigore successivamente, fermo restando che in ogni caso, anche ove intervengano modificazioni autoritative dei prezzi migliorative per la Regione, l'Aggiudicatario rinuncia a promuovere azioni o ad opporre eccezioni rivolte a sospendere o a risolvere il rapporto contrattuale in essere;

- la Compagnia è tenuta all'esatta osservanza di tutte le leggi, regolamenti e norme vigenti in materia comprese quelle che potessero essere emanate in corso del contratto;

- è trascorso il periodo di sospensione di cui all'articolo 18, comma 3, del D.lgs. 36/2023 (cd. stand still), senza che siano pendenti ricorsi;

In sede di offerta il Concessionario:

a) ha accettato ogni clausola presente nel Disciplinare di gara e negli allegati al contratto posti a base di gara, ivi incluso lo schema del presente contratto di servizio,

- che il Concessionario ha altresì prodotto:

a) xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

b) xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

- ai fini del presente contratto sono stabilite le seguenti definizioni:

- corsa persa: 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 o previsto;

- cause di forza maggiore o cause esterne all'azienda: avvenimento straordinario ed 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 disposte dalle pubbliche autorità per motivi di ordine e sicurezza, le manifestazioni, gli scioperi di personale portuale, le sommosse, gli attentati, le epidemie, le calamità naturali e le guerre;

- Allegati e termini di scadenza: di norma i termini di scadenza per l'adempimento dei vari obblighi (quali trasmissione di documenti, elaborati e atti vari;

comunicazioni di dati; informazioni; etc.), non indicati in maniera esplicita nel presente contratto e nei relativi allegati, potranno essere rapportati all'anno solare o contrattuale; quando gli stessi termini

di scadenza attengono a frazioni di anno potranno essere adattati al proprio periodo di riferimento in maniera equivalente;

- per tutto quanto non espressamente indicato nel presente Contratto si rimanda alla documentazione di gara tutta, che anche se non materialmente allegata ne costituisce parte integrante e sostanziale;
- si è proceduto alla verifica della regolarità contributiva della Compagnia affidataria tramite DURC On Line n. prot. INAIL/INPS \_\_\_\_\_ del \_\_\_\_\_, con scadenza validità al \_\_\_\_\_;
- l'importo necessario per il pagamento del corrispettivo del presente affidamento troverà copertura finanziaria con fondi statali e regionali;
- che si è stabilito di addivenire oggi alla stipula del presente contratto in forma di scrittura privata.

### **TUTTO CIO' PREMESSO**

I contraenti, come sopra costituiti, confermano e ratificano a tutti gli effetti la precedente narrativa, che si dichiara parte integrante e sostanziale del presente contratto.

Le premesse di cui sopra, gli atti e i documenti richiamati nelle medesime premesse e nella restante parte del presente atto, sono fonti delle obbligazioni oggetto del presente Contratto.

Le parti danno atto che la precisa descrizione e quantificazione dei servizi oggetto del presente contratto, nonché le condizioni regolanti il rapporto contrattuale, sono anche contenute nel Disciplinare di gara e negli Allegati al presente contratto e in tutta la documentazione presentata dalla Compagnia nell'ambito della procedura di gara. Tali documenti tutti fanno parte integrante e sostanziale del presente contratto seppure non materialmente allegati.

Le parti congiuntamente dichiarano di aver perfetta conoscenza della documentazione citata e di accettarne le condizioni tutte.

Sono allegati materialmente al contratto i seguenti documenti:

- Offerta tecnica
- Offerta economica
- Allegato PEF IN (*Impresa di Navigazione*)

In proposito convengono e stipulano quanto segue:

### **ART. 1 - OGGETTO**

1. Il presente contratto regola gli obblighi di servizio pubblico (OSP) svolti dalla Compagnia per l'esercizio dei servizi pubblici di trasporto marittimo di passeggeri, veicoli e merci, tra e con Ponza e Ventotene con obblighi di servizio pubblico per la continuità territoriale marittima nel periodo 1 Gennaio – 31 Dicembre di ciascun anno di affidamento come meglio specificato al successivo articolo 2, di seguito elencati e meglio individuati nel documento "Allegato 2.2" recante il "Programma di Esercizio", che, anche se non materialmente allegato al presente Contratto, ne costituisce parte integrante e sostanziale. Il servizio è affidato non in esclusiva.

2. Sono incluse tutte le attività connesse e strumentali allo svolgimento dei servizi di cui sopra.

3. La Compagnia potrà operare sul libero mercato, previa adozione di un sistema di contabilità separata secondo la normativa vigente senza interferenze che possano compromettere il corretto svolgimento delle prestazioni previste dal presente contratto e senza distrazione dei mezzi dedicati al servizio.

4. Ai fini del presente contratto, le prestazioni descritte, oltre all'esecuzione a regola d'arte, sono da ritenersi comprensive di tutte le attività connesse e strumentali e degli oneri di manutenzione e supporto tecnico delle unità navali e delle attrezzature terrestri di competenza dell'Aggiudicatario, per il periodo indicato di durata del contratto.
5. Per lo svolgimento del servizio affidato, incluse tutte le attività connesse e strumentali, la Compagnia assume a proprio carico i rischi commerciali ed industriali per come regolati dall'Allegato 1.6 "matrice dei rischi" al presente contratto di servizio.
6. L'Aggiudicatario 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.
7. I servizi di trasporto pubblico marittimo oggetto del contratto dovranno essere realizzati nell'integrale rispetto delle regole tecniche di corretta esecuzione; la Compagnia 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.
8. L'Aggiudicatario 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.
9. La Regione effettua i controlli su tutti i servizi e su tutte le attività oggetto del presente affidamento, nonché sulla relativa reportistica di monitoraggio e di rendicontazione, come articolata nel Contratto, con particolare riferimento agli aspetti di qualità, sicurezza e relazione con l'utenza.
10. Per l'ottimale sviluppo delle attività oggetto del presente contratto, l'Aggiudicatario è tenuto a rendere anche le attività illustrate dallo stesso come migliorative delle prestazioni (attività migliorative – ulteriori) nell'ambito dell'offerta presentata nella procedura di selezione. Il complesso delle prestazioni e delle attività oggetto del presente contratto si intende integrato dalle proposte formalizzate in sede di offerta dall'Aggiudicatario. La gestione complessiva delle operazioni affidate dovrà essere pienamente rispettosa degli impegni assunti dall'Aggiudicatario con l'offerta e con la sottoscrizione del contratto.
11. Sono escluse dall'affidamento tutte le attività e i Servizi non espressamente indicati nel presente contratto e negli allegati.

## **ART. 2 – DURATA**

1. Il presente contratto è efficace per la Compagnia dal momento della stipula, mentre lo sarà per la Regione solo a seguito dell'avvenuta registrazione contabile del relativo impegno di spesa e cesserà di produrre i propri effetti alla completa e regolare esecuzione delle prestazioni oggetto di affidamento a seguito di rilascio del certificato di ultimazione delle prestazioni.
2. Il periodo di vigenza contrattuale è pari a 5 (cinque) anni, decorrenti dalla data di attivazione del servizio attestata da una comunicazione di inizio servizio, rilasciata dalla stazione appaltante. L'attivazione del servizio potrà avvenire, ai sensi delle disposizioni del D.lgs. 36/2023, anche in via di urgenza e nelle more della stipula del contratto.
3. Il servizio è inoltre eventualmente prorogabile di 6 (sei) mesi o comunque per il tempo strettamente necessario alla conclusione delle procedure per l'individuazione di un nuovo contraente in conformità a quanto previsto all'art. 120 comma 10 D.lgs. 36/2023.
4. Le obbligazioni di cui al presente contratto relative alla rendicontazione tecnica ed economica e finanziaria nonché le procedure di riequilibrio economico e finanziario della gestione al termine

dell'ultimo periodo regolatorio, dovendo essere svolte sulla base di dati consuntivi, si protrarranno per un periodo temporale ulteriore rispetto a quello definito dal precedente comma, comunque per un periodo non superiore a mesi 12 (dodici) oltre al termine di cui al comma precedente, fatta salva la possibilità di diversi accordi fra le parti.

5. Decorsi 15 giorni dalla data di avvio dell'esecuzione del contratto, qualora l'Aggiudicatario non provveda ad avviare le prestazioni senza giustificato motivo, la Regione avrà facoltà di risolvere il presente contratto, rivalersi sulla Compagnia per il danno arrecato e provvedere ad affidare il servizio ad altro operatore, senza che l'Impresa di Navigazione possa nulla pretendere.

6. Al fine di non pregiudicare la necessaria continuità nell'erogazione delle attività affidate, alla scadenza dell'affidamento, ovvero in ogni caso di cessazione anticipata dell'efficacia dello stesso, l'Aggiudicatario sarà tenuto a garantire la prosecuzione del servizio fino al subentro del nuovo Gestore agli stessi prezzi, patti e condizioni disciplinate dal presente contratto, o in ogni caso più favorevoli per la Regione. Qualora la prosecuzione delle operazioni dovesse protrarsi oltre un anno dalla scadenza dell'affidamento, le Parti potranno concordare di apportare al contratto gli adeguamenti ritenuti necessari. Nessun indennizzo o compenso aggiuntivo potrà essere ad alcun titolo preteso in relazione a quanto previsto al presente comma.

7. E' fatto obbligo alla Compagnia dodici mesi prima della scadenza naturale del contratto comunicare alla Regione lo stato di fatto del servizio con particolare riferimento alla contabilità regolatoria relativa allo stesso, nonché allo stato dei mezzi utilizzati, ad eventuali criticità o elementi utili per la riprogrammazione del servizio, nonché a fornire l'elenco del personale impiegato comprensivo del costo aziendale dello stesso, dell'inquadramento e della qualifica ai fini della predisposizione dei successivi affidamenti.

8. Alla scadenza naturale del contratto, l'Aggiudicatario non avrà alcun diritto in ordine alla prosecuzione del rapporto o comunque alla gestione del servizio, né in ordine al riconoscimento di alcuna somma.

9. La Compagnia che cessa dal servizio per decadenza o revoca del medesimo ovvero anticipata risoluzione per inadempimento del medesimo non ha diritto a percepire alcun indennizzo.

10. Ove l'Aggiudicatario, anche su istanza motivata della Regione Lazio, richieda la realizzazione, entro tre anni dalla sottoscrizione del contratto, di un "Piano di investimenti" sui mezzi navali funzionale al miglioramento della qualità del servizio erogato, le Parti possono attivare, previa approvazione da parte della Regione Lazio del "Piano di investimenti", la procedura di riequilibrio economico e finanziario di cui all'Art. 7 del contratto di servizio. Le Parti danno atto e concordano che lo strumento prioritario per il riequilibrio del PEF ai sensi del presente comma è costituito da una modifica della durata della Concessione, con un'estensione massima di ulteriori due anni.

### **ART. 3 – OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO**

1. Ai sensi dell'art. 4 del regolamento CEE 3577/92, del Consiglio del 7 dicembre 1992, 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 ed alle unità navali da utilizzarsi.

2. Nell'allegato 2.2 "Programma di esercizio" e nell'allegato 2.5 "Sistema tariffario" sono previsti, nello specifico, gli obblighi attinenti alla regolarità, continuità e frequenza nonché il sistema tariffario redati tenendo conto dell'offerta tecnica della Compagnia.

3. Nel Capitolato tecnico allegato alla Determinazione prot. n° \_\_\_\_\_ del, è riportato tra l'altro: l'oggetto contrattuale, il contesto di riferimento, le modalità di svolgimento del servizio, le caratteristiche minime dei mezzi nautici, le tariffe massime applicabili, i servizi di accessibilità commerciale e servizi a terra minimi, gli obblighi verso le persone a mobilità ridotta, i livelli minimi di qualità in conformità a quanto previsto dalla Delibera Art. 96/2018.

#### **ART. 4- COMPENSAZIONE E TITOLARITA' DEI RICAVI**

1. Alla Compagnia è dovuta una compensazione per l'assunzione degli obblighi di Servizio, determinata sulla base dell'offerta economica formulata dalla Compagnia, allegata al presente contratto, e conforme alle disposizioni regolatorie emanate dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti.
2. Il corrispettivo annuo costante, da riconoscersi da parte della Regione al gestore sulla base dell'offerta economica della Compagnia è pari ad euro \_\_\_\_\_ (\_\_\_\_\_/00) oltre IVA di legge, come da Offerta e da Piano economico e finanziario dell'IN (PEF), allegato al presente contratto. Tale corrispettivo sarà modificato sulla base delle procedure di riequilibrio di cui ai successivi Articoli 7 e 8 e decurtato sulla base di quanto previsto all'art. 20 relativo a decurtazioni e penali.
3. Il corrispettivo, così come determinato ai sensi del presente articolo sarà adeguato dalle parti, sulla base di quanto definito ai successivi articoli 7 e 8 con riferimento, rispettivamente, all'adeguamento al termine di ciascun sottoperiodo regolatorio triennale, connesso all'aggiornamento delle variabili di costo e ricavo del piano, e ai riequilibri richiesti da una delle due parti per cause di forza maggiore o per accadimenti il cui rischio risulta, ai sensi del presente contratto, a carico della controparte.
4. Alla Compagnia è attribuita la titolarità dei ricavi tariffari derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio nonché i ricavi ed i vantaggi economici derivanti dalle iniziative di valorizzazione commerciale legate agli spazi pubblicitari a sua disposizione, con riserva per la Regione di disponibilità gratuita per un massimo di 60 (sessanta) giorni annui anche frazionati, di due spazi pubblicitari, per ciascuna nave e locale aziendale aperto al pubblico, secondo una programmazione semestrale preventivamente definita e condivisa tra le Parti entro il 15 gennaio e il 15 giugno.
5. La Compagnia dichiara espressamente di accettare che il corrispettivo sopra convenuto comprende e compensa integralmente tutte le attività necessarie per eseguire il servizio affidatogli, nel rispetto di leggi, norme e regolamenti in vigore, ivi inclusi tutte le attività necessarie per l'adempimento delle prescrizioni della Regione. Rimangono a carico della Compagnia le spese relative al pagamento di imposte, tasse, canoni o corrispettivi comunque denominati, previsti da leggi o regolamenti, derivanti dall'esecuzione del contratto.

#### **ART. 5 – MODALITA' E TEMPI DI PAGAMENTO DEI CORRISPETTIVI**

1. Ai sensi dell'art. 125, comma 1, del D.Lgs 36/2023, sul valore del corrispettivo annuale costante è calcolato il valore dell'anticipazione pari al 20 per cento dell'importo contrattuale annuale da corrispondere all'Impresa Affidataria entro 15 giorni dall'effettivo inizio della prestazione. La Regione Lazio si riserva la facoltà di prevedere un incremento dell'anticipazione annuale dell'importo contrattuale fino al 30 per cento, a richiesta dell'aggiudicatario;
2. Ai fini del pagamento del corrispettivo di cui all'art. 4, la Compagnia emette fattura, con cadenza bimestrale posticipata rispetto all'effettuazione del servizio, pari al 95% (novantacinque per cento) di un sesto dell'importo annuale di riferimento, detratto l'importo percentuale relativo all'anticipazione di cui al comma 1, con applicazione dell'aliquota IVA come per legge.

Le fatture, intestate alla Regione Lazio, Direzione Infrastrutture e Mobilità, \_\_\_\_\_ dovranno essere trasmesse in modalità telematica, ai sensi del D.M. n. 55 del 3 aprile 2013, e contenere l'indicazione del CIG, della data del contratto, del numero e della data della determinazione di impegno di spesa (trasmessa dalla Regione ai sensi del D.lgs. 118/2011) dovranno essere inviate per via telematica alla piattaforma informatica gestita dall'Agenzia delle Entrate - Codice Servizio IPA SVZNE3 - secondo le modalità indicate.

3. La liquidazione delle somme in acconto avviene entro 30 giorni dalla data di ricevimento al protocollo della fattura, per il periodo di riferimento e previa acquisizione da parte della Regione 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 dai suoi allegati. A tal fine, la compagnia prima dell'emissione della fattura produce una relazione nella quale è riepilogato il servizio reso (corse totali effettuate, numero e data delle corse omesse etc.), ed elencata la documentazione sopraindicata.

4. Il saldo annuale è calcolato dalla Regione previa valutazione dei conguagli su base annua calcolando le corse reali, dedotto l'ammontare delle detrazioni e delle penali, e comunicato all'IN 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 5% (cinque per cento), il conguaglio

sarà effettuato con il successivo pagamento. Il saldo contrattuale per l'ultimo anno di contratto è erogato a seguito della chiusura della procedura di riequilibrio economico e finanziario ordinaria di cui all'articolo 7. L'eventuale differenza di saldo negativo sarà recuperata sulla cauzione.

5. In ciascuna fattura è operata la ritenuta dell'0,5% (zero virgola cinque per cento) sull'importo netto dovuto, ai sensi dell'art. 11, comma 6, del D.lgs. 36/2023 che verrà liquidata dalla Regione solo al termine di ogni annualità del contratto, previo accertamento della regolarità del servizio reso e previa acquisizione del documento unico di regolarità contributiva.

6. I pagamenti, da effettuarsi in conformità dei commi precedenti, saranno eseguiti con ordinativi mediante accredito sul c/c bancario dedicato al presente contratto di servizio, che sarà comunicato con lettera successiva nella quale saranno indicati anche i soggetti delegati ad operare sul conto dedicato.

7. La Compagnia è tenuta ad assicurare gli obblighi di tracciabilità dei flussi finanziari, inerenti tutte le transazioni di cui al presente contratto di servizio, ai sensi e per gli effetti della Legge n. 136 del 13.08.2010 e s.m.i., pena la nullità assoluta del presente Contratto.

8. Per tutto quanto non espressamente previsto, restano ferme le disposizioni di cui alla citata L. 136/2010.

9. La Compagnia, sotto la propria esclusiva responsabilità, rende tempestivamente note le variazioni che si dovessero verificare circa le modalità di accredito di cui sopra; in difetto di tale comunicazione, anche se le variazioni venissero pubblicate nei modi di legge, la Compagnia non potrà sollevare eccezioni in ordine ad eventuali ritardi dei pagamenti, né in ordine ai pagamenti già effettuati.

10. Resta salva la facoltà per la Regione di concordare con la Compagnia ulteriori indicazioni da inserire in fattura per agevolare le attività di verifica e controllo.

11. Resta, tuttavia, espressamente inteso che in nessun caso, ivi compreso il caso di ritardi nei pagamenti dei corrispettivi dovuti, la Compagnia può sospendere lo svolgimento delle attività e dei servizi previsti nel contratto e nella documentazione di gara. Qualora la Compagnia si renda inadempiente a tale obbligo, il contratto si può risolvere di diritto mediante semplice ed unilaterale dichiarazione da comunicarsi mediante raccomandata A/R o PEC.

## **ART. 6 - SISTEMA TARIFFARIO**

1. Le tariffe da applicare al Servizio oggetto del presente contratto sono riportate nel "Capitolato tecnico", come integrato con le eventuali offerte migliorative proposte in sede di gara.

2. I relativi valori rappresentano il costo complessivo finale del biglietto per gli utenti, onnicomprensivo delle diverse voci (Tasse e Diritti) e possono essere aggiornati tenuto conto del tasso d'inflazione e di variazioni significative del costo medio di produzione del servizio.
3. È fatto divieto alla Compagnia di applicare oneri aggiuntivi agli utenti per l'utilizzo di canali di vendita previsti come obbligatori dalla regolazione ratione temporis vigenti, quali a titolo esemplificativo diritti di prevendita. È comunque fatto divieto di applicare oneri aggiuntivi per l'acquisto tramite call-center telefonico, sito internet, app e presso biglietterie fisiche.
4. In caso di variazione, da parte delle Autorità competenti o da altro Ente all'uopo preposto, delle tasse e dei diritti portuali, la Compagnia potrà modificare le tariffe applicate agli utenti in misura conseguente a tale modifica dandone pronta comunicazione a Regione, comunque non oltre 15 giorni prima dell'avvio delle nuove tariffe. Ove la modifica di cui al presente comma delle tasse e dei diritti portuali fosse in senso riduttivo delle stesse, la riduzione delle tariffe da parte della Compagnia è obbligatoria.
5. La Compagnia si impegna ad applicare tariffe non superiori a quelle stabilite nel "Capitolato tecnico" al presente contratto aggiornate secondo quanto disposto nei successivi commi.
6. La Regione si riserva il diritto di modificare il sistema tariffario in corso di contratto con valutazione dell'eventuale conseguente riequilibrio economico del contratto secondo i termini e le modalità previste dall'articolo 8.
7. Le tariffe sono aggiornate a discrezione della Regione ogni 12 mesi (a partire dal tredicesimo mese di validità del contratto) su richiesta della Compagnia, nella misura massima, per ciascun titolo tariffario, della media delle variazioni dell'indice dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati (FOI) senza tabacchi per il territorio nazionale nei 12 mesi precedenti la richiesta di variazione. A tal fine sarà seguita la metodologia utilizzata da ISTAT per il calcolo del tasso di inflazione medio annuo.
8. La richiesta di variazione deve avvenire, per ciascun anno, entro 30 giorni precedenti il 31 dicembre di ciascun anno contrattuale.
9. La mancata richiesta nei termini di cui al precedente comma 8, è intesa quale rinuncia alla rivalutazione delle tariffe per il periodo corrispondente.
10. Entro 30 giorni successivi alla richiesta di variazione di cui al comma 8, la Regione può autorizzare il richiesto aggiornamento tariffario, ovvero richiedere alla Società la sospensione dell'applicazione dell'aggiornamento delle tariffe di cui al comma 7, individuando contestualmente, in tal caso, misure compensative anche nei termini di un aggiornamento in annualità successive che riassorba l'aumento non applicato.
11. Nel caso di aggiornamento delle tariffe a seguito dell'applicazione di quanto previsto ai precedenti commi, è fatto obbligo alla Compagnia di adeguare tempestivamente i propri listini, dando pubblicità delle tariffe almeno presso le biglietterie, le agenzie di vendita e in un'apposita sezione del proprio sito Internet.
12. La Compagnia potrà applicare anche tariffe inferiori nell'ambito di proprie politiche commerciali, sopportandone interamente il relativo onere e dandone pronta comunicazione a Regione almeno 30 giorni prima dell'applicazione delle medesime.
13. La Compagnia si impegna ad applicare le modifiche al sistema tariffario introdotte dalla Regione nonché ad attuare azioni volte all'integrazione modale e tariffaria fra vettori diversi.
14. Al fine di pervenire all'attuazione dell'integrazione modale, tariffaria e dei servizi alla clientela, la Compagnia si impegna a collaborare con la Regione partecipando anche ad eventuali tavoli

specifici per la definizione di percorsi, regole e risorse e fornendo i dati in proprio possesso necessari per la programmazione e l'attuazione del sistema.

15. Ove venga prevista, da provvedimenti regionali, l'adozione di sistemi tariffari integrati e/o l'attuazione di integrazioni modali o tariffarie che coinvolgano anche il servizio oggetto del presente contratto, la compagnia aderirà ai nuovi sistemi tariffari previsti, con riferimento ai servizi oggetto del presente Contratto.

16. La Compagnia, in fase di subentro al precedente gestore, si obbliga a collaborare, negoziare e disciplinare con quest'ultimo, sotto la vigilanza della Regione, le condizioni che assicurino, per quanto possibile e al fine di garantire l'utenza, la validità dei titoli di viaggio del gestore uscente, le modalità di sostituzione degli stessi, le eventuali compensazioni agli utenti.

17. Parimenti, alla scadenza del presente contratto, la Compagnia si obbliga a collaborare, in fase di subentro, con il nuovo gestore del servizio, assicurando ogni utile forma di leale cooperazione nonché a garantire la validità dei titoli di viaggio eventualmente emessi e non utilizzati dagli utenti alla data di scadenza del presente contratto.

## **ART. 7 - VERIFICA ORDINARIA DELLE CONDIZIONI DI EQUILIBRIO**

### **ECONOMICO – FINANZIARIO E DI AGGIORNAMENTO DEL CORRISPETTIVO**

1. Le Parti procedono con al termine del secondo e del quinto anno di servizio alla verifica ordinaria delle condizioni di equilibrio economico finanziario del presente contratto nonché all'aggiornamento a consuntivo, delle componenti economiche e finanziarie dell'affidamento secondo i criteri stabiliti dalla Misura 18 dell'Allegato A della Delibera ART 22/2019 e dall'allegato 1.8 al presente contratto.

2. La procedura di verifica ordinaria delle condizioni di equilibrio è finalizzata a verificare la congruità della compensazione rispetto agli obblighi di servizio pubblico imposti verificando, in particolare:

- a. L'evoluzione dei ricavi e dei costi consuntivi e presuntivi aggiornati;
- b. L'evoluzione della dinamica inflattiva reale rispetto a quella programmata;
- c. L'evoluzione della dinamica del costo del carburante a livello macroeconomico;
- d. l'eventuale necessità di investimenti o manutenzioni incrementative, cicliche o di ringiovanimento del mezzo resesi necessarie nel corso del periodo regolatorio e non preventivamente definibili, programmabili e stimabili dal concessionario e non dovute a negligenza, imperizia o errori del concessionario medesimo.

3. Sulla base dell'evoluzione di tali variabili le parti determineranno il nuovo valore della compensazione costante da riconoscersi e, al termine del secondo periodo regolatorio, le poste compensative fra le parti al termine del servizio.

4. Conformemente con quanto riportato nell'allegato 1.8, le eventuali sovra compensazioni e sotto-compensazioni saranno così disciplinate:

- dopo il primo periodo regolatorio:
  - a) in caso di sovra-compensazione, la Regione provvederà al recupero delle somme pagate in eccesso e alla riduzione delle somme per il successivo periodo regolatorio, con valorizzazioni e modalità temporali che permettano la rideterminazione delle condizioni di equilibrio finanziario dell'affidamento;
  - b) in caso di sotto-compensazione, si procederà alla ridefinizione del perimetro dei servizi, del sistema tariffario o della misura della compensazione per il successivo periodo regolatorio, secondo importi

e modalità temporali che permettano la rideterminazione delle condizioni di equilibrio finanziario dell'affidamento. La scelta della misura di mitigazione più opportuna è subordinata all'adozione di atti di programmazione della Giunta Regionale e alla disponibilità delle risorse nel bilancio regionale;

• dopo il secondo ed ultimo periodo regolatorio:

a) in caso di sovra-compensazione, la Regione provvederà al recupero delle somme pagate in eccesso nei precedenti anni del periodo regolatorio a valere sull'ultima rata da riconoscersi al gestore o, ove non capiente a sufficienza, sulla garanzia prestata ex art. 117 del Codice dei Contratti, per un importo tale da permettere la rideterminazione delle condizioni di equilibrio finanziario dell'affidamento;

b) in caso di sotto-compensazione, si procederà all'erogazione di una compensazione integrativa "una tantum" alla fine dell'affidamento, secondo importi e modalità che permettano la rideterminazione delle condizioni di equilibrio finanziario del contratto, anche sulla base dell'adozione di atti di programmazione della Giunta Regionale e della disponibilità delle risorse nel bilancio regionale;

5. Nel caso in cui il servizio dovesse avviarsi in data diversa rispetto a quella del 1 Gennaio, il periodo inferiore a 12 mesi che intercorre fra la data di avvio del servizio e il 1 Gennaio del secondo anno solare di esercizio, nonché il periodo complementare intercorrente tra il 1 Gennaio dell'ultimo anno solare di servizio e la data di cessazione dello stesso costituiscono, a fini rendicontativi e di riequilibrio di cui al presente articolo, periodi regolatori a sé stanti; tale meccanismo consentirà di poter riconciliare le poste contabili regolatorie dei singoli anni solari con i bilanci civilistici della Compagnia.

6. La procedura e le modalità di aggiornamento del PEF e della compensazione sono disciplinate puntualmente oltre che nel presente articolo anche nell'Allegato 1.8 a cui si rimanda.

## **ART.8 - PROCEDURA DI RIEQUILIBRIO ECONOMICO E FINANZIARIO STRAORDINARIA**

1. Oltre alla procedura di cui al precedente articolo 7, finalizzata all'aggiornamento della compensazione in virtù dell'andamento delle variabili economico-gestionali del servizio, ciascuna delle parti, non appena venga a conoscenza di eventi o fatti di forza maggiore che possano alterare l'equilibrio economico e finanziario della concessione, dovrà darne immediata informazione alla controparte.

2. In particolare, le parti, potranno avviare una procedura straordinaria di riequilibrio economico e finanziario del PEF della concessione al verificarsi di una delle seguenti fattispecie:

a) la modifica della legislazione tecnica, fiscale, o di qualunque altra natura tale da determinare maggiori vincoli nella gestione degli obblighi di servizio pubblico con effetti sull'equilibrio finanziario;

b) le varianti richieste dalla Regione o concordate tra le Parti, che comportino un'alterazione dell'equilibrio economico-finanziario;

c) l'erogazione di contributi per l'acquisto di mezzi nautici o la concessione in comodato d'uso o locazione di mezzi nautici da parte della Regione o altro Ente pubblico;

d) cause di forza maggiore quali a titolo puramente esemplificativo eventi climatici estremi o eventi calamitosi;

e) Manutenzioni o altri interventi necessitanti al naviglio non preventivamente prevedibili dal concessionario e connesse a cause di forza maggiore o comunque, non imputabili al concessionario a sua negligenza o a sua imperizia.

f) Al verificarsi della fattispecie di cui all'Art. 2 comma 10 del presente contratto di servizio.

3. Al verificarsi di una delle fattispecie di cui al precedente punto, la parte interessata da comunicazione per iscritto alla controparte con esatta indicazione dei presupposti che hanno determinato l'alterazione dell'Equilibrio Economico Finanziario, supportata da idonea documentazione dimostrativa che deve consistere nella presentazione di:

- a) Piano Economico-Finanziario, in formato editabile, in disequilibrio;
- b) Piano Economico-Finanziario, in formato editabile, che riproduce la proposta di revisione;
- c) relazione esplicativa al Piano Economico-Finanziario revisionato, che illustri anche i presupposti che hanno indotto alla richiesta di revisione;
- d) relazione dimostrativa dell'evento non imputabile dedotto e dei maggiori oneri da esso derivanti;
- e) "proposta" di atto aggiuntivo per il recepimento in Convenzione di quanto previsto nel Piano Economico Finanziario revisionato.

4. La revisione del Piano Economico-Finanziario per il ripristino delle condizioni di Equilibrio è finalizzata a determinare il ripristino degli Indicatori di Equilibrio nei limiti di quanto necessario alla neutralizzazione degli effetti derivanti da uno o più eventi non imputabili all'Aggiudicatario e che hanno dato luogo alla revisione. In particolare, si potrà avviare la procedura di revisione straordinaria ove il TIR (Tasso interno di rendimento) della concessione si discosti dal WACC per oltre 50 punti base.

5. È inteso che, ove alcuno degli eventi e circostanze elencati al precedente comma 2, dia luogo a mutamento in senso favorevole all'Aggiudicatario, il riequilibrio dovrà essere effettuato a vantaggio della Regione.

6. In caso di eventuale revisione del piano economico-finanziario, la procedura deve avvenire assicurando la permanenza dei rischi trasferiti in capo all'operatore economico e delle condizioni di equilibrio economico finanziario relative al contratto.

7. In caso di mancato accordo sul riequilibrio del piano economico-finanziario, le parti possono recedere dal contratto. Alla Compagnia spetta il valore dei servizi realizzati.

#### **ART. 9 - ESECUZIONE DEL SERVIZIO**

1. La Compagnia è obbligata ad esercitare i collegamenti marittimi nel rispetto del Programma di esercizio, di cui all'Allegato 2.2, come modificato secondo quanto previsto ai commi successivi.

2. L'Amministrazione può richiedere variazioni al contratto ai sensi degli artt. 120 e 189 del Codice dei contratti.

3. Con la sottoscrizione del Contratto, la Compagnia accetta di eseguire, senza compenso aggiuntivo, tutte le variazioni di carattere non sostanziale a carattere permanente o temporaneo al Programma di esercizio che siano ritenute opportune dalla Regione 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 agli artt. 120 e 189 del Codice dei contratti.

4. In relazione a mutamenti, in aumento o in diminuzione, della domanda di mobilità dei passeggeri e/o di trasporto autoveicoli e merci, e/o da nuove e/o maggiori offerte di servizi di trasporto a libero cabotaggio presenti nel mercato, la Regione si riserva la facoltà, ai sensi dell'art. 189, c.2, del Codice dei Contratti, di imporre all'Aggiudicatario l'aumento o la diminuzione delle prestazioni oggetto del

presente contratto fino alla concorrenza del dieci per cento dell'importo contrattuale, alle stesse condizioni ivi previste.

5. Al fine di consentire l'adeguamento tempestivo delle modalità di offerta ai mutamenti della domanda e delle condizioni di contesto o per fare fronte ad esigenze di pubblica utilità e a situazioni di emergenza derivanti da eventi di forza maggiore, la Regione può chiedere alla Compagnia di procedere a modificare in modo permanente o temporaneo il servizio oggetto del presente contratto.

6. Lo stesso servizio può inoltre essere modificato, in fase di consolidamento del quadro orario complessivo, per adeguamenti tecnici del Programma di esercizio, in relazione a modifiche del calendario rispetto all'anno precedente.

7. Le modifiche richieste di cui al presente Articolo possono costituire causa di avvio della procedura di revisione straordinaria di riequilibrio di cui all'articolo 11 del presente contratto.

8. La Compagnia è obbligata ad assicurare prioritariamente, e gratuitamente se richiesto dal titolare del servizio universale postale, il trasporto degli effetti postali, nei limiti di 12 metri lineari in un viaggio di andata e in uno di ritorno per singolo giorno.

9. La Compagnia è responsabile dell'organizzazione e dell'attuazione operativa delle modifiche richieste dalla Regione e deve garantire adeguata e tempestiva informazione all'utenza.

10. La mancata effettuazione del servizio per cause diverse da quelle indicate nel successivo articolo 12, comporta una riduzione del prezzo e/o l'applicazione di penali secondo quanto previsto dall'art 20.

11. La cancellazione di corse sarà opportunamente motivata, da parte della Compagnia alla Regione entro il primo giorno lavorativo successivo a quello in cui si è verificato l'evento.

12. La Compagnia è obbligata ad assicurare il traghettamento plurisettimanale verso le isole delle merci pericolose delle classi 2 e 3 (IMDG CODE) secondo orari e modalità che saranno concordate in funzione delle esigenze di fornitura dei soggetti che svolgono attività istituzionali o produttive sulle isole.

13. La Compagnia 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 della Regione e ancorché tali prestazioni non siano specificatamente previste nel presente Contratto.

14. I servizi di trasporto pubblico marittimo oggetto del contratto dovranno essere realizzati nell'integrale rispetto delle regole tecniche di corretta esecuzione; la Compagnia 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.

#### **ART. 10 – NAVIGLIO, MANUTENZIONE E SERVIZI SOSTITUTIVI**

1. La Compagnia dovrà impiegare, per l'effettuazione dei servizi oggetto del presente contratto, navi con caratteristiche tali da rispettare i vincoli posti in gara, risultanti dall'Offerta tecnica e dalla Relazione tecnica, allegate materialmente al presente contratto.

2. Ogni anno entro il 31 dicembre la Compagnia dovrà fornire alla Regione l'elenco delle navi impiegate nell'anno corrente e quelle che intenderà utilizzare nell'anno successivo. Eventuali variazioni definitive delle unità navali impiegate, previa autorizzazione da parte della Regione, dovranno essere comunicate alla medesima almeno trenta giorni prima della variazione stessa. Coerentemente con quanto richiesto prima della stipula del presente contratto, in caso di sostituzione

di uno o più mezzi navali in corso di esecuzione, dovrà essere presentata una perizia tecnica giurata che attesti che il mezzo sostitutivo abbia caratteristiche non inferiori a quelle della nave sostituita.

3. In caso di fermo per manutenzione programmata ordinaria o straordinaria, oppure di avaria o cause di forza maggiore che richiedono un prolungato fermo nave, la Compagnia provvederà all'utilizzo di un mezzo navale avente caratteristiche tecniche e funzionali equiparabili, che in ogni caso soddisfi i tempi di percorrenza massimi della traversata. Le sostituzioni per manutenzione programmata ordinaria o straordinaria devono avvenire dal primo giorno. In caso di soste impreviste per avaria o cause di forza maggiore, la Compagnia è obbligata ad assicurare la continuità del servizio con le restanti navi in esercizio e garantendo la sostituzione della nave, entro 48 (quarantotto) ore.

4. La sostituzione di emergenza per periodi inferiori a 30 (trenta) giorni dovrà essere effettuata con una nave sostitutiva avente almeno le caratteristiche minime richieste in sede di gara. Nel caso in cui l'avaria imprevista costringa a una sosta prolungata per manutenzione oltre 30 (trenta) giorni, la Compagnia si impegna a ricercare sul mercato e a garantire la disponibilità a qualunque titolo di navi sostitutive almeno equiparabili in termini di efficacia tecnica e funzionale a quella offerta.

Nel caso di avarie improvvise che comportino il fermo nave, al fine di ridurre i disagi ai passeggeri la Compagnia si impegna ad adottare ogni misura possibile per garantire almeno il traghettamento di questi ultimi da e verso l'isola, anche attraverso l'eventuale riprotezione, a suo carico, su altri servizi di collegamento marittimo. La Compagnia dovrà inviare alla Regione una relazione sulle misure adottate.

5. L'effettuazione di sostituzioni delle navi a qualunque titolo deve essere comunicata tempestivamente alla Regione e comunque entro tre giorni dal verificarsi dell'evento.

6. Nel caso in cui la Compagnia dimostri l'oggettiva impossibilità ad operare le sostituzioni nelle modalità e con i tempi previsti nei commi precedenti, si applicano in ogni caso le condizioni minime previste dalla Misura 5, punto 7, lett. c) e d), dell'Allegato A alla Delibera ART n. 96/2018. Al fine di garantire la continuità del servizio pubblico la Regione si riserva la facoltà di autorizzare l'impiego di unità navali inferiori. In tal caso la Regione provvederà alla riduzione dell'importo giornaliero pari al 10% dell'importo del singolo giorno di servizio per i primi quindici giorni successivi ai termini fissati indicati ai commi precedenti, con incremento del 5% per ogni periodo successivo di 15 giorni.

7. A tutela e garanzia delle pari opportunità di trasporto delle persone a ridotta capacità motoria, le navi dovranno essere conformi alle disposizioni della Circolare della Direzione Generale per la navigazione e il trasporto marittimo e interno n. 10/SM prot. 151 del 04/01/2007 e s.m.i..

8. La Compagnia dovrà provvedere a identificare le navi e tutto il materiale di comunicazione e informazione con simboli grafici relativi al servizio recanti il logo regionale assieme alla scritta "Regione Lazio" e la comunicazione del servizio, secondo le modalità stabilite dalla Regione e in maniera tale che si evinca inequivocabilmente che la Regione finanzia la fornitura del servizio.

9. È fatto divieto al concessionario, pena la revoca dell'affidamento, di utilizzare i mezzi concessi in uso a qualsiasi titolo dalla Regione per servizi non oggetto del presente contratto.

10. In caso di beni concessi in comodato o altro diritto di godimento da parte della Regione al gestore rientrerà nella disponibilità di Regione al termine dell'affidamento liberi da gravami o altri oneri. Su tali beni è fatto divieto di accendere ipoteche, pegni o presentarli quali garanzia a finanziatori.

11. La concessione di naviglio da parte della Regione Lazio comporta l'attivazione della procedura di riequilibrio economico e finanziario straordinaria di cui al precedente Articolo 8 a favore di Regione, considerando i minori costi di noleggio o ammortamento nonché la riduzione del capitale investito netto su cui calcolare la remunerazione del capitale investito, nonché l'impatto differenziale in termini di costi manutentivi e di consumi connessi al nuovo mezzo.

13. Le previsioni di cui ai precedenti commi 10 e 11 si applicano anche in caso di mezzi concessi o locati da altri Enti pubblici.

#### **ART. 11 – ACCESSIBILITA' COMMERCIALE E SERVIZI A TERRA**

1. La Compagnia 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 1.2.

2. La Compagnia deve disporre, dalla data di avvio e per tutta la durata del servizio, nei porti di approdo, di idonee strutture (in proprietà o con altro titolo giuridico valido), adeguatamente attrezzate per l'accosto dei mezzi (banchine) con ubicazione delle biglietterie e dei punti di ricovero per i passeggeri nelle immediate vicinanze degli accosti stessi.

3. Ogni variazione rispetto all'attuale articolazione deve essere preventivamente autorizzata dalla Regione, fermo restando il mantenimento del livello dei servizi erogati. Trascorsi 30 giorni dalla richiesta, quest'ultima s'intende formalmente accolta.

4. La Compagnia è obbligata a garantire biglietterie in porto aperte agli utenti tutti i giorni di partenza, almeno nei 60 minuti che precedono l'orario di ogni partenza e fino alla partenza;

5. I titoli di viaggio devono essere inoltre acquistabili on-line dal sito Internet della Compagnia, senza ulteriori oneri a carico dell'utenza.

6. Il mancato rispetto degli obblighi di cui al presente articolo comporta l'applicazione di una penale secondo quanto previsto dall'art. 20 al presente contratto.

#### **ART.12 - INTERRUZIONI DEL SERVIZIO PER CAUSE ECCEZIONALI E SCIOPERO**

1. La prestazione del servizio non può essere interrotta, né variata o sospesa dalla Compagnia per nessun motivo.

2. Interruzioni del servizio sono ammesse:

- nel caso di impossibilità ad assicurare il servizio in sicurezza a causa di condizioni meteorologiche e del mare;

- a causa di sospensioni disposte dalle pubbliche autorità per motivi di ordine pubblico e sicurezza;

- per cause di forza maggiore quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, manifestazioni, attentati, epidemie, calamità naturali e comunque eventi non evitabili con l'applicazione della normale diligenza;

3. La cancellazione di corse sarà opportunamente motivata, da parte della Compagnia alla Regione entro il primo giorno lavorativo successivo a quello in cui si è verificato l'evento. Entro due settimane dalla comunicazione, la Regione ha facoltà di: richiedere ulteriori informazioni; avviare eventuali accertamenti ritenuti opportuni nella circostanza; contestare la natura di evento di forza maggiore.

4. In caso di sciopero del proprio personale la Compagnia è obbligata a garantire le prestazioni minime di cui all'Allegato 2.4 al presente contratto, recante i "Servizi garantiti in caso di sciopero".

5. La mancata effettuazione delle corse garantite in caso di sciopero comporta l'applicazione di una decurtazione di cui all'art 20.

6. In caso di proclamazione di sciopero, la Compagnia deve tempestivamente comunicarlo alla Regione e all'utenza con le modalità previste al successivo articolo.

La Compagnia, al fine di garantire la corretta informazione al pubblico in caso di variazioni del servizio rispetto a quello programmato (es. scioperi, corse soppresse), provvederà inoltre ad informare la Prefettura competente, i Comuni di Ponza, Ventotene, Anzio, Formia e Terracina e le Direzioni Marittime competenti.

### **ART. 13 - OBBLIGHI IN CASO DI DISSERVIZI**

1. In caso di ritardo, la Compagnia informa i passeggeri dell'orario previsto di partenza e di arrivo non appena tale informazione è disponibile.
2. Se i passeggeri perdono una coincidenza a causa di un ritardo, la Compagnia di fatto compie sforzi ragionevoli per informare i passeggeri interessati in merito a coincidenze alternative.
3. La Compagnia dovrà informare tempestivamente la Regione riguardo a qualsiasi disservizio relativo ai servizi oggetto del presente contratto e trasmettere entro 48 (quarantotto) ore un resoconto sulle azioni realizzate ai fini dell'adempimento degli obblighi previsti in caso di disservizi.
4. 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 al precedente articolo.
5. Si rinvia a quanto previsto 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.

### **ART. 14 - OBBLIGHI VERSO LE PERSONE A MOBILITÀ RIDOTTA (PMR)**

1. 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. Le unità navali dovranno possedere gli specifici requisiti minimi richiesti nel Capitolato tecnico per l'accesso e la permanenza a bordo, senza discriminazioni, e comunque, 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).
2. In relazione alle caratteristiche minime delle imbarcazioni con riferimento alle dotazioni per le PMR nonché al rispetto delle condizioni minime di qualità (CMQ) dei servizi di cabotaggio marittimo individuate dal Reg. UE 1177/2010, è fatto divieto alla Compagnia 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.
3. Le prenotazioni e i biglietti sono offerti alle persone con disabilità e a mobilità ridotta senza oneri aggiuntivi.
4. In caso di partenza, transito o arrivo di una persona con disabilità o a mobilità ridotta in un porto, la Compagnia è responsabile di fornire gratuitamente all'interessato l'assistenza di cui all'Allegato 1.4 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.

5. A bordo delle navi la Compagnia fornisce gratuitamente alle persone con disabilità o a mobilità ridotta l'assistenza di cui all'Allegato 1.4 citato.

6. La Compagnia ha l'obbligo di cooperare con gli enti di gestione dei porti al fine di fornire assistenza alle persone con disabilità o a mobilità ridotta come segue:

a) l'assistenza è fornita a condizione che il tipo di assistenza richiesta dalla persona a mobilità ridotta sia notificato con almeno 48 (quarantotto) ore di anticipo alla Compagnia 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 Compagnia 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), la Compagnia, 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:

1) in un orario stabilito dalla Compagnia a condizione che non preceda di più di 60 (sessanta) minuti l'orario di partenza pubblicato;

2) qualora non sia stato stabilito un orario, 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 Compagnia, 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 come previsto nell'Allegato 1.4.

7. La Compagnia, 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 1.4 già citato;

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.

8. Ai fini di cui al comma 7, gli interventi formativi prevedono un modulo informativo entro sei mesi dalla stipula del contratto o, nel caso di nuovi dipendenti, dall'assunzione. I corsi di aggiornamento di cui al comma 7 lettera b), dovranno tenersi ogni qualvolta si verificano modifiche legislative sostanziali in materia.

9. 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 Compagnia. In tale ipotesi, la Compagnia fornirà attrezzatura sostitutiva.

10. 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.

## **ART. 15 - MONITORAGGIO ECONOMICO GESTIONALE**

1. La Compagnia è tenuta alla realizzazione di un sistema di monitoraggio tecnico, economico e gestionale conforme a quanto previsto dalla Misura 17 dell'Allegato A della delibera ART 22/2019 e alla Misura 5 punto 18 della Delibera 96/2018, sulla base di quanto previsto nell'Allegato "1.5" recante il "Monitoraggio del servizio".
2. Il monitoraggio di cui al comma 1 dovrà essere trasmesso alla Regione nei termini e nei modi di cui all'Allegato "1.5" già citato.
3. La Compagnia deve comunicare alla Regione, mensilmente, entro il giorno 10 (dieci) del mese successivo a quello di riferimento, le informazioni di cui all'Allegato 1.5 recante "Monitoraggio del servizio". Le informazioni saranno comunque disponibili presso la Compagnia a partire dal giorno successivo a quello dello svolgimento del servizio.
4. La Compagnia deve inoltre conformarsi a quanto previsto dalla Misura 4 dell'Allegato A alla Delibera ART 22/2019. In particolare, 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.
5. L'Aggiudicatario è tenuto ad adempiere 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, all'Amministrazione entro 60 giorni dall'approvazione del bilancio di esercizio.
6. In conformità a quanto previsto nella Delibera ART 96/2018 (Misura 5, punto 18), il Concessionario 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 al 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.
7. L'Amministrazione regionale ha facoltà di richiedere attività di controllo e dati aggiuntivi che riguardino le operazioni gestite, eccetto tutte le informazioni che l'Aggiudicatario indicherà espressamente e motivatamente in sede di offerta come non divulgabili. Tutte le informazioni richieste dall'Amministrazione dovranno essere afferenti alle operazioni gestite, potranno riguardare il monitoraggio di indicatori di qualità regolati dal Capitolato e ulteriori e degli eventuali standard migliorativi proposti dall'Aggiudicatario in sede di offerta e/o altre fattispecie. Il ritardo nell'adempimento degli obblighi di cui al presente comma e/o assunti con l'Offerta da parte dell'Aggiudicatario può comportare l'applicazione di una penale calcolata ai sensi dell'art. 20. In caso di recidività, definita come la ricorrenza di tre episodi analoghi nell'arco del medesimo anno di affidamento, sarà applicabile la penale nella sua misura massima.
8. La Regione ha facoltà di disporre verifiche e controlli sui servizi secondo quanto concorderà con la Compagnia al fine verificare il rispetto dei livelli di qualità e quantità del servizio contrattualmente stabiliti ed effettua inoltre verifiche episodiche/campionarie sul rispetto degli obblighi di servizio con particolare riferimento a:
  - l'effettivo rispetto degli orari previsti nel programma di esercizio;
  - le modalità di gestione delle comunicazioni e dei reclami degli utenti;
  - l'effettivo rispetto delle regole in materia di accessibilità alle PMR;
  - l'effettivo rispetto delle tariffe massime definite nell'Allegato 2.5 al presente contratto come eventualmente aggiornate ai sensi dell'articolo 6;

- ogni altro obbligo di servizio previsto dal Capitolato e verificabile tramite controlli a campione.

9. In relazione alle attività di controllo sul mantenimento in capo al privato del rischio operativo e di monitoraggio sull'intervento, L'Amministrazione acquisisce in base a quanto previsto dal presente articolo, i dati relativi all'andamento della gestione dei servizi. L'Aggiudicatario è tenuto in tal senso a fornire all'Amministrazione tutte le informazioni dalla stessa specificamente richieste, con particolare riferimento ai dati utilizzati per la definizione dell'equilibrio economico finanziario, al fine di consentire la rilevazione degli scostamenti dai valori di equilibrio.

#### **ART. 16 – POLITICA DELLA QUALITA' E CARTA DEI SERVIZI**

1. La Compagnia è tenuta ad effettuare il servizio nel rispetto di livelli minimi di qualità relativamente ai seguenti fattori:

- 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);
- f) livelli minimi di qualità ambientale.

2. L'Allegato 1.2 definisce i livelli minimi qualitativi richiesti, le modalità di monitoraggio e verifica del loro rispetto, il sistema di penali applicabili nel caso di mancato rispetto dei livelli minimi ai sensi della Misura n.2 dell'Allegato A della Delibera ART 96/2018.

3. La Compagnia è obbligata ad elaborare, entro 15 giorni dalla data di aggiudicazione definitiva, la Carta dei servizi – Allegato 1.3 al presente Contratto- 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 s.m.i., 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.

4. La Compagnia 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.

5. Le modifiche eventualmente apportate alla Carta dei servizi, comportano una nuova pubblicazione della Carta nonché l'aggiornamento del sito internet aziendale e dell'Allegato "1.3" già citato.

6. Dalla data di approvazione della Carta regionale dei servizi di mobilità, la Compagnia si obbliga all'osservanza dei principi ivi contenuti e al conseguente aggiornamento della propria Carta dei Servizi.

7. La Compagnia è tenuta ad uniformarsi alla disciplina regionale in materia di gestione dei reclami relativi al trasporto pubblico locale (come previsto dall'allegato 1.2).

#### **ART. 17 - INFORMAZIONI E COMUNICAZIONI AL PUBBLICO, TRASPARENZA E PIANO DI ACCESSO AL DATO**

1. La Compagnia deve garantire la pubblicazione e diffusione di tutte le informazioni di cui all'Allegato 1.2 del presente contratto, conformemente a quanto previsto al Capo II dell'Allegato A

alla Delibera ART n. 96/2018, nonché darne tempestiva comunicazione alla Regione e agli Enti territoriali interessati.

2. Al presente Contratto di servizio è allegato il piano di accesso al dato (Allegato 1.1) redatto secondo le modalità previste dalla Misura 2 punti 7 e ss. dell'Allegato A Delibera ART 96/2018.

3. Sono altresì accessibili a chiunque e pubblicati sul sito internet della Regione e della Compagnia, in conformità del punto 10 della soprarichiamata Misura, 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 ai sensi della Misura 1 dell'Allegato alla delibera ART 48/2017;

d. carta della qualità dei servizi;

e. relazioni illustrative degli esiti delle consultazioni pubbliche;

f. il numero di reclami ricevuti dalla Regione e dalla Compagnia.

4. La Compagnia è obbligata a comunicare alla Regione 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.

5. Il mancato rispetto degli obblighi di cui al presente articolo, comporta l'applicazione di una penale secondo quanto previsto dall'art 20 al presente contratto.

#### **ART. 18 - SISTEMA PROCEDURALE ED INFORMATIVO DELLA REGOLARITÀ**

1. La Compagnia è tenuta ad osservare le procedure e gli obblighi informativi previsti dall'Allegato 1.2, già citato.

2. La Compagnia deve garantire alla Regione, su richiesta della stessa, il controllo in tempo reale del servizio reso con accesso web, sulla base dei dati trasmessi da idoneo sistema Informatico.

#### **ART. 19 - RECLAMI**

1. La Compagnia si impegna a rispondere, in modo esauriente e circostanziato, alle segnalazioni trasmesse dalla Regione entro 30 (trenta) giorni dal ricevimento, trasmettendo la risposta per posta elettronica certificata agli indirizzi indicati dalla Regione.

2. La Compagnia deve fornire alla Regione i reclami ricevuti direttamente dall'utenza (attraverso i propri uffici o il proprio numero telefonico, a bordo) o indirettamente da altri soggetti (Comuni, Province),

#### **ART. 20 – DECURTAZIONI E PENALI**

1. In caso di temporaneo mancato svolgimento del servizio, mancata effettuazione di corse, difformità nell'esecuzione del servizio rispetto a quanto previsto dal presente contratto, dal Capitolato tecnico e dall'Offerta tecnica e Relazione tecnica, la Regione applicherà alla Compagnia quanto segue:

a) riduzione del 40% (quaranta 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) riduzione pari all'intero corrispettivo contrattuale netto della singola corsa qualora venga cancellata a causa di avarie e/o altri motivi tecnici imputabili alla Compagnia. L'omissione della corsa sarà anche computata ai fini dell'applicazione della relativa penale prevista all'allegato 1.2 al contratto riferita alla Regolarità del Servizio %Rn,i ;

c) riduzione pari all'intero corrispettivo contrattuale netto giornaliero in caso di totale mancata effettuazione del servizio per un intero giorno per motivi tecnici imputabili alla Compagnia. In tal caso è applicata anche una penale pari al doppio del corrispettivo contrattuale giornaliero; le corse cancellate non sono computate ai fini del calcolo dell'indicatore di qualità %Rn,i e quindi sono escluse dal computo della penale sulla regolarità prevista nell'allegato 1.2;

d) una penale pari a 0,5 (zero virgola cinque) volte il corrispettivo contrattuale netto della singola corsa, per ogni corsa svolta con unità navali non conformi a quanto previsto all'art. 10;

e) penale pari a 0,5 (zero virgola cinque) volte il corrispettivo contrattuale netto della singola corsa operata in difformità del programma d'esercizio in assenza di autorizzazione della Regione;

f) sospensione dei pagamenti previsti all'art. 12 (acconti e saldo), fino al completo adempimento dell'obbligo da parte del Concessionario, in caso di mancato invio della documentazione e delle comunicazioni obbligatorie previste dal presente contratto;

g) penale compresa tra lo 0,3‰ (zero virgola tre per mille) all'1‰ (uno per mille) del corrispettivo annuo netto, a seconda della gravità e reiterazione, per ogni altra violazione delle obbligazioni contrattuali, delle disposizioni di servizio della Regione e degli obblighi di leale collaborazione e di informazione alla Regione in ordine a circostanze e fatti incidenti sul regolare svolgimento dei servizi e sulla conformità degli stessi ai contenuti del Capitolato tecnico e dell'offerta tecnica presentata al Concessionario;

h) riduzione pari all'intero corrispettivo contrattuale netto di ogni singola corsa non effettuata per sciopero del personale;

i) le ulteriori penali previste nell'Allegato 1.2 inerente le condizioni minime di qualità dei servizi, secondo le modalità e nella misura in esso indicate.

2. Nel caso in cui l'applicazione complessiva delle penali di cui al presente articolo superi il 10% (dieci per cento) dell'importo netto annuo del contratto di cui al precedente articolo 3, la Regione ha diritto di risolvere il presente contratto.

3. Nel caso di inadempienze contrattuali, la Regione provvede, con PEC, ad inoltrare l'avviso di violazione entro quarantacinque giorni (45 giorni) dalla data di accertamento della medesima. La Compagnia, entro venti giorni dalla data di ricevimento del suddetto avviso, potrà produrre alla Regione le proprie

controdeduzioni mediante PEC. La Regione, entro trenta giorni (30 giorni) dal ricevimento delle controdeduzioni di cui sopra non ritenendole valide e comunque entro quaranta giorni dalla data di avviso della violazione, provvederà ad inoltrare la notifica della penalità applicata mediante PEC.

4. La Regione provvederà a trattenere l'importo complessivo delle penali in sede di liquidazione delle fatture ovvero sarà incamerata la garanzia definitiva per la quota parte.

5. La Regione, successivamente al procedimento sanzionatorio, diffida la Compagnia ad adempiere agli obblighi contrattuali nei tempi da essa stabiliti ed in caso di ingiustificato mancato assolvimento, può procedere alla risoluzione del contratto, nelle modalità di cui all' art 22.

## **ART. 21 - PERSONALE**

1. La Compagnia 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.

2. La Compagnia è tenuta, anche ai sensi dell'art. 11 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, concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi a trasporti marittimi fra Stati membri (cabotaggio marittimo).

3. La Compagnia è inoltre tenuta all'applicazione di tutte le norme relative alle assicurazioni obbligatorie ed antinfortunistiche, nonché al pagamento dei salari e dei contributi assicurativi e previdenziali, come previsto dalla vigente normativa, in particolare dall'art. 11, comma 6, del Codice dei contratti pubblici.

4. In caso di mancato pagamento dei salari e dei contributi assicurativi e previdenziali di cui al comma 3, la Regione – ai sensi dell'art. 11, comma 6, del Codice dei contratti pubblici - essendo contro di essa proponibile azione diretta anche ex articolo 1676 Codice civile, sospende l'erogazione del corrispettivo e assegna alla Compagnia un termine di quindici giorni entro il quale procedere alla regolarizzazione. Ove la Compagnia non si adegui nel termine stabilito, la Regione procede ai sensi dell'art. 11, comma 6, del Codice dei contratti pubblici, trattenendo dai primi pagamenti utili da effettuare o, in mancanza, dalla cauzione definitiva, le

somme dovute alla Compagnia e procede al soddisfacimento degli adempimenti contrattuali e previdenziali.

## **ART. 22 – CLAUSOLA SOCIALE**

1. La Compagnia per lo svolgimento delle attività rientranti fra quelle oggetto del servizio di cui all'art.1, si obbliga ad assumere, senza soluzione di continuità in via prioritaria, ai sensi dell'art. 57 del D.lgs. 36/2023, il personale precedentemente impiegato dal gestore uscente nel collegamento marittimo in oggetto e dalla stessa individuato come idoneo, qualora ciò sia compatibile con le esigenze della propria organizzazione di impresa e sulla base del fabbisogno organizzativo richiesto dall'esecuzione del contratto.

2. Per la disciplina delle condizioni giuridiche ed economiche nonché delle modalità di gestione del trattamento di fine rapporto e di trasferimento del personale, si richiama la Misura 14, in particolare il punto 4, dell'allegato A alla delibera ART 22/2019.

3. L'elenco del personale attualmente impiegato dal gestore uscente è riportato nell'Allegato 3 al presente contratto.

4. L'inadempimento di tali obblighi è causa di risoluzione del contratto.

## **ART. 23 – CAUZIONE DEFINITIVA**

1. A garanzia delle obbligazioni contrattuali la Compagnia, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 117 del D.lgs. 36/2023, ha costituito a favore della Regione una garanzia definitiva, incondizionata ed irrevocabile, la quale prevede espressamente la rinuncia al beneficio della preventiva escussione del debitore principale, in deroga

all'articolo 1944, comma 2, del Codice civile, la rinuncia all'eccezione di cui all'articolo 1957, comma 2, del Codice civile, nonché l'operatività della garanzia medesima entro 15 (quindici) giorni, a semplice richiesta scritta. La cauzione definitiva, anche se non materialmente allegata al presente

Contratto, ne costituisce parte integrante e sostanziale ed è costituita per l'intera durata del contratto, per l'importo di € \_\_\_\_\_/\_\_\_\_( \_\_\_\_\_/00) corrispondente al 10 % (dieci per cento) dell'importo contrattuale, quale risulta applicando le disposizioni degli articoli 117, comma 1, e 106, comma 8, del D.lgs. 36/2023, mediante garanzia n. \_\_\_\_\_ rilasciata in data \_\_\_\_\_ dalla \_\_\_\_\_, con sede in \_\_\_\_\_, Via \_\_\_\_\_ n. \_\_\_\_\_ Partita IVA \_\_\_\_\_ – acquisita con la nota prot. n. \_\_\_\_\_ in data \_\_\_\_\_

2. La cauzione definitiva si intende estesa a tutti gli accessori del debito principale, ed è prestata a garanzia dell'esatto e corretto adempimento di tutte le obbligazioni della Compagnia e del risarcimento dei danni derivanti dall'eventuale inadempimento delle obbligazioni stesse, nonché a garanzia del rimborso delle somme pagate in più all'esecutore rispetto alle risultanze della liquidazione finale, salva comunque la risarcibilità del maggior danno verso la Regione.

3. In particolare, la cauzione rilasciata garantisce tutti gli obblighi specifici assunti dalla Compagnia, anche quelli per i quali è prevista l'applicazione di penali e, pertanto, resta espressamente inteso che la Regione contraente, fermo restando quanto previsto nel successivo art. 28 ha diritto di rivalersi direttamente sulla cauzione.

4. La garanzia opera per tutta la durata del Contratto, e, comunque, sino alla completa ed esatta esecuzione delle obbligazioni nascenti dal Contratto; pertanto, la garanzia sarà svincolata, previa deduzione di eventuali crediti della Regione contraente, solo a seguito della piena ed esatta esecuzione delle obbligazioni contrattuali con il rilascio del certificato di regolare esecuzione.

5. La cauzione può essere progressivamente e proporzionalmente svincolata, sulla base dell'avanzamento dell'esecuzione, nel limite massimo del 80 % (ottanta per cento). Si applica integralmente quanto previsto dall'art. 117 del D.lgs. 36/2023.

6. Qualora l'ammontare della cauzione definitiva si riduca per effetto dell'applicazione di penali, o per qualsiasi altra causa, la Compagnia deve provvedere al reintegro entro il termine di 15 (quindici) giorni dal ricevimento della relativa richiesta effettuata da parte della Regione.

7. In caso di inadempimento delle obbligazioni previste nel presente articolo la Regione ha facoltà di dichiarare risolto il Contratto.

8. La cauzione di cui al presente articolo è reintegrata in una misura determinata dalla Regione previa consultazione della Compagnia sulla base dell'andamento economico e finanziario previsionale della gestione, comunque entro il limite massimo di cui al comma 1 del presente articolo, non oltre 6 mesi prima del termine di scadenza dell'affidamento, a fini di garanzia per la Regione per la procedura di riequilibrio economico e finanziario ordinaria di cui all'articolo 7 del presente contratto per l'ultimo periodo regolatorio, nel caso in cui eventuali sovracompensazioni non siano pienamente recuperabili nell'ambito dell'ultima rata di corrispettivo di cui agli articoli 4 e 5.

#### **ART. 24 - RESPONSABILITA' E GARANZIE ASSICURATIVE**

1. Salvo la risarcibilità di eventuali maggiori danni, la Compagnia è responsabile, verso la Regione, della corretta esecuzione del servizio pubblico di trasporto marittimo secondo la diligenza professionale. A tal fine, è obbligo della Compagnia eliminare, anche in corso d'opera, tutte le carenze, anomalie che dovessero emergere nell'esecuzione del contratto a seguito di controlli e/o verifiche tecniche.

2. La Compagnia è direttamente responsabile per danni derivanti 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.

3. La Compagnia, inoltre, assume la responsabilità per danni causati alla Regione o terzi imputabili a difetti gestionali o di manutenzione, garantendo che gli interventi saranno realizzati con le migliori tecnologie e tecniche esistenti.

4. La Compagnia, altresì, si obbliga a manlevare la Regione da ogni pretesa di risarcimento avanzata da soggetti terzi, compresi i dipendenti del Concessionario, fornitori dello stesso ed eventuali subfornitori.

5. La Compagnia risponderà direttamente e manleverà la Regione da ogni responsabilità od onere di qualsiasi natura derivanti da violazione da parte dell'Aggiudicatario, 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.

6. La Compagnia assume in proprio ogni responsabilità per infortunio o danni eventualmente subiti da parte di persone o di beni, della Compagnia e/o di terzi, in virtù dei servizi oggetto del Contratto, ovvero in dipendenza di omissioni, negligenze o altre inadempienze relative all'esecuzione delle prestazioni contrattuali ad esso riferibili, anche se eseguite da parte di terzi.

7. La Compagnia, inoltre, trasmetterà alla Regione, prima della stipula del presente contratto copia della polizza assicurativa, stipulata a copertura della responsabilità civile a copertura dei rischi in ordine allo svolgimento di tutte le attività di cui al Contratto. In particolare, detta polizza tiene indenne la Regione, ivi compresi i suoi dipendenti e collaboratori, nonché i terzi per qualsiasi danno la Compagnia possa arrecare alla Regione, ai suoi dipendenti e collaboratori, nonché ai terzi nell'esecuzione di tutte le attività di cui al Contratto.

8. Le franchigie, gli scoperti e le limitazioni di copertura presenti nelle polizze restano a totale carico del Concessionario. Le garanzie di cui al presente articolo coprono senza alcuna riserva anche i danni causati dalle imprese subappaltatrici e subfornitrici.

9. La Compagnia dichiara che il massimale della polizza assicurativa si intende per ogni evento dannoso o sinistro.

10. Resta inteso che l'esistenza e, quindi, la validità ed efficacia della polizza assicurativa di cui al presente articolo è condizione essenziale, per la Regione e, pertanto, qualora la Compagnia non sia in grado di provare in qualsiasi momento la copertura assicurativa di cui si tratta il Contratto si risolve diritto con conseguente

incameramento della cauzione prestata e fatto salvo l'obbligo di risarcimento del maggior danno subito.

#### **ART. 25 - VIGILANZA**

1. Fermo restando quanto previsto dalla legislazione vigente in materia di vigilanza, il controllo sul rispetto degli obblighi previsti dal presente contratto di servizio è svolto dalla Regione che, a tale scopo, ha libero accesso alle navi ed agli uffici della Compagnia nonché alla documentazione di base concernente i dati e le

comunicazioni previste dal contratto medesimo, con facoltà di ottenere, da quest'ultima, copia della relativa documentazione. La Compagnia è tenuta a consentire ed agevolare il concreto espletamento dell'attività di vigilanza, fornendo la necessaria collaborazione.

2. I controlli di cui al punto precedente sono esercitati dalla Regione, anche attraverso soggetti esterni dalla stessa designata, i quali possono effettuare rilevazioni in merito a tutti gli obblighi contrattuali.

3. Le risultanze di detti controlli saranno utilizzate anche ai fini del calcolo delle penalità previste nel presente contratto.

## **ART. 26 - COLLEGIO CONSULTIVO TECNICO DI GESTIONE DEL CONTRATTO**

1. Al fine di facilitare la gestione operativa del servizio, nello spirito di reciproca cooperazione, le Parti costituiscono, ai sensi dell'art. 215, comma 1, un collegio consultivo composto da almeno due rappresentanti della Regione e almeno un rappresentante della Compagnia;

2. Il Collegio è presieduto dal rappresentante della Regione del Servizio competente, che provvederà alle relative convocazioni, ed è supportato da una segreteria tecnica a carico della Regione. Potrà inoltre essere nominato un soggetto esterno di riconosciuta esperienza nel settore di comune accordo tra le Parti, con funzioni consultive e con spese a carico della parte richiedente.

3. Il Collegio ha funzioni di assistenza alle Parti nella gestione e nel monitoraggio del Contratto per quanto riguarda l'adempimento delle singole clausole contrattuali, con funzioni consultive non vincolanti in relazione all'applicazione di penali e alle riduzioni di corrispettivo. Ciascuna delle Parti potrà coinvolgere nei lavori, ove

necessario ed in relazione agli argomenti trattati, i referenti interessati alla risoluzione delle problematiche emerse.

4. La partecipazione al Collegio non comporta riconoscimenti di compensi o gettoni di presenza.

## **ART. 27 – SUBAPPALTO**

1. Il Concessionario, in sede di offerta, ha dichiarato di non ricorrere al subappalto.

(in alternativa)

2. In sede di offerta, il Concessionario ha dichiarato di voler subappaltare le seguenti attività o prestazioni:

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

3. Dette attività/prestazioni potranno essere subappaltate, previa verifica della Regione nel rispetto dell'art. 119 del D.lgs. 36/2023 e delle ulteriori condizioni, limiti e modalità previste dal Disciplinare di gara e dal Capitolato Tecnico.

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

## **ART. 28 – RESPONSABILITA' FISCALE**

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

a. l'osservanza degli obblighi previsti dalla legge in tema di regolarità fiscale;

b. 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.

## **ART. 29 - MODIFICHE DEGLI ASSETTI PROPRIETARI – OBBLIGHI DELL'IMPRESA DI NAVIGAZIONE QUALE GESTORE USCENTE**

1. Il Concessionario è tenuto a comunicare tempestivamente all'Amministrazione ogni modificazione intervenuta negli assetti proprietari, nella struttura di impresa e negli organismi tecnici ed amministrativi.
2. 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'Amministrazione, assume tutti gli obblighi di collaborazione e informazione necessari all'Amministrazione per predisporre la nuova procedura di affidamento, tra questi quelli previsti dall'Allegato A della Delibera ART 22/2019 e ss.mm.ii., Misura 14 punto 2 e quelli ad essi strumentali.

### **ART. 30- DIVIETO DI CESSIONE DEL CONTRATTO E DEI CREDITI**

1. È fatto assoluto divieto alla Compagnia di cedere totalmente o parzialmente, a qualsiasi titolo, il Contratto, a pena di nullità delle cessioni stesse, ai sensi dell'art. 119, comma 1, del D.lgs. n. 36/2023, salvo quanto previsto dall'art. 120, comma 1 lett. d) n. 2, del D.lgs. 36/2023. In caso di inadempimento, la Regione ha facoltà di dichiarare risolto di diritto il Contratto ai sensi del precedente art.22
2. È fatto assoluto divieto alla Compagnia di cedere a terzi i crediti del servizio, senza specifica autorizzazione da parte della Regione debitrice, salvo quanto previsto dall'art. 120, comma 12, del D.lgs. 36/2023.
3. Anche la cessione di credito soggiace alle norme sulla tracciabilità dei flussi finanziari di cui alla L. 136/2010.
4. La cessione si configura anche nel caso in cui il Concessionario venga incorporato in altra Società, 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, si applica l'art. 120 del Codice dei contratti. L'inosservanza di tale disposizione comporterà la risoluzione di diritto dello stesso, ai sensi dell'art. 1456 Codice civile.

### **ART. 31 - BREVETTI INDUSTRIALI E DIRITTI D'AUTORE**

1. La Compagnia garantisce e manleva in ogni tempo la Regione contro qualsivoglia pretesa da parte di titolari o concessionari di brevetti, marchi, licenze, disegni, modelli ed altre opere dell'ingegno concernenti tutti i progetti, materiali, impianti, procedimenti e, comunque, ogni altro mezzo utilizzato nell'esecuzione della presente concessione. Sono, in ogni caso, a carico dell'affidatario tutti gli oneri e le responsabilità inerenti all'ottenimento dei diritti di sfruttamento di brevetti, marchi, licenze, disegni, modelli ed altre opere dell'ingegno.
2. L'Ente affidante resta estraneo ai rapporti tra l'affidatario e i titolari o concessionari delle opere dell'ingegno e alle eventuali controversie tra di loro.
3. La Compagnia 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 ed in genere di privativa altrui.
4. Qualora venga promossa nei confronti della Regione un'azione giudiziaria da parte di terzi che vantino diritti su beni acquistati, la Compagnia si obbliga a manlevare e tenere indenne la Regione, assumendo a proprio carico tutti gli oneri conseguenti, inclusi i danni verso terzi, le spese giudiziali e legali a carico della medesima Regione.
5. La Regione si impegna ad informare prontamente la Compagnia delle iniziative giudiziarie di cui al precedente comma; in caso di difesa congiunta, la Compagnia riconosce alla Regione la facoltà di nominare un proprio legale di fiducia da affiancare al difensore scelto dalla Compagnia.

6. Nell'ipotesi di azione giudiziaria per le violazioni di cui al comma precedente tentata nei confronti della Regione, questa ultima, 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, per quanto di rispettiva ragione, recuperando e/o ripetendo il corrispettivo versato, detratto un equo compenso per i servizi erogati.

### **ART. 32 – ESECUZIONE IN DANNO**

1. È facoltà dell'Amministrazione, 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 omesso dal Concessionario o dal

terzo subcontraente, al quale saranno addebitati i relativi costi e i danni eventualmente derivati.

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

3. Ai sensi dell'art. 117, co. 5 del Codice dei Contratti, l'Amministrazione 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.

4. Nei suddetti casi, l'Amministrazione 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.

### **ART. 33 – RECESSO E SOSPENSIONE DEL SERVIZIO**

1. Qualora entro un periodo di 120 giorni non sia raggiunto un accordo tra le Parti in merito alle condizioni di revisione del Piano Economico Finanziario straordinaria di cui ai precedenti articoli 7 e 8, le parti potranno recedere dal presente Contratto.

Il mancato accordo e l'eventuale avvio della procedura di recesso non possono costituire causa di sospensione legittima del servizio da parte del concessionario.

2. La Regione potrà recedere unilateralmente dal contratto in qualsiasi momento per ragioni di pubblico interesse e per giusta causa, con preavviso di almeno 15 (quindici) giorni naturali e consecutivi.

3. Si conviene che per giusta causa si intende, a titolo meramente esemplificativo e non esaustivo:

a. qualora sia stato depositato contro la Compagnia un ricorso ai sensi della legge fallimentare o di altra legge applicabile in materia di procedure concorsuali, che proponga lo scioglimento, la liquidazione, la composizione amichevole, la ristrutturazione dell'indebitamento o il concordato con i creditori, ovvero nel caso in cui venga designato un liquidatore, curatore, custode o soggetto avente simili funzioni, il quale entri in possesso dei beni o venga incaricato della gestione degli affari della Compagnia;

b. qualora la Compagnia perda i requisiti minimi richiesti per l'affidamento di forniture ed appalti di servizi pubblici e, comunque, quelli previsti dal Bando e dal Disciplinare di gara relativi alla procedura attraverso la quale è stata scelta la Compagnia medesima;

c. qualora taluno dei componenti l'Organo di Amministrazione o l'Amministratore Delegato o il Direttore Generale o il Responsabile tecnico della Compagnia siano condannati, con sentenza passata

in giudicato, per delitti contro la Pubblica Amministrazione, l'ordine pubblico, la fede pubblica o il patrimonio, ovvero siano assoggettati alle misure previste dalla normativa antimafia.

4. Dalla data di efficacia del recesso, decorrente dalla ricezione dello stesso, la Compagnia dovrà cessare tutte le prestazioni contrattuali, assicurando che tale cessazione non comporti danno alcuno per la Regione.

5. In caso di recesso, la Compagnia ha diritto al solo pagamento per le prestazioni esattamente adempiute, secondo le condizioni di contratto, esclusa ogni altra eventuale pretesa risarcitoria e qualsiasi ulteriore compenso, indennizzo o rimborso spese, anche in deroga a quanto previsto dall'articolo 1671 del Codice civile.

6. La Regione potrà altresì recedere unilateralmente dal presente contratto qualora gli accertamenti antimafia dovessero risultare positivi ai sensi di quanto previsto dall'art. 92, comma 3, del D.lgs. 159/2011.

7. La Regione potrà recedere altresì in qualunque momento dagli impegni assunti con il contratto nei confronti della Compagnia qualora, a proprio giudizio, nel corso dello svolgimento delle attività intervengano fatti o provvedimenti, i quali modifichino la situazione esistente all'atto della stipula del contratto e ne rendano impossibile la sua conduzione a termine.

8. La Regione ha la facoltà di sospendere in qualsiasi momento, per comprovati motivi, l'efficacia del contratto stipulato con la Compagnia, per periodi non superiori a nove mesi, dandone comunicazione scritta allo stesso. In conseguenza dell'esercizio della facoltà di sospensione, nessuna somma sarà dovuta alla Compagnia nel relativo periodo.

#### **ART. 34 - RISOLUZIONE DEL CONTRATTO**

1. Il contratto può essere risolto nei casi previsti dall'art. 122 del D.lgs. 36/2023.

2. Fatte salve le cause generali di risoluzione, nonché quelle previste negli atti di gara e oltre a quanto previsto dall'art. 1453 del Codice civile, la Regione si riserva di provvedere alla risoluzione del contratto, ai sensi dell'art. 1456 del Codice civile, previa dichiarazione da comunicarsi alla Compagnia mediante raccomandata A/R o PEC.

3. In particolare, la Regione potrà risolvere il contratto nei seguenti casi:

- a) reiterata inosservanza di disposizioni contrattuali che regolano l'esercizio del servizio;
- b) mancato riconoscimento, al personale dipendente, del trattamento economico, contributivo, retributivo e giuridico previsto dalla vigente normativa e dai C.C.N.L.;
- c) reiterato mancato versamento degli oneri previdenziali in favore dei propri dipendenti;
- d) inosservanza delle norme in materia di sicurezza e salute dei lavoratori nei luoghi di lavoro;
- e) grave inadempimento di disposizioni normative che regolano la materia dei trasporti;
- f) gravi e ripetute irregolarità nell'erogazione del servizio per cause non dovute a forza maggiore;
- g) caso di arbitrario abbandono o sospensione non dipendente da cause di forza maggiore, di tutti o parte dei servizi oggetto del contratto;
- h) in caso di gravi ed ingiustificate irregolarità nell'esercizio, reiterate o permanenti, che compromettono la regolarità o la sicurezza dell'esercizio medesimo e in caso di interruzione del servizio non giustificata da ragioni oggettive;

- i) reiterati comportamenti che giustifichino l'applicazione di una penale e che si verifichino più di tre volte per la medesima ipotesi di inadempimento o di ritardo nell'adempimento nello stesso anno di affidamento, determinando inefficienze gravi per la resa dei servizi/attività;
- l) venir meno dei requisiti previsti per l'esercizio delle attività oggetto del presente contratto;
- m) sopravvenuto fallimento, liquidazione o cessazione attività o altre situazioni equivalenti a carico della Compagnia;
- n) qualora le transazioni finanziarie relative a tutte le attività di cui al presente contratto non vengano effettuate tramite conto corrente bancario o postale dedicato, anche in via non esclusiva, al presente contratto di servizio;
- o) in caso di gravi e/o ripetute violazioni degli obblighi contrattuali non eliminate in seguito a diffida formale da parte della Regione;
- p) in caso di esecuzione parziale o intempestiva dell'attività commissionata;
- q) mancato rispetto della clausola sociale;
- r) mancata ricostituzione della cauzione definitiva entro 30 giorni naturali consecutivi dall'avvenuta escussione anche parziale;
- s) cessione del contratto a terzi.

4. La Regione si avvale della clausola risolutiva espressa di cui all'art. 1456 c.c. ogni qualvolta nei confronti dell'imprenditore o dei componenti la compagine sociale o dei dirigenti dell'impresa con funzioni specifiche relative all'affidamento, alla stipula e all'esecuzione del contratto sia stata disposta misura cautelare o sia intervenuto rinvio a giudizio o sentenza di condanna passata in giudicato per i delitti previsti dall'art. 51, commi 3 bis e 3 quater c.p.p., e per taluno dei delitti di cui agli artt. 314, 1° comma, 316, 316 bis, 316 ter, 317, 318, 319, 319 ter, 319 quater, 320, 322, 322 bis, 346 bis, 353, 353 bis del codice penale o sia intervenuto nei confronti dell'Affidatario l'emanazione di un provvedimento definitivo che dispone l'applicazione di una o più misure di prevenzione previste dal D.lgs. 159/2011 e s.m.i. (*Codice Antimafia*).

5. In caso di accertata violazione degli obblighi derivanti dal codice di comportamento approvato con D.G.R. n. 43/7 del 29.10.2021 la Regione contesta il fatto per iscritto alla Compagnia, assegnando un termine non superiore a 10 (dieci) giorni per la presentazione di eventuali controdeduzioni. Ove queste non fossero presentate o risultassero non accoglibili, la Regione procederà alla risoluzione del contratto, fatto salvo il risarcimento dei danni.

6. In caso di risoluzione del presente contratto sarà pagato alla Compagnia solamente il prezzo contrattuale per le prestazioni effettivamente rese e rendicontate, deducendo le eventuali penalità e le eventuali spese e oneri aggiuntivi sostenuti dalla Regione in conseguenza della risoluzione e scioglimento anticipato del contratto.

7. In tutti i casi di risoluzione del contratto, la Regione ha diritto di escutere la cauzione prestata rispettivamente per l'intero importo della stessa o per la parte percentualmente proporzionale all'importo del servizio risolto, fatta salva la richiesta del risarcimento del danno, senza pregiudizio delle ulteriori azioni alle quali l'inadempimento degli obblighi assunti dalla Compagnia possa dar luogo anche derivanti dalla necessità di procedere a un nuovo affidamento.

8. Ove non sia possibile escutere la cauzione, sarà applicata una penale di equivalente importo, che sarà comunicata alla Compagnia mediante raccomandata A/R o PEC. In ogni caso, resta fermo il diritto al risarcimento dell'ulteriore danno.

9. La Regione può proporre contemporaneamente domanda di adempimento in via principale e di risoluzione in via subordinata.

10. In caso di risoluzione del contratto è espressamente convenuto che non è previsto alcun indennizzo.

### **ART. 35 – RECESSO DELL’AFFIDAMENTO**

1. Ai sensi e per gli effetti dell’art. 190 del D.lgs. 36/2023 e s.m.i., qualora l’affidamento sia risolto per inadempimento della Amministrazione ovvero quest’ultima revochi l’affidamento per motivi di pubblico interesse spettano al gestore:

a) il valore dei servizi realizzati più gli oneri accessori, al netto degli ammortamenti, ovvero, nel caso in cui l’opera non abbia ancora superato la fase di collaudo, i costi effettivamente sostenuti dal concessionario;

b) i costi sostenuti o da sostenere in conseguenza del recesso, ivi inclusi gli oneri derivanti dallo scioglimento anticipato dei contratti di copertura del rischio di fluttuazione del tasso di interesse;

c) un indennizzo a titolo di mancato guadagno compreso tra il minimo del 2 per cento ed il massimo del 5 per cento degli utili previsti dal piano economico finanziario, in base ad una valutazione che tenga conto delle circostanze, della tipologia di investimenti programmati e delle esigenze di protezione dei crediti dei soggetti finanziatori.

2. Le somme di cui al precedente punto sono destinate prioritariamente al soddisfacimento dei crediti dei finanziatori del concessionario e dei titolari di titoli emessi.

3. Senza pregiudizio per il pagamento delle somme di cui al primo punto, in tutti i casi di cessazione del rapporto diversi dalla risoluzione per inadempimento del Concessionario, il gestore ha il diritto di proseguire nella gestione ordinaria del servizio, incassando i ricavi previsti dal presente contratto, sino all’effettivo pagamento delle suddette somme per il tramite del nuovo soggetto subentrante, fatti salvi gli eventuali investimenti improcrastinabili individuati dal concedente unitamente alle modalità di finanziamento dei correlati costi.

4. L’efficacia del recesso della concessione è sottoposta del pagamento da parte dell’ente concedente delle somme previste dal comma 1.

### **ART. 36 - PROCEDURA DI AFFIDAMENTO IN CASO DI FALLIMENTO DELLA COMPAGNIA O IN CASO DI RISOLUZIONE PER INADEMPIMENTO**

In caso di fallimento della Compagnia o di risoluzione del Contratto per inadempimento della medesima, si procede ai sensi dell’articolo 122 del D.lgs. 36/2023.

### **ART. 37 – CONTROVERSIE TRA LE PARTI E FORO COMPETENTE**

1. Qualunque controversia dovesse insorgere relativamente alla interpretazione ed esecuzione del presente Contratto sarà definita possibilmente in via amministrativa.

2. È previsto un preventivo tentativo di conciliazione tra le parti in sede di comitato tecnico di gestione del contratto.

3. In via giurisdizionale la competenza esclusiva è individuata nel Foro di Roma, con espressa rinuncia di qualsiasi altro.

4. Il contrasto sulla applicazione del contratto non può dar luogo a sospensione del servizio.

### **ART. 38 - TRASPARENZA**

1. La Compagnia espressamente ed irrevocabilmente:

- dichiara che non vi è stata mediazione o altra opera di terzi per la conclusione del presente Contratto;
- dichiara di non aver corrisposto né promesso di corrispondere ad alcuno, direttamente o attraverso terzi, ivi comprese le imprese collegate o controllate, somme di denaro o altre utilità a titolo di intermediazione o simili, comunque volte a facilitare la conclusione del Contratto stesso;
- si obbliga a non versare ad alcuno, a nessun titolo, somme di danaro o altre utilità finalizzate a facilitare e/o a rendere meno onerosa l'esecuzione e/o la gestione del presente Contratto rispetto agli obblighi con essa assunti, né a compiere azioni comunque volte agli stessi fini.

2. Qualora non risulti conforme al vero anche una sola delle dichiarazioni rese ai sensi del precedente comma, ovvero la Compagnia non rispetti gli impegni e gli obblighi ivi assunti per tutta la durata del presente Contratto, la stessa si intende risolta di diritto ai sensi e per gli effetti dell'articolo 1456 del Codice civile, per fatto e colpa della Compagnia, che è conseguentemente tenuto al risarcimento di tutti i danni derivanti dalla risoluzione.

### **ART. 39 - RISERVATEZZA**

1. La Compagnia ha l'obbligo di mantenere riservati i dati e le informazioni, ivi comprese quelle che transitano per le apparecchiature di elaborazione dati, di cui venga in possesso e, comunque, a conoscenza, di non divulgarli in alcun modo e in qualsiasi forma e di non farne oggetto di utilizzazione a qualsiasi titolo per scopi diversi da quelli strettamente necessari all'esecuzione del Contratto.

2. L'obbligo di cui al precedente comma sussiste, altresì, relativamente a tutto il materiale originario o predisposto in esecuzione del Contratto.

3. L'obbligo di cui al comma 1 non concerne i dati che siano o divengano di pubblico dominio.

4. La Compagnia è responsabile per l'esatta osservanza da parte dei propri dipendenti, consulenti e collaboratori, nonché di subappaltatori e dei dipendenti, consulenti e collaboratori di questi ultimi, degli obblighi di segretezza anzidetti.

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.

5. In caso di inosservanza degli obblighi di riservatezza, la Regione contraente ha facoltà di dichiarare risolto di diritto il Contratto, fermo restando che la Compagnia è tenuta a risarcire tutti i danni che ne dovessero derivare.

6. La Compagnia può citare i termini essenziali del Contratto nei casi in cui sia condizione necessaria per la partecipazione della Compagnia stessa a gare e appalti, previa comunicazione alla Regione delle modalità e dei contenuti di detta citazione.

7. La Compagnia si impegna, altresì, a rispettare quanto previsto dal Regolamento UE 2016/679 e dalla successiva normativa e dai relativi regolamenti di attuazione in materia di riservatezza.

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

9. Per effetto del pagamento del corrispettivo convenuto ai sensi del presente Contratto, resteranno nella titolarità esclusiva dell'Amministrazione 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.

10. L'Amministrazione 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.

11. Al Concessionario è fatto tassativo divieto di usare i dati forniti dall'Amministrazione e/o di comunicare per conto della stessa, 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'Amministrazione.

#### **ART. 40 - REFERENTE DEL CONTRATTO**

1. Con la stipula del presente atto la Compagnia individua e comunica alla Regione il referente per la gestione di tutte le problematiche inerenti il servizio, con capacità di rappresentare ad ogni effetto la Compagnia stessa.

2. Qualora la Compagnia dovesse trovarsi nella necessità di sostituire il Referente, dovrà darne immediata comunicazione alla Regione e comunque non oltre 15 (quindici) giorni.

#### **ART. 41 – PATTO DI INTEGRITA'**

1. Il contraente è tenuto al rispetto del patto di integrità sottoscritto unitariamente al presente contratto.

2. Il mancato rispetto del patto di integrità comporta la risoluzione di diritto del presente contratto, oltre alle sanzioni indicate del medesimo patto.

#### **ART. 42 - TRATTAMENTO DEI DATI, CONSENSO AL TRATTAMENTO**

1. Ai sensi dell'art. 13 del Regolamento europeo n. 679/2016, si informa che il trattamento dei dati personali conferiti nel contesto del presente contratto, o comunque raccolti dall'Amministrazione a tale scopo, è finalizzato unicamente all'esecuzione del presente contratto, nonché delle attività ad esso correlate e conseguenti e che tali dati saranno conservati per un periodo non superiore a quello necessario per il perseguimento delle finalità del presente procedimento presso la Regione; i dati personali saranno conservati anche per periodi più lunghi esclusivamente ai fini di archiviazione nel pubblico interesse.

2. In relazione alle descritte finalità, il trattamento dei dati personali avviene mediante strumenti manuali, informatici e telematici, con logiche strettamente correlate alle finalità predette e, comunque, in modo da garantire la sicurezza e la riservatezza dei dati stessi. I dati potranno essere trattati anche in base a criteri qualitativi, quantitativi e temporali di volta in volta individuati.

3. Il trattamento dei dati giudiziari è effettuato esclusivamente per valutare il mantenimento del possesso dei requisiti e delle qualità previsti dalla vigente normativa in materia di acquisizione di beni e servizi ed avviene sulla base dell'Autorizzazione al trattamento dei dati a carattere giudiziario da parte di privati, di enti pubblici economici e di soggetti pubblici, rilasciata dal Garante per la protezione dei dati personali.

4. Potranno venire a conoscenza dei suddetti dati personali gli operatori della Regione individuati quali incaricati del trattamento.

5. I dati raccolti potranno altresì essere conosciuti anche da:

- soggetti terzi fornitori di servizi per la Regione, o comunque ad essa legati da rapporto contrattuale, unicamente per le finalità sopra descritte, previa designazione in qualità di Responsabili del trattamento e comunque garantendo il medesimo livello di protezione;

- altre Amministrazioni pubbliche, cui i dati potranno essere comunicati per adempimenti procedurali;

- legali incaricati per la tutela della Regione in sede giudiziaria.

6. In ogni caso, operazioni di comunicazione e diffusione di dati personali, diversi da quelli sensibili e giudiziari, potranno essere effettuate dalla stazione appaltante nel rispetto di quanto previsto dalla normativa in materia.

7. I diritti dell'interessato sono disciplinati dal Regolamento europeo n. 679/2016. In particolare, l'interessato ha il diritto di ottenere la conferma dell'esistenza o meno dei propri dati e di conoscerne il contenuto e l'origine, di verificarne l'esattezza o chiederne l'integrazione o l'aggiornamento, oppure la rettifica; ha altresì il diritto di chiedere la cancellazione, la trasformazione in forma anonima o il blocco dei dati trattati in violazione di legge, nonché di opporsi in ogni caso, per motivi legittimi, al loro trattamento.

8. Il titolare del trattamento dei dati personali di cui alla presente informativa è la Regione.

#### **ART. 43 - SPESE CONTRATTUALI**

1. Sono altresì a carico della Compagnia l'imposta di bollo e di registro, tutti gli oneri tributari e fiscali attualmente applicabili nonché tutte le spese connesse all'esecuzione del contratto. L'IVA relativa ai corrispettivi contrattuali è a carico della Regione. Il presente contratto sarà registrato solo in caso d'uso ai sensi dell'art. 5 D.P.R. n. 131/1986, trattandosi di prestazioni soggette ad I.V.A. Si dà atto che la Compagnia ha dimostrato di aver provveduto al versamento delle spese inerenti alla stipula del presente atto (imposta di bollo).

2. Sono a carico della Compagnia:

a) le spese per la pubblicazione del bando e degli avvisi sulla GURI e sui quotidiani ai sensi dell'articolo 85 del D.lgs. 36/2023 e del decreto del Ministero delle Infrastrutture dei Trasporti del 2 dicembre 2016;

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

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

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

3. 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.

4. 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.

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

#### **ART. 44 – DISPOSIZIONI GENERALI E DI RINVIO**

1. In ipotesi di contrasto e/o incompatibilità tra le disposizioni contenute nel presente Contratto e nel Capitolato tecnico, vale l'interpretazione più favorevole per la puntuale e ottimale realizzazione della prestazione oggetto del Contratto, e più coerente per il rispetto dei contenuti degli Atti di Regolazione n. 22/2019 e 96/2018 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti ART e della normativa comunitaria vigente in materia.
2. 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.
3. 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.
4. Il concessionario è tenuto 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.
5. 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.
6. 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.
7. Per quanto non previsto dal presente Contratto si fa rinvio alle leggi, regolamenti e disposizioni normative vigenti.
8. Il Concessionario, ai fini dell'esecuzione del presente Contratto, dichiara di eleggere domicilio come segue: \_\_\_\_\_
9. 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.

#### **ART. 45 – ACCETTAZIONE ESPRESSA CLAUSOLE CONTRATTUALI**

La Compagnia dichiara di aver preso visione di tutte le clausole contrattuali e dei documenti ed atti ivi richiamati; ai sensi e per gli effetti di cui agli articoli 1341 e 1342 c.c., dichiara altresì di accettare tutte le condizioni e patti ivi contenuti e di avere specificamente preso visione ed accettato le clausole e condizioni di seguito elencate:

\_\_\_\_\_  
-----

#### **ART. 46 – FORMA DEL CONTRATTO**

Il presente contratto è stipulato in conformità all'art. 18, comma 1, del D.lgs. 36/2023 e s.m.i.

Per la Regione Lazio

Il Direttore

\_\_\_\_\_  
F.to digitalmente

Per la Compagnia

Il Rappresentante Legale

\_\_\_\_\_  
F.to digitalmente

## PATTO D'INTEGRITA'

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

CIG : A03FA1EE17 - CUP: F69I23000230003

### Patto di integrità

Il/La sottoscritto/a ..... nato/a a ..... prov. (...)  
il.../.../..., residente in ..... prov. (...), all'indirizzo ....., codice  
fiscale....., nella qualità di ..... dell'impresa ....., con sede legale in  
.....,all'indirizzo ..... prov. (...), codice fiscale  
..... e partita IVA n....., ai sensi dell'art. 1, comma  
17 della Legge 190/2012

### DICHIARA

di accettare espressamente e senza riserve le condizioni tutte del Patto di Integrità che verrà sottoscritto,  
in

esito alla procedura di gara, fra l'aggiudicatario e la Stazione appaltante, in conformità al sottostante  
modello.

### ART. 1

Il presente Patto d'Integrità stabilisce la formale obbligazione dell'impresa, ai fini della partecipazione  
alla procedura in oggetto, e la stessa si impegna:

1. A conformare i propri comportamenti ai principi di lealtà, trasparenza e correttezza, a non offrire, accettare o richiedere somme di denaro o qualsiasi altra ricompensa, vantaggio o beneficio, sia direttamente che indirettamente tramite intermediari al fine dell'assegnazione del contratto e/o al fine di distorcere la relativa corretta esecuzione;
2. A segnalare alla Stazione appaltante qualsiasi tentativo di turbativa, irregolarità o distorsione nelle fasi di svolgimento della procedura e/o durante l'esecuzione dei contratti da parte di ogni interessato o addetto o chiunque possa influenzare le decisioni relative alla procedura medesima;
3. Ad assicurare di non trovarsi in situazioni di controllo o di collegamento (formale e/o sostanziale) con altri concorrenti e che non si è accordata e non si accorderà con altri partecipanti alla procedura;

obblighi in esso contenuti;

5. A vigilare affinché gli impegni sopra indicati siano osservati da tutti i collaboratori e dipendenti nell'esercizio dei compiti loro assegnati;

6. A denunciare alla Pubblica Autorità competente ogni irregolarità o distorsione di cui sia venuta a conoscenza per quanto attiene l'attività di cui all'oggetto della procedura in parola.

#### ART. 2

L'impresa, sin d'ora, accetta che nel caso di mancato rispetto degli impegni anticorruzione assunti con il Patto

di Integrità, comunque accertato dall'Amministrazione, saranno applicate le sanzioni della esclusione dalla procedura o della risoluzione del contratto.

#### ART. 3

Il contenuto del Patto di Integrità resterà in vigore sino alla completa esecuzione del contratto, compreso l'eventuale collaudo. Il presente Patto dovrà essere richiamato dal contratto quale allegato allo stesso onde formarne parte integrante, sostanziale e pattizia.

Il legale rappresentante

\_\_\_\_\_

N.B. Il presente documento deve essere sottoscritto digitalmente dal legale rappresentante dell'impresa/procuratore speciale (se procuratore, allegare copia non autenticata della procura speciale); nel caso di partecipazione in forma associata, deve essere sottoscritto digitalmente dal legale rappresentante/procuratore speciale di ciascuna impresa del consorzio o del raggruppamento. La mancata consegna del presente patto debitamente sottoscritto comporterà l'esclusione della gara.



**REGIONE  
LAZIO**

**Assessorato Mobilità, Trasporti, Tutela del Territorio, Ciclo dei rifiuti, Demanio e Patrimonio**

Direzione Infrastrutture e Mobilità  
Area Trasporto marittimo – Aeroporti e Infrastrutture della mobilità sostenibile

## **ALLEGATO 1.1: PIANO DI ACCESSO AL DATO**

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

***CIG: A03FA1EE17 - CUP: F69I23000230003***

Ai sensi della Delibera ART n. 96/2018, Misura 2, punti 7 e ss., il “Piano di accesso al dato” individua i dati elementari nella disponibilità dell’Ente affidante necessari alla definizione degli indicatori e dei livelli minimi prodotti direttamente o indirettamente dalle Imprese di navigazione (IN) e dalle Autorità Marittime (Capitanerie di Porto) che rientrano nella disponibilità della stazione appaltante e che sono resi accessibili e riutilizzabili, per chiunque ne faccia richiesta.

La Regione Lazio detiene i dati elementari, trasmessi dall’aggiudicatario e dalle Autorità Marittime o rilevati direttamente dall’Amministrazione Regionale, che consentono l’individuazione dei livelli minimi di qualità e informazione all’utenza tra i quali quelli relativi alla puntualità del servizio, alla pulizia dei mezzi, accessibilità dei mezzi e delle infrastrutture al pubblico, informazione all’utenza e trasparenza e accessibilità commerciale.

La Regione rileva i dati di cui al punto precedente tramite l’IN o altri soggetti terzi, secondo quanto stabilito dal Contratto di servizio.

Inoltre, l’impresa è tenuta ad eseguire in modo adeguato tutte le attività necessarie per l’effettuazione dei servizi previsti dal Programma di Esercizio, nel rispetto degli obblighi di servizio e degli standard minimi di qualità stabiliti dal Contratto e dai suoi Allegati, curando e garantendo in particolare la pubblicazione in formato aperto (Open data) e struttura standard delle informazioni aggiornate sui servizi erogati con particolare riferimento ai dati orario, assicurandone la disponibilità, la qualità, l’utilizzabilità e l’interoperabilità.

I terzi potranno accedere ai dati relativi alla qualità del servizio 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:

<https://www.regione.lazio.it/cittadini/trasporti-mobilita-sostenibile>

Sono altresì accessibili a chiunque e pubblicati sul sito istituzionale e sul sito dell’Impresa di Navigazione tutti i documenti circa i Contratti di Servizio comprensivi di tutti gli allegati, e relativi alla procedura di affidamento del servizio.

I terzi potranno accedere ai dati relativi al numero di reclami ricevuti dall’Impresa di Navigazione e dall’Amministrazione Regionale, catalogati per motivo di reclamo, come individuato dal “Modulo reclamo”, in linea con quanto indicato nella Delibera 96/2018 alla Misura 2.10, punto F, presente sul sito dell’ART <https://www.autorita-transporti.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 all’Amministrazione appaltante 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 con cadenza almeno trimestrale.



**REGIONE  
LAZIO**

**Assessorato Mobilità, Trasporti, Tutela del Territorio, Ciclo dei rifiuti, Demanio e Patrimonio**

Direzione Infrastrutture e Mobilità  
Area Trasporto marittimo – Aeroporti e Infrastrutture della mobilità sostenibile

## **ALLEGATO 1.2: CONDIZIONI MINIME DI QUALITÀ DEI SERVIZI**

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

***CIG: A03FA1EE17 - CUP: F69I23000230003***

## 1 PREMESSA

Con riferimento alle Condizioni Minime di Qualità (CMQ) dei servizi di trasporto passeggeri via mare si richiamano le indicazioni della Delibera ART 96/2018.

## 2 CALCOLO DELLE PENALI

Il Calcolo delle eventuali penali da applicare in riferimento alla stagione/periodo  $y$  dell'anno  $x$  per lo scostamento dai livelli minimi stabiliti per i diversi indicatori descritti nei paragrafi successivi segue il criterio di calcolo di cui alla Misura 3 della sopracitata delibera ART 96/2018, secondo la formula:

$$P_{x,y} = \alpha [P_u (CMQ - L_{x,y}) \cdot K_{x,y}]$$

dove:

$y$  = stagione estiva/invernale definita dall'EA in relazione alla diversa programmazione del servizio;

$\alpha$  = coefficiente di gradualità, che considera una riduzione decrescente della penale in relazione all'applicazione graduale delle Misure di cui al presente atto. Il coefficiente assume i seguenti valori:

- i.  $\alpha = 0,5$  per il primo anno del periodo regolatorio cui si applicano le Misure di cui al presente atto;
- ii.  $\alpha = 0,8$  per il secondo anno del periodo regolatorio cui si applicano le Misure di cui al presente atto;
- iii.  $\alpha = 1$  per gli anni del periodo regolatorio successivi al secondo cui si applicano le Misure di cui al presente atto;

$P_u$  = importo unitario della penale, stabilita dall'EA;

CMQ = livello minimo di prestazione richiesto per il singolo indicatore;

$K_{x,y}$  = coefficiente di mitigazione della penale

$L_{x,y}$  = valore medio dell'indicatore conseguito nei mesi relativi alla stagione  $y$  dell'anno  $x$  di calcolo

Per maggiori informazioni circa il procedimento di calcolo si rimanda alla misura 3 della delibera ART 96/2018.

Il valore di CMQ per ciascun indicatore di qualità non binario è definito nei successivi paragrafi relativi a ciascun fattore di qualità.

Nel caso in cui la CMQ sia inferiore del 100% e nell'anno  $x$  si registri un miglioramento con  $L_{x,y} > CMQ$ , per l'anno  $x+1$  si adotta un meccanismo di riduzione delle penali assumendo il coefficiente  $\alpha$  pari al valore 0,5.

## 3 CONDIZIONI MINIME DI QUALITÀ

Per quanto attiene alle Condizioni Minime di Qualità dei servizi di trasporto passeggeri via mare si rinvia integralmente alla 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:

1. regolarità del servizio;
2. puntualità del servizio;
3. pulizia, comfort del viaggio, decoro e funzionalità;

4. informazioni all’utenza e trasparenza;
5. accessibilità commerciale;
6. accessibilità dei mezzi e delle infrastrutture al pubblico (con particolare riferimento a PMR);
7. livelli minimi di qualità ambientale.

### 3.1 Regolarità del servizio

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:

$$\%Rn,i = \frac{Nn,i}{(Ntot,i - Necc,i)} \times 100$$

dove:

- $N_{n,i}$  : numero delle corse effettuate sulle linee oggetto di affidamento con arrivo al porto finale di destinazione, comprensive anche delle corse effettuate in luogo delle corse soppresse e delle corse effettuate con mezzi sostitutivi;
- $N_{tot,i}$  : numero totale delle corse programmate;
- $N_{ecc,i}$  : numero di corse non effettuate per cause di forza maggiore.

Ai sensi della Misura 5.8 della Delibera ART 96/2018, per i periodi di sciopero il valore di regolarità è da calcolarsi con riferimento ai servizi minimi individuati e riportati sull’orario ufficiale.

Ai fini del calcolo della penalità, il livello minimo di prestazione richiesto (CMQ - Condizione Minima di Qualità) per tutti i servizi navi Ro-Ro ed Unità Veloci la Regolarità è pari a:

$$(CMQ) \% R_{n,i} = 100\%$$

La penale applicata per ciascuna corsa non effettuata per cause imputabili all’IN è pari ad 1,5 (uno virgola cinque) volte l’importo contrattuale per singola corsa, calcolato a partire dal corrispettivo migliatico così come individuato all’allegato 5.7.

Qualora nel corso del procedimento di comminazione delle penali, l’IN dimostri la sussistenza delle condizioni di cui al punto 6 della misura 3 della dell’Atto di regolazione 96/2018 ART, il valore delle penali potrà essere ridotto fino alla misura del 50%.

Sono escluse dal computo della regolarità le corse omesse per motivi tecnici che comportino la totale interruzione giornaliera del servizio. In tal caso si applicherà la penale specifica prevista nel Contratto di servizio per interruzione giornaliera (Schema di contratto, art. 20, comma 1, lett. c).

L’aggiudicatario prima della stipula del contratto di servizio 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 sia in caso di interruzioni programmate che improvvise;
- i tempi di erogazione dei servizi sostitutivi;
- le modalità di fornitura dei servizi sostitutivi.

Si rimanda all’art. 20 del Contratto di servizio per quanto riguarda l’applicazione delle decurtazioni previste per la riduzione della regolarità del servizio dovuta alla mancata effettuazione di corse per cause di forza maggiore o per motivi imputabili all’impresa di navigazione.

### 3.2 Puntualità del servizio

Il monitoraggio ed il controllo della puntualità di servizio sarà effettuato sulla base dei dati certificati del sistema di monitoraggio aziendale, reso accessibile alla Regione Lazio. Nel sistema di monitoraggio, dovranno essere dichiarati e riportati gli orari effettivi di partenza e arrivo comunicati alle sale operative delle competenti autorità marittime e il relativo stato del mare e del vento.

Ai fini della misura dei tempi per il calcolo della puntualità, l’orario di partenza è rilevato nel momento della movimentazione della nave dall’ormeggio; l’orario di arrivo è rilevato nel momento in cui sono concluse le operazioni di ormeggio e la rampa di carico è completamente abbassata.

La valutazione avrà una frequenza mensile.

Tali dati potranno essere oggetto di verifica e controllo a campione da parte dell’Amministrazione Regionale, che 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. La puntualità in arrivo, a seconda della linea considerata, della ripartenza e relativo arrivo a destinazione saranno valutate solo per le corse che sono state svolte con condizioni meteo marine buone, di mare calmo o quasi calmo (scala Douglas) e vento fino a forza 2 della scala Beaufort.

La singola corsa è considerata puntuale quando la nave parte non in anticipo dai porti di origine ed arriva al porto di destinazione con un ritardo inferiore o uguale a:

- 10’ (dieci minuti) con riferimento ai servizi effettuati con le Unità Veloci;
- 15’ (quindici minuti) con riferimento ai servizi effettuati con Navi Ro-Ro.

Nello specifico, nel calcolo dell’indice di puntualità, non dovranno essere considerati gli eventi che si manifestano per cause di forza maggiore, non imputabili al gestore del servizio.

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 arrivo entro le fasce orarie considerate ed il totale delle corse programmate nel mese, entrambe effettuate in condizioni meteo marine buone:

$$\%Pi = \frac{N^{\circ} \text{ corse puntuali}}{N^{\circ} \text{ totale corse effettuate}} \times 100$$

con:

- N° corse puntuali = al numero di corse arrivate a destinazione entro le fasce orario prestabilite con buone condizioni di meteo;
- N° totale corse effettuate = al numero totale di corse effettuate con buone condizioni di meteo.

Non è possibile indicare i livelli minimi secondo i criteri stabiliti nei punti 15 e 17 della misura 5 e nella tabella 1 di cui alla misura 5 dell’Allegato A alla delibera ART 96/2018. Pertanto, il livello minimo CMQ per il primo anno di servizio e per quelli successivi (standard minimi) degli indici di puntualità che dovrà essere garantito è pari al 99%.

La penale unitaria  $P_U$  funzionale al calcolo della penale  $P$  descritta nel Capitolo 2 del presente Allegato, è pari al 50% (cinquanta per cento) dell’importo contrattuale annuo.

Ai fini del calcolo del coefficiente di mitigazione della penale  $K_{xy}$  relativo l’indicatore “puntualità” si evidenzia che  $L_{(x-1),y}$  da utilizzarsi per il primo anno di affidamento è uguale al Livello Minimo del primo anno,  $CMQ = 99\%$ .

Qualora nel corso del procedimento di comminazione delle penali, l’IN dimostri la sussistenza delle condizioni di cui al punto 6 della misura 3 della dell’Atto di regolazione 96/2018 ART, il valore delle penali potrà essere ridotto fino alla misura del 50%.

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

### 3.3 Pulizia, comfort del viaggio, decoro e funzionalità

#### 3.3.1 Pulizia

Il controllo della pulizia delle navi è effettuato mediante rilevazioni dirette da parte della Stazione Appaltante o suoi delegati. Nell’ambito della singola rilevazione saranno valutati gli elementi presentati nella seguente tabella.

Tabella “Elementi di valutazione”

ZONE	ELEMENTI DI VALUTAZIONE	CONFORME	NON CONFORME
<b>ESTERNO</b>	Piattaforme e gradini puliti in modo accurato ed uniforme		
	Sostegni puliti		
	Finestrini vetri e telai puliti		
	Pavimento pulito non sdruciolevole		
<b>ZONE DI ACCESSO AI SALONI VIAGGIATORI</b>	Pavimento e superfici non soggette a calpestio puliti in modo accurato, uniforme, senza ristagni d'acqua		
	Esterno plafoniere, porte, pareti, arredi, sostegni e corrimano puliti e senza graffiti		
	Accessori, canalizzazioni, griglie, sostegni e maniglie puliti		
	Finestrini, vetri, plexiglas, quadri, specchi puliti		
	Ambiente riordinato e portarifiuti puliti		
<b>SERVIZI IGIENICI</b>	Apparecchiature igieniche accuratamente pulite		
	Pavimento, gradini, balze e superfici non soggette a calpestio pulite in modo accurato, uniforme, senza ristagni d'acqua		
	Esterno plafoniere, porte, pareti, arredi sostegni e corrimano puliti e senza graffiti		
	Finestrini, specchi cornici e telai puliti		
	Portarifiuti pulito e munito di sacchetto di raccolta		
	Scarichi e griglie puliti e senza occlusioni		
	Accessori, canalizzazioni, griglie, sostegni e maniglie puliti		
	Scorta di acqua ripristinata alla massima portata		
Ambiente riordinato, aria disodorata			
<b>SALONI VIAGGIATORI / SPAZI</b>	Esterno plafoniere, porte, pareti, arredi sostegni e corrimano puliti e senza graffiti		

ZONE	ELEMENTI DI VALUTAZIONE	CONFORME	NON CONFORME
<b>RISTORO</b>	Pavimento, gradini, balze e superfici non soggette a calpestio pulite in modo accurato, uniforme, senza ristagni d'acqua		
	Elementi soggetti a massimo contatto (maniglie, poggiatesta, braccioli, tavolineti) puliti		
	Tende e rivestimenti tessili dei sedili sostituiti o senza polvere e macchie		
	Vani portabagagli puliti in modo accurato ed uniforme		
	Finestrini, plexiglas, cartelli, quadri, cornici e telai puliti		
	Ogni rifiuto rimosso, portarifiuti puliti		
	Canalizzazioni aria e griglie pulite		
	Accessori, cornici, componenti d'arredo e telai finestrini puliti		
	Ambiente riordinato		
<b>AREA AUTO E MERCI</b>	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)		

Ai sensi della misura 10 dell’Allegato A alla delibera ART n. 96/2018 saranno calcolati i due indicatori:

- $PULN_{EX} = \frac{N^{\circ} \text{ interventi eseguiti}}{N^{\circ} \text{ Interventi programmati}} \times 100$  (verifica interventi di pulizia programmati)
- $PULN_{VR} = \frac{N^{\circ} \text{ interventi conformi}}{N^{\circ} \text{ Interventi ispezionati}} \times 100$  (verifica interventi di pulizia conformi)

Gli indicatori sono misurati per ciascuna zona indicata nella tabella.

È definito “conforme” l’intervento che restituisce un soddisfacente grado di pulizia del singolo elemento ispezionato, ovvero ogni elemento pulito corrisponde ad un intervento conforme.

Nel caso di dotazioni di bordo caratterizzate da elevata numerosità, come sedili, finestrini, sostegni, plafoniere ecc, è considerato conforme un intervento per il quale si rileva la pulizia del 90% degli elementi ispezionati.

Il livello minimo (CMQ) dell’indicatore PULN\_EX è pari al 100%.

Il livello minimo (CMQ) 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 in una fase pilota iniziale da effettuarsi possibilmente nel primo anno di esecuzione del nuovo servizio. In assenza di un livello minimo stabilito in una fase pilota, lo standard minimo sarà assunto pari a:

$$PULN\_VR_{min} = 90\%.$$

Per gli anni successivi, in caso di miglioramento del livello, si assumerà come standard minimo CMQ il valore medio annuale registrato nell’anno precedente; in caso di peggioramento, il livello minimo di riferimento CMQ rimane invariato.

La penale unitaria per il mancato raggiungimento del livello minimo di ciascun indicatore è stabilita per ciascuna zona come segue:

- Esterno: pari allo 0,1‰ (zero virgola uno per mille) dell’importo contrattuale annuo;
- Zone di accesso ai saloni viaggiatori: pari allo 0,1‰ (zero virgola uno per mille) dell’importo contrattuale annuo;
- Servizi igienici: pari all’ 1‰ (uno per mille) dell’importo contrattuale annuo;
- Saloni viaggiatori / spazi ristoro: pari allo 0,5‰ (zero virgola cinque per mille) dell’importo contrattuale annuo;
- Area auto e merci: pari allo 0,5‰ (zero virgola cinque per mille) dell’importo contrattuale annuo.

Ai fini del calcolo dei due indicatori si evidenzia che il fattore  $L(x-1),y$  da utilizzarsi per il primo anno di affidamento è pari alla rispettiva CMQ.

Qualora nel corso del procedimento di comminazione delle penali, l’IN dimostri la sussistenza delle condizioni di cui al punto 6 della misura 3 della dell’Atto di regolazione 96/2018 ART, il valore delle penali potrà essere ridotto fino alla misura del 50%.

### 3.3.2 *Comfort, decoro e funzionalità*

Oltre agli indicatori %CLI\_FN e %WC\_AFN stabiliti dalla misura 10 della delibera ART 96/2018, si procederà anche alla verifica del livello di confort di bordo attraverso la valutazione dello stato di integrità e di funzionalità di arredi e apparati tecnologici di bordo fruibili dai passeggeri.

La valutazione del livello di Comfort a bordo sarà sviluppata attraverso un processo di controllo e verifica dello stato di conformità, manutenzione e funzionalità degli elementi di arredo e del buon funzionamento degli impianti tecnologici.

Il controllo è effettuato mediante rilevazioni dirette da parte della Regione Lazio su un campione significativo di corse.

Con riferimento alla verifica di conformità/non conformità, si andrà 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 sotto riportato illustra un numero maggiore di elementi da verificare rispetto a quelli indicati dalla delibera ART 96/2018 allegato A misura 10. Gli indicatori minimi previsti dalla stessa misura 10 riguardanti il funzionamento dell’impianto di climatizzazione e dei servizi igienici (%CLI\_FN e %WC\_AFN) sono definiti e adattati al caso specifico conformemente alla disposizione regolatoria e calcolati in esito alle ispezioni effettuate.

ZONE	ELEMENTI DI VALUTAZIONE	INDICATORE PENALITÀ	CONF.	NON CONF.
<b>IMPIANTO DI CLIMATIZZAZIONE</b>	Funzionalità in raffreddamento e riscaldamento con raggiungimento di una temperatura confortevole.	%CLI_FN		
<b>TOILETTE</b>	Plafoniere di illuminazione (presenza, stato integrità, funzionalità)	% WC_AFN		
	Sostegni (presenza, stato integrità)	% CF		
	Apparecchi e funzionalità WC (presenza, stato integrità, funzionalità)	% WC_AFN		
	Porte (presenza, stato integrità, funzionalità)	% WC_AFN		
	Finestrini, vetri, quadri, specchi (presenza, stato integrità)	% CF		
	Cestini portarifiuti (presenza, stato integrità)	% CF		
<b>ESTERNO (% CF)</b>	Plafoniere di illuminazione (presenza, stato integrità, funzionalità)	% CF		
	Sedili (presenza, stato integrità)	% CF		
	Complementi di arredo (presenza, stato integrità)	% CF		
	Sostegni (presenza, stato integrità)	% CF		
<b>ZONE DI ACCESSO (% CF)</b>	Plafoniere di illuminazione (presenza, stato integrità, funzionalità)	% CF		
	Sostegni (presenza, stato integrità)	% CF		
	Porte (presenza, stato integrità, funzionalità)	% CF		
	Finestrini, vetri, quadri, specchi (presenza, stato integrità)	% CF		
	Cestini portarifiuti (presenza, stato integrità)	% CF		
<b>SALONI VIAGGIATORI, ALTRI LOCALI INTERNI (% CF)</b>	Plafoniere di illuminazione (presenza, stato integrità, funzionalità)	% CF		
	Poltrone (presenza, stato integrità, funzionalità)	% CF		
	Sostegni (presenza, stato integrità)	% CF		
	Porte (presenza, stato integrità, funzionalità)	% CF		
	Finestrini, vetri, quadri, specchi (presenza, stato integrità)	% CF		
	Tendine	% CF		
	Cestini portarifiuti (presenza, stato integrità)	% CF		
<b>AREA AUTO E MERCI (% CF)</b>	Scale e ascensori (accessibilità, stato integrità, funzionalità)	% CF		
	Illuminazione (presenza, stato integrità, funzionalità)	% CF		
	Sistemi di videosorveglianza (presenza, stato integrità, funzionalità)	% CF		
	Pavimentazione (stato integrità)	% CF		
	Segnaletica orizzontale e/o verticale (presenza, stato integrità, funzionalità)	% CF		

Gli indicatori %CLI\_FN e % WC\_AFN sono così riformulati secondo la formula stabilita nella delibera:

- $$\%CLI\_FN = \frac{N^{\circ} \text{ navi dotate di impianto funzionante}}{N^{\circ} \text{ Totale navi ispezionate}} \times 100$$
- $$\%WC\_AFN = \frac{N^{\circ} \text{ navi con toilette accessibili e funzionanti}}{N^{\circ} \text{ Totale navi ispezionate}} \times 100$$

L’impianto WC è ritenuto accessibile e funzionante quando durante l’ispezione tutti (100%) gli elementi della tabella associati all’indicatore risultano accessibili e funzionanti (conformi); ovvero, se almeno uno degli elementi associati all’indicatore risultasse non conforme, l’impianto sarà ritenuto non accessibile e non funzionante.

Per la valutazione degli ulteriori elementi della tabella, al netto dell’impianto di climatizzazione e della toilette, è definito il seguente indicatore di comfort e funzionalità %CF:

$$\bullet \quad \%CF = \frac{N^{\circ} \text{ elementi ispezionati conformi}}{N^{\circ} \text{ elementi ispezionati}} \times 100$$

L’indicatore è calcolato considerando tutti gli elementi della tabella ad esso associato e non per singola zona.

Il livello minimo di qualità (CMQ) per gli indici %CLI\_FN e % WC\_AFN è fissato pari al 100%.

Il livello minimo di qualità per l’indice % CFzona è fissato pari al valore medio annuale registrato nell’ultimo anno di servizio, se definibile dall’attuale sistema di monitoraggio, altrimenti sarà utilizzato quello rilevato in un’indagine pilota nel primo anno del nuovo servizio; altrimenti, in assenza di valori di riferimento definibili da attività di monitoraggio e pilota, per il primo anno di servizio è fissato pari al 90%.

Per gli anni successivi, in caso di miglioramento del livello, si assumerà come standard minimo il valore medio annuale registrato nell’anno precedente; in caso di peggioramento, il livello minimo di riferimento rimane invariato.

La valutazione verrà effettuata su base trimestrale calcolando la differenza effettiva non arrotondata tra il livello minimo di qualità stabilito e il dato rilevato nelle ispezioni (almeno una al mese) condotte nell’arco del trimestre considerato.

La penale unitaria  $P_u$  per il mancato raggiungimento del livello minimo di ciascun indicatore è stabilita per ciascun indicatore come segue:

- funzionalità dell’impianto di climatizzazione (%CLI\_FN): pari allo 0,15‰ (zero virgola quindici per mille) dell’importo contrattuale annuo;
- funzionalità della toilette (% WC\_AFN): 0,15‰ (zero virgola quindici per mille) dell’importo contrattuale annuo;
- funzionalità dell’insieme degli elementi rimanenti (%CF): 0,5‰ (zero virgola cinque per mille) dell’importo contrattuale annuo.

Ai fini del calcolo degli indicatori si evidenzia che il fattore  $L(x-1),y$  da utilizzarsi per il primo anno di affidamento è pari alla rispettiva CMQ. Qualora nel corso del procedimento di comminazione delle penali, l’IN dimostri la sussistenza delle condizioni di cui al punto 6 della misura 3 della dell’Atto di regolazione 96/2018 ART, il valore delle penali potrà essere ridotto fino alla misura del 50%.

### 3.4 Informazioni all’utenza e trasparenza

Per quanto riguarda le condizioni minime di informazione nei confronti degli utenti e cittadini fornite a terra e a bordo nave, la compagnia di navigazione deve garantire la pubblicazione e diffusione delle informazioni

minime previste per ciascun canale di comunicazione che verrà garantito contrattualmente (compresi i canali di accessibilità commerciale) elencate nelle tabelle seguenti, adeguate al tipo di servizio posto a gara in base ai contenuti della tabella 2 della misura 6 (informazioni prima del viaggio) e delle tabelle 3 e 4 della Misura 7 (informazioni durante il viaggio) dell’allegato A alla delibera ART 96/2018.

Le informazioni dovranno essere fornite almeno in lingua italiana e in lingua inglese.

*Le informazioni minime prima del viaggio*

TIPOLOGIA DI INFORMAZIONE ALL’UTENZA		BIGLIETTERIA	BIGLIETTERIA SELF SERVICE	CONTACT CENTER	SITO WEB	AGENZIE DI VIAGGIO	PUNTI VENDITA CONVENZIONATI
STATICHE	Condizioni generali di trasporto	x		x	x	x	x
	Modalità di acquisto dei titoli di viaggio incluse quelle di acquisto a bordo nave	x		x	x	x	
	Indicazione dei canali e delle modalità di contatto per i reclami dell’utenza	x	x	x	x	x	x
	Indicazione dei canali di contatto per la richiesta di informazioni da parte dell’utenza	x			x	x	
	Sistema tariffario vigente: livelli, articolazione, sconti, quantità (abbonamenti), eventuale integrazione con altri biglietti, costo di eventuali servizi aggiuntivi	x		x	x		
	Modalità di consultazione della carta della qualità dei servizi	x		x	x		
	Procedure di imbarco, modalità di convalida dei biglietti e sanzioni applicabili ai viaggiatori sprovvisti di titoli di viaggio valido	x	x	x	x	x	x
	Orari di partenza e arrivo delle navi	x	x	x	x	x	x
	Disponibilità di servizi a bordo delle navi quali ad esempio tv, bar, distributori automatici di bevande/snack	x	x	x	x	x	x
	Procedure per recupero dei bagagli e oggetti smarriti	x		x	x		
	Accessibilità e condizioni di accesso per auto al seguito, biciclette e animali	x	x	x	x	x	x
	Disponibilità a bordo di posti dedicati a PMR	x	x	x	x		
	Condizioni di accesso per il trasporto PMR; modalità di richiesta di assistenza a bordo ed al porto e tempistiche necessarie per prenotazione dei servizi dedicati a PMR; mappa con indicazione del punto di incontro dove le PMR possono annunciare il proprio arrivo e chiedere Assistenza	x		x	x	x	
	Procedure per richiedere il risarcimento di eventuali attrezzature per la mobilità o altre attrezzature specifiche come previsto dal Regolamento (UE) 1177/2010	x		x	x	x	
	Informazioni relative all’accessibilità dei porti che vengono tenute aggiornate dall’IN secondo quanto comunicato dal gestore dell’infrastruttura portuale			x	x		
	Elenco dei servizi minimi garantiti in caso di sciopero	x		x	x		
	Informazioni relative al raggiungimento da parte dei passeggeri di eventuali mezzi sostitutivi	x		x	x		
	Quota parte, espressa in termini percentuali, del costo totale di erogazione del servizio a carico della finanza pubblica				x		
	Corrispettivo totale annuo (in euro)				x		
	Compensazione finanziaria annua (in euro)				x		
Sintesi delle disposizioni del Regolamento (UE) 1177/2010 come previste dall’art. 23 del Regolamento stesso	x			x	x		
Procedure e riferimenti per presentazione di reclami all’Autorità di Regolazione dei Trasporti	x			x	x	x	

TIPOLOGIA DI INFORMAZIONE ALL’UTENZA		BIGLIETTERIA	BIGLIETTERIA SELF SERVICE	CONTACT CENTER	SITO WEB	AGENZIE DI VIAGGIO	PUNTI VENDITA CONVENZIONATI
DINAMICHE	Procedure e riferimenti per presentazione di reclami all’Autorità di Regolazione dei Trasporti	X			X	X	X
	Orari degli arrivi e delle partenze relativi allo scalo/porto, aggiornati ad ogni variazione			X	X		
	Indicazione di ritardi, cancellazioni e soppressioni rispetto a quelli programmati aggiornati ad ogni variazione			X	X		
	Attività programmate o meno che potrebbero interrompere o ritardare il servizio di trasporto			X	X		

*Informazioni durante il viaggio statiche a bordo nave*

NR ORDINE	TIPOLOGIA DI INFORMAZIONE
1	Sintesi delle disposizioni del Regolamento (UE) 1177/2010 come previste dall’art.23 del Regolamento stesso
2	Orari in vigore degli arrivi e delle partenze
3	Condizioni generali di trasporto per i servizi passeggeri e merci
4	Modalità di acquisto dei titoli di viaggio incluse quelle di acquisto a bordo nave
5	Indicazione dei canali e delle modalità di contatto per i reclami dell’utenza nei confronti dell’IN
6	Procedure per presentazione di reclami all’Autorità di Regolazione dei Trasporti
7	Modalità di convalida dei biglietti e sanzioni applicabili ai viaggiatori sprovvisti di titoli di viaggio
8	Disponibilità di servizi a bordo quali ad esempio tv, bar, distributori automatici di bevande/snack
9	Procedure per recupero di bagagli e oggetti smarriti
10	Accessibilità e condizioni di accesso per auto al seguito, biciclette e animali
11	Disponibilità a bordo di posti dedicati a PMR
12	Modalità di richiesta di assistenza a bordo e dal porto e tempi necessari per prenotazione di servizi dedicati a PMR, e mappa con indicazione del punto di incontro dove le PMR possono annunciare il proprio arrivo e chiedere assistenza
13	Procedure per la richiesta il risarcimento di eventuali attrezzature per la mobilità o altre attrezzature specifiche come previsto dal Regolamento (UE) 1177/2010
14	Informazioni relative alla sicurezza dei passeggeri e comportamenti da adottare in caso di pericolo o emergenza

*Informazioni dinamiche comunicate a bordo nave con opportuno sistema di sonorizzazione e/o display (ove presenti) in condizioni di normalità del viaggio*

NR ORDINE	TIPOLOGIA DI INFORMAZIONE	NOTE
1	Condizioni meteorologiche e del mare	
2	Servizi disponibili a bordo nave	
3	Indicazioni relative alla sicurezza tecnica e dei passeggeri	
4	Tutte le informazioni previste dalla normativa in merito alla sicurezza a bordo	

In caso di malfunzionamenti a bordo nave, ritardi ed anomalie della navigazione, le IN garantiscono in aggiunta alle informazioni dinamiche di cui sopra, le seguenti informazioni anche attraverso annunci vocali manuali tramite opportuno sistema di sonorizzazione in merito a:

NR ORDINE	TIPOLOGIA DI INFORMAZIONE	NOTE
1	Servizi previsti a bordo e temporaneamente non disponibili come toilette fuori servizio, porte non funzionanti, connessione wi-fi non accessibile e qualunque altro servizio previsto ma a cui il passeggero non può eccedere	
2	Ritardi durante la navigazione e in arrivo a destinazione con eventuale informazione riguardante i servizi in collegamento	Tali informazioni sono: -Fornite tempestivamente e con aggiornamenti almeno ogni 15 minuti sulla evoluzione della situazione con l’indicazione dei tempi di ripristino delle normali condizioni di viaggio se possibile stimarli -Corredate dalle motivazioni che hanno portato al ritardo, alla cancellazione o alla soppressione del servizio -Corredate dalla indicazione delle modalità di richiesta di eventuali rimborsi e/o indennizzi sia online che offline -Ove non sia presente o non funzionante il sistema di sonorizzazione a bordo nave e/o display visivi, le informazioni relative a ritardi ed anormalità di esercizio saranno fornite, nel corso del viaggio, dal personale di bordo che provvederà personalmente ad annunciarlo attraverso l’impianto di diffusione sonora o verbalmente attraversando la nave.
3	Anormalità della navigazione	
4	Nave in sosta prolungata	
5	Soppressione della nave, indicazione delle modalità di sostituzione	
6	Eventuale Servizio di Assistenza con erogazione di generi di conforto	
7	Informativa sui diritti dei passeggeri azionabili a fronte del disservizio ai sensi del Regolamento (UE)1177/2010	

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

La penale unitaria  $P_U$  per il mancato raggiungimento del livello minimo degli indicatori di informazione è pari al 0,5‰ (zero virgola cinque per mille) dell’importo contrattuale annuo per ogni rilevazione non conforme.

Qualora nel corso del procedimento di comminazione delle penali, l’IN dimostri la sussistenza delle condizioni di cui al punto 6 della misura 3 della dell’Atto di regolazione 96/2018 ART, il valore delle penali potrà essere ridotto fino alla misura del 50%.

### 3.4.1 Livello minimo di trasparenza

L’impresa di navigazione è obbligata a pubblicare sul rispettivo portale WEB, oltre a quanto previsto agli effetti delle misure 6 e 7, tutte le informazioni e documenti previste nella misura 8 della Del. ART 96/2018, e fornire alla REGIONE 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, adempiere ed adeguarsi agli adempimenti previsti dall’Autorità di Regolazione dei Trasporti di cui alla sopraccitata misura 8.

### 3.5 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, Allegato 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);
- di 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.
- In caso di chiusura temporanea per motivi di manutenzione della biglietteria in porto, l’impresa di navigazione potrà effettuare la bigliettazione a bordo senza sovrapprezzo. In tal caso, e solo per chiusure temporanee della biglietteria in porto, il canale di vendita è ritenuto adeguato ai fini del calcolo dell’indicatore.

Sono ritenuti adeguati i canali di vendita che rispettano i criteri di cui al punto 4 della misura 9 della delibera ART 96/2018.

La condizione minima di qualità CMQ sarà calcolata secondo quanto previsto dal punto 12 della misura nove. Qualora i dati relativi ai periodi precedenti non consentissero di valutare la CMQ, essa si assume per il primo anno pari a:  $CMQ = 100\%$

Per quanto riguarda il canale di vendita telematico, sarà calcolato su base mensile l’indicatore %BTELi di cui ai punti 13 e 14 della misura 9 della delibera Art 96/2018.

Il livello minimo di qualità iniziale dell’indicatore qualora non si possa stabilire a priori secondo i criteri di cui al punto 14 della misura 9, è fissato pari al 90%. Per gli anni successivi, in caso di miglioramento, si assumerà il livello raggiunto nell’ultimo anno; in caso di peggioramento, il livello minimo non varia.

La penale unitaria PU, per il calcolo della penale  $P_{x,y}$  per lo scostamento dallo standard minimo è fissata in euro 5‰ (cinque per mille) dell’importo contrattuale annuo per entrambi gli indicatori %ACV e %BTEL.

Ai fini del calcolo degli indicatori si evidenzia che il fattore  $L(x-1),y$  da utilizzarsi per il primo anno di affidamento è pari alla rispettiva CMQ.

Qualora nel corso del procedimento di comminazione delle penali, l’IN dimostri la sussistenza delle condizioni di cui al punto 6 della misura 3 della dell’Atto di regolazione 96/2018 ART, il valore delle penali potrà essere ridotto fino alla misura del 50%.

### 3.5.1 Customer satisfaction

#### 1.1. 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) a un campione significativo di utenti del servizio.
- La struttura della scheda-questionario e le modalità di somministrazione saranno definite dall’IN sulla base delle informazioni condivise con l’EA.
- 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, dove:

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

$PF_i$ : 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%.

#### 1.2. Penalità

- Rispetto al valore di riferimento dell'ICS, è applicata una penalità pari a € 4.000,00 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

### 3.6 Accessibilità dei mezzi e delle infrastrutture al pubblico (con particolare riferimento a PMR)

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.

### 3.7 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.



**REGIONE  
LAZIO**

**Assessorato Mobilità, Trasporti, Tutela del Territorio, Ciclo dei rifiuti, Demanio e Patrimonio**

Direzione Infrastrutture e Mobilità  
Area Trasporto marittimo – Aeroporti e Infrastrutture della mobilità sostenibile

### **ALLEGATO 1.3: CARTA DEI SERVIZI**

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

***CIG: A03FA1EE17 - CUP: F69I23000230003***

Da compilare a cura dell’Impresa di Navigazione affidataria della concessione prima della stipula del contratto di servizio

Copia



**REGIONE  
LAZIO**

**Assessorato Mobilità, Trasporti, Tutela del Territorio, Ciclo dei rifiuti, Demanio e Patrimonio**

Direzione Infrastrutture e Mobilità  
Area Trasporto marittimo – Aeroporti e Infrastrutture della mobilità sostenibile

## **ALLEGATO 1.4: ASSISTENZA A PERSONE A MOBILITÀ RIDOTTA E FORMAZIONE**

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

***CIG: A03FA1EE17 - CUP: F69I23000230003***

## 1 PREMESSA

La Compagnia dovrà svolgere le seguenti attività di assistenza e formazione del proprio personale finalizzate a garantire le pari opportunità dei passeggeri con disabilità e a mobilità ridotta che viaggiano a bordo delle proprie navi.

## 2 ASSISTENZA ALLE PERSONE CON MOBILITÀ RIDOTTA

La Compagnia dovrà prevedere l’assistenza e le misure necessarie per consentire alle persone con disabilità e a mobilità ridotta di:

- comunicare l’arrivo in un porto e la richiesta di assistenza;
- sportarsi dal punto di ingresso al banco dell’accettazione (se esiste) o alla nave;
- adempiere alle formalità di registrazione del passeggero e dei bagagli, se necessario;
- procedere dal banco dell’accettazione (se esiste) alla nave;
- imbarcarsi sulla nave, mediante elevatori, sedie a rotelle o altra assistenza specifica necessaria;
- procedere dal portellone della nave al posto a sedere o al settore;
- riporre e recuperare il bagaglio a bordo;
- procedere dal posto a sedere al portellone della nave;
- sbarcare dalla nave, mediante elevatori, sedie a rotelle o altra assistenza specifica necessaria;
- ritirare i bagagli (se necessario);
- procedere dalla sala ritiro bagagli o dal punto di sbarco a un punto di uscita designato;
- recarsi ai servizi igienici in caso di necessità.

Quando una persona a mobilità ridotta è assistita da un accompagnatore, questa persona deve, qualora ne sia richiesta, poter prestare la necessaria assistenza in porto nonché per l’imbarco e lo sbarco, compresa la gestione di tutte le necessarie attrezzature per la mobilità, comprese le sedie a rotelle elettriche.

L’Impresa di navigazione è tenuta alla sostituzione temporanea dell’attrezzatura per la mobilità danneggiata o smarrita, tenendo presente che la sostituzione con ausili comparabili potrebbe non essere fattibile.

### 2.1 Assistenza a terra per animali da assistenza riconosciuti, ove opportuno

La compagnia deve garantire la comunicazione in formato accessibile di informazioni necessarie per le operazioni di imbarco e sbarco.

### 2.2 Assistenza a bordo delle navi

La compagnia deve garantire il trasporto sulla nave degli animali da assistenza riconosciuti, nel rispetto della regolamentazione nazionale.

Oltre agli apparecchi medici, deve essere garantito il trasporto di massimo due attrezzature per la mobilità per persona con disabilità o a mobilità ridotta, comprese sedie a rotelle elettriche.

### 2.3 Comunicazione delle informazioni essenziali sull’itinerario in formato accessibile

Realizzazione, da parte dell’Impresa di Navigazione, 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.

Se necessario, la compagnia deve garantire l’assistenza alle persone affinché possano raggiungere i servizi igienici.

Qualora una persona con disabilità o a mobilità ridotta sia assistita da una persona di accompagnamento, la Compagnia effettua ogni sforzo ragionevole per attribuire a tale persona un posto a sedere vicino alla persona con disabilità o a mobilità ridotta.

### **3 FORMAZIONE IN MATERIA DI DISABILITÀ**

#### **3.1 Sensibilizzazione alla disabilità**

La formazione del personale che lavora a diretto contatto con i viaggiatori riguarda i seguenti aspetti:

- 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;
- barriere incontrate da persone a mobilità ridotta, comprese barriere attitudinali, ambientali/fisiche, organizzative;
- animali da assistenza riconosciuti, loro ruolo ed esigenze;
- capacità di far fronte a situazioni inattese;
- abilità interpersonali e metodi di comunicazione con non udenti e ipovedenti, ipovedenti, che soffrono di disturbi del linguaggio o persone con difficoltà di apprendimento;
- 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;
- 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).

#### **3.2 Formazione incentrata sull’assistenza alla disabilità**

La formazione del personale che assiste direttamente persone a mobilità ridotta riguarda i seguenti aspetti:

- come aiutare gli utilizzatori di sedie a rotelle a sedersi sulla sedia a rotelle e ad alzarsi;
- 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;
- tecniche per scortare passeggeri non vedenti e ipovedenti e per trattare e trasportare animali da assistenza riconosciuti;
- conoscenza dei tipi di attrezzatura che possono assistere le persone a mobilità ridotta e del modo di utilizzare tali attrezzature;
- 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;
- sufficiente comprensione dell’esigenza di assistenza affidabile e professionale, nonché consapevolezza della possibilità che alcuni passeggeri con disabilità provino sensazioni di vulnerabilità durante il viaggio a causa della loro dipendenza dall’assistenza fornita;
- conoscenza delle tecniche di pronto intervento e soccorso.



**REGIONE  
LAZIO**

**Assessorato Mobilità, Trasporti, Tutela del Territorio, Ciclo dei rifiuti, Demanio e Patrimonio**

Direzione Infrastrutture e Mobilità  
Area Trasporto marittimo – Aeroporti e Infrastrutture della mobilità sostenibile

## **ALLEGATO 1.5: MONITORAGGIO DEL SERVIZIO**

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

***CIG: A03FA1EE17 - CUP: F69I23000230003***

La Compagnia 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 successive funzioni.

### Elaborazione banca dati

Per ogni corsa programmata e/o effettuata, il sistema procedurale deve fornire le seguenti informazioni:

- Identificativo corsa;
- Identificativo della nave che ha svolto il servizio (nome e numero IMO);
- Orario di partenza previsto;
- Orario effettivo di partenza;
- Orario di arrivo previsto;
- Orario effettivo di arrivo;
- Passeggeri trasportati (con distinzione tra residenti e non residenti), autisti di veicoli commerciali;
- Auto trasportate totali;
- Bus/camper trasportati;
- Moto trasportate;
- Veicoli commerciali/industriali trasportati pieni e vuoti (numero e metri lineari);
- Campo note, vedi punto successivo.

### Monitoraggio del servizio

Il sistema procedurale deve tenere aggiornata la contabilità giornaliera relativamente agli scostamenti registrati in termini di miglia e/o orari rispetto al servizio programmato con indicazione delle relative motivazioni. Tale contabilità dovrà contenere almeno le seguenti informazioni:

- 1. Identificativo corsa;
- 2. Motivazione dello scostamento:
  - 2.1. Condizione metereologiche
  - 2.2. Sospensioni disposte dalle Pubbliche Autorità
  - 2.3. Cause di forza maggiore (da specificare)
  - 2.4. Sciopero del proprio personale
  - 2.5. Sciopero altri soggetti (es. ormeggiatori)
  - 2.6. Incidente
  - 2.7. Avaria
  - 2.8. Guasto mezzo
  - 2.9. Mancanza Personale
- 3. Descrizione dello scostamento e/o dell’intervento sostitutivo:
  - 3.1. Corsa limitata
  - 3.2. Corsa non effettuata
  - 3.3. Deviazione (con specificazione del percorso alternativo)
  - 3.4. Intervento mezzo di scorta o altro mezzo (da specificare)
  - 3.5. Indicazione del tempo di ripristino
  - 3.6. Ritardo Arrivo
  - 3.7. Ritardo Partenza
  - 3.8. Partenza Anticipata
- 4. Entità dello scostamento:

- 4.1. Corse non effettuate o aggiuntive
- 4.2. Ore di servizio non effettuate o aggiuntive
- 4.3. Minuti di ritardo / anticipo in partenza
- 4.4. Minuti di ritardo / anticipo in arrivo
- 5. Fonte informativa
  - 5.1. Giornale di navigazione

I dati di cui al presente allegato devono essere trasmessi con PEC alla Regione Lazio con cadenza mensile entro i primi 10 giorni del mese successivo a quello di riferimento.

La Regione ha facoltà di stabilire diversi contenuti, modalità e frequenza di trasmissione delle informazioni contenute nel documento sopra citato e di comunicare gli standard di formato dati per il trasferimento al sistema informativo della Regione Lazio.

Inoltre, l’IN si impegna ad effettuare almeno 2 indagini trasportistiche per ciascun anno contrattuale da realizzarsi in un giorno feriale estivo e in un giorno feriale invernale per ciascuna linea esercita. L’indagine sarà volta a rilevare le caratteristiche dell’utenza (ad esempio riferiti alle tipologie di utenti e alla motivazione del viaggio) e le preferenze della stessa, in particolare, la disponibilità a pagare, elementi utili in caso di revisione del sistema tariffario.

Copia



**REGIONE  
LAZIO**

**Assessorato Mobilità, Trasporti, Tutela del Territorio, Ciclo dei rifiuti, Demanio e Patrimonio**

Direzione Infrastrutture e Mobilità  
Area Trasporto marittimo – Aeroporti e Infrastrutture della mobilità sostenibile

## **ALLEGATO 1.6: MATRICE DEI RISCHI E MISURE DI MITIGAZIONE**

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

***CIG: A03FA1EE17 - CUP: F69I23000230003***

## 1 PREMESSA

In base a quanto disposto dalla Misura 9 dell’Allegato A della Delibera ART n. 22/2019, ai fini della predisposizione del Piano Economico Finanziario, l’Ente Affidante identifica e valuta gli specifici rischi connessi all’esercizio del servizio oggetto di affidamento, definendo la matrice, sulla base del modello fornito al Prospetto 4 dell’Annesso 1 alla Delibera, che alloca i rischi in capo a ciascuna delle parti contrattuali per gli affidamenti in concessione (Ente Affidante ed Impresa di Navigazione).

I rischi saranno oggetto di revisione periodica.

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

A tale riguardo l’Amministrazione appaltante ritiene di poter adottare ragionevolmente specifiche misure di mitigazione rispetto all’allocazione ordinaria dei rischi prevista nel citato Prospetto 4 per gli affidamenti in concessione, in relazione al peculiare momento congiunturale determinato dalla imprevedibilità dei flussi della domanda di mobilità ed all’anomalo andamento dei prezzi inerenti al costo del carburante, anche al fine di stimolare in modo progressivo l’attivazione da parte dell’IN di modelli gestionali sempre più efficienti e performanti connessi alla fase di applicazione dell’Atto regolatorio n. 22/2019 dell’Authority dei Trasporti.

Le variazioni rispetto alle previsioni possono derivare da tipologie di rischio di diversa natura ed intensità, determinate da:

- a. eventi controllabili da un operatore efficiente, tenuto conto delle leve gestionali di cui dispone, dati i vincoli posti dall’Ente Affidante. 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 per le quali è prevista una forchetta di alea in caso di diminuzione dei ricavi superiore al 10%);
- 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 nazionale del carburante (qualora ecceda il 10% di aumento dell’indice MISE), dal cui impatto (positivo o negativo) questi va mantenuto esente.

Con riferimento al punto a) eventuali aumenti di ricavi e/o diminuzioni di costi derivanti da un efficientamento gestionale verranno condivisi da Amministrazione appaltante e gestore in linea con l’Allegato 3.8.

Con riferimento al punto b) il meccanismo di aggiornamento della compensazione, meglio esplicitato nell’Allegato 3.8, introduce un criterio di risk sharing con riferimento all’andamento dei ricavi in cui l’Amministrazione Regionale si assume quale unico rischio le diminuzioni dei ricavi che superino il 10% (dieci per cento) del totale annuo dei ricavi complessivi.

## 2 LA MATRICE DEI RISCHI

In coerenza con quanto sopra riportato la matrice dei rischi specifica (colonna "Risk management") i limiti dei rischi in capo al gestore.

*Matrice dell'allocazione di rischi tra l'Ente affidante (EA) ed il Affidatario (IN)*

IDENTIFICAZIONE DEL RISCHIO			ALLOCAZIONE DEL RISCHIO		RISK ASSESSMENT	RISK MANAGEMENT	RIF. CDS (ART.)	DESCRIZIONE IMPATTO
NATURA	DRIVER	EVENTO	EA	IN				
OFFERTA		Contrazione strutturale della domanda, non dipendente dall'IN, rispetto a quella stimata nel PEF di offerta, tale da generare, a tariffe costanti, una riduzione dei ricavi da traffico di oltre il 10% rispetto al valore del PEF dell'anno corrente di servizio	X		2	Riduzione del perimetro dei servizi/Adeguamenti tariffari/maggiorazione della compensazione		Minor valore dei ricavi registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF
		Contrazione della domanda per effetto di misure normative di restrizione della mobilità per motivi di pubblica sicurezza o di salute pubblica	X		2	Riduzione del perimetro dei servizi/Adeguamenti tariffari/maggiorazione della compensazione		
		Contrazione della domanda non connessa alle cause di cui ai punti precedenti e che non evidenzino le condizioni di strutturalità di cui al primo punto (riduzione dei ricavi da traffico inferiore al 10%)		X	5	Mitigazione a carico dell'IN		
		Eccesso di offerta programmata in relazione alla domanda effettiva		X	2	Mitigazione a carico dell'IN		Minor valore dei ricavi da riscossione dei titoli di viaggio registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF
		Deficit programmatorio	X		1	Ridefinizione e/o rimodulazione servizi		Incapacità dell'IN di soddisfare la domanda attraverso l'offerta programmata dall'EA
		Disponibilità		X	2	Garanzie finanziarie/ Penali		Incapacità dell'IN, totale o parziale, di erogare i servizi programmati in conformità con quanto previsto dal Cds
		Variazione dei costi delle materie prime per la trazione sui mercati Nazionali superiore al 10%, sulla base dei valori dell'indice MISE (O.C. fluido BTZ)	X		3	Modifica del perimetro dei servizi / Adeguamenti Tariffari / Aggiornamento della compensazione		Incremento dei costi di carburante per effetto dell'aumento dei prezzi energetici sui mercati globali
		Variazione dei costi operativi o di investimento per altre cause non controllabili e prevedibili, quali guerre, epidemie, calamità naturali, sommosse, modifiche del quadro normative	X		1	Riprogrammazione dei servizi e Predisposizione PEF straordinario		Modifica dei costi operativi di esercizio o di investimento connessi ad eventi straordinari di forza maggiore come definiti nel contratto
		Variazione dei costi per effetto di fattori controllabili da IN o EA e prevedibili, ed in particolare di tutti i costi operativi e di investimento nonché dei tempi di incasso e pagamento oltre a quanto indicato negli altri punti della matrice		X	5	Mitigazione a carico dell'IN		Modifica dei costi operativi di esercizio o di investimento connessi alla normale gestione della concessione da parte della compagnia

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

Allegato 1.6: Matrice dei rischi e misure di mitigazione

IDENTIFICAZIONE DEL RISCHIO			ALLOCAZIONE DEL RISCHIO		RISK ASSESSMENT	RISK MANAGEMENT	RIF. CDS (ART.)	DESCRIZIONE IMPATTO
NATURA	DRIVER	EVENTO	EA	IN				
ALTRI RISCHI	NORMATIVO	Modifiche legislative (e.g. fiscali, ambientali, tariffarie) o regolatorie (e.g. condizioni minime di qualità)	X		2	Ridefinizione e/o rimodulazione servizi/ Manovra tariffaria/ Modifica termini contratto		Aumento dei costi di gestione/di investimento o variazione dei requisiti del servizio
	RELAZIONI INDUSTRIALI	Variazioni del CCNL di settore, del contratto territoriale o integrativo		X	2	Mitigazione a carico dell'IN		Aumento dei costi del personale
	GESTIONALE	Errata stima previsionale dei costi legata a inefficienze organizzative e/o gestionali		X	2	Mitigazione a carico dell'IN		Aumento dei costi di produzione
	FINANZIARIO	Mancato o ritardato pagamento dei corrispettivi da parte dell'EA	X		1	Riconoscimento a IN di interessi per ritardato pagamento		Impossibilità per l'EA di garantire il pagamento dei corrispettivi nei tempi contrattualmente previsti
	CAUSE FORZA MAGGIORE	Alterazione non prevedibile delle condizioni di svolgimento del servizio	X		1	Ridefinizione e/o rimodulazione servizi		Impossibilità per l'IN di garantire il livello di servizio offerto in gara



**Assessorato Mobilità, Trasporti, Tutela del Territorio, Ciclo dei rifiuti, Demanio e Patrimonio**

Direzione Infrastrutture e Mobilità  
Area Trasporto marittimo – Aeroporti e Infrastrutture della mobilità sostenibile

## **ALLEGATO 1.7: RELAZIONE ILLUSTRATIVA DEL PIANO ECONOMICO E FINANZIARIO SIMULATO**

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

***CIG: A03FA1EE17 - CUP: F69I23000230003***

## 1 PREMESSA E IMPOSTAZIONE METODOLOGICA

### 1.1 Obiettivi del documento

Il presente documento è finalizzato a presentare le assunzioni e la metodologia utilizzata per la predisposizione del Piano economico e finanziario (PEF) funzionale a determinare il valore della concessione e la base d’asta per la procedura aperta informatizzata per l’affidamento in concessione del servizio pubblico di collegamento marittimo per il trasporto di persone, veicoli e merci in continuità territoriale tra le isole di Ponza e Ventotene e la regione Lazio.

Il PEF oggetto della presente relazione è basata su dati e informazioni disponibili alla data del 15 Giugno 2023 nonché sul quadro giuridico e normativo vigente a tale data ed è funzionale alla sola determinazione della base d’asta e del valore della concessione della procedura da indire, pertanto il PEF effettivo oggetto del futuro affidamento potrebbe discostarsi, anche in maniera rilevante, da quanto riportato nel presente documento in quanto frutto di stima autonoma del soggetto partecipante alla procedura e delle scelte industriali del medesimo. Quanto indicato nel presente documento è pertanto basato su ipotesi e previsioni aleatorie senza che vi siano elementi che possano determinare la probabilità di accadimento di quanto ipotizzato.

## 2 IMPOSTAZIONE METODOLOGICA DEL PEF

Dal punto di vista metodologico il PEF si basa sulla modellizzazione prevista da ART negli annessi all’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, Allegato A alla Delibera 22/2019 del 13 Marzo 2019 dell’Autorità di regolazione dei trasporti (ART) nonché alla Misura 8 del medesimo atto di regolazione.

Inoltre è stato utilizzato il dato del costo medio ponderato del capitale (WACC – Weighted Average Capital Cost) fornito da ART con comunicazione Protocollo N. 0021877/2023 del 15/06/2023 pari a 8,62% (WACC nominale pre-tax).

Da un punto di vista metodologico, in particolare, il modello ART prevede la stima dei costi e dei ricavi presumibili sulla base degli obblighi di servizio posti a base di gara nonché degli investimenti previsti per il servizio e la conseguente determinazione del margine di utile ragionevole ai sensi della Misura 10 del medesimo atto di regolazione.

Pertanto, come meglio esposto in seguito, sulla base del monitoraggio economico e finanziario dei precedenti contratti di servizio incidenti sulle tratte in esame nonché di dati di mercato di benchmark si sono stimati i costi e i ricavi del servizio e la previsione di investimenti funzionale allo stesso e si sono determinati i livelli previsionali di fabbisogno finanziario e il conseguente valore del corrispettivo annuo costante per la durata prevista della concessione pari ad anni 5. Si precisa fin d’ora che in virtù della modalità di calcolo del WACC (valore pre-tax) non sono valorizzate le imposte sul reddito come costo nel PEF in quanto già riconosciute in seno al calcolo del WACC.

### 2.1 La coerenza fra PEF e documentazione di gara

Come specificato dalla Misura 8 e dalla Misura 9 dell’Atto di regolazione, il PEF deve tener conto dell’allocazione dei rischi fra concessionario e concedente in linea con gli elementi identificativi di una concessione ai sensi della Direttiva 23/2014 e del D. Lgs. 50/2016. In questo senso, si ritiene che debba esserci coerenza fra le previsioni

contrattuali (e dei relativi allegati, compresa la matrice dei rischi) e il PEF in ordine ai rischi trasferiti e alla conseguente valorizzazione delle poste contabili del piano.

In tal senso, è opportuno leggere il piano economico e finanziario nella consapevolezza che specifiche poste contabili saranno oggetto di riequilibrio e che, pertanto, una loro diversa valorizzazione effettiva sarà comunque riconosciuta al concessionario ove conseguente a cause disciplinate dagli atti contrattuali.

Nel dettaglio, la valorizzazione del costo del carburante, come meglio esposto in seguito, è stata mantenuta costante per tutto il periodo di piano. Infatti, se con riferimento agli altri costi è possibile basarsi sugli andamenti inflattivi programmati, con il riconoscimento in sede di riequilibrio periodico dell’inflazione effettiva rilevata dall’ISTAT, con riferimenti al carburante le dinamiche di prezzo sono meno prevedibili in virtù della forte aleatorietà del prezzo del carburante a livello storico.

In questo senso, tuttavia, l’Allegato al contratto di concessione prevede il riconoscimento dello scostamento percentuale dell’andamento del costo del carburante sulla base di indici nazionali (gasolio per auto rilevato dal MISE), pertanto l’eventuale variazione in aumento o diminuzione di tale componente (con riferimento alla componente di prezzo) non costituisce rischio in capo al concessionario, ma oggetto di riequilibrio in sede di verifica periodica.

È in generale necessario evidenziare come nel PEF si sia inteso riportare le previsioni di cui al contratto in materia di ripartizione dei rischi e voci oggetto di riequilibrio periodico.

### 3 GLI OBBLIGHI DI SERVIZIO ALLA BASE DEL PEF

Di seguito si riportano gli obblighi di servizio oggetto di affidamento e assunti a riferimento per la determinazione del PEF.

Con riferimento alle corse previste in sede di affidamento, si riporta di seguito una sintesi delle stesse:

COD. LINEA	PERCORSO/DIREZIONE	SERVIZIO	MIGLIA/ANNO
T1	Formia - Ponza e vv.	Nave Ro-Ro-pax	71.393
T2	Formia - Ventotene e vv.	Nave Ro-Ro-pax	27.420
T3	Formia – Ventotene – Ponza - Formia	Nave Ro-Ro	16.986
A1	Anzio - Ponza e vv.	Unità Veloce	8.567
A2 + A2prol	Formia - Ponza e vv.	Unità Veloce	47.676
A3 + A3prol	Formia – Ventotene e vv.	Unità Veloce	42.883
A4	Terracina – Ponza e vv.	Unità Veloce	5.682
	<b>TOTALE SERVIZI</b>		<b>220.607</b>

Con riferimento al regime tariffario si rimanda allo specifico allegato di gara, evidenziando come lo stesso tiene conto degli aumenti ISTAT fino ad ottobre 2023.

Con riferimento ai mezzi navali si è invece previsto l’impiego di 4 mezzi Ro-Ro e 4 mezzi veloci sulle tratte oggetto del presente documento aventi le specifiche tecniche minime di cui agli allegati tecnici al contratto e agli atti oggetto della procedura di affidamento.

## 4 LE DETERMINANTI DEL PEF

### 4.1 Indici e parametri di aggiornamento dei ricavi e dei costi

Prima di procedere ad una descrizione dettagliata delle voci di costo e di ricavo impiegate per la stima del PEF è opportuno indicare gli indici e i tassi macroeconomici impiegati nel Piano:

- **Inflazione:**
  - o Con riferimento all’aggiornamento dei dati storici di costo (per i dettagli si rimanda alle singole sezioni) si è considerata l’inflazione storica rilevata dall’ISTAT (indice FOI senza tabacchi nazionale)<sup>1</sup>, con particolare riferimento, in caso di costi dell’ultimo anno rendicontato, allo scostamento dell’inflazione da Giugno 2021 (data di riferimento dei dati consuntivi) a Dicembre 2023 (+14,4%). Nella relativa sezione si indicherà la modalità di applicazione o non applicazione alle diverse voci di costo di tali indici di adeguamento;
  - o Con riferimento agli indici di piano si è assunto a riferimento il tasso inflattivo BCE come tasso di riferimento per il quinquennio di affidamento (2%)<sup>2</sup>. Come già evidenziato il contratto prevede un aggiornamento della base costi (e conseguentemente un adeguamento del corrispettivo) sulla base dello scostamento fra l’inflazione reale e l’inflazione di piano con conseguente adeguamento infraperiodo dello scostamento che effettivamente risulterà dai dati ufficiali.
- **Costo del lavoro:** come meglio descritto in seguito il costo del lavoro è stato assunto sulla base del dato storico del gestore; tuttavia, il dato consuntivo è stato aggiornato tenendo conto dell’indice ISTAT relativo all’andamento delle retribuzioni orarie nel settore del trasporto marittimo<sup>3</sup>. In particolare, l’indice ISTAT rileva una variazione percentuale del costo del lavoro nel settore del trasporto marittimo del 3,65% fra il periodo di rilevazione e la data di redazione del presente documento.
- **Costo del carburante:** il costo del carburante è stato stimato considerando l’andamento del costo del gasolio per auto rilevato dal MISE alla pompa al netto di IVA e accise. In tal senso, prendendo a riferimento i costi di carburante rendicontati dai gestori nell’ultimo anno di affidamento rendicontato, gli stessi, oltre ad essere aggiornati rispetto all’andamento migliatico, sono stati aggiornati sulla base della variazione indicata, prendendo a riferimento il dato medio del periodo Gennaio – Dicembre 2021 e il dato medio 2023. La variazione rilevabile dai dati MISE risulta pari a circa il 21,51%.
- **WACC:** come già indicato il WACC predisposto dall’ART ai sensi della Misura dell’Atto di regolazione di cui alla Deliberazione 22/2019 è pari a 8,62%.

### 4.2 Ricavi

Come previsto dalla modellistica ART i ricavi sono a loro suddivisibili in:

- 1.a Ricavi da trasporto
  - o 1.a.i Noli Passeggeri
  - o 1.a.ii Noli veicoli
  - o 1.a.iii Noli altre cose al seguito
  - o 1.a.iv Noli merci
  - o 1.b Altri ricavi e proventi
  - o 1.b.i Servizi di bordo
  - o 1.b.ii Noleggi attivi naviglio

<sup>1</sup> [http://dati.istat.it/Index.aspx?DataSetCode=DCSP\\_FOI1B2010&Lang=it](http://dati.istat.it/Index.aspx?DataSetCode=DCSP_FOI1B2010&Lang=it)

<sup>2</sup> <https://www.ecb.europa.eu/mopo/strategy/pricestab/html/index.en.html>

<sup>3</sup> <http://dati.istat.it/> - Retribuzioni contrattuali per tipo di contratto

- 1.b.iii Ricavi diversi

Al fine di stimare tali valori si sono presi a riferimento le rendicontazioni dei gestori uscenti dei servizi diurni e notturni.

#### **Ricavi da trasporto**

Con riferimento ai ricavi da trasporto (noli) si è preso a riferimento il valore massimo fra il dato riferito all’annualità precedente al periodo pandemico e l’ultima annualità rendicontata. Si è assunto, in tal senso che nel primo anno di servizio si recuperi la riduzione dei ricavi da traffico post pandemica, ove non si sia ancora recuperata (utilizzo del dato pre pandemico) e che invece ove tale riduzione sia già recuperata si mantenga stabile il valore ottenuto nell’ultimo anno rendicontato dai gestori uscenti.

Le valutazioni di cui al precedente paragrafo sono state effettuate a parità di tariffe. Si è poi considerato il beneficio dell’aumento tariffario 2023 nonché, come anticipato, un aumento annuale delle tariffe al 75% dell’inflazione di piano (2%) come previsto dallo schema di contratto di servizio. Non sono stati previsti aumenti della domanda.

#### **Altri ricavi**

I servizi di bordo sono stati calcolati prendendo a riferimento il dato dei gestori storici e riproponendolo per l’anno 1 di affidamento. In arco piano è stato previsto un aggiornamento all’inflazione di tali ricavi.

Non sono stati valorizzati ricavi da noleggi attivi.

### **4.3 Costi operativi**

Con riferimento ai costi operativi, di seguito una sintesi delle assunzioni effettuate:

#### **Personale navigante**

Il dato del personale navigante è stato assunto sulla base del dato storico del gestore uscente e aggiornato sulla base dell’andamento/variazione delle retribuzioni nel settore del trasporto marittimo fra il 2021 (anno di avvio dell’ultimo anno rendicontato) e il 2023.

Si è inoltre tenuto conto dei turni aggiuntivi degli equipaggi necessari per i servizi programmati.

Con riferimento ai servizi effettuati con noleggi a scafo armato è stato necessario effettuare una stima del costo del personale navigante “insito” in tali noleggi. Si è in particolare assunto una incidenza del costo del personale sui noleggi storici del 70%.

Poiché la Regione si assume il rischio delle modifiche alle condizioni retributive del personale e in virtù della dinamica strutturalmente differente del costo del lavoro rispetto all’inflazione, in arco piano tale costo non è stato assoggettato ad inflazione. L’aumento di costi dovuto a modifiche del CCNL costituirà causa di riequilibrio nel corso delle revisioni infraperiodo sia a preventivo che a consuntivo.

#### **Consumi**

Anche i consumi di carburanti e lubrificanti sono stati determinati sulla base del costo storico. Il costo storico è stato aggiornato sulla base delle miglia previste a base di gara rispetto alle miglia effettivamente percorse nel corso dell’ultimo anno consuntivo (2021), nonché sulla base della variazione percentuale del prezzo del gasolio per auto medio rilevato dal MISE. In particolare, tale variazione è stimata fra il dato medio mensile nel periodo Gennaio-Dicembre 2021 e il dato 2023, al netto di accisa e imposta sul valore aggiunto. Tale variazione risulta pari al 21,51%.

Come il personale navigante, anche sui consumi si è scelto, dato l’andamento in aumento e/o diminuzione non stimabile del costo del carburante, di mantenere il dato fisso nei cinque anni di piano, considerando che al termine di ciascun sottoperiodo regolatorio si procederà alla verifica del “rischio prezzo” in capo alla Regione aggiornando il dato di PEF di offerta sulla base dell’effettivo andamento del prezzo del carburante.

### **Manutenzioni**

I costi manutentivi sono stati assunti con riferimento al dato storico relativo all’anno 2021, anche in virtù della loro stabilità nelle annualità precedenti.

Tale dato è stato aggiornato sulla base della variazione dell’indice inflattivo tra il 2021 e il 2022.

Inoltre, come meglio indicato nella sezione degli investimenti, si sono previsti ulteriori investimenti capitalizzati per riqualificazione dei mezzi impiegati.

I costi operativi di manutenzione sono stati indicizzati all’inflazione in arco piano.

### **Ulteriori costi di esercizio**

I costi di personale navigante, di carburante e lubrificanti e di manutenzione sono i costi che necessitano di maggior dettaglio.

Gli altri costi di esercizio (servizi portuali, costi di acquisizione e traffico, assicurazione) sono stati assunti in coerenza al dato storico e portati “a moneta 2023” considerando il tasso di inflazione fra anno 2021 e anno 2023 e in arco piano sono stati indicizzati all’inflazione anno su anno.

I servizi portuali sono stati inoltre adeguati al maggior migliatico a base d’asta rispetto al dato consuntivo.

Poiché il PEF è costruito ipotizzando mezzi di proprietà dell’operatore economico non sono stati considerati costi di noleggio.

### **Costi amministrativi e oneri diversi di gestione**

Con riferimento ai costi amministrativi (personale amministrativo/di terra e servizi amministrativi) si è preso a riferimento il dato storico 2021.

Il costo del personale di terra è stato aggiornato e portato “a moneta 2023” sulla base dell’andamento delle retribuzioni nel settore del trasporto marittimo già illustrato con riferimento al personale navigante e come quest’ultimo è stato mantenuto costante in arco piano, mentre gli altri servizi e gli oneri diversi di gestione sono stati indicizzati all’inflazione sia per portarli “a moneta 2023” sia per lo sviluppo in arco piano.

## **4.4 Il capitale investito e gli investimenti**

Al fine di determinare il capitale investito netto sulla base del quale riconoscere la relativa remunerazione quale margine di utile all’impresa si è proceduto stimando gli investimenti iniziali e in arco piano ipotizzabili per le imprese di navigazione.

In particolare, anche in virtù della vetustà dei mezzi navali utilizzati per trasporto di persone e merci su brevi tratte nonché di altre recenti esperienze si è valutata la possibilità di impiegare mezzi navali con un valore di mercato (cfr. metodo di cui allo IAS 36 di valorizzazione dei mezzi navali indicato in contratto e nei relativi allegati) all’avvio del servizio pari a 3 milioni ciascuno per i mezzi Ro-Ro e 5 milioni per i mezzi veloci.

Di conseguenza in virtù del fatto che è previsto l’impiego di 4 mezzi Ro-Ro e 4 mezzi veloci, prevede un capitale investito in mezzi navali all’avvio di 28,5 milioni di Euro.

Per tali mezzi si prevede un’aliquota di ammortamento al 10% in coerenza con le previsioni fiscali.

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

Allegato 1.7: Rendicontazione dell’andamento economico e finanziario del contratto e verifica dell’equilibrio economico finanziario

Si è inoltre previsto un investimento annuo in termini di manutenzione e riqualificazione della flotta impiegata per un importo annuo di 2 milioni di Euro complessivi nonché di 250.000 Euro annui di dotazioni di bordo (500 mila per il primo anno). Anche per tali investimenti è stata prevista un’aliquota di ammortamento al 10%.

A tali investimenti materiali si sono inoltre aggiunti ulteriori 50.000 Euro di investimenti immateriali ammortizzati in 5 anni (20%).

In particolare, considerando gli investimenti previsti e le aliquote stimate di ammortamento di seguito si riporta lo sviluppo degli ammortamenti medesimi:

	Anno 1	Anno 2	Anno 3	Anno 4	Anno 5
<b>4.B AMMORTAMENTI</b>	<b>2.757.389</b>	<b>2.989.779</b>	<b>3.222.168</b>	<b>3.454.558</b>	<b>3.686.947</b>
Immobilizzazioni immateriali	8.938	17.876	26.814	35.752	44.690
Immobilizzazioni materiali	2.748.451	2.971.903	3.195.354	3.418.805	3.642.257

Con riferimento al circolante commerciale, anche in virtù delle previsioni del contratto di servizio si è previsto l’incasso a 60 giorni del corrispettivo regionale e incasso immediato dei noli e dei servizi di bordo mentre dal versante debitorio si è previsto il pagamento a 60 giorni dei costi operativi al netto del costo di personale.

Di seguito il prospetto di calcolo del capitale investito:

Schema 2 - Capitale investito netto ai fini regolatori	TOTALE	Anno 1	Anno 2	Anno 3	Anno 4	Anno 5
<i>immobilizzazioni immateriali</i>	357.522 €	35.752 €	62.566 €	80.442 €	89.381 €	89.381 €
<i>Immobilizzazioni materiali</i>	114.071.903 €	24.736.062 €	23.998.673 €	23.037.832 €	21.853.540 €	20.445.796 €
<i>Rimanenze</i>	- €	- €	- €	- €	- €	- €
<i>Crediti verso Regione</i>	14.972.606 €	2.994.521 €	2.994.521 €	2.994.521 €	2.994.521 €	2.994.521 €
<i>Crediti verso clienti - Crediti commerciali [noli merci]</i>	- €	- €	- €	- €	- €	- €
<i>Crediti verso altri - Crediti verso agenzie di linea e uffici viaggio</i>	- €	- €	- €	- €	- €	- €
<i>Debiti verso fornitori</i>	14.662.557 €	2.884.562 €	2.908.062 €	2.932.032 €	2.956.481 €	2.981.420 €
<b>CAPITALE INVESTITO NETTO REGOLATORIO</b>	<b>114.739.473 €</b>	<b>24.881.773 €</b>	<b>24.147.698 €</b>	<b>23.180.763 €</b>	<b>21.980.960 €</b>	<b>20.548.279 €</b>

## 5 LA DETERMINAZIONE DEL CORRISPETTIVO SECONDO LA METODOLOGIA ART

Alla luce degli elementi esposti, si è applicato il modello di calcolo dell’ART funzionale a determinare il corrispettivo annuo costante di cui all’Annesso alla Delibera 22/2019 di cui si riporta di seguito la sintesi:

Schema 3 - Calcolo del corrispettivo	TOTALE	Anno 1	Anno 2	Anno 3	Anno 4	Anno 5
<b>OPEX</b>	<b>110.332.094 €</b>	<b>21.869.732 €</b>	<b>21.966.128 €</b>	<b>22.064.452 €</b>	<b>22.164.742 €</b>	<b>22.267.039 €</b>
Costi di esercizio	101.459.258 €	20.144.996 €	20.216.970 €	20.290.383 €	20.365.265 €	20.441.644 €
Costi amministrativi e generali	8.249.280 €	1.604.915 €	1.626.940 €	1.649.407 €	1.672.322 €	1.695.696 €
Oneri diversi di gestione	623.556 €	119.822 €	122.218 €	124.662 €	127.156 €	129.699 €
<b>CAPEX</b>	<b>26.001.383 €</b>	<b>4.902.198 €</b>	<b>5.071.310 €</b>	<b>5.220.350 €</b>	<b>5.349.316 €</b>	<b>5.458.209 €</b>
Ammortamenti	16.110.841 €	2.757.389 €	2.989.779 €	3.222.168 €	3.454.558 €	3.686.947 €
Remunerazione capitale investito	9.890.543 €	2.144.809 €	2.081.532 €	1.998.182 €	1.894.759 €	1.771.262 €
<b>RICAVI</b>	<b>46.300.931 €</b>	<b>9.260.186 €</b>				
1.a Ricavi da trasporto	39.283.996 €	7.856.799 €	7.856.799 €	7.856.799 €	7.856.799 €	7.856.799 €
1.b Altri ricavi e proventi	7.016.935 €	1.403.387 €	1.403.387 €	1.403.387 €	1.403.387 €	1.403.387 €
<b>Flussi di cassa - FABBISOGNO DA ATTUALIZZARE</b>	<b>90.032.546 €</b>	<b>17.511.744 €</b>	<b>17.777.252 €</b>	<b>18.024.616 €</b>	<b>18.253.873 €</b>	<b>18.465.061 €</b>
WACC	8,62%					
<b>VAN FABBISOGNO</b>	<b>70.580.394 €</b>					
<b>CORRISPETTIVO COSTANTE</b>	<b>89.835.636 €</b>	<b>17.967.127 €</b>	<b>17.967.127 €</b>	<b>17.967.127 €</b>	<b>17.967.127 €</b>	<b>17.967.127 €</b>
<b>VAN CORRISPETTIVO COSTANTE</b>	<b>70.580.394 €</b>					



**REGIONE  
LAZIO**

**Assessorato Mobilità, Trasporti, Tutela del Territorio, Ciclo dei rifiuti, Demanio e Patrimonio**

Direzione Infrastrutture e Mobilità  
Area Trasporto marittimo – Aeroporti e Infrastrutture della mobilità sostenibile

## **ALLEGATO 1.8: RENDICONTAZIONE DELL'ANDAMENTO ECONOMICO E FINANZIARIO DEL CONTRATTO E VERIFICA DELL'EQUILIBRIO ECONOMICO FINANZIARIO**

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

***CIG: A03FA1EE17 - CUP: F69I23000230003***

## 1 PREMESSE

Ai sensi delle misure 8, 11 e 19 dell’allegato A della delibera ART n. 22/2019 l’Amministrazione intende disciplinare la predisposizione del Piano Economico Finanziario (PEF) da parte dei partecipanti alla gara, per la verifica della sostenibilità economica dell’offerta presentata e dell’equilibrio economico finanziario del contratto di servizio e la sua sostenibilità durante l’esecuzione dell’affidamento.

In conformità alle disposizioni del contratto di affidamento, alla regolazione di settore e alla normativa nazionale e comunitaria, il presente allegato descrive le modalità di rendicontazione dell’andamento economico e finanziario del contratto e di aggiornamento del Piano Economico e Finanziario (in seguito, PEF) e di verifica dell’eventuale sovra o sotto compensazione dell’operatore esercente i servizi onerati da obblighi di servizio pubblico, nonché le modalità tecniche di rideterminazione di equilibrio del Piano ove si riscontrasse un disequilibrio economico e finanziario dell’affidamento.

Al fine della verifica dell’equilibrio economico finanziario dell’appalto, la sua durata, pari a cinque anni (5 anni), è suddivisa in due sotto-periodi regolatori rispettivamente di 2 e 3 anni solari. In caso di frazioni di anno, ai fini della rendicontazione si applica quanto previsto all’Articolo 7 punto 5 del contratto.

Al termine di ogni periodo regolatorio, l’Amministrazione procederà ad un controllo dei costi effettivamente sostenuti dal concessionario e procederà a verificare se la compensazione erogata ex ante sia stata superiore o inferiore alle reali esigenze di equilibrio economico finanziario del contratto.

Al termine della attività di verifica si procederà alla ridefinizione degli equilibri contrattuali come indicato nel successivo punto 3.

Ai fini della gestione economica e contrattuale del servizio, anche in virtù dello specifico mercato di riferimento, posti i vincoli di gara e il limite massimo della base d’asta, è prevista la possibilità di valorizzare il capitale investito relativo al naviglio sulla base del valore d’uso dello stesso come meglio dettagliato nel proseguo del documento.

## 2 MODALITÀ DI RENDICONTAZIONE DELL’ANDAMENTO ECONOMICO E FINANZIARIO DEL CONTRATTO

L’impresa di navigazione (di seguito IN) deve trasmettere annualmente alla Regione Lazio - Direzione Infrastrutture e Mobilità (di seguito EA) gli schemi di contabilità regolatoria di cui al prospetto 6 dell’Annesso 1 alla delibera Art. 22/2019:

- Schema 1 – Conto Economico, Schema 2 – Stato Patrimoniale, Schema 3 – Elenco del personale (in forma Anonima).

Ai sensi della Misura 4 dell’Allegato A della delibera ART 22/2019, l’IN è tenuta ad adottare la separazione contabile e pertanto, ove questa sia titolare di più contratti di servizio o eserciti altre attività, gli schemi di contabilità regolatoria riguardanti il contratto di servizio oggetto del presente atto devono essere forniti in maniera separata da:

- altri contratti di servizio di trasporto marittimo passeggeri;
- altri servizi di interesse economico generale (SIEG);
- altre attività di tipo commerciale, relative al trasporto marittimo, passeggeri e/o merci;
- altre attività di tipo commerciale.

Riguardo ai conti economici, gli schemi di contabilità regolatoria devono essere compilati individuando le componenti economiche, negative e positive, (i) per ciascuna linea esercita, (ii) per il contratto di servizio di trasporto marittimo e (iii) per la totalità delle attività esercite dall’impresa, come risultanti dal bilancio di esercizio, provvedendo alla loro riconciliazione.

Ai fini della redazione della contabilità regolatoria, le componenti economiche riguardanti la gestione dei servizi marittimi afferenti al contratto di servizio dovranno risultare:

- a) di diretta ed esclusiva pertinenza del centro di costo rappresentato dalla singola linea marittima esercita nell’ambito del contratto di servizio stesso;
- b) riferibili a più linee marittime gestite, in tal caso devono essere allocate in base a specifici driver.

Riguardo ai conti di stato patrimoniale, gli schemi di contabilità regolatoria distinguono le componenti patrimoniali, attive e passive, (i) per il contratto di servizio di trasporto marittimo e (ii) per la totalità delle attività esercite dall’IN, come risultanti da bilancio d’esercizio, provvedendo alla loro riconciliazione.

Ai fini della redazione della contabilità regolatoria, le componenti patrimoniali riguardanti la gestione dei servizi marittimi afferenti al ciascun contratto di servizio dovranno risultare:

- a) di diretta ed esclusiva pertinenza del centro di costo rappresentato dal contratto di servizio;
- b) riferibili a più attività esercite dall’IN, in tal caso devono essere allocate in base a specifici driver.

In virtù di quanto disposto dalla Deliberazione ART citata, le parti concordano che i costi afferenti ai mezzi impiegati dall’impresa su più linee saranno attribuiti alle singole linee sulla base del numero di miglia nautiche realizzate dal mezzo sulla linea specifica.

Non possono essere considerate afferenti al contratto di servizio o alla singola linea e parimenti essere attribuiti pro quota quali costi indiretti in fase di rendicontazione multe, sanzioni, penali, erogazioni liberali.

In termini generali, possono essere attribuite al contratto di servizio esclusivamente le componenti economiche e patrimoniali che, alla luce del criterio di pertinenza, risultano ascrivibili ed effettivamente sostenuti all’ordinario processo produttivo.

Con riferimento alla valorizzazione del patrimonio aziendale, ove in sede di PEF il gestore abbia valorizzato il naviglio sulla base non del valore contabile, ma del valore d’uso del mezzo, dovrà indicare in contabilità regolatoria il valore coerente con il PEF e l’eventuale differenziale con il valore contabile (ove non venisse recepito il dato di perizia anche in sede di bilancio societario) nelle sezioni afferenti ad attività extra contratto di servizio.

Oltre ai prospetti di cui all’Annesso 1 della Delibera 22/2019 citata, il gestore deve contestualmente fornire, in formato editabile, l’elenco dei beni costituenti l’attivo patrimoniale rendicontato specificando per ciascuno il valore di iscrizione, l’aliquota di ammortamento o la vita utile considerata e il valore del fondo di ammortamento alla data oggetto di rendicontazione.

Per le componenti economiche e patrimoniali di pertinenza di una pluralità di centri di costo, l’allocazione a ciascuno di essi avviene in maniera oggettiva e analitica, sulla base di driver scelti in ragione della loro idoneità a misurare i consumi di risorse o la destinazione degli asset nell’ambito di uno specifico contratto di servizio, seguendo principi di causalità e pertinenza sulla base della metodologia FDC (Fully Distributed Costing). I driver utilizzati sono descritti dall’IN in ogni dettaglio, metodologico e quantitativo, nelle relazioni illustrative alla contabilità regolatoria.

I driver per l’attribuzione dei costi alle linee oggetto dell’affidamento risultano essere:

- relativamente ai costi diretti del singolo mezzo impiegato non esclusivamente sulla linea, le miglia nautiche percorse sulla linea in rapporto alle miglia nautiche complessive impiegate dal mezzo;
- relativamente ai costi indiretti cosiddetti “general e amministrativi”, gli stessi dovranno essere attribuiti al servizio sulla base della quota del valore della produzione del servizio rispetto al valore della produzione complessivo dell’impresa di navigazione.

Ai sensi di quanto disposto dalla misura 4 dell’allegato A della Delibera ART 22/2019, punti 11 e 12, ogni anno il gestore trasmette telematicamente gli schemi di contabilità regolatoria e di rendicontazione relativa ai dati tecnici riferiti all’esercizio precedente di cui al Prospetto 6 dell’Annesso 1:

- alla Regione Lazio – Assessorato Mobilità, Trasporti, Tutela del Territorio, Ciclo dei rifiuti, Demanio e Patrimonio, tramite PEC all’indirizzo [porti\\_trasporto\\_marittimo@regione.lazio.legalmail.it](mailto:porti_trasporto_marittimo@regione.lazio.legalmail.it), corredati della relazione illustrativa di cui all’allegato 5.6, entro 60 giorni dall’approvazione del bilancio di esercizio;
- all’Autorità di Regolazione dei Trasporti, ART.

Per il secondo anno solare e il quinto anno solare del contratto (ultimo anno di esercizio di ciascun periodo regolatorio), gli schemi di contabilità regolatoria devono essere trasmessi anticipatamente entro il 31 marzo dell’anno successivo al fine di poter consentire all’EA di avviare con un tempo congruo la procedura di verifica dell’equilibrio economico finanziario e adottare le eventuali misure conseguenti.

Nel caso si usufruisse della proroga tecnica all’articolo 6 comma 3 del contratto di servizio o della proroga conseguente alla presentazione di un Piano di investimenti così come descritta all’articolo 2 comma 10, gli schemi dell’ultimo periodo saranno riaggiornati con i valori che tengano conto della durata aggiuntiva di proroga, in un termine concordato ritenuto congruo.

Gli schemi di contabilità regolatoria e la Relazione illustrativa sono altresì corredati di una certificazione, redatta da una società di revisione o da un revisore legale dei conti, indipendente, individuata ai sensi del punto 14 della Deliberazione 22/2019 attestante la conformità degli stessi ai criteri illustrati nel presente Atto.

### **3 MODALITÀ DI PRESENTAZIONE DEL PEF DI GARA, AGGIORNAMENTO DEL PEF REGOLATORIO E VERIFICA DELL’EQUILIBRIO ECONOMICO-FINANZIARIO DEL CONTRATTO**

Le IN partecipanti alla gara, ai sensi della misura 11 dell’Allegato A della Delibera ART 22/2019, predispongono un Piano Economico Finanziario (di seguito anche PEF), a supporto della sostenibilità dell’offerta economica presentata e del perseguimento dell’equilibrio economico finanziario del contratto di servizio. Pertanto, in armonia con l’offerta economica presentata in base alla previsione della durata di 5 anni posta a base di gara, il PEF dovrà comprendere una serie di schemi e descrizioni esplicative sulla gestione operativa proposta che dovranno essere forniti sulla base di un orizzonte temporale pari a 5 anni. Gli schemi, di cui ai numeri da 1) a 5) del prospetto 3 dell’annesso 1 alla delibera sono:

- Schema 1: Conto Economico.
- Schema 2: Capitale Investito Netto (CIN)
- Schema 3: Calcolo del Corrispettivo
- Schema 4: Piano finanziario regolatorio
- Schema 5: Rendiconto Finanziario

Oltre agli schemi di cui sopra, dovrà essere predisposta una relazione illustrativa che descriva in modo coerente e dettagliato i valori indicati nei prospetti. L’indice della Relazione Illustrativa è descritto nell’allegato 5.6.

La durata contrattuale è prevista in 5 anni, suddivisi in 2 sotto periodi regolatori rispettivamente di 2 e 3 anni ciascuno. Per una più agevole e coerente verifica dell’equilibrio economico finanziario si farà riferimento all’anno solare così da poter verificare e riconciliare i dati rendicontati e con i bilanci societari annuali dell’IN. Pertanto, i due sotto periodi regolatori sono:

- primo periodo, dalla data di sottoscrizione del contratto fino al 31 dicembre del secondo anno solare;
- secondo periodo, dal 1 gennaio del 3° anno solare alla data di chiusura del contratto.

Anche ai fini della rendicontazione di cui al presente punto si applica quanto previsto all’Articolo 7 punto 5 del contratto. In particolare, in caso di inizio del contratto in data differente dal 1 Gennaio, il periodo inferiore a 12 mesi che intercorre fra la data di avvio del servizio e il 1 Gennaio del secondo anno solare di esercizio, nonché il periodo complementare intercorrente tra il 1 Gennaio dell’ultimo solare di servizio e la data di cessazione del servizio costituiscono, a fini rendicontativi, dei periodi regolatori a sé stanti, al fine di poter riconciliare le poste contabili regolatorie dei singoli anni solari con i bilanci civilistici della società gestrice. Pertanto quanto disciplinato dal presente capo dovrà essere prodotto separatamente per tali periodi, entro 60 giorni dall’approvazione del bilancio di esercizio degli anni solari di riferimento

I Piani Economico Finanziari, corredati ogni volta dalla Relazione Illustrativa, dovranno essere:

- predisposti in sede di presentazione dell’offerta economica, su dati previsionali;
- aggiornati, al termine di ogni periodo regolatorio, per l’intera durata del Contratto di servizio. Il PEF relativo al primo periodo regolatorio sarà determinato su dati consuntivi relativi ai primi due esercizi finanziari e su dati previsionali aggiornati per i successivi tre anni. L’aggiornamento dei dati previsionali sarà determinato nei limiti dei rischi assunti dalla Regione. Per quanto riguarda il PEF finale dovranno essere considerati i dati a consuntivo dell’intero contratto;
- eventualmente aggiornati in momenti diversi dal termine del periodo regolatorio nei casi di eventi eccezionali indicati all’art. 8 del contratto e fermo restando l’allocazione del rischio di cui all’allegato 3.6.

Il PEF relativo al primo periodo regolatorio dovrà essere presentato entro il 30 giugno del 3° anno solare, dovrà essere accompagnato dall’apposita Relazione che illustra e spiega in dettaglio gli importi dichiarati e dovrà, comunque essere coerente, in termini di impostazione, con il PEF iniziale presentato in sede di gara e parte integrante e sostanziale degli atti di affidamento.

Con riferimento all’aggiornamento da effettuarsi al termine del primo periodo regolatorio, come indicato dalla Misura 18 della Delibera 22/2019 il PEF deve riportare:

- Per gli anni già trascorsi i dati di ricavo e costo, nonché la valorizzazione del capitale investito netto tutti a consuntivo;
- Per gli anni del secondo periodo regolatorio un aggiornamento delle voci di Piano, corredato da apposita Relazione Illustrativa, determinato sulla base dell’andamento degli effettivi prezzi di mercato e sulla base di elementi oggettivi e verificabili e non su stime non suffragate da idonee giustificazioni e, comunque, in caso di previsioni peggiorative rispetto al PEF di offerta, entro i limiti dei rischi assunti dalla Regione.

Con riferimento, invece, all’aggiornamento al termine dell’affidamento per l’intero periodo contrattuale il PEF deve riportare i dati a consuntivo di ricavo e costo, sia di natura operativa che di capitale.

Relativamente ai costi di capitale, sia in sede di offerta che in sede di riequilibrio, con riferimento ai soli mezzi navali, dandone opportuna spiegazione in sede di relazione illustrativa, i beni potranno essere valorizzati, ai fini del calcolo dell’attivo patrimoniale, o sulla base del loro valore netto contabile o sulla base di una perizia giurata di stima non anteriore a mesi 6 rispetto alla data di presentazione dell’offerta che definisca il valore recuperabile del bene (definito come il maggiore tra il suo valore d’uso e il suo fair value, al netto dei costi di vendita) come da metodologia di cui al principio IAS 36.

La perizia dovrà essere allegata alla relazione illustrativa di accompagnamento al PEF. Gli ammortamenti inseriti in piano dovranno essere coerenti con tale valorizzazione. Si precisa che nei PEF presentati nei diversi momenti (PEF di offerta, PEF per riequilibri, etc...) dovrà essere mantenuta la medesima scelta e, in caso di utilizzo del valore recuperabile del bene sulla base di apposita perizia, vale quanto presentato in sede di offerta, fatto salvo il caso di introduzione, condivisa con la Regione, di nuovi mezzi aggiuntivi o sostitutivi.

Ogni PEF deve essere coerente con le rendicontazioni annuali fornite ai sensi della Misura 4 e predisposte sulla base delle regole di cui al precedente paragrafo con riferimento alle poste economiche e patrimoniali precisando inoltre che non è ascrivibile a credito oggetto di remunerazione l’eventuale esposizione creditoria nei confronti della Regione Lazio connessa al termine “posticipato” dei pagamenti previsto nel contratto. Nel Piano da presentarsi si dovrà fornire esplicita evidenza, tramite voci contabili separate, delle penali o delle premialità ricevute ai sensi di quanto disposto dal contratto di servizio, nonché dei contributi pubblici e privati eventualmente ricevuti anche sotto forma di credito di imposta o per specifici investimenti.

Ogni PEF deve essere presentato fornendo apposita documentazione relativa ai costi dichiarati ed indicati nel medesimo evidenziando, nell’ apposita relazione illustrativa, quali variazioni di costo o di ricavo o di capitale investito siano attribuibili ad eventi diretti al gestore o alla Regione sulla base dell’attribuzione dei rischi (Allegato 3.6) definita in sede contrattuale.

Nella relazione illustrativa dovrà essere conseguentemente definita una proposta relativa all’eventuale rideterminazione delle condizioni di equilibrio del Piano Economico e Finanziario, da intendersi come ritorno ad un rendimento, in arco di durata contrattuale, coerente con il WACC alla base dell’affidamento.

In riferimento alle verifiche dell’equilibrio economico finanziario al termine dei periodi regolatori, a seguito della ricezione del PEF, la Regione, indipendentemente dallo stato di potenziale sovra o sotto compensazione, verificherà i ricavi e i costi rendicontati, depurandoli dai costi connessi ai rischi non assunti dalla medesima.

In particolare, la Regione verificherà puntualmente gli eventi connessi all’andamento dei costi e ricavi rendicontati considerando la matrice rischi (Allegato 3.6) facente parte degli atti di affidamento e considerando nello specifico come i costi e i ricavi saranno riconosciuti, in caso di variazione in pejus per la Regione dei dati di ricavo, costo operativo e capitale investito. Di seguito si evidenziano alcune voci rilevanti:

- **con riferimento all’andamento dei ricavi**, la Regione si assume quale unico rischio le modifiche dei ricavi oltre 10% (dieci per cento) del totale annuo, determinati esclusivamente dalla variazione di domanda strutturale storica non riconducibile a scelte commerciali della compagnia o all’aumento delle tariffe in virtù dell’aumento inflattivo previsto dal contratto e pertanto da calcolarsi al netto di tale eventuale aumento. L’andamento dei ricavi dovrà essere puntualmente descritto e giustificato in quantità e valore per ogni voce tariffaria, rispetto ai quali il gestore deve comunque aver fornito idonea comunicazione esplicativa in corso di contratto;
- **con riferimento al costo del personale**, l’intero onere dei rinnovi contrattuali rimane in capo all’IN. Parimenti, con riferimento al numero di addetti, rimane a carico del gestore l’utilizzo di un numero maggiore di personale navigante, fatti salvi i casi di forza maggiore intesi come eventi al di fuori del campo della ragionevole prevedibilità che hanno comportato l’impiego di personale aggiuntivo, i quali

dovranno essere puntualmente descritti e giustificati e rispetto ai quali il gestore deve comunque aver fornito idonea comunicazione esplicativa in corso di contratto;

- **con riferimento al costo del carburante**, la Regione si assume il solo rischio connesso alla variazione eccedente il 10% calcolato in funzione dell’andamento del prezzo dell’Olio Combustibile Fluido BTZ pubblicato dal MISE oppure, qualora non disponibile, all’andamento dell’indice Platt’s (con onere di rendicontazione dello stesso a carico dell’aggiudicatario) con riferimento al prezzo inserito nel PEF di offerta dall’aggiudicatario, mentre rimane in capo al medesimo la quantità di carburante e l’effettivo prezzo pagato per il medesimo, fatti salvi i casi di forza maggiore intesi come eventi al di fuori del campo della ragionevole prevedibilità che hanno comportato l’impiego di quantità di carburante aggiuntivo, i quali dovranno essere puntualmente descritti e giustificati e rispetto ai quali il gestore deve comunque aver fornito idonea comunicazione esplicativa in corso di contratto;
- **con riferimento agli altri costi operativi**, la Regione si assume il solo rischio dell’aumento dell’inflazione, sulla base della variazione annuale dell’indice ISTAT FOI senza Tabacchi – Italia, come pubblicato periodicamente dall’ISTAT, fatta salva la riconoscibilità dei casi di forza maggiore intesi come eventi al di fuori del campo della ragionevole prevedibilità che hanno comportato costi maggiori dell’andamento inflattivo (ad esempio un aumento dei costi di manutenzione legati ad eventi meteorologici che hanno danneggiato una specifica nave), i quali dovranno essere puntualmente descritti e giustificati e rispetto ai quali il gestore deve comunque aver fornito idonea comunicazione esplicativa in corso di contratto;
- anche al fine di non vanificare la possibile attività imprenditoriale del concessionario, ove un aumento dei **costi operativi superiore all’aumento inflattivo precedentemente indicato sia oggettivamente connesso ad un aumento dei ricavi superiori al 10%** di cui al punto a) del presente elenco, al fine di non portare un effettivo svantaggio alla Compagnia portando a riequilibrio i ricavi e non i maggiori costi connessi, posta la franchigia del 10% indicata con riferimento ai ricavi, anche tali costi operativi connessi all’aumento dei ricavi, in proporzione potranno essere portati a riequilibrio;
- inoltre, la Compagnia può presentare in corso di gestione, progetti finalizzati alla promozione del servizio e all’aumento dei controlli sulla regolarità dei titoli di viaggio dei viaggiatori che indichino puntualmente il target di aumento di ricavi previsto e i costi aggiuntivi correlati, ovviamente di importo inferiore ai ricavi attesi. In caso di approvazione del progetto da parte della Regione, in sede di verifica dell’equilibrio economico e finanziario tali costi saranno riconosciuti proporzionalmente al raggiungimento del target di ricavi previsto dal progetto medesimo;
- **con riferimento al capitale investito oggetto di remunerazione**, la Regione riconosce unicamente i costi di investimento o per le manutenzioni capitalizzate preventivamente comunicate o in sede di offerta o in corso di gestione solo ove espressamente autorizzate da Regione.

Ove in sede di rendicontazione un aumento di determinati costi fosse compensato in tutto o in parte da una riduzione di ulteriori voci di costo, tali voci possono essere considerate cumulativamente nel corso del procedimento ai sensi degli Artt. 18 e 19 del contratto.

In caso di aumento dei ricavi e/o diminuzione dei costi essi verranno “condivisi” da amministrazione e gestore sulla base della seguente formula:

$$Eff_{Gt} = \sum_1^n I_n * (\Delta^+ R_n + \Delta^- C_n)$$

Dove:

$Eff_{Gt}$  è la quota espressa in Euro di efficienze gestionali intese come aumento dei ricavi al netto della compensazione pubblica (somma dei ricavi consuntivi da trasporto passeggeri, merci, veicoli, servizi di bordo, noleggi attivi naviglio e ricavi diversi) e diminuzione di costi operativi nel periodo regolatorio t (con t che può assumere valore 1 o 2) che non è sottoposta a riequilibrio e pertanto rimane in capo come premialità al gestore;

$I_n$  è l’indicatore di qualità sintetico il cui valore è correlato all’andamento dell’Indice di Customer Satisfaction (ICS) misurato annualmente in una scala da 0 a 10 nell’anno  $n$  del periodo regolatorio  $t$ ; esso assume valore pari a:

- 0 nel caso in cui l’ICS misurato nell’anno  $n$  sia inferiore a 2,5;
- 0,25 nel caso in cui l’ICS misurato nell’anno  $n$  sia compreso tra 2,5 a 5;
- 0,5 nel caso in cui l’ICS misurato nell’anno  $n$  sia compreso tra 5 e 7,5;
- 0,75 nel caso in cui l’ICS misurato nell’anno  $n$  sia compreso tra 7.5 e 10.

In assenza di dati di rilevamento dell’ICS, il coefficiente  $I_n$  sarà assunto pari a 0,5.

$\Delta+R_n$  è la differenza positiva della somma dei ricavi consuntivi da trasporto passeggeri, merci, veicoli, servizi di bordo, noleggi attivi naviglio e ricavi diversi per l’anno  $n$  e quelli inseriti nel PEF per il medesimo anno. Ove tale differenza sia negativa tale indicatore assume valore 0;

$\Delta-C_n$  è la differenza negativa della somma dei costi operativi consuntivi per l’anno  $n$  e quelli inseriti nel Piano Economico Finanziario per il medesimo anno. Ove tale differenza sia positiva tale indicatore assume valore 0.

Il valore di  $Eff_{Gt}$  viene pertanto detratto dall’eventuale recupero di somme da prevedersi in caso di sovra compensazione.

A seguito della verifica dell’andamento dei ricavi, dei costi e del capitale investito alla luce dell’attribuzione dei rischi, nonché a seguito dell’attribuzione del fattore di premialità ( $Eff_{Gt}$ ) fra Regione e IN, si determinerà il Piano aggiornato oggetto di effettiva verifica dello stato di sovra o sotto compensazione.

In particolare, per ciascun anno del Piano verrà rideterminata la compensazione spettante sulla base della seguente formula:

$$Comp_n = Opex_{new}^n + RC_{new}^n - Ricavi_{new}^n + Eff_G^n$$

Dove:

- $Opex_{new}^n$  sono i nuovi costi operativi per l’anno  $n$ , come dettagliati nel prospetto del Piano Economico Finanziario di offerta del gestore, sulla base dei quali calcolare la compensazione che assumono i seguenti valori:
  - con riferimento ai periodi a consuntivo:
    - per ciascuna voce di costo operativo, in caso di valore a consuntivo dichiarato dal gestore nel suo Piano Economico Finanziario aggiornato trasmesso alla committenza ai sensi del presente allegato, inferiore a quello del Piano Economico Finanziario di offerta, si assumerà il costo dichiarato;
    - per ciascuna voce di costo operativo, in caso di valore a consuntivo dichiarato dal gestore nel suo Piano Economico Finanziario aggiornato trasmesso alla committenza ai sensi del presente allegato, superiore a quello del Piano Economico Finanziario di offerta, si assumerà il costo così come ricalcolato sulla base dei rischi effettivamente in capo a Regione e indicati nel presente documento;
  - con riferimento ai periodi a preventivo si assumeranno le previsioni di stima del gestore contenute nel Piano Economico Finanziario aggiornato, posta la verifica di coerenza e congruità con i dati di mercato e la verifica delle assunzioni alla base delle stime da effettuarsi da Regione.
- $RC_{new}^n$  è la remunerazione del capitale investito come dettagliato nel prospetto del Piano Economico Finanziario di offerta dal gestore, sulla base dei quali calcolare la compensazione pari a  $CIN_{new} * WACC$  dove:

Allegato 1.8: Rendicontazione dell’andamento economico e finanziario del contratto e verifica dell’equilibrio economico finanziario

- $CIN_{new}$  è il capitale investito dell’anno n come desumibile dallo schema 2 del prospetto di Piano Economico Finanziario, che sarà calcolato, per ciascuna voce che comporta la sua determinazione:
  - Con riferimento agli anni a consuntivo:
    - per ciascuna voce di immobilizzazione, in caso di valore a consuntivo dichiarato dal gestore nel suo Piano Economico Finanziario aggiornato trasmesso alla committenza ai sensi del presente allegato, inferiore a quello del Piano Economico Finanziario di offerta, assumendo il costo dichiarato;
    - per ciascuna voce di immobilizzazione, in caso di valore a consuntivo dichiarato dal gestore nel suo Piano Economico Finanziario aggiornato trasmesso alla committenza ai sensi del presente allegato, superiore a quello del Piano Economico Finanziario di offerta, assumendo il valore così come ricalcolato sulla base dei rischi effettivamente in capo a Regione e indicati nel presente documento;
    - con riferimento ai crediti commerciali si ricalcoleranno sulla base dei giorni di incasso medi per ciascuna voce di ricavo previsti nel PEF di offerta dal gestore calcolati sulle diverse voci componenti il valore della produzione come aggiornate ai sensi dei precedenti punti;
    - con riferimento ai debiti commerciali si ricalcoleranno sulla base dei giorni di pagamento medi previsti nel PEF di offerta dal gestore calcolati sulle voci di Costi per servizi, Costi per materie prime e costi per godimento beni di terzi come aggiornati ai sensi dei precedenti punti;
  - Con riferimento ai periodi a preventivo si assumeranno le previsioni di stima del gestore contenute nel Piano Economico Finanziario aggiornato, posta la verifica di coerenza e congruità con i dati di mercato e la verifica delle assunzioni alla base delle stime da effettuarsi da Regione
- WACC pari a quello di aggiudicazione e cioè 8,62%
- Ricavi $_{new}^n$  sono i nuovi ricavi da traffico e diversi per l’anno n, come dettagliati nel prospetto del Piano Economico Finanziario di offerta del gestore, sulla base dei quali calcolare la compensazione che assumono i seguenti valori:
  - Con riferimento ai periodi a consuntivo:
    - per ciascuna voce di ricavo, si assumerà il ricavo così come ricalcolato sulla base dei rischi effettivamente in capo a Regione e indicati nel presente documento;
  - Con riferimento ai periodi a preventivo si assumeranno le previsioni di stima del gestore contenute nel Piano aggiornato, posta la verifica di coerenza e congruità con i dati di mercato e la verifica delle assunzioni alla base delle stime da effettuarsi da Regione
- Eff $^n_G$  è la quota di efficientamento gestionale eventualmente riconosciuta al gestore, con riferimento al solo anno n, sulla base di quanto indicato nel presente documento.

Come indicato nella Misura 18.4 dell’Allegato 1 alla deliberazione 22/2019 di ART, a seguito della verifica di cui ai periodi precedenti:

- dopo il primo periodo regolatorio e nei casi di cui all’Art. 7 comma 8 del contratto:
  - a) in caso di sovra-compensazione la Regione provvederà al recupero delle somme pagate in eccesso nel precedente anno del periodo regolatorio e alla riduzione delle somme per il successivo periodo regolatorio, con valorizzazioni e modalità temporali che permettano la rideterminazione delle condizioni di equilibrio finanziario dell’affidamento;
  - b) in caso di sotto-compensazione, posta la verifica in merito all’allocazione dei rischi illustrata in precedenza, si procederà alla ridefinizione del perimetro dei servizi e/o del sistema tariffario

Allegato 1.8: Rendicontazione dell’andamento economico e finanziario del contratto e verifica dell’equilibrio economico finanziario

per il successivo periodo regolatorio, secondo importi e modalità temporali che permettano la rideterminazione delle condizioni di equilibrio finanziario dell’affidamento. La scelta della misura di mitigazione più opportuna è subordinata all’adozione di atti di programmazione della Giunta Regionale e alla disponibilità delle risorse nel bilancio regionale;

- dopo il secondo ed ultimo periodo regolatorio:
  - c) in caso di sovra-compensazione la Regione provvederà al recupero delle somme pagate in eccesso nei precedenti anni del periodo regolatorio a valere sull’ultima rata da riconoscersi al gestore o, ove non capiente a sufficienza, sulla garanzia prestata ai sensi dell’art. 53 del Codice dei Contratti (D.Lgs. 36/2023), per un importo tale da permettere la rideterminazione delle condizioni di equilibrio finanziario dell’affidamento;
  - d) in caso di sotto-compensazione, posta la verifica in merito all’allocazione dei rischi illustrata in precedenza, si procederà all’erogazione di una compensazione integrativa “una tantum” alla fine dell’affidamento, secondo importi e modalità che permettano la rideterminazione delle condizioni di equilibrio finanziario dell’affidamento.

Copia



**Assessorato Mobilità, Trasporti, Tutela del Territorio, Ciclo dei rifiuti, Demanio e Patrimonio**

Direzione Infrastrutture e Mobilità  
Area Trasporto marittimo – Aeroporti e Infrastrutture della mobilità sostenibile

## **ALLEGATO 2.1: PEF IN**

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

***CIG: A03FA1EE17 - CUP: F69I23000230003***

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

Il seguente documento riporta le istruzioni per la redazione del PEF di gara da parte di ciascuna Impresa di Navigazione (IN), in linea con la Delibera ART n.22/2019, alla Misura 11.

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 per la durata del periodo di affidamento (6 anni). 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.

## SCHEMA 1

<b>Schema 1 - Conto economico gestionale</b>	<b>Rif. 2425 c.c.</b>	<b>Anno 1</b>	<b>Anno 2</b>	<b>Anno 3</b>	<b>Anno 4</b>	<b>Anno 5</b>
<b>RICAVI</b>	<b>A)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Ricavi da trasporto</b>	<b>A) 1)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Noli passeggeri	A) 1)					
Noli auto e altre cose al seguito	A) 1)					
Noli merci	A) 1)					
<b>Altri ricavi e proventi</b>	<b>A) 4)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Servizi di bordo	A) 4)					
Noleggi attivi naviglio	A) 4)					
Ricavi diversi	A) 4)					
<b>COSTI OPERATIVI</b>	<b>B)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Costi di esercizio</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Personale navigante (al netto degli sgravi di cui di cui alla l. n. 30/1998)	B) 9)					
Consumi di combustibili, lubrificanti	B) 6); B) 11)					
Consumi di ricambi e altri materiali	B) 6); B) 11)					
Servizi portuali navi	B) 7)					
Servizi di manutenzione	B) 7)					
Acquisizione e traffico	B) 7)					
Noleggi passivi naviglio	B) 7)					
Assicurazioni	B) 7)					
Sicurezza trasporto pax, veicoli e merci	B) 7)					
Altri costi	B)					
<b>Costi amministrativi e generali</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Personale di terra	B) 9)					
Servizi	B) 7)					
<b>Oneri diversi di gestione</b>	<b>B) 14</b>					
<b>MARGINE OPERATIVO LORDO</b>	<b>A)-B)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Accantonamenti*</b>	<b>B) 12)</b>					
<b>Utilizzo fondi pertinenti al servizio</b>						
<b>Ammortamenti</b>	<b>B) 10)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Ammortamento delle Immobilizzazioni immateriali	B) 10) a)					
Ammortamento delle Immobilizzazioni materiali	B) 10) b)					
<b>RISULTATO OPERATIVO</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>*sono rilevati ai fini dei costi operativi solo gli utilizzi dei fondi di cui alla voce B) 4) del passivo dello Stato Patrimoniale art. 2424 c.c.)</b>						

## SCHEMA 2

<b>Schema 2 - Capitale investito netto ai fini regolatori</b>	<b>Rif. 2424 c.c.</b>	<b>Anno 1</b>	<b>Anno 2</b>	<b>Anno 3</b>	<b>Anno 4</b>	<b>Anno 5</b>
<b>Cespiti imputabili alle attività di servizio pubblico</b>		0	0	0	0	0
<b>Immobilizzazioni immateriali</b>	<b>B) I)</b>	0	0	0	0	0
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)					
<b>Immobilizzazioni materiali</b>	<b>B) II)</b>	0	0	0	0	0
Impianti e macchinari*	B) II) 2)					
Attrezzature industriali e commerciali	B) II) 3)					
Altri beni	B) II) 4)					
<b>Rimanenze</b>	<b>C) I)</b>					
<b>Crediti verso clienti - Crediti commerciali [noli merci]</b>	<b>C) II) 1)</b>					
<b>Crediti verso altri - Crediti verso agenzie di linea e uffici viaggio</b>	<b>C) II) 5 quater)</b>					
<b>Debiti verso fornitori</b>	<b>D) 7)</b>					
<b>CAPITALE INVESTITO NETTO REGOLATORIO</b>		0	0	0	0	0
<b>Disponibilità liquide</b>	<b>C) IV)</b>					
<b>CAPITALE CIRCOLANTE NETTO OPERATIVO</b>		0	0	0	0	0
<b>*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.</b>						

## SCHEMA 3

<i>Schema 3 - Calcolo del corrispettivo</i>	<i>Anno 1</i>	<i>Anno 2</i>	<i>Anno 3</i>	<i>Anno 4</i>	<i>Anno 5</i>
OPEX	0	0	0	0	0
<i>Costi di esercizio</i>	0	0	0	0	0
<i>Costi amministrativi e generali</i>	0	0	0	0	0
CAPEX	0	0	0	0	0
<i>Ammortamenti</i>	0	0	0	0	0
<i>Remunerazione del capitale investito</i>	0	0	0	0	0
RICAVI	0	0	0	0	0
<i>Ricavi da trasporto</i>	0	0	0	0	0
<i>Altri ricavi e proventi</i>	0	0	0	0	0
FLUSSI DI CASSA DA ATTUALIZZARE	0	0	0	0	0
WACC	8,62%				
VAN FLUSSI DI CASSA	0				
CORRISPETTIVO ANNUO COSTANTE	0	0	0	0	0

## SCHEMA 4

<i>Schema 4 - Piano finanziario regolatorio</i>	<i>Anno 1</i>	<i>Anno 2</i>	<i>Anno 3</i>	<i>Anno 4</i>	<i>Anno 5</i>
OPEX	0	0	0	0	0
CAPEX	0	0	0	0	0
<i>Ammortamenti</i>	0	0	0	0	0
<i>Remunerazione del capitale investito</i>	0	0	0	0	0
RICAVI	0	0	0	0	0
<i>Ricavi da trasporto</i>	0	0	0	0	0
<i>Altri ricavi e proventi</i>	0	0	0	0	0
FLUSSO DI CASSA NETTO	0	0	0	0	0
CONTRIBUTO C/ESERCIZIO	0	0	0	0	0
POSTE FIGURATE	0	0	0	0	0
VAN RICAVI	0				
VAN COSTI	0				
VAN POSTE FIGURATE	0				
WACC=TIR	#NUM!				

**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

<b>Schema 5 - Rendiconto finanziario (metodo diretto)</b>	<b>Anno 1</b>	<b>Anno 2</b>	<b>Anno 3</b>	<b>Anno 4</b>	<b>Anno 5</b>
<b>Flussi finanziari dell'attività operativa</b>					
Incassi da tariffa					
Altri incassi					
(Pagamenti a fornitori per materie prime e materiali di consumo)					
(Pagamenti a fornitori per servizi)					
(Pagamenti al personale)					
(Altri pagamenti)					
(Imposte pagate sul reddito)					
<b>Flusso di cassa dell'attività operativa (A)</b>					
<b>Flussi finanziari dell'attività di investimento</b>					
(Investimenti in immobilizzazioni immateriali)					
Disinvestimenti in immobilizzazioni immateriali					
(Investimenti in immobilizzazioni materiali)					
Disinvestimenti in immobilizzazioni immateriali					
<b>Flusso di cassa dell'attività di investimento (B)</b>					
<b>Flussi finanziari dell'attività di finanziamento</b>					
Incremento mezzi di terzi					
(Decremento mezzi di terzi)					
Incremento mezzi propri					
(Decremento mezzi propri)					
<b>Flusso di cassa dell'attività di finanziamento (C)</b>					
<b>Variazione delle disponibilità liquide (A±B±C)</b>					

Copia



**REGIONE  
LAZIO**

**Assessorato Mobilità, Trasporti, Tutela del Territorio, Ciclo dei rifiuti, Demanio e Patrimonio**

Direzione Infrastrutture e Mobilità  
Area Trasporto marittimo – Aeroporti e Infrastrutture della mobilità sostenibile

## **ALLEGATO 2.3 - SCHEMA DI OFFERTA TECNICA**

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

***CIG: A03FA1EE17 - CUP: F69I23000230003***

Il sottoscritto \_\_\_\_\_ nato a \_\_\_\_\_ il  
 \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ residente a \_\_\_\_\_ in via/piazza \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_ in qualità di \_\_\_\_\_ dell'operatore  
 economico \_\_\_\_\_ sede legale (via, n.  
 civico e c.a.p.) \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_ sede operativa (via, n. civico e c.a.p.) \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 numero di telefono fisso e/o mobile \_\_\_\_\_ e/o \_\_\_\_\_ fax \_\_\_\_\_  
 e-mail \_\_\_\_\_ codice fiscale \_\_\_\_\_  
 partita IVA \_\_\_\_\_

*A tal fine, ai sensi degli artt. 46 e 47 del D.P.R. 28.12.2000 n. 445 e s.m.i, consapevole del fatto che, in caso di mendace dichiarazione, verranno applicate nei suoi riguardi, ai sensi dell'art.76 del D.P.R. n.445/2000, 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 relative agli contratti pubblici*

#### DICHIARA

- che le unità navali che si intendono utilizzare per lo svolgimento del servizio oggetto della presente procedura sono quelle indicate nella tabella sottostante;
- che dispone del titolo di proprietà o di altro titolo convenzionale atto a dimostrare l'immediata disponibilità delle unità navali offerte in caso di aggiudicazione nonché il loro durevole, stabile e regolare utilizzo nel servizio oggetto della procedura per l'intero periodo contrattuale;
- che le unità navali indicate rispettano le caratteristiche funzionali minime indicate nel Capitolato Tecnico e nel Disciplinare di gara e rispettivi allegati;
- di aver verificato, presso le competenti Autorità competenti, lo stato attuale degli approdi funzionali allo svolgimento del servizio e la loro effettiva disponibilità e operatività;
- di aver verificato l'idoneità all'ormeggio in sicurezza delle unità navali offerte anche in relazione alla profondità dei fondali, alle dimensioni delle banchine, degli scivoli/scasse di imbarco/sbarco, e alle disposizioni delle ordinanze di disciplina degli accosti e delle manovre in porto emesse dalle competenti Autorità, nonché all'operatività complessiva sulla tratta marittima per la quale sono state offerte;
- di aver preso visione delle condizioni particolari e dei luoghi di svolgimento del servizio, di aver acquisito esatta cognizione della natura della concessione e di avere nel complesso preso conoscenza di tutte le circostanze generali, particolari e locali, nessuna esclusa ed eccettuata, che

possono aver influito o influire sia sull'esecuzione del servizio, sia sulla determinazione della propria offerta e di giudicare, pertanto, remunerativa l'offerta economica presentata;

- si impegna a presentare tutte le certificazioni e abilitazioni alla navigazione richieste dalla normativa vigente che le consente di garantire l'utilizzo stabile e regolare delle unità navali offerte per il servizio oggetto della procedura, pena la mancata stipula del contratto, l'incameramento della garanzia provvisoria nonché il risarcimento di eventuali danni conseguenti, con l'affidamento del servizio al concorrente che segue in graduatoria. La comprova del possesso della documentazione dichiarata e la validità della stessa, a pena di esclusione, sarà verificata in fase di aggiudicazione;
- si impegna a dotare le unità navali, eventualmente sprovviste, di idoneo apparato di sollevamento che assicuri alla persona a mobilità ridotta l'accesso in sicurezza a bordo della nave, entro la sottoscrizione del contratto, con la relativa certificazione che ne attesti l'installazione a norma e il corretto funzionamento;
- di impegnarsi a disporre, dalla data di avvio e per tutta la durata del servizio, di idonee strutture nei porti di approdo (in proprietà o con altro titolo giuridico valido), adeguatamente attrezzate per l'accosto dei mezzi (banchine) con ubicazione delle biglietterie e dei punti di ricovero per i passeggeri nelle immediate vicinanze degli accosti stessi.

La tabella successiva relativa alle caratteristiche del naviglio è da compilarsi per ogni nave Ro-Ro che si intende utilizzare nell'ambito del servizio oggetto della presente procedura.

CARATTERISTICHE NAVE RO - RO	REQUISITI MINIMI	OFFERTA
<b>Descrizione dell'unità navale</b>		
<b>Denominazione dell'unità</b>		
<b>Numero IMO</b>		
<b>Iscritta nelle matricole del compartimento marittimo di:</b>		
<b>Titolo di proprietà o altro titolo convenzionale valido che attesti la disponibilità dell'unità navale</b>		
<b>Traghetto Bidirezionale (riferito all'andatura in fase di navigazione)</b>	No	Sì/No
<b>Età della nave (Età dalla data di impostazione della chiglia o da ringiovanimento tecnico- funzionale certificato dall'ente tecnico di classifica)</b>	No	
<b>Capacità di trasporto</b>		
Capacità totale di trasporto passeggeri [passeggeri]	300	
Capacità totale di trasporto di mezzi commerciali ed autovetture [metri lineari]	60	
<b>Idoneità al trasporto di merci pericolose</b>		
La nave è certificata almeno per il trasporto delle seguenti classi di merci pericolose: 2 e 3.	Sì	Sì/No
<b>Velocità di esercizio</b>		
Velocità in nodi	12	

CARATTERISTICHE NAVE RO - RO	REQUISITI MINIMI	OFFERTA
<b>Dimensioni dell'unità navale</b>		
Lunghezza ( <i>Requisito minimo: Idonea all'ormeggio in sicurezza nelle banchine dei porti di arrivo e partenza di riferimento. Capitolato Tecnico</i> )	Si	
Larghezza ( <i>Requisito minimo: Idonea all'ormeggio in sicurezza nelle banchine dei porti di arrivo e partenza di riferimento (cfr. Capitolato Tecnico)</i> )	Si	
Pescaggio (mt.) ( <i>Requisito minimo: Idonea all'ormeggio in sicurezza nelle banchine dei porti di arrivo e di partenza di riferimento (cfr. Capitolato Tecnico)</i> )	Si	
Altezza garantita nei varchi di accesso dei veicoli e nel garage [metri]	4	
<b>Equipaggiamento</b>		
Sistema propulsivo e apparati di manovra ( <i>descrivere sistema</i> ) ( <i>Requisito minimo: due motori principali e due eliche di propulsione.</i> )	Si	
Presenza di un'elica di manovra a prua e/o propulsori azimutali/cicloidali	No	Si/No
Conformità a disposizioni normative in materia di prevenzione dell'inquinamento ambientale	Si	Si/No
Utilizzo, nell'arco del periodo di contratto, di sistemi di propulsione a basso impatto ambientale (LNG, ibrida, elettrica)	No	Si/No
<b>Possesso di certificazione di qualità:</b>		
ISO 14001	No	Si/No
ISO 45001	No	Si/No
SA 8000	No	Si/No
<b>Servizi e dotazioni di bordo</b>		
Sistema di aria condizionata nel salone passeggeri	Si	Si/No
Locale passeggeri dotato di distributori di bevande e snack	Si	Si/No
Presenza del personale nei servizi di food & beverage a bordo (bar) nelle corse di fascia diurna (cfr. Capitolato Tecnico)	Si	Si/No
Presenza di servizi igienici per genere, di cui almeno uno accessibile alle Persone a Mobilità Ridotta (PMR)	Si	Si/No
<b>Accessibilità a bordo</b>		
Le navi Ro-Ro dovranno essere attrezzate in modo che alla PMR sia garantita la piena integrazione con tutti i servizi destinati ai passeggeri e la possibilità di compiere le operazioni di imbarco e di sbarco facilmente, in modo sicuro e possibilmente autonomo	Si	Si/No
<b>Intervento unità sostitutiva</b>		

CARATTERISTICHE NAVE RO - RO	REQUISITI MINIMI	OFFERTA
Ore proposte per intervento di messa in esercizio del mezzo sostitutivo	48	
<b>Offerta migliorativa di servizio</b>		
Disponibilità ad offrire un numero massimo di 10 corse annue, aggiuntive sulle linee T3 e/o T4, finalizzate al trasporto sanitario urgente, da concordare su richiesta degli Enti Locali, previa autorizzazione della Stazione Appaltante. Gli oneri connessi all'esercizio aggiuntivo sono ricompresi nell'importo a base d'asta.	Sì	Sì/No
Presenza di un sistema di infomobilità con contenuti inerenti al territorio delle isole di Ponza e Ventotene (Monitor e Totem interattivi) [descrizione]	No	

La tabella successiva relativa alle caratteristiche del naviglio è da compilarsi per ogni Unità Veloce che si intende utilizzare nell'ambito del servizio oggetto della presente procedura.

È prevista per l'IN la possibilità di impiegare un naviglio tipo "Motonave" (Ro/Pax) in sostituzione del naviglio previsto da Capitolato Tecnico (Unità Veloce) per il servizio erogato sulla linea "A1 - Anzio-Ponza e vv". Il naviglio impiegato dovrà rispettare almeno le caratteristiche tecniche minime riportate nel par. 3.2 del Capitolato Tecnico e compatibile con gli approdi, così come descritti al paragrafo 2.1 del Capitolato Tecnico.

CARATTERISTICHE UNITÀ VELOCE	REQUISITI MINIMI	OFFERTA
<b>Descrizione dell'unità navale</b>		
<b>Denominazione dell'unità</b>		
<b>Numero IMO</b>		
<b>Iscritta nelle matricole del compartimento marittimo di:</b>		
<b>Titolo di proprietà o altro titolo convenzionale valido che attesti la disponibilità dell'unità navale</b>		
<b>Età della Unità Veloce (Età dalla data di impostazione della chiglia o da ringiovanimento tecnico- funzionale certificato dall'ente tecnico di classifica)</b>	No	
Capacità totale di trasporto passeggeri [passeggeri]	190	
<b>Velocità di esercizio</b>		
<i>Velocità in nodi</i>	30	
<b>Dimensioni dell'unità navale</b>		
Lunghezza (Requisito minimo: Idonea all'ormeggio in sicurezza nelle banchine dei porti di arrivo e partenza di riferimento (cfr. Capitolato Tecnico))	Sì	

CARATTERISTICHE UNITÀ VELOCE	REQUISITI MINIMI	OFFERTA
Larghezza ( <i>Requisito minimo: Idonea all'ormeggio in sicurezza nelle banchine dei porti di arrivo e partenza di riferimento (cfr. Capitolato Tecnico)</i> )	Sì	
Pescaggio (mt.) ( <i>Requisito minimo:2,5 e comunque idonea all'ormeggio in sicurezza nelle banchine dei porti di arrivo e partenza di riferimento(cfr. Capitolato Tecnico)</i> )	Sì	
<b>Equipaggiamento</b>		
Conformità a disposizioni normative in materia di prevenzione dell'inquinamento ambientale	Sì	Si/No
Utilizzo, nell'arco del periodo di contratto, di sistemi di propulsione a basso impatto ambientale (LNG, ibrida, elettrica)	No	Si/No
<b>Possesso di certificazione di qualità:</b>		
ISO 14001	No	Si/No
ISO 45001	No	Si/No
SA 8000	No	Si/No
<b>Servizi e dotazioni di bordo</b>		
Sistema di aria condizionata nel salone passeggeri	Sì	Si/No
<b>Sistemi di sicurezza</b>		
Le unità navali veloci devono essere conformi ai requisiti di codici di sicurezza HSC, International Code for Safety of High Speed Crafts edizione 1994 adottato dal comitato della sicurezza marittima dell'IMO	Sì	Si/No
Le unità navali dovranno essere dotate di sistemi di stabilizzazione che assicurino una confortevole navigazione	Sì	Si/No
<b>Intervento unità sostitutiva</b>		
Ore proposte per intervento di messa in esercizio del mezzo sostitutivo	48	
<b>Offerta migliorativa di servizio</b>		
Estensione del servizio sulla linea A1 Anzio-Ponza e vv nel periodo dal 1/06 al 15/06 e dal 16/9 AL 30/9 rispetto a quanto previsto all'art. 2.2.1. (Livello di servizio minimo) del Capitolato Tecnico [Si/No]	No	Si/No
Presenza di un sistema di infomobilità con contenuti inerenti al territorio delle isole di Ponza e Ventotene (Monitor e Totem interattivi) (descrizione)	No	

Per ogni nave Ro-Ro e unità veloce che si intende utilizzare, sono richiesti dettagli circa le certificazioni minime da possedere, a pena di esclusione

CERTIFICAZIONI RICHIESTE NAVI RO-RO					
Denominazione dell'unità					
Numero IMO					
	Certificato	Rilasciato da:	Num. identificativo	Data Rilascio	Data Scadenza
1	<i>D.O.C (Documento di Conformità – Document of Compliance)</i>				
2	<i>Certificato S.M.C. (Safety Management Certificate)</i>				
3	Certificato di classe				
4	Certificato di sicurezza per navi passeggeri ai sensi del D.lgs. n. 45/2000				
5	Certificato di bordo libero				
6	Certificato di conformità alla Marpol annex I				
7	Certificato idoneità al trasporto di autoveicoli				
8	Certificato Trasporto merci pericolose (D.P.R. n.134 del 6 Giugno 2005) per le classi : 2 e 3.				
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)				
10	Licenza di esercizio GMDSS; Area A1				

CERTIFICAZIONI RICHIESTE UNITÀ VELOCI					
Denominazione dell'unità					
Numero IMO					
	Certificato	Rilasciato da:	Num. identificativo	Data Rilascio	Data Scadenza
1	<i>D.O.C (Documento di Conformità – Document of Compliance)</i>				
2	<i>Certificato S.M.C. (Safety Management Certificate)</i>				
3	Certificato di classe				
4	Certificato di Sicurezza per Unità Veloci (High Speed Craft Safety Certificate) /o Certificato di Costruzione ed Equipaggiamento delle Unità a Sostentamento Dinamico – Dynamically Supported Craft				

CERTIFICAZIONI RICHIESTE UNITÀ VELOCI				
Denominazione dell'unità				
Numero IMO				
	Construction and Equipment Certificate			
5	<b>Autorizzazione all'Esercizio per Unità veloci</b> (Permit to Operate for High Speed Craft) / o <b>Autorizzazione all'Esercizio per le unità DSC</b> (Permit to Operate for Dinamically Supported Craft)			
6	<b>IOPP</b> (Certificato Internazionale per la prevenzione dell'Inquinamento da olio minerale)			
7	<b>IAPP</b> (Certificato Internazionale per la prevenzione dell'inquinamento dell'Aria)			
8	<b>ISPP</b> (Certificato Internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da liquami)			
9	<b>Certificato Internazionale del Sistema antivegetativo</b>			

La tabella successiva relativa alle organizzative aziendali è da compilarsi con riferimento all'IN nel suo complesso.

CARATTERISTICHE ORGANIZZAZIONE AZIENDALE	REQUISITI MINIMI	OFFERTA
Percentuale di donne in ruoli apicali (consiglio di amministrazione/amministratore e dirigenti). Si precisa che qualora vi sia un soggetto appartenente al consiglio di amministrazione e dirigente, verrà considerato come un solo soggetto. [%]	No	
Adozione di misure e strumenti di conciliazione delle esigenze di cura, di vita e di lavoro per i propri dipendenti, nonché modalità innovative e non discriminanti di organizzazione del lavoro. [Si/No, descrizione] <ul style="list-style-type: none"> <li>- asilo nido aziendale /territoriale convenzionato;</li> <li>- misure di flessibilità oraria in entrata, uscita, roll up;</li> <li>- telelavoro o Smart working</li> <li>- part time</li> <li>- integrazione economica a congedi parentali;</li> <li>- benefit di cura per infanzia e anziani/persone con disabilità e non autosufficienti;</li> <li>- sportello informativo su non discriminazione / pari opportunità;</li> <li>- formazione sui temi delle pari opportunità e non discriminazione;</li> <li>- adesione a network territoriali per la parità;</li> <li>- Identificazione di una figura aziendale per le politiche anti-discriminatorie (es. diversity manager)</li> </ul>	No	



**REGIONE  
LAZIO**

**Assessorato Mobilità, Trasporti, Tutela del Territorio, Ciclo dei rifiuti, Demanio e Patrimonio**

Direzione Infrastrutture e Mobilità  
Area Trasporto marittimo – Aeroporti e Infrastrutture della mobilità sostenibile

## **ALLEGATO 2.4: SCHEMI PER LA COMPILAZIONE DELL'OFFERTA – SCHEMA SERVIZI IN CASO DI SCIOPERO**

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

***CIG: A03FA1EE17 - CUP: F69I23000230003***

Il sottoscritto:

nato il:

a:

Prov.:

in qualità di: [indicare la carica sociale]:

con sede in:

Telefono:

fax:

cell:

Codice fiscale:

Partita IVA:

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 di passeggeri, veicoli e merci tra e con Ponza e Ventotene, con obblighi di servizio pubblico per la continuità territoriale marittima, il seguente Programma di Esercizio, che sarà allegato al Contratto di Servizio costituendone parte integrante.

Coerentemente con il quadro orario indicativo dei servizi minimi, l’Impresa di Navigazione dovrà riportare in tabella i servizi essenziali da garantire in caso di sciopero.

COD. LINEA	N. CORSA	PERCORSO	FASCIA ORARIA	DIREZIONE	N. CORSE SETTIMANALI	ORARIO PARTENZA	ORARIO ARRIVO

Data, luogo e se richiesto o necessario, firma/firme:

La dichiarazione è sottoscritta digitalmente a pena d’esclusione.



**REGIONE  
LAZIO**

**Assessorato Mobilità, Trasporti, Tutela del Territorio, Ciclo dei rifiuti, Demanio e Patrimonio**

Direzione Infrastrutture e Mobilità  
Area Trasporto marittimo – Aeroporti e Infrastrutture della mobilità sostenibile

## **ALLEGATO 2.5: SCHEMI PER LA COMPILAZIONE DELL'OFFERTA – SISTEMA TARIFFARIO**

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

***CIG: A03FA1EE17 - CUP: F69I23000230003***

Il sottoscritto:

nato il:

a:

Prov.:

in qualità di: [indicare la carica sociale]:

con sede in:

Telefono:

fax:

cell:

Codice fiscale:

Partita IVA:

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 di passeggeri, veicoli e merci tra e con Ponza e Ventotene, con obblighi di servizio pubblico per la continuità territoriale marittima, il Sistema Tariffario riportato nel Capitolato tecnico e l’Offerta migliorativa tariffaria riportata nel presente Allegato al Contratto di Servizio, e che ne costituisce parte integrante, secondo le seguenti indicazioni:

Nome e Codice Linea:

Percentuale Riduzione Tariffa Residenti (pax e auto, se presenti):

Percentuale Riduzione Tariffa Non Residenti (pax e auto, se presenti):

Data, luogo e se richiesto o necessario, firma/firme:

La dichiarazione è sottoscritta digitalmente a pena d’esclusione.



**REGIONE  
LAZIO**

**Assessorato Mobilità, Trasporti, Tutela del Territorio, Ciclo dei rifiuti, Demanio e Patrimonio**

Direzione Infrastrutture e Mobilità  
Area Trasporto marittimo – Aeroporti e Infrastrutture della mobilità sostenibile

## **ALLEGATO 2.6: SCHEMA RELAZIONE ESPLICATIVA PEF**

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

***CIG: A03FA1EE17 - CUP: F69I23000230003***

*(La relazione dovrà essere redatta su carta intestata dell’Operatore economico)*

*(N.B. senza intestazione/logo della Regione)*

*La relazione è sottoscritta digitalmente a pena d’esclusione.*

## INDICE DELLA RELAZIONE

La relazione Illustrativa dovrà essere redatta sulla base della seguente suddivisione in capitoli e paragrafi. Ne dovrà essere redatta una versione per il PEF triennale e una versione per il PEF sessennale.

### 1. Conto Economico Gestionale

- 1.1. Ricavi da Trasporto
  - 1.1.1. Noli Passeggeri
  - 1.1.2. Noli Auto ed altre cose al seguito
  - 1.1.3. Noli Merci
- 1.2. Altri ricavi e proventi
- 1.3. Costi Operativi
  - 1.3.1. Costi di Esercizio
    - 1.3.1.1. *Personale navigante*
    - 1.3.1.2. *Consumi di combustibili, lubrificanti*
    - 1.3.1.3. *Consumi di ricambi e altri materiali*
    - 1.3.1.4. *Servizi portuali nave*
    - 1.3.1.5. *Servizi di manutenzione*
    - 1.3.1.6. *Costi di acquisizione e traffico*
    - 1.3.1.7. *Costi per noleggi passivi naviglio*
    - 1.3.1.8. *Costi di assicurazione*
    - 1.3.1.9. *Costi di sicurezza trasporto pax, veicoli e merci*
    - 1.3.1.10. *Altri costi*
  - 1.3.2. Costi amministrativi e generali
    - 1.3.2.1. *Personale di terra*
    - 1.3.2.2. *Servizi*
  - 1.3.3. Oneri diversi di gestione
  - 1.3.4. Accantonamenti
  - 1.3.5. Utilizzo fondi pertinenti al servizio
  - 1.3.6. Ammortamenti
    - 1.3.6.1. *Per immobilizzazioni immateriali*
    - 1.3.6.2. *Per immobilizzazioni materiali*

### 2. Schema di capitale netto ai fini regolatori

- 2.1. Immobilizzazioni immateriali
  - 2.1.1. Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità
  - 2.1.2. Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno
  - 2.1.3. Concessioni, licenze e marchi
  - 2.1.4. Altre
- 2.2. Immobilizzazioni materiali
  - 2.2.1. Impianti e macchinari
  - 2.2.2. Attrezzature industriali e commerciali
  - 2.2.3. Altri beni
- 2.3. Rimanenze
- 2.4. Crediti
  - 2.4.1. Crediti verso clienti - Crediti commerciali [noli merci]
  - 2.4.2. Crediti verso altri - Crediti verso agenzie di linea e uffici viaggio
- 2.5. Debiti verso fornitori

2.6. Capitale Investito Netto Regolatorio

2.7. Disponibilità liquide

## ALLEGATI ALLA RELAZIONE

La descrizione di ogni allegato dovrà essere corredata dei valori espressi in euro e quantità adeguate alla corretta valutazione e monitoraggio.

### i. Piano di investimenti

Distinto per navi, attrezzatura e impiantistica di navigazione e di terra e mezzi di locomozione via terra quali auto sociali. Per ciascuno degli investimenti programmati dovrà essere indicata la vita utile stimata.

Nel piano degli investimenti, che dovrà essere coerente con i valori inseriti nel PEF di offerta, dovrà essere indicata, per ciascun investimento, almeno la temporalizzazione, il costo stimato e descrizione, nonché benefici attesi sulla concessione in termini economici (riduzione OPEX o aumento Ricavi) che di qualità attesa del servizio.

### ii. Piano di noleggio di immobilizzazioni di terzi

Distinto per navi, attrezzatura e impiantistica di navigazione e di terra.

Si raccomanda l'esplicitazione di tutte quelle componenti di costo per le quali l'IN ritiene possano esserci variazioni rilevanti nel periodo di previsione.

### iii. Piano di manutenzioni straordinarie

Si tratta delle manutenzioni che consentono un miglioramento della vita utile del bene e quelle necessarie al mantenimento nella classe richiesta per la navigazione secondo gli standard previsti dalle norme di settore applicabili in Italia.

### iv. Piano di manutenzioni ordinarie

Si tratta delle manutenzioni necessarie per il mantenimento in efficienza delle impianti e attrezzature esistenti. In caso di noleggio indicare la quota di noleggio imputabile alle manutenzioni.

### v. Spese per servizi operativi esternalizzati

Si tratta dei costi imputati come spese operative esternalizzate.

### vi. Piano dei costi di commerciali

Si tratta dei costi programmati finalizzati all'incremento del fatturato originato da vendite dei biglietti. Tra i costi commerciali sono incluse le spese di rappresentanza degli amministratori o del personale dirigenziale con funzioni commerciali.

### vii. Spese per amministratori e personale con ruoli direttivi

Si tratta dei costi imputati come spese amministrative, generali o del personale.

### viii. Piano delle coperture assicurative

Si tratta del programma dei rischi che intende esternalizzare con delle coperture assicurative. Vanno distinte le coperture assicurative obbligatorie da quelle volontarie o libere.



**REGIONE  
LAZIO**

**Assessorato Mobilità, Trasporti, Tutela del Territorio, Ciclo dei rifiuti, Demanio e Patrimonio**

Direzione Infrastrutture e Mobilità  
Area Trasporto marittimo – Aeroporti e Infrastrutture della mobilità sostenibile

## **ALLEGATO 2.7: SCHEMA DI OFFERTA ECONOMICA**

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

***CIG: A03FA1EE17 - CUP: F69I23000230003***

Copia

**OFFERTA ECONOMICA**

Il sottoscritto:	nato il:	
a:	Prov.:	
documento d'identità n.:	rilasciato da:	
in qualità di: [indicare la carica sociale]		
dell'impresa:		
con sede legale in via:	N.:	
Città:	CAP:	
Codice fiscale:	Partita IVA:	
Telefono:	Fax:	Mobile:
E-Mail:	PEC:	

**DICHIARA**

di offrire, per l'affidamento in concessione del servizio di collegamento marittimo per il trasporto di persone, veicoli e merci tra e con Ponza e Ventotene con obblighi di servizio pubblico per la continuità territoriale marittima (CIG A03FA1EE17)

- un ribasso percentuale totale sull'importo a base d'asta, IVA esclusa, da applicarsi all'importo del corrispettivo a base d'asta per 60 mesi pari al \_\_\_% (\_\_\_\_\_per cento) tale da comportare i seguenti valori di offerta.

Ai fini della valutazione dell'offerta economica sarà considerato esclusivamente il ribasso offerto sull'importo complessivo a base d'asta.

	<b>Corrispettivo (Importo a base d'asta)</b>	<b>% ribasso offerta (fino alla seconda cifra decimale)</b>	<b>Importo offerto Importo a base d'asta x (1- ribasso percentuale/100)</b>
<b>Intero appalto</b>	€ 89.835.636	Cifre __, __ % % in lettere _____	Cifre € ,00 In lettere _____
<b>Di cui:</b>	<b>Corrispettivo migliatico<sup>1</sup>:</b>		
<b>T1</b>	€ 82,0	Cifre __, __ % % in lettere _____	Cifre € ,00 In lettere _____
<b>T2</b>	€ 101,7	Cifre __, __ % % in lettere _____	Cifre € ,00 In lettere _____

<sup>1</sup> I singoli importi riferiti al corrispettivo migliatico per linea sono riportati meramente al fine del calcolo delle penali in corso di esecuzione del servizio.

<b>T3</b>	€ 44,5	Cifre __, __ % % in lettere _____	Cifre € ,00 In lettere _____
<b>A1</b>	€ 57,7	Cifre __, __ % % in lettere _____	Cifre € ,00 In lettere _____
<b>A2</b>	€ 91,0	Cifre __, __ % % in lettere _____	Cifre € ,00 In lettere _____
<b>A3</b>	€ 75,1	Cifre __, __ % % in lettere _____	Cifre € ,00 In lettere _____
<b>A4</b>	€ 57,7	Cifre __, __ % % in lettere _____	Cifre € ,00 In lettere _____

In caso di discordanza tra i valori espressi in cifre e quelli espressi in lettere prevarranno i secondi. In caso di discordanza tra il valore riportato a sistema e quello indicato nel modulo di offerta, prevarrà quello indicato in quest'ultimo.

- Uno sconto unico, da applicarsi a ciascuna tariffa, al netto dei diritti e delle tasse portuali applicabili a base d'asta per i servizi all'utenza, pari al \_\_\_\_\_% (\_\_\_\_\_per cento). In virtù di tale sconto unico offerto, il sistema tariffario offerto dall'impresa di navigazione è evidenziato nell'allegato 5.5.

Il/i sottoscritto/i inoltre dichiara/dichiarano:

- *di impegnarsi ad effettuare per l'Amministrazione contraente il servizio oggetto di concessione ai corrispettivi al netto dell'I.V.A. e alle tariffe sopra riportate.*
- *di accettare tutte le condizioni specificate negli atti di gara e dichiara, altresì:*
  1. di aver preso cognizione della natura dell'appalto e di tutte le circostanze generali e speciali che possono interessare l'esecuzione di tutte le prestazioni oggetto del contratto e che di tali circostanze ha tenuto conto nella determinazione del prezzo offerto (sono inclusivi di ogni onere e spesa per la prestazione come da Allegato tecnico), ritenuto remunerativo;
  2. che l'offerta è irrevocabile ed impegnativa sino al 360° (trecentosessantesimo) giorno successivo alla data di scadenza fissata nel bando di gara per la presentazione delle offerte;
  3. che detta offerta non vincolerà in alcun modo la Regione Lazio;
  4. che il prezzo globale offerto tiene conto del costo del lavoro e dei costi relativi alla sicurezza, adeguati alla entità ed alle caratteristiche delle forniture, nonché degli obblighi connessi alle disposizioni in materia di sicurezza e protezione dei lavoratori ed alle condizioni di lavoro:
    - che l'importo complessivo delle misure di adempimento delle disposizioni in materia di salute e sicurezza da sostenere per l'esecuzione del servizio è pari ad € \_\_\_\_\_ = (\_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_) per 60 mesi;
    - che l'importo complessivo stimato del personale che intende impiegare nell'espletamento del servizio è pari ad € \_\_\_\_\_ = (\_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_) per 60 mesi;

5. di aver preso atto che in caso di discordanza tra il prezzo indicato in cifre e quello in lettere è ritenuto valido il prezzo più conveniente per l'Amministrazione.
6. di prendere atto e accettare che la durata massima del servizio oggetto della procedura aperta in esame è stimata in massimo 60 mesi, eventualmente prorogabili per il tempo strettamente necessario alla conclusione delle procedure per l’individuazione di un nuovo contraente, decorrenti comunque dalla data di stipulazione del contratto o dalla data di attivazione del servizio per motivi d’urgenza.

***Luogo e data***

***Il rappresentante legale***

*(Firma)*

*La dichiarazione è sottoscritta digitalmente a pena d’esclusione.*

Copia





**REGIONE  
LAZIO**

**Assessorato Mobilità, Trasporti, Tutela del Territorio, Ciclo dei rifiuti, Demanio e Patrimonio**

Direzione Infrastrutture e Mobilità  
Area Trasporto marittimo – Aeroporti e Infrastrutture della mobilità sostenibile

## **ALLEGATO 3: ELENCO DEL PERSONALE ATTUALMENTE IMPIEGATO**

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

***CIG : A03FA1EE17 - CUP: F69I23000230003***

## TURNO PARTICOLARE A

	Cognome	Nome	Data nascita	Comune nascita	Comp.	Matr.e Categ.	Codice Fiscale	Indirizzo
<b>COMANDANTI</b>								
1					NAPOLI	126138		
2					GAETA	15556		
<b>DIR.MACCHINA</b>								
1					NAPOLI	113192		
2				DA	NAPOLI	106754		
3				IA	NAPOLI	113067		
<b>MARINAIO</b>								
1				SUV.	GAETA	18124		
2					GAETA	18259		
3					GAETA	18285		
4					GAETA	17336		
<b>OPERAIO MOTORISTI</b>								
1					NAPOLI	119237		
2					T/GRECO	60673		

## TURNO PARTICOLARE B

## IN GRASSETTO MARITTIMI CON SENTENZA A T.I.

Cognome	Nome	Data nascita	Comune nascita	Comp.	Matr.e Categ.	Codice Fiscale	Indirizzo
<b>COMANDANTI</b>							
1				C/STABIA	9268		
2			MANFREDONIA	MANFREDONIA	5435		
3				C/STABIA	12595		
4				GA	16549		
5				NA	103698		
<b>1° UFF. COP.</b>							
1				GA	17536		
2				C/STABIA	16152		
<b>DIR.MACCHINA</b>							
1				NA	113995		
2				NA	114224		
3				C/STABIA	16622		
<b>1° UFF. MACCH.</b>							
1				GA	18045		
<b>MARINAIO</b>							
1				C/STABIA	13089		
2				NAPOLI	113714		
3				GAETA	18506		
4				SALERNO	11648		
5				GAETA	18549		
6				T/GRECO	59180		
7				NAPOLI	120768		
<b>GIOV. COPERTA</b>							
1				SALERNO	11751		
2				GAETA	16935		
3				GAETA	18861		
4				GAETA	18392		
5				GAETA	18669		
6				T/GRECO	61618		
<b>OPERAIO MOTORISTI</b>							
1				NAPOLI	109537		
2				NA	117382		
3				NA	117734		
4				GA	18598		
<b>ELETRICISTI</b>							
1	TE			NAPOLI	111654		
2				NAPOLI	114282		
3				T/GRECO	62027		
<b>COMUNI DI MACCH.</b>							
1				GAETA	17661		
2				GAETA	18270		
3				NAPOLI	118794		
<b>MOZZO</b>							
1				T/GRECO	63218		
2				GAETA	19490		
3				NAPOLI	124098		
3				C/STABIA	16963		
4				NA	125703		
5				NA	120486		
6				GAETA	20112		
<b>CUOCO</b>							
1				TG	17220		
2				NA	11902		

CRL						
Cognome	Nome	Data nascita	Comune nascita	Comp.	Matr.e Categ.	Codice Fiscale
Indirizzo						
<b>COMANDANTI</b>						
1				NAPOLI	109594	
<b>NOSTROMI</b>						
1			GAETA		15455	
<b>MARINAI</b>						
1			T/GRECO		53868	
2			GAETA		14587	
3			GAETA		15268	
<b>OPERAI MECCANICI</b>						
<b>CAMERIERI</b>						
1				NAPOLI	7875	



**REGIONE  
LAZIO**

**Assessorato Mobilità, Trasporti, Tutela del Territorio, Ciclo dei rifiuti, Demanio e Patrimonio**

Direzione Infrastrutture e Mobilità  
Area Trasporto marittimo – Aeroporti e Infrastrutture della mobilità sostenibile

## **ALLEGATO 4.1: D.U.V.R.I.**

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

***CIG : A03FA1EE17 - CUP: F69I23000230003***

**DOCUMENTO UNICO DI VALUTAZIONE DEI RISCHI DA INTERFERENZA**

Art. 26, comma 1b) e comma 3, D.Lgs. 81/2008 e ss.mm.ii.

<b>Natura dei lavori</b>	<b>CONCESSIONE DEL SERVIZIO PUBBLICO DI TRASPORTO MARITTIMO DI PASSEGGERI, VEICOLI E MERCI TRA I PORTI DI FORMIA, TERRACINA ED ANZIO E LE ISOLE DI PONZA E VENTOTENE E VICEVERSA CON OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO PER LA CONTINUITÀ TERRITORIALE MARITTIMA</b>
--------------------------	---

**PARTE 1 - INFORMAZIONI GENERALI****Generalità Committente**

<b>Ragione Sociale</b>	Regione Lazio
<b>Sede Legale</b>	Roma
<b>Codice Fiscale</b>	
<b>Settore</b>	Pubblica Amministrazione – Settore Trasporti
<b>Telefono</b>	
<b>Numero di fax</b>	
<b>PEC</b>	
<b>Datore di lavoro</b>	
<b>Responsabile servizio di prevenzione e protezione</b>	
<b>Medico competente/autorizzato</b>	
<b>Esperto qualificato</b>	
<b>Sito web servizio di prevenzione e protezione</b>	

**2 ASPETTI GENERALI DELLA SICUREZZA****2.1 Introduzione**

In attuazione dell’art. 26 comma 3 del D. Lgs. 9 aprile 2008 n.81 modificato dall’16 del D.Lgs. 3 agosto 2009 n.106, la Regione Lazio, in qualità di Committente, ha provveduto all’elaborazione di un Documento Unico di Valutazione dei Rischi da Interferenze (D.U.V.R.I.) che indichi le misure adottate, per neutralizzare i rischi da interferenze derivanti da lavori affidati. **Il documento ha lo scopo di:**

- promuovere la cooperazione e il coordinamento tra il Committente, l’Impresa affidataria e le altre imprese già operanti nel medesimo sito, per l’attuazione delle misure di prevenzione e protezione dai rischi sul lavoro inerenti l’attività lavorativa oggetto dell’affidamento con particolare riguardo alla individuazione dei rischi dovuti alle interferenze tra tutti lavoratori impegnati ad operare nello stesso ambito operativo;

- ridurre ogni possibile rischio a cui i lavoratori sono soggetti, nell’ambito dello svolgimento delle loro normali mansioni, tramite l’adozione di un comportamento consapevole e responsabile e la generazione di procedure e regole a cui devono attenersi durante il lavoro;
- ridurre anche per l’utenza ogni possibile rischio che possa derivare dalle attività oggetto dell’affidamento.

**Prima dell’affidamento dei lavori si provvederà:**

- a verificare l’idoneità tecnico-professionale dell’impresa affidataria, attraverso l’acquisizione del certificato di iscrizione alla camera di commercio, industria e artigianato e dell’autocertificazione dell’impresa affidataria, resa ai sensi del DPR 445/2000, sul possesso dei requisiti di idoneità tecnico-professionale;
- fornire in allegato al contratto il Documento Unico di Valutazione dei Rischi Interferenti che sarà costituito dal presente documento preventivo, eventualmente modificato e integrato con le specifiche informazioni relative alle interferenze sulle attività che la ditta affidataria dovrà esplicitare in sede di gara.

Il documento non contempla la valutazione dei rischi specifici propri dell’impresa affidataria che dovrà attenersi anche a tutti gli obblighi formali e sostanziali previsti dall’art. 28 del D.Lgs. 81/08 e a quelli previsti dall’art. 3 della L. 123/2007, e l’art. 26 del D. Lgs 81/08, obblighi ricadenti sulla ditta affidataria per gli aspetti di valutazione dei rischi interferenti con le eventuali ditte in subaffidamento.

**2.2 Normativa di riferimento**

<b>D.Lgs. 81/2008</b>	Testo Unico: Attuazione dell’articolo 1 della Legge 3 agosto 2007 n.123, in materia di tutela della salute e della sicurezza sui luoghi di lavoro.
<b>DETERMINAZIONE n.3/2008 - 5 marzo 2008</b>	Sicurezza nell’esecuzione degli appalti relativi a servizi e forniture. Predisposizione del documento unico di valutazione dei rischi (DUVRI) e determinazione dei costi della sicurezza. (GU n. 64 del 15-3-2008).
<b>GdL - Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome</b>	Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome “Linee guida per la stima dei costi della sicurezza nei contratti pubblici di forniture o servizi” 20 marzo 2008.
<b>D.Lgs. 106/2009</b>	Modifiche al Testo Unico sulla Sicurezza e Salute sui luoghi di lavoro.

**2.3 Modalità d’implementazione e controllo dell’attuazione delle misure di prevenzione e protezione individuate**

Il presente documento, che contiene le misure minime di prevenzione e protezione adottate al fine di eliminare o ridurre i rischi derivanti da possibili interferenze tra le attività svolte dalla Ditta Affidataria e quelle svolte dai lavoratori o altri soggetti presenti o cooperanti nel medesimo luogo di lavoro, viene condiviso prima dell’inizio delle attività connesse all’affidamento.

Il responsabile della Ditta si impegna a trasmettere i contenuti del presente documento unico di valutazione dei rischi da interferenze ai propri lavoratori. Inoltre, la stazione appaltante si impegna ad aggiornare e/o

modificare la presente valutazione, in caso di modifiche di carattere tecnico, logistico o organizzativo, che dovessero rendersi necessarie nel corso dell’esecuzione

dell’affidamento, o se durante l’espletamento dell’attività commissionata si manifestasse la presenza di rischi non identificabili in via preliminare.

Per le attività lavorative, sarà di volta in volta verificato se sussistano condizioni di interferenza tra le attività programmate della Ditta affidataria e quelle di altre ditte presenti e con l’utenza.

La Ditta affidataria dovrà trasmettere tutte le osservazioni ed integrazioni al presente documento.

La Ditta affidataria si impegna ad inserire il presente documento come allegato del proprio documento di valutazione dei rischi assumendosi tutte le responsabilità di cui all’art 17 del D.Lgs. 81/08.

In caso di inosservanza di norme in materia di sicurezza o in caso di pericolo imminente per i lavoratori, il Responsabile dei Lavori ovvero il Committente, potrà ordinare la sospensione dei lavori, disponendone la ripresa solo quando sia di nuovo assicurato il rispetto della normativa vigente e siano ripristinate le condizioni di sicurezza e igiene del lavoro.

Per sospensioni dovute a pericolo grave ed imminente il Committente non riconoscerà alcun compenso o indennizzo all’Affidatario.

### **2.3 Costi della sicurezza**

Con il presente documento unico preventivo, vengono fornite ai concorrenti e di conseguenza all’Impresa che risulterà aggiudicataria, le informazioni relative oltre ai rischi residui dovuti alle interferenze e le misure di sicurezza da attuare anche le informazioni relative ai costi per la sicurezza.

Infatti, è opportuno ricordare che le norme prevedono che nei contratti di somministrazione, di affidamento e di sub affidamento, di cui agli articoli 1559, 1655 e 1656 del codice civile, devono essere specificatamente indicati i costi relativi alla sicurezza del lavoro che non potranno essere comunque soggetti a ribasso d’asta. Le singole voci dei costi della sicurezza vanno calcolate considerando il costo di utilizzo per la fornitura o il servizio interessato che comprende, quando applicabile, la posa in opera ed il successivo smontaggio, l’eventuale manutenzione e l’ammortamento.

Rientrano fra i costi per la sicurezza tutte quelle misure preventive e protettive necessarie per l’eliminazione o la riduzione dei rischi interferenti individuati nel presente documento, così come riportato di seguito:

- le misure preventive e protettive e dei dispositivi di protezione individuale eventualmente previsti nel DUVRI per lavorazioni interferenti;
- i mezzi e i servizi di protezione collettiva come segnaletica di sicurezza, avvisatori acustici, recinzioni, ecc.;
- le procedure contenute nel DUVRI e previste per specifici motivi di sicurezza;
- gli eventuali interventi finalizzati alla sicurezza e richiesti per lo sfasamento spaziale o temporale delle attività interferenziali previste nel DUVRI.

I costi e gli oneri così determinati sono compresi nel valore economico dell’affidamento, ma non sono assoggettabili a ribasso d’asta.

**PARTE 3 – SPECIFICITA’ DELL’AFFIDAMENTO**

**3.1 Luoghi di lavoro interessati dalle attività oggetto del contratto**

Approdi e aree pertinenziali nei porti di Formia, Terracina, Anzio e delle Isole di Ponza e Ventotene.

**3.2 Articolazione dell’affidamento**

Il servizio affidato consiste essenzialmente nel trasporto passeggeri, veicoli e merci tra i porti di Formia, Terracina, Anzio e delle Isole di Ponza e Ventotene. Il livello di servizio minimo è rappresentato da un volume di produzione annua stimata in 220.607 miglia. Si riporta in tabella la quantificazione minima del servizio di collegamento da realizzare, in numero di corse e miglia nautiche:

PROGRAMMA DI ESERCIZIO E ORARI								corse/		linee	corse	miglia	miglia
T1	FORMIA - PONZA Nave RO-RO-PAX							annue			totali		totali
	LUN	MAR	MER	GIO	VEN	SAB	DOM						
NAVE dal 01/01 al 31/03	09.00	09.00	09.00	09.00	09.00	09.00	09.00	89					
NAVE dal 01/04 al 30/09	08.00	08.00	08.00	08.00	08.00	08.00	08.00	182					
NAVE dal 01/04 al 30/09	14.30	14.30	14.30	14.30	14.30	14.30	14.30	182					
NAVE dal 01/01 al 31/03	17.30	17.30	17.30	17.30	17.30	17.30	17.30	89					
NAVE dal 01/04 al 30/09	17.30	17.30	17.30	17.30	17.30	17.30	17.30	182					
NAVE dal 01/10 al 31/12	09.00	09.00	09.00	09.00	09.00	09.00	09.00	91					
NAVE dal 01/10 al 31/12	17.30	17.30	17.30	17.30	17.30	17.30	17.30	91	906				
T1	PONZA - FORMIA Nave RO-RO-PAX												
	LUN	MAR	MER	GIO	VEN	SAB	DOM						
NAVE dal 01/01 al 31/03	05.30	05.30	05.30	05.30	05.30	05.30	06.00	89					
NAVE dal 01/04 al 30/09	11.15	11.15	11.15	11.15	11.15	11.15	11.15	182					
NAVE dal 01/01 al 31/03	14.30	14.30	14.30	14.30	14.30	14.30	16.00	89					
NAVE dal 01/04 al 30/09	17.45	17.45	17.45	17.45	17.45	17.45	17.45	182					
NAVE dal 01/04 al 30/09	05.30	05.30	05.30	05.30	05.30	05.30	06.00	182					
NAVE dal 01/10 al 31/12	14.30	14.30	14.30	14.30	14.30	14.30	16.00	91					
NAVE dal 01/10 al 31/12	05.30	05.30	05.30	05.30	05.30	05.30	06.00	91	906	T1	1.812	39,4	71.393
T2	FORMIA - VENTOTENE Nave RO-RO-PAX												
	LUN	MAR	MER	GIO	VEN	SAB	DOM						
NAVE dal 01/01 al 31/05	08.45	09.15	09.15	09.15	09.15	09.15	09.15	150					
NAVE dal 01/04 al 31/05					14.45			9					
NAVE dal 01/06 al 30/09	08.45	08.45	08.45	08.45	08.45	08.45	08.45	121					
NAVE dal 01/06 al 30/09	14.15	14.15	14.15	14.15	14.15	14.15	14.15	86					
NAVE dal 01/10 al 31/12	08.45	09.15	09.15	09.15	09.15	09.15	09.15	91	457				
T2	VENTOTENE - FORMIA Nave RO-RO-PAX												
	LUN	MAR	MER	GIO	VEN	SAB	DOM						
NAVE dal 01/01 al 31/03	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00	150					
NAVE dal 01/04 al 31/05					12.00			9					
NAVE dal 01/04 al 30/09	17.30	17.30	17.30	17.30	17.30	17.30	17.30	121					
NAVE dal 01/06 al 30/09	12.00			12.00	12.00	12.00	12.00	86					
NAVE dal 01/10 al 31/12	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00	91	457	T2	914	30	27.420
T3	NAVE RO-RO FORMIA - VENTOTENE - PONZA - FORMIA												
	LUN	MAR	MER	GIO	VEN	SAB	DOM						
NAVE DA CARICO 01/01 al 31/05	07.00		07.00		07.00			64					
NAVE DA CARICO 01/06 al 30/09	07.00	07.00		07.00	07.00	07.00		86					
NAVE DA CARICO 01/10 al 31/12	07.00		07.00		07.00			39	190	T3	190	89,4	16.986
A1	ANZIO-PONZA												
	LUN	MAR	MER	GIO	VEN	SAB	DOM						
U.VELOCE dal 15/06 al 15/09	08.45	08.45	08.45	08.45	08.45	08.45	08.45	92					
U.VELOCE dal 15/06 al 15/09					15.00		15.00	26	118				
A1	PONZA-ANZIO												
	LUN	MAR	MER	GIO	VEN	SAB	DOM						
U.VELOCE dal 15/06 al 15/09					12.00		12.00	26					
U.VELOCE dal 15/06 al 15/09	17.30	17.30	17.30	17.30	17.30	17.30	17.30	92	118	A1	236	36	8.567
A2	FORMIA - PONZA - VENTOTENE												
	LUN	MAR	MER	GIO	VEN	SAB	DOM						
U.VELOCE dal 01/01 al 31/05	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00	150					
U.VELOCE dal 01/06 al 30/09					10.00	10.00	10.00	52					
U.VELOCE dal 01/06 al 30/09	18.15	18.15	18.15	18.15	18.15	18.15	18.15	121					
U.VELOCE dal 01/10 al 31/12	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00	91	414				
A2	VENTOTENE - PONZA - FORMIA												
	LUN	MAR	MER	GIO	VEN	SAB	DOM						
U.VELOCE dal 01/01 al 31/05	06.45-07.45	06.45-07.45	06.45-07.45	06.45-07.45	06.45-07.45	06.45-07.45	09.00-10.00	150					
U.VELOCE dal 01/06 al 30/09	05.45-06.45	05.45-06.45	05.45-06.45	05.45-06.45	05.45-06.45	05.45-06.45	06.45-07.45	121					
U.VELOCE dal 01/06 al 30/09					15.15-16.15	15.15-16.15	15.15-16.15	52					
U.VELOCE dal 01/10 al 31/12	06.45-07.45	06.45-07.45	06.45-07.45	06.45-07.45	06.45-07.45	06.45-07.45	09.00-10.00	91	414	A2	828	57,6	47.676
A3	FORMIA - VENTOTENE - PONZA												
	LUN	MAR	MER	GIO	VEN	SAB	DOM						
U. VELOCE dal 01/01 al 31/03	15.30	15.30	15.30	15.30	15.30	15.30	15.30	89					
U. VELOCE dal 01/04 al 30/09			11.15	11.15				78					
U. VELOCE dal 01/04 al 31/05						11.15		9					
U. VELOCE dal 01/04 al 30/09	18.00	18.00	18.00	18.00	18.00	18.00	18.00	182					
U. VELOCE dal 01/10 al 31/12	15.30	15.30	15.30	15.30	15.30	15.30	15.30	91	449				
A3	PONZA - VENTOTENE - FORMIA												
	LUN	MAR	MER	GIO	VEN	SAB	DOM						
U. VELOCE dal 01/01 al 31/03	05.45-06.45	05.45-06.45	05.45-06.45	05.45-06.45	05.45-06.45	05.45-06.45	08.00-09.00	89					
U. VELOCE dal 01/04 al 30/09	05.45-06.45	05.45-06.45	05.45-06.45	05.45-06.45	05.45-06.45	05.45-06.45	08.00-09.00	182					
U. VELOCE dal 01/04 al 31/05						14.45-15.45		9					
U. VELOCE dal 01/04 al 30/09			14.45-15.45	14.45-15.45			14.45-15.45	78					
U. VELOCE dal 01/10 al 31/12	05.45-06.45	05.45-06.45	05.45-06.45	05.45-06.45	05.45-06.45	05.45-06.45	08.00-09.00	91	449	A3	897	47,8	42.883
A4	TERRACINA - PONZA												
	LUN	MAR	MER	GIO	VEN	SAB	DOM						
U.VELOCE dal 01/06 al 15/09	09.00	09.00	09.00	09.00	09.00	09.00	09.00	106	106				
A4	PONZA - TERRACINA												
	LUN	MAR	MER	GIO	VEN	SAB	DOM						
U.VELOCE dal 01/06 al 15/09	18.00	18.00	18.00	18.00	18.00	18.00	18.00	106	106	A4	212	26,8	5.682
<b>totale</b>								<b>5.089</b>			<b>5.089</b>		<b>220.607</b>

La Ditta aggiudicataria dovrà disporre nei porti di Formia, Terracina, Anzio e delle Isole di Ponza e Ventotene, di banchine di approdo e di apposite strutture, per la biglietteria e per il ricovero dei passeggeri, disponibili sulla base di idoneo titolo.

### 3.3 Contesto aree operative, caratterizzazione dell’attività di trasporto e della sua utenza

In particolare, le attività previste nell’affidamento si svolgono in ambito portuale, dove, in considerazione del loro eventuale espletamento in orari e spazi ove è previsto l’espletamento di servizi complementari all’attività propria dell’affidamento e/o analoghi servizi svolti da terzi, possono emergere possibili situazioni di interferenza. Tali situazioni di interferenza, sovrapponendosi con la viabilità all’interno dei porti possono esporre a rischi specifici e/o particolari i lavoratori che operano in tali ambiti, oltreché l’utenza.

In prossimità delle banchine e delle aree pertinenti durante le operazioni di imbarco/sbarco possono essere presenti, oltre agli utenti e al personale dell’aggiudicatario, cioè personale marittimo, personale tecnico-amministrativo, addetti alla sorveglianza e alla pulizia, anche personale di altri operatori portuali che hanno rapporti di collaborazione con l’impresa aggiudicataria e personale di soggetti terzi.

Lo svolgimento delle attività all’interno dei porti e sulle banchine, ricadente ovviamente sotto la giurisdizione delle Autorità Marittime, richiede una formale regolamentazione delle attività in relazione al quadro orario dei servizi oggetto dell’affidamento.

<b>Apertura giornaliera biglietterie</b>	60 min prima della I corsa
<b>Chiusura giornaliera biglietterie</b>	dopo la partenza dell’ultima corsa

All’interno dell’orario di lavoro, in prossimità degli approdi è possibile trovare:

- personale tecnico-amministrativo della Ditta affidataria, presente nelle biglietterie e nei punti di ricovero dei passeggeri;
- personale marittimo della Ditta affidataria;
- utenza in partenza ed in arrivo;
- eventuali dipendenti delle Ditte affidatarie di servizi complementari;

Fuori dell’orario di servizio viene garantito un servizio di guardiania dei mezzi, gestito da personale dipendente dalla Ditta affidataria o da ditta esterna.

Nei giorni di sabato, domenica e festivi secondo gli orari riportati sopra la presenza di persone è sostanzialmente ridotta ed è limitata agli orari effettivi di servizio.

### 3.4 Misure di prevenzione e protezione generali

L’Amministrazione, nel rispetto della piena autonomia organizzativa e gestionale dell’Affidatario, dispone, quanto segue, al fine di promuovere le azioni di cooperazione finalizzate alla tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori. L’Affidatario s’impegna ad attuare le disposizioni di seguito riportate, nonché ad impartire al personale addetto agli interventi aggiudicati, precise istruzioni e adeguata informazione/formazione.

L’Affidatario si impegna, altresì, ad effettuare periodiche riunioni di cooperazione e coordinamento al fine di individuare ulteriori esigenze relative a nuove attività, lavori e forniture che vengono a rappresentare fonte di possibili rischi di interferenza.

L’Affidatario si impegna, altresì, a individuare e prendere visione dei luoghi nei quali espletterà l’incarico, prima dell’avvio del servizio ed a fornire l’elenco del personale che sarà impegnato per l’espletamento del servizio oggetto dell’affidamento.

L’Affidatario, tramite i propri responsabili operativi, provvederà ad effettuare controlli periodici ed a spot per accertare che le misure adottate con il presente documento siano rispettate.

### **Misure obbligatorie per il personale dell’Affidatario**

Il personale dell’Affidatario per poter accedere ed operare nelle aree destinate allo svolgimento del servizio:

- deve indossare indumenti di lavoro ed i dispositivi di protezione individuali ove prescritti;
- deve apporre sull’indumento da lavoro la tessera di riconoscimento, corredata di fotografia e delle generalità del datore di lavoro;
- deve essere informato, prima di accedere alle aree destinate allo svolgimento del servizio, delle tempistiche (es: giorni ed orari di servizio) onde evitare eventuali interferenze con l’attività di terze ditte. A tal fine l’Affidatario è chiamato ad effettuare preliminarmente, secondo necessità, appositi sopralluoghi per una migliore definizione dei pericoli di interferenza esistenti;
- deve localizzare i percorsi di evacuazione rapida in caso di emergenza apposte in prossimità dei luoghi in cui verrà espletato il servizio e deve prendere fisicamente visione delle vie di esodo prima dell’inizio della propria attività;
- deve accedere a dette aree rispettando scrupolosamente le misure generali di prevenzione e protezione (opere provvisorie, delimitazioni, recinzioni, segnaletica, dispositivi di protezione individuale, ecc.), onde evitare eventuali interferenze con percorsi pedonali di passaggio e aree adibite al servizio;
- deve rispettare la segnaletica delle aree adibite al passaggio e di quelle adibite al servizio;
- deve rispettare i percorsi indicati dalla segnaletica verticale e orizzontale;
- non deve ingombrare con mezzi, materiali e/o attrezzature i presidi e la segnaletica di sicurezza;
- non deve abbandonare materiali e/o attrezzature che possono costituire fonte potenziale di pericolo in luoghi di transito e di lavoro se non autorizzati e in condizioni di sicurezza;
- evitare l’uso di cuffie o auricolari per l’ascolto della musica durante l’attività lavorativa poiché potrebbero impedire la corretta percezione dei segnali acustici di allarme.

## **PARTE 4 - RISCHI DI INTERFERENZA PRESENTI NELLE AREE OPERATIVE**

### **4.1 Rischi nelle aree adibite al servizio**

Nelle aree operative i possibili rischi sono legati a fattori quali:

- Urto e/o investimento con automezzi che transitano nei piazzali e sulle banchine durante le operazioni di sbarco/ imbarco da e verso le navi;
- Urto e/o investimento con mezzi in fase di manovra;
- possibilità di scivolare a causa della natura delle pavimentazioni o, meglio, di una loro particolare situazione occasionale, come avviene ad esempio in caso di avverse condizioni meteorologiche;
- possibilità di inciampare a causa di sconessioni del suolo calpestabile rese possibili da interventi di manutenzione non correttamente eseguiti;
- possibilità di essere investito da cime di ormeggio soggette a rottura durante le operazioni di ormeggio/disormeggio delle unità navali;
- possibilità di caduta in mare.

Si segnala in questa sede la necessità, nelle aree operative e di accesso alle banchine, che i veicoli dovranno circolare a passo d’uomo.

## **PARTE 5 - MISURE PREVENTIVE/PROTETTIVE DA ADOTTARE PER L’ELIMINAZIONE DEI RISCHI DA INTERFERENZE**

Alla individuazione dei rischi da interferenza, segue l’attuazione di misure di coordinamento, sia generali, sia specifiche di seguito indicate.

Nell’esecuzione e conduzione delle attività lavorative svolte dal personale dell’Affidatario in ambito portuale, l’affidatario stesso dovrà adottare di propria iniziativa tutte quelle cautele che valgano a prevenire la possibilità di danni in genere e specialmente di infortuni.

L’Amministrazione, per quanto di sua competenza, ai sensi dell’Art 26 del D.Lvo 81/08, specifica le misure e le disposizioni di carattere generale, che l’affidatario è tenuto a rispettare al fine di ridurre i rischi da interferenza, in particolare per le attività che costituiscono oggetto delle prestazioni contrattuali.

Nel fare questo l’Amministrazione non assume alcuna responsabilità diretta per la tutela dei lavoratori dell’affidatario, il quale mantiene i compiti e le responsabilità di ogni datore di lavoro in base al dettato del D. Lgs. 626/94 e ss.mm.ii.

In particolare, l’affidatario è tenuto a rispettare le seguenti disposizioni di carattere generale per l’eliminazione e/o riduzione dei rischi da interferenze.

**5.1 TRAFFICO VEICOLARE**

<b>Rischi da interferenze</b>	<p><b>Presenza di veicoli in circolazione e manovra in ambito portuale:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- automezzi privati</li> <li>- automezzi della ditta affidataria e di altri prestatori d’opera/terzi (ad esempio autobotti per bunkeraggio, rifornimenti, ecc..)</li> </ul> <p><b>Presenza di pedoni:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- lavoratori della Ditta affidataria</li> <li>- lavoratori di altri appaltatori/ prestatori d’opera/terzi - utenti.</li> </ul>
<b>Evento/Danno</b>	<p>Incidenti tra automezzi.</p> <p>Investimento di pedoni.</p> <p>Impedimenti lungo i percorsi di transito.</p> <p>Urti.</p>
<b>Comportamenti da adottare da parte della società affidataria</b>	<p>Suddividere il flusso di traffico veicolare da quello pedonale. L’accesso e la circolazione dei mezzi nelle aree operative (piazzali e banchine) devono avvenire nel rispetto della segnaletica.</p> <p>Tutti i mezzi debbono procedere in dette aree a passo d’uomo.</p> <p>Il transito e la sosta sono consentiti solo negli spazi a ciò destinati e segnalati mediante apposita segnaletica stradale sia orizzontale che verticale. Per raggiungere i luoghi di imbarco e sbarco a bordo dei mezzi seguire i percorsi concordati in sede di organizzazione del servizio.</p> <p>Nel caso di presenza di automezzi per il bunkeraggio, la consegna e lo scarico di materiali è necessario per evitare interferenze che ogni operatore operi senza interferire con le attività già in fase di espletamento nonché senza ostacolare la viabilità di persone e mezzi.</p> <p>In caso di manovre in retromarcia o quando la manovra risulti particolarmente difficile (spazi ridotti, scarsa visibilità, ecc.), farsi coadiuvare da un collega o da altro personale a terra ed utilizzare mezzi dotati di segnalatore acustico di retromarcia o clacson.</p> <p>Per interventi da eseguirsi con impiego di mezzi operativi, la Ditta esecutrice porrà la massima attenzione (prima, durante e dopo le manovre) affinché nessuno possa interferire col raggio d’azione della macchina operatrice. L’area di transito sarà comunque interdetta al passaggio di persone e di altri mezzi. In tal caso dovranno essere indicati percorsi alternativi per i pedoni e per gli automezzi.</p>
	<p>Formazione, informazione e addestramento del personale secondo quanto previsto dal DL 81/2008.</p>

## 5.2 TRAFFICO PEDONALE (lavoratori della Ditta affidataria, lavoratori di altri appaltatori/prestatori d’opera/terzi e utenti)

<b>Rischi da interferenze</b>	<b>Presenza di veicoli in circolazione e manovra nelle aree di pertinenza:</b> - automezzi privati dei dipendenti - automezzi della ditta affidataria e di altri prestatori d’opera/terzi
<b>Evento/Danno</b>	Investimenti. Urti / lesioni Schiacciamento. Scivolamento, caduta.
<b>Comportamenti da adottare da parte della società affidataria</b>	Suddividere i flussi di traffico pedonale e veicolare con idonea segnaletica. Camminare lungo i percorsi pedonali indicati mediante segnaletica, ove presenti e comunque lungo il margine delle vie carrabili. Non consentire la sosta/ il passaggio di persone dietro gli automezzi in operazione o manovra. Formazione, informazione e addestramento del personale secondo quanto previsto dal DL 81/2008.

## 5.3 OPERAZIONI DI IMBARCO/SBARCO, CARICO / SCARICO MERCI, ORMEGGIO/DISORMEGGIO/BUNKERAGGIO

<b>Rischi da interferenze</b>	<b>Presenza di altro personale:</b> - personale Ditta affidataria - altri appaltatori/prestatori d’opera/terzi <b>Pedoni:</b> - utenti
<b>Evento/Danno</b>	Urti a persone o cose. Caduta di oggetti o materiali. Rottura di cime di ormeggio. Sversamenti accidentali. Caduta in mare

<b>Comportamenti da adottare da parte della società affidataria</b>	<p>Parcheggiare il mezzo in modo da ridurre al minimo l’ingombro, non sostare nelle corsie dedicate al transito dei pedoni.</p> <p>Non ingombrare la via di transito veicolare con attrezzature e materiale di vario genere.</p> <p>Delimitazione della zona di carico e scarico bunker e/o materiali mediante colonnine mobili con piantane e cordelle ad alta visibilità per delimitare la zona operativa e segnalare la presenza di rischio.</p> <p>Inibire le aree di bitta, con nave all’ormeggio/disormeggio, ai soggetti non autorizzati.</p> <p>Repentina eliminazione di eventuali sversamenti di bunker seguendo le procedure indicate dalle schede di sicurezza e con utilizzo di idonei dispositivi di protezione individuali.</p> <p>Posizionamento in banchina, in prossimità dei punti di imbarco, di salvagenti anulari dotati di apposita cima;</p> <p>Distribuzione di idonei D.P.I;</p> <p>Formazione, informazione e addestramento del personale secondo quanto previsto dal DL 81/2008.</p>
---	--

#### 5.4 ABITI DI LAVORO E MEZZI PERSONALI DI PROTEZIONE PER IL RISCHIO INTERFERENZIALE

A tutti i lavoratori dovranno essere obbligatoriamente forniti in dotazione personale i necessari

Dispositivi di Protezione Individuali per il rischio “interferenziale”. In particolare, il personale dovrà ricevere informazione preventiva per particolari esigenze di carattere operativo.

Tutti i lavoratori dovranno essere adeguatamente formati e informati circa il corretto uso dei DPI loro consegnati.

Tali dispositivi di sicurezza dovranno essere rigorosamente conformi alle prescrizioni del D.Lgs 475/92 e s.m.i. e marchiati CE.

#### 6. STIMA DEI COSTI DELLA SICUREZZA DA INTERFERENZE

Sono da considerare come costi per la sicurezza da interferenze tutti quelli connessi alle misure preventive e protettive necessarie ad eliminare o ridurre i rischi derivanti da possibili interferenze. Nel caso specifico non sono stati individuati costi aggiuntivi rispetto ai normali oneri per la sicurezza, per apprestamenti di sicurezza relativi alla eliminazione/riduzione dei rischi da interferenze, oltre a quelli già a disposizione della ditta affidataria per l’espletamento dell’attività propria di trasporto marittimo passeggeri in ambito portuale.

Luogo e data ..... Timbro e Firma .....

(Committente)

*Da restituire al Committente, sottoscritto per presa visione e accettazione.*

Luogo e data ..... Timbro e Firma .....

(Ditta)

## ATTIVITÀ SVOLTA DALLA DITTA

*(compilazione a cura della ditta)***Generalità**

<b>Ragione sociale</b>	
<b>Sede Legale</b>	
<b>Partita IVA</b>	
<b>Numero di telefono</b>	
<b>Numero di fax</b>	
<b>Attività svolte</b>	
<b>Settore</b>	

**Funzioni in materia di prevenzione dei rischi sui luoghi di lavoro della Ditta**

<b>Datore di Lavoro</b>	
<b>Responsabile Servizio di prevenzione e protezione</b>	
<b>Medico Competente</b>	
<b>Rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza (RLS)</b>	
<b>Addetti emergenza e primo soccorso</b> presenti durante il servizio, ove necessari	
<b>Responsabile delle attività</b>	

**Altre informazioni**

<b>Descrizione dei lavori</b> (ulteriori rispetto a quelle indicate nella parte prima dei DUVRI)	
<b>Attrezzature e materiali utilizzati</b>	

<p><b>Misure che si ritengono necessarie per eliminare ovvero ridurre al minimo le interferenze</b></p>	
<p>(ulteriori rispetto a quelle indicate nella parte prima dei DUVRI)</p>	
<p>NOTE</p>	

Luogo e data .....

Timbro e Firma .....

Copia



**REGIONE  
LAZIO**

**Assessorato Mobilità, Trasporti, Tutela del Territorio, Ciclo dei rifiuti, Demanio e Patrimonio**

Direzione Infrastrutture e Mobilità  
Area Trasporto marittimo – Aeroporti e Infrastrutture della mobilità sostenibile

## **ALL. 4.2 QUADRO TECNICO ECONOMICO**

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

***CIG: A03FA1EE17 - CUP: F69I23000230003***

Quadro Tecnico economico	annuo	complessivo per 5 anni
<b>A) VALORE DELLA CONCESSIONE</b>		<b>+ 6 mesi ev. proroga</b>
a.1 - Valore totale della compensazione (Valore Attuale Netto annuo)	€ 17.967.127,00	€ 89.835.635,00
Totale valore concessione (a.1)	<b>€ 17.967.127,00</b>	<b>€ 89.835.635,00</b>
<b>B) ULTERIORI SOMME</b>		
b.1 - Premialità	€ 0,00	€ 0,00
b.2 - Proroga tecnica ( 6 mesi)		€ 8.983.563,50
Totale ulteriori somme (b1+b2)	€ 0,00	€ 8.983.563,50
VALORE MASSIMO STIMATO DELLA CONCESSIONE (A+B)	<b>€ 17.967.127,00</b>	<b>€ 98.819.198,50</b>
<b>C) SOMME A DISPOSIZIONE DELL'AMMINISTRAZIONE</b>		
c.1 - Eventuali spese per commissioni giudicatrici	€ 30.000,00	€ 30.000,00
c.2 - Spese per pubblicità	€ 10.000,00	€ 10.000,00
c.3 - Contributo ANAC	€ 880,00	€ 880,00
c.4 - Adeguamenti istat	€ 877.211,64	€ 4.386.058,20
c.5 - Incentivi per RUP, Direttore esecuzione e collaboratori (1,10% di a.1)	€ 197.638,40	€ 988.191,99
Totale somme a disposizione al netto delle imposte (c.1+c.2+c.3+c.4+c5)	<b>€ 1.115.730,04</b>	<b>€ 5.415.130,19</b>
<b>D) IMPOSTE</b>		
d.1 - IVA (10% su A + B+ c4)	€ 1.884.433,86	€ 10.320.525,67
d.2 - IVA su altre voci (22% su C1+c2)	€ 8.800,00	€ 8.800,00
Totale Imposte (d.1+d.2)	€ 1.893.233,86	€ 10.329.325,67
TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE (C+D)	<b>€ 3.008.963,90</b>	<b>€ 15.744.455,86</b>
<b>IMPORTO TOTALE QUADRO ECONOMICO (A+B+C+D)</b>	<b>€ 20.976.090,90</b>	<b>€ 114.563.654,36</b>