



Phone +39(0)966.588640
Fax +39(0)966.588617
autotoriaportuale@pec.portodigioiatauro.it



Autorità di Sistema Portuale
dei Mari Tirreno Meridionale
e Ionio



*Contrada Iamia, snc
89013, Gioia Tauro (RC
Italy
Codice fiscale
91005020804*

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEI MARI TIRRENO MERIDIONALE E IONIO

Servizio di Manovra Ferroviaria del Comprensorio portuale di Gioia Tauro

CAPITOLATO SPECIALE

Sommario

Art. 1 – Oggetto della Concessione	3
Art. 2 – Durata	4
Art. 3 – Canone di concessione	5
Art. 4 – Tariffe per i servizi di manovra	5
Art. 5 – Sopralluoghi preliminari all’offerta e conoscenza del contesto di comprensorio.....	6
Art. 6 – Servizi aggiuntivi oggetto di valutazione tecnica	6
Art. 7 – Esigenze specifiche di servizio	7
Art. 8 – Orari di servizio	7
Art. 9 – Requisiti di sicurezza	8
Art. 10 – Licenza di impresa ferroviaria	8
Art. 11 – Materiale rotabile	9
Art. 12 - Personale	10
Art. 13 – Livelli di performance	10
Art. 14 – Pubblicità delle Condizioni economiche applicate e delle performance raggiunte	10
Art. 15 – Obbligo di condizioni non discriminatorie	10
Art. 16 – Obbligo di contabilità separata e distinta per le operazioni di manovra e di rendicontazione.....	10
Art. 17 – Interoperabilità dei sistemi.....	11
Art. 18 – Penali	12
Art. 19 – Obblighi informativi alla scadenza del Contratto	13
Art. 20 – Subentro di operatore al termine del Contratto	13
Art. 21 – Subappalto.....	14
Art. 22 – Copertura assicurativa	14
Art. 23 -Risoluzione.....	14
Art. 24 – Recesso, cessazione e revoca	14
Art. 25 - Clausola risolutiva espressa.....	15
Art. 26 - Foro competente	15
Art. 27 – Spese contrattuali, imposte e tasse.....	15
Art. 28 – Divieto di cessione	15
Art. 29 – Garanzia provvisoria e definitiva	16
Art. 30 - Riduzione della garanzia provvisoria e definitiva	16
Art. 31 – Criteri di aggiudicazione.....	16
Allegati.....	21

Art. 1 – Oggetto della Concessione

L'operatore selezionato svolgerà, in qualità di Gestore Unico e Operatore di Manovra e alle condizioni e con le modalità indicate nel presente Capitolato, nella bozza di Contratto tipo fra Gestore Unico e Imprese Ferroviarie/Terminalisti, negli atti ivi richiamati e nel Regolamento Comprensoriale della Manovra Ferroviaria (ReCoMaF) di Gioia Tauro (allegato n. 3), la commercializzazione, l'organizzazione e la gestione operativa del servizio di manovra nel Compensorio del porto di Gioia Tauro.

Le attività di manovra svolte a favore delle Imprese Ferroviarie/Terminalisti riguardano:

- Le manovre dai binari di arrivo e partenza ai binari di presa e consegna e viceversa
- Le manovre di terminalizzazione, con o senza scomposizione, dai binari di presa e consegna ai raccordi portuali e privati e viceversa
- Le operazioni accessorie connesse a quanto sopra (ad es. aggancio e sgancio di locomotori; apposizione e rimozione fanali e segnali, scarto carri, etc.), dove richiesti o necessari
- La movimentazione di carri o gruppi di carri all'interno dei raccordi privati o da questi verso i fasci base o altri binari di appoggio, dove richiesta

Il Gestore Unico, prima dell'avvio del servizio e in occasione dell'attivazione di ciascun orario di servizio e di variazioni che abbiano un impatto significativo sull'organizzazione degli impianti di servizio, redige e aggiorna (in collaborazione con i richiedenti servizi, RFI, altri operatori di impianto) un documento di programmazione ("Programma di Manovra") in cui vengono riportati gli orari di arrivo e partenza dei treni, nonché declinate tutte le operazioni da svolgere dopo l'arrivo dei treni o prima della partenza degli stessi, ivi incluse l'avvio e la conclusione del servizio di manovra, con i relativi orari e le conseguenti rispettive responsabilità; il documento di programmazione è redatto evidenziando le finestre temporali previste per lo scarico/carico dei convogli.

La programmazione del servizio di manovra ferroviaria deve essere coordinata con la programmazione della capacità dell'infrastruttura ferroviaria, nonché con i tempi di lavorazione dei carichi all'interno delle singole unità produttive.

Gli operatori comprensoriali, RFI, il Gestore Unico e i richiedenti il servizio interessati sottoscrivono, nel rispetto di esigenze di riservatezza commerciale, il suddetto documento di programmazione dei servizi ferroviari nel comprensorio, con assunzione di responsabilità al rispetto degli orari ivi previsti. Tale documento è predisposto con le modalità descritte alla misura n.12 della Delibera n. 130/2019 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

Il Gestore Unico dovrà inoltre:

- Adottare un sistema di monitoraggio della qualità dei servizi di manovra come indicato nella Misura 12.2 della Delibera n. 130/2019 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.
- Perseguire, fermo restando l'obbligo di implementazione del regolamento (UE) n. 1305/2014 dell'11 dicembre 2014, relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema Applicazioni telematiche per il trasporto merci del sistema ferroviario dell'Unione europea, l'interoperabilità con le piattaforme informatiche di RFI, dei richiedenti servizio e degli operatori comprensoriali o la loro integrazione;

- Definire una procedura per la gestione degli impatti sulle operazioni di manovra delle attività di manutenzione delle infrastrutture ferroviarie, al fine di garantire il coordinamento con l'operatore di manutenzione e minimizzare le interruzioni di operatività;
- Redigere un Documento organizzativo/Operativo con la descrizione analitica delle modalità operative dei servizi prestati.

Costituiscono parte integrante degli obblighi del Concessionario le attività richiamate in capo al Gestore Unico e all'Operatore di Manovra nel ReCoMaF del Comprensorio del porto di Gioia Tauro e nella Bozza di Contratto Tipo fra Gestore Unico e Imprese Ferroviarie/Terminalisti (allegato n. 5).

Il Gestore Unico e Operatore di Manovra si impegna a recepire nella documentazione contrattuale eventuali disposizioni inerenti all'organizzazione e al funzionamento delle attività di manovra ferroviaria dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

L'ammontare presunto complessivo del servizio in concessione è stimato in 4.500.000,00 Euro sulla base dei volumi attesi di manovra ferroviaria e delle ipotesi di tariffe applicate.

I volumi di traffico attesi per il periodo di durata della concessione sono stati calcolati sulla base delle informazioni (consuntive e previsionali di traffico ferroviario) oltre che dalle richieste di traffico avanzate dalle Imprese ferroviarie per l'anno 2023 acquisite da RFI, con volumi previsionali che superano i 900 treni/anno.

Art. 2 – Durata

La concessione avrà la durata di 5 anni a partire dall'effettivo avvio del servizio, come risultante dal verbale che sarà redatto in contraddittorio dalle parti.

Al termine dei primi 5 anni di durata contrattuale l'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio si riserva la facoltà di rinnovare per un periodo di ulteriori 3 anni la durata della concessione, in ragione ed in occasione dei lavori che RFI eseguirà per il potenziamento delle infrastrutture del Comprensorio ferroviario del porto di Gioia Tauro, nonché degli ulteriori investimenti richiesti al Gestore Unico in corso di esecuzione del rapporto concessorio.

In ragione delle tempistiche che potrebbero essere eventualmente necessarie al Concessionario per acquisire i mezzi e le risorse con le necessarie qualifiche e abilitazioni, o per estendere Certificazioni di sicurezza, è concesso per l'avvio del servizio un termine massimo di 6 mesi dalla data di stipula del contratto. Il Concessionario, in funzione della sua organizzazione e disponibilità, può richiedere un termine di avvio del servizio anticipato, ferma restando la durata massima definita per l'affidamento.

Alla data di scadenza della concessione il Gestore Unico, qualora richiesto, sarà comunque tenuto a proseguire la prestazione alle stesse condizioni economiche e nel rispetto delle medesime modalità operative, fino ad un massimo di ulteriori 6 mesi, vale a dire per il periodo strettamente necessario alla conclusione della procedura di gara finalizzata all'individuazione del nuovo concessionario ai sensi dell'art. 106, comma 11, d.lgs. n. 50 del 2016.

Art. 3 – Canone di concessione

Il Gestore Unico e Operatore di Manovra diviene Concessionario di servizio di interesse generale.

È stabilito un canone di concessione annuale pari allo 0,50% del fatturato globale di comprensorio conseguito durante l'anno, da riconoscersi all'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio.

Tale canone non potrà in alcun caso essere inferiore ad Euro 5.000,00 (eurocinquemila/00) e sarà corrisposto in via anticipata, entro la fine del primo mese di ciascun anno di affidamento per la quota minima indicata. Eventuali conguagli a favore dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio saranno calcolati e versati entro il terzo mese dell'anno successivo a quello di riferimento, tenuto conto dei valori effettivi di fatturato realizzati dal Gestore Unico e Operatore di Manovra.

Art. 4 – Tariffe per i servizi di manovra

Le tariffe per le operazioni di manovra, organizzate secondo le indicazioni della Delibera n. 130/2019 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, sono definite a seguito dell'offerta migliorativa per i clienti del servizio proposta dal Concessionario in sede di presentazione dell'offerta

Il corrispettivo per singola operazione di:

- Terminalizzazione a treno completo;
- Terminalizzazione con composizione e scomposizione

sarà calcolato applicando alle tariffe base descritte nell'allegato n. 3 il ribasso d'asta unico offerto dall'aggiudicatario della gara tenuto conto del fatto che non sono oggetto di ribasso gli oneri per la sicurezza inclusa la parte interferenziale.

Relativamente alle attività di:

- Sgancio/aggancio locomotore treno;
- Rimozioni/applicazione segnali di coda;
- Scarto (carro o gruppo di carri contigui);
- Pilotaggio locomotore treno;
- Traino locomotore treno;
- Traslazione tra fasci o scali;
- Scomposizioni/composizioni particolari;

si applicano alle tariffe base di cui all'allegato n. 2.

I corrispettivi unitari per i servizi di manovra saranno revisionati, su iniziativa del Gestore Unico, in relazione alla variazione dell'indice nazionale ISTAT dei prezzi al consumo per le famiglie di operai ed impiegati (FOI). Il primo aggiornamento avverrà a partire dall'inizio del secondo anno di Contratto e sarà riferito alla variazione inflattiva del periodo contrattuale precedente.

Il Gestore Unico e Operatore di Manovra potrà definire direttamente con le Imprese Ferroviarie o i Terminalisti l'erogazione di eventuali prestazioni accessorie o aggiuntive a quanto indicato nel presente Capitolato Speciale, il cui prezzo dovrà essere basato sul criterio dei costi di fornitura effettivamente sostenuti, aumentati di un profitto ragionevole. Inoltre, dovrà comunicare all'Autorità di Regolazione dei Trasporti le condizioni tecnico-economiche eventualmente applicate in deroga a quelle pubblicate.

Art. 5 – Sopralluoghi preliminari all’offerta e conoscenza del contesto di comprensorio

Il sopralluogo presso le infrastrutture ferroviarie del comprensorio di Gioia Tauro è obbligatorio, dovrà essere effettuato dai concorrenti che intendono presentare offerta, la sua mancanza è causa di esclusione dalla procedura di gara.

I concorrenti potranno richiedere il sopralluogo presso le infrastrutture ferroviarie del comprensorio di Gioia Tauro nei termini e con le modalità stabilite nel disciplinare di gara.

L’offerente sarà tenuto a dichiarare di essere a conoscenza delle condizioni locali e di tutte le circostanze generali e particolari che possano influire sulle tariffe, sulle condizioni contrattuali e sull’esecuzione del servizio e di aver conseguentemente valutato ed elaborato la propria offerta, giudicando nel complesso remunerative le tariffe proposte e definite.

Art. 6 – Servizi aggiuntivi oggetto di valutazione tecnica

L’operatore concorrente potrà offrire i seguenti servizi aggiuntivi, che saranno oggetto di valutazione nell’ambito dell’offerta tecnica:

- Disponibilità per attività di Formazione e Verifica convogli ferroviari, con personale adeguatamente formato secondo le normative vigenti, da svolgersi presso i fasci che saranno individuati e per conto delle Imprese Ferroviarie che richiederanno questo servizio.
Tale servizio sarà quotato in modo omogeneo e trasparente dal Concessionario per tutte le Imprese Ferroviarie che dovessero richiederlo, avendo a riferimento un costo di mercato commisurato all’impegno di tempo (anche forfettizzato) e al costo effettivo sostenuto per tali attività (e le sinergie nel caso di svolgimento sia di Verifica che di Formazione sullo stesso convoglio), salvo condizioni particolari da concordare con l’Impresa Ferroviaria. Il prezzo proposto dal Gestore Unico e Operatore di Manovra sarà preliminarmente presentato all’Autorità di Sistema Portuale.
- In caso di possesso di licenza di impresa ferroviaria, capacità di organizzare ed effettuare servizi commerciali di trazione di convogli merci di breve-medio raggio con origine/destinazione gli impianti del comprensorio ferroviario del porto di Gioia Tauro.
Tali servizi potranno essere richiesti da MTO, spedizionieri o imprese interessate e il Concessionario si impegna a formulare per essi il miglior preventivo possibile, secondo il criterio dei costi effettivi di forniture, maggiorati di un ragionevole margine di utile.

I servizi commerciali di trazione richiesti non rientrano nell’ambito di esclusiva del Concessionario, per cui sono da ritenersi offerti in regime di concorrenza.

Art. 7 – Esigenze specifiche di servizio

Il Concessionario dovrà rendersi disponibile a:

- segnalare prontamente al Direttore per l’Esecuzione del Contratto di questa Autorità di Sistema Portuale e a RFI eventuali problematiche tecnico-manutentive relative all’infrastruttura ferroviaria utilizzata;
- partecipare con un ruolo propositivo di supporto e di consulenza trasportistica alla

-
- progettazione degli interventi sul Piano del ferro previsti, al fine di assicurare l'ottimizzazione delle potenzialità per lo sviluppo del traffico ferroviario e l'efficienza dei servizi di manovra;
- contribuire, su richiesta dell'AdSP-MTMI, alla definizione di documentazione tecnica in materia di sviluppo dei traffici ferroviari, sicurezza, etc.

Art. 8 – Orari di servizio

Il Gestore Unico e Operatore di manovra dovrà garantire l'operatività necessaria allo svolgimento delle attività di movimentazione programmate nei seguenti orari e giorni - **h 24 dalle ore 22.00 della Domenica fino alle ore 22.00 del Sabato (esclusi festivi)**.

Dovranno in ogni caso essere garantite le coperture per eventuali ritardi dei treni rispetto agli orari programmati, previo riconoscimento, nel caso di lavoro al di fuori degli orari di servizio suindicati (ore residue del sabato, domenica e festivi), di un incremento forfettario della tariffa pari al 20% ai fine di tenere conto della maggiorazione del costo del lavoro sostenuta dal GU.

Il Gestore Unico e Operatore di manovra dovrà rendersi disponibile a organizzare servizi richiesti in giorni festivi infrasettimanali o in orari non inclusi negli orari di servizio sopra indicati, definendo un sovrapprezzo proporzionale alle documentate maggiorazioni del costo del personale impiegato.

La richiesta di disponibilità di servizi dovrà essere anticipata dal soggetto contrattualmente titolato con almeno 8 giorni di anticipo rispetto alla data prevista di esecuzione del servizio stesso.

Il mancato rispetto di questo standard di qualità, dove attribuibile al Gestore Unico e Operatore di manovra e previo rispetto del tempo di anticipo nella richiesta di disponibilità festiva o notturna di cui sopra, darà luogo ad applicazioni di penali come previsto nel presente Capitolato.

Art. 9 – Requisiti di sicurezza

Il Concessionario è tenuto a rispettare le vigenti norme di sicurezza a tutela della salute dei lavoratori dipendenti con particolare riferimento al Testo Unico ex D.lgs. n° 81/2008 e alle norme specifiche in materia di servizi ferroviari.

In particolare, durante i lavori di realizzazione dei due nuovi scali merci in Sinistra e Destra Canale Candiano, il Concessionario dovrà interfacciarsi e coordinarsi con l'Impresa esecutrice delle opere e dei lavori per conto di RFI al fine di svolgere sempre in sicurezza i servizi di manovra.

Il Concessionario si impegna a mantenere aggiornato il Certificato di Sicurezza dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria, come da Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162, adeguato all'espletamento delle attività oggetto del presente Contratto; una copia del Certificato di Sicurezza deve essere trasmessa all'AdSP-MTMI almeno 3 mesi prima dell'avvio del servizio.

Il Concessionario si impegna ad aggiornare ed adottare, e a far rispettare al proprio personale, tutte le normative di sicurezza e di gestione delle attività ferroviarie applicabili al contesto attuale e futuro, in particolare relativamente alla gestione di traffici di merci pericolose, nonché ad assicurare il pieno rispetto delle attività di formazione professionale nel rispetto della normativa ferroviaria vigente.

Il Concessionario dovrà inoltre documentare, prima dell'avvio e in conformità a quanto indicato nell'offerta tecnica, la disponibilità di un sistema di acquisizione e mantenimento delle competenze

professionali.

Il Concessionario, prima dell'avvio del servizio, dovrà fornire la seguente documentazione:

- Documentazione aggiornata comprovante il mantenimento dei certificati indicati ai fini dell'ottenimento dell'offerta tecnica e del Sistema SGS, da riconfermare annualmente;
- Documento Unico di Valutazione dei Rischi Interferenziali (DUVRI) ai sensi dell'ex art. 26 del D. Lgs. n. 81/2008 (come da schema tipo in allegato n.8) che dovrà essere aggiornato/integrato in contraddittorio dalle parti;
- Piano di gestione e coordinamento generale della sicurezza delle varie operazioni.

Art. 10 – Licenza di impresa ferroviaria

Qualora il Concessionario abbia dichiarato la disponibilità a svolgere servizi commerciali di trazione, lo stesso è tenuto a trasmettere copia della licenza di impresa ferroviaria per trasporto merci rilasciata dal Ministero secondo le modalità previste dal decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188 e dal decreto ministeriale 2 febbraio 2011, n.36, e decreto legislativo 15 luglio 2015, n.112 o di titolo equivalente rilasciato dalla competenti autorità di altri Paesi dell'Unione Europea e conforme ai principi della Direttiva 2001/13/CE.

Art. 11 – Materiale rotabile

Il concessionario dovrà mettere a disposizione un numero di locomotori adeguato ai servizi richiesti inizialmente nel numero **minimo** di 2 mezzi (inclusa la scorta) in grado di movimentare il traffico ferroviario merci del Comprensorio, in particolare con caratteristiche tecniche adeguate al servizio di movimentazione in piano di convogli (da svolgere in traino o in spinta tenuto conto del peso degli stessi, delle capacità e dell'andamento plano-altimetrico) e in regola con le disposizioni di cui alla Direttiva ANSF n. 1/2015.

È onere del Gestore Unico e Operatore di Manovra (alle stesse condizioni economiche) dotarsi di un parco mezzi quantitativamente e qualitativamente adeguato alle necessità e fabbisogni che dovessero emergere nel corso della durata della Concessione. Eventuali operazioni di manovra aggiuntive dovute all'impiego di locomotori di potenza insufficiente non saranno retribuite da parte dell'Impresa Ferroviaria/Terminalista, oltre a dare luogo all'applicazione delle penali previste in caso di mancato rispetto delle performance indicate.

L'Impresa Concessionaria dovrà sempre garantire a tutti gli utenti un servizio celere ed efficiente a prescindere dai periodi di manutenzione programmata o indisponibilità di uno o più mezzi, i quali dovranno pertanto essere sostituiti con altri idonei aventi le stesse caratteristiche tecniche e prestazionali, con relativa apposita comunicazione scritta all'AdSP-MTMI.

La disponibilità del materiale rotabile e la documentazione circa la sua adeguatezza funzionale e rispetto ai requisiti di sicurezza indicati dovranno essere dimostrate all'Autorità di Sistema Portuale entro la data di inizio dell'esecuzione del servizio. La mancata presentazione del materiale o la sua inadeguatezza possono costituire motivo di recesso unilaterale da parte dell'AdSP-MTMI.

La disponibilità dei locomotori potrà essere dimostrata con titolo di proprietà o con altri titoli contrattuali che ne assicurino il pieno e immediato utilizzo per tutta la durata della concessione,

secondo le necessità e i possibili imprevisti che possono occorrere nel corso delle attività.

In caso di materiale rotabile nuovo e da acquistare o da noleggiare dovranno essere presentati adeguati schemi tecnici e attestazioni del costruttore per conferma delle caratteristiche tecnico-funzionali e copia degli ordini o dei pre-ordini di acquisto/contratti entro i medesimi termini.

Con riferimento al materiale rotabile impiegato all'avvio del servizio, il Concessionario, su richiesta dell'AdSP-MTMI, dovrà comunque fornire evidenza della documentazione sullo stato di avanzamento e sul rispetto delle tempistiche per l'approvvigionamento dei mezzi.

Il materiale rotabile, idoneo all'utilizzo e regolarmente registrato presso il RIN, dovrà in ogni caso essere disponibile, unitamente a copia dei relativi documenti di idoneità al servizio, e posizionato presso il comprensorio del Porto di Gioia Tauro almeno 15 giorni prima dell'avvio del servizio. Il mancato rispetto di queste condizioni comporta l'applicazione delle penali previste e la facoltà di recesso dal contratto da parte dell'Autorità di Sistema Portuale in caso di evidente e non sanabile indisponibilità del materiale indicato in offerta.

Art. 12 - Personale

Il personale impiegato nelle attività oggetto della concessione dovrà disporre delle necessarie abilitazioni tecniche e di sicurezza come da normativa vigente.

Dovranno inoltre essere garantite e mantenute le abilitazioni per le attività di verifica e formazione dei treni, dove offerte.

Deve essere applicato un CCNL che preveda esplicitamente le attività ferroviarie.

Art. 13 – Livelli di performance

Il Gestore Unico dovrà rispettare i livelli di performance del servizio indicati nella Bozza di Contratto tipo fra Gestore Unico e Imprese Ferroviarie/Terminalisti, nonché quelli che saranno definiti con le modalità richiamate nella Bozza di Contratto citata.

Art. 14 – Pubblicità delle Condizioni economiche applicate e delle performance raggiunte

Il Gestore Unico e Operatore di Manovra si obbliga a pubblicare sul proprio sito web le condizioni economiche e tecniche applicate, il sistema delle penali, un report sui livelli di performance raggiunti e le cause di ritardi e disservizi e i riferimenti aziendali per contatti di natura commerciale e amministrativa.

Art. 15 – Obbligo di condizioni non discriminatorie

Il Gestore Unico e Operatore di Manovra si obbliga ad adottare condizioni tecnico-economiche non discriminatorie nei confronti dei clienti dei servizi di manovra ferroviaria.

Art. 16 – Obbligo di contabilità separata e distinta per le operazioni di manovra e di rendicontazione

Il Gestore Unico e Operatore di Manovra si obbliga a tenere una contabilità specifica per le attività di manovra svolta all'interno del presente contratto, fornendo all'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio una rendicontazione dettagliata di:

- Per ogni singolo terminalista raccordato alla rete ferroviaria, le informazioni statistiche (ad es. n° totale treni e n° totale carri movimenti, origine e destinazione con indicazione specifica degli scali merci, Impresa ferroviaria/MTO, quantità [ton], tipologia e descrizione specifica della merce trasportata, n° containers [unità di carico e/o TEU], n° casse per inerti, etc.), trasmesse all'AdSP-MTMI mensilmente ed entro il giorno 15 del mese successivo a quello di interesse attraverso un apposito report in formato Excel (allegato n.7) che potrà essere soggetto ad eventuali aggiornamenti e/o integrazioni successive in funzione delle necessità di monitoraggio ed analisi da parte dell'AdSP-MTMI;
- Livelli di performance registrati, con analisi delle cause e delle responsabilità degli scostamenti dagli standard previsti (mensile);
- Rendicontazione economica del servizio svolto, per singolo anno solare, precisando almeno i ricavi da Imprese Ferroviarie, da Terminalisti o da altri operatori e i costi suddivisi per natura (annuale);
- Elenco aggiornato dei locomotori utilizzate e loro dati identificativi e caratteristici (annuale);
- Elenco aggiornato delle risorse operative impiegate nel servizio con indicazione delle loro qualifiche e principali mansioni (annuale).

La rendicontazione prevista su base annuale sarà trasmessa entro 1 mese dall'approvazione del Bilancio dell'anno di riferimento.

I report mensili devono essere predisposti e trasmessi all'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio entro il giorno 20 del mese successivo; un riepilogo annuale degli stessi sarà trasmesso entro la fine del mese di febbraio dell'anno successivo.

L'elenco dei locomotori utilizzate deve essere aggiornato entro 5 giorni da eventuali modifiche al parco mezzi.

Art. 17 – Interoperabilità dei sistemi

Il Gestore Unico e Operatore di Manovra si obbliga a dotarsi, entro 3 mesi dall'avvio del servizio, di un sistema informatico in grado di consentire la condivisione e lo scambio di dati e documenti relativi alle attività di movimentazione del materiale rotabile con Imprese Ferroviarie, Multimodal Transport Operators e Terminal portuali, secondo le modalità tecniche da concordare con l'AdSP-MTMI successivamente all'aggiudicazione della gara, dandone evidenza scritta alla stessa AdSP-MTMI.

In ogni caso dovranno essere previste e condivise le seguenti funzionalità di interoperabilità:

- Condivisione del programma di manovra;
- Acquisizione del programma di circolazione treni;
- Acquisizione stato di ritirabilità/entrata della merce;
- Acquisizione termine operazioni di carico del treno;
- Condivisione distinta treno;
- Condivisione gate-in/gate-out dal porto;
- Condivisione messa a disposizione convoglio ferroviario;
- Acquisizione richieste servizi di manovra da parte di IF/Terminalisti;
- Condivisione inizio / fine manovra;

-
- Gestione delle prese in carico dei convogli da rete RFI ai raccordi portuali o di privati/concessionari portuali e relativa informativa;
 - Condivisione delle informazioni sullo stato delle lavorazioni e sull'insorgenza di problematiche che possono modificare le tempistiche di lavoro (es. scarto carri);
 - Acquisizione e condivisione tracciamento treno;
 - Visualizzazione e gestione di eventuali manutenzioni o lavori sulle infrastrutture ferroviarie del Compensorio che possano condizionare l'attività di manovra, in modo da gestire le opportune riprogrammazioni.

Il Concessionario si impegna a:

- Partecipare a sviluppi e integrazioni con i sistemi di RFI (e/o altri Enti di Regolazione) adottandone i contenuti e le soluzioni;
- Aderire e alimentare i sistemi di ambito portuale di raccolta e gestione dati (Data Warehouse, Port Community System o altre piattaforme) che saranno sviluppati dall'Autorità di Sistema Portuale e/o eventualmente quelli relativi alla Piattaforma Logistica Nazionale (PLN), in funzione degli sviluppi futuri che saranno definiti su questo tema;
- Partecipare a eventuali iniziative e progetti mirati a integrare i flussi informativi con il sistema AIDA dell'Agenzia delle Dogane ai fini di un'ottimizzazione dei processi.

Al termine della concessione, il GU uscente si impegna a fornire al subentrante GU tutte le informazioni, i dati necessari e il supporto tecnico affinché possa essere garantita la continuità del servizio tramite il software utilizzato dal subentrante previo coordinamento tecnico con l'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio.

Art. 18 – Penali

L'Autorità di Sistema Portuale disporrà l'applicazione di una decurtazione del 10% alle tariffe di manovra applicate per i servizi per i quali non siano rispettati gli obiettivi di performance di cui all'art. 13 – Livelli di performance.

L'Autorità di Sistema Portuale disporrà, inoltre, l'applicazione delle seguenti penali che il concessionario sarà tenuto a riconoscere alle Imprese Ferroviarie o Terminalisti danneggiati:

- Una penale pari al 200% del valore del servizio richiesto in caso di mancata erogazione di servizi in giorni festivi infrasettimanali e/o in orari non inclusi nell'orario di servizio indicati all'art. 8 - Orari di servizio;
- Una penale pari al 100% del valore dei servizi non erogati, o erogati in ritardo, a causa di un guasto di un locomotore non riparato o sostituito entro il termine di 2 ore con uno o più idonei e di eguali caratteristiche tecniche che garantisca almeno lo stesso livello di prestazione, previa apposita comunicazione all'AdSP-MTMI;
- Una penale di Euro 2.000 per ogni evento di mancata erogazione di un servizio di Formazione e Verifica convoglio ferroviario richiesto dall'Impresa Ferroviaria, qualora offerto in sede di gara, in base alle verifiche che l'AdSP-MTMI si riserva di effettuare a seguito di segnalazione dell'Impresa Ferroviaria.

Sono inoltre previste le seguenti penali da riconoscere all'Autorità di Sistema Portuale:

- Una penale di Euro 20.000 per ogni mese o frazione di mese di ritardo nell'avvio del servizio rispetto al termine massimo di 9 mesi indicati nell'art. 2 del presente Capitolato o a quello precedente proposto dal Concessionario;
- Una penale di Euro 15.000 per ogni mese o frazione di mese di ritardo nella disponibilità del materiale rotabile per il servizio rispetto al termine concordato per l'avvio del servizio;
- Una penale di Euro 1.000 per ogni settimana di ritardo nella consegna dei report previsti;
- Una penale di Euro 10.000 per ogni violazione delle previsioni di pubblicazione di informazioni sul sito web e della carta dei servizi, come definito nel presente Capitolato e per ogni mese o frazione di mese (inteso come periodo di 30 giorni consecutivi) di persistenza della violazione.

Art. 19 – Obblighi informativi alla scadenza del Contratto

In vista del termine del Contratto, dietro richiesta dell'AdSP-MTMI, il Concessionario si obbliga a:

- Comunicare l'elenco dei mezzi utilizzati per il servizio e l'elenco di altri eventuali beni impiegati;
- Comunicare l'elenco del personale impiegato distinto per categoria, anzianità e costo aziendale medio;
- Comunicare gli elementi di sintesi dei contratti in corso (durata; volumi; accordi integrativi rispetto alle condizioni base della presente procedura; ecc..).

Art. 20 – Subentro di operatore al termine del Contratto

In caso di subentro di nuovo operatore al termine del Contratto, il Concessionario si obbliga a:

- Trasferire eventuali locomotori per cui abbia dato la preventiva disponibilità;
- Trasferire il sistema informativo o i moduli di interoperabilità realizzati nel corso dell'affidamento, dove espressamente richiesto dall'Autorità di Sistema Portuale o ne sia stata data la preventiva disponibilità;
- Trasferire ulteriori eventuali beni per cui abbia dato la preventiva disponibilità;
- Comunicare il personale che intende mettere a disposizione del subentrante secondo la normativa vigente e le indicazioni del futuro capitolato di gara;
- Trasferire i contratti in essere, che dovranno contenere esplicita clausola in caso di cessazione per qualsiasi causa dell'affidamento del servizio di Gestore Unico e Operatore di Manovra.

In caso di subentro di nuovo operatore al termine del Contratto, il GU si obbliga a trasferire al subentrante tutte le informazioni necessarie per garantire la continuità operativa del servizio, ivi inclusi i riferimenti dei Responsabili di Contratto delle IF/Terminalisti.

In caso di passaggio di addetti all'eventuale subentrante, il GU si impegna a non ostacolare o ritardare le attività preliminari e a concordare con subentrante e OO.SS. le modalità di passaggio.

Art. 21 – Subappalto

Non è ammesso il subappalto del servizio oggetto di affidamento in concessione, trattandosi di prestazioni che dovranno essere eseguite a cura dell'aggiudicatario della gara in ragione della natura intuitu personae dell'incarico da affidare e della complessità del servizio che richiede il possesso da parte dell'esecutore di un know how altamente qualificato e specialistico, per garantirne l'espletamento a regola d'arte.

Art. 22 – Copertura assicurativa

Il Concessionario dovrà stipulare idonee coperture assicurative full risk con un massimale annuo complessivo non inferiore a Euro 50.000.000 (cinquantamiloni/00) e non inferiore a Euro 10.000.000 (dieci milioni/00) per sinistro a copertura della responsabilità derivante dall'esecuzione dei servizi oggetto del presente contratto e di eventuali danneggiamenti anche causati all'infrastruttura ferroviaria del comprensorio.

Art. 23 -Risoluzione

La concessione è soggetta a risoluzione nel caso in cui il Concessionario comprometta per negligenza o imperizia la regolare esecuzione del servizio nei casi previsti all'articolo 122 del Codice dei contratti, oltre all'eventuale perdita di uno dei requisiti previsti per la partecipazione alla gara.

In caso di grave inadempimento, la Stazione Appaltante ha la facoltà di chiedere la risoluzione anticipata del contratto per l'esecuzione del servizio, nonché il risarcimento del danno, previa diffida da comunicarsi al Concessionario a mezzo PEC con firma digitale, con preavviso di 15 (quindici) giorni, qualora lo stesso:

- incorra nella violazione delle disposizioni del presente Capitolato;
- sia sottoposto a scioglimento, fallimento, concordato o qualsiasi altra procedura concorsuale;
- incorra in qualunque altra grave violazione, tale da incidere in misura rilevante sulla qualità del servizio reso o sulla continuità dei traffici ferroviari portuali;
- per l'inadempimento delle previsioni contrattuali relative ai servizi da espletare oggetto della presente procedura di gara;
- per mancato e non sanato adeguamento alle previsioni normative che regolano e disciplinano le attività ferroviarie;
- per mancata messa a disposizione dei locomotori di manovra oltre un periodo di 4 mesi dal termine concordato, salva comunque l'applicazione delle penali previste per il ritardo in oggetto.

Art. 24 – Recesso, cessazione e revoca

La Stazione appaltante si riserva la facoltà di recedere dal contratto, ai sensi dell'art. 1373 C.C., in qualunque tempo e fino al termine della concessione. Tale facoltà è esercitabile per iscritto

mediante invio di apposita comunicazione a mezzo di raccomandata a.r. Il recesso avrà effetto decorsi 20 giorni dal ricevimento di detta comunicazione. In tal caso, la stazione appaltante sarà tenuta a riconoscere al Concessionario il valore delle prestazioni fino a quel momento eseguite.

Per le ipotesi di cessazione e revoca si rimanda a quanto stabilito dall'art. 123 e 190 del Codice dei contratti pubblici.

Art. 25 - Clausola risolutiva espressa

Fermo restando le ipotesi di risoluzione di cui al presente Capitolato e all'art. 1453 C.C., la Stazione appaltante, anche in presenza di un solo grave inadempimento, potrà risolvere di diritto il contratto, ai sensi dell'art. 1456 C.C., nei seguenti casi:

- Mancato versamento da parte del Concessionario del canone di concessione, decorsi 60 (sessanta) giorni dalla scadenza termine previsto all'art. 3 del presente Capitolato.
- Il ritardo nel pagamento del canone di concessione determinerà, in ogni caso, l'applicazione, dalla prima data di scadenza, degli interessi per il ritardato pagamento pari al tasso legale maggiorato ai sensi del d. Lgs. n. 231/2002.
- Mancato reintegro delle garanzie di cui all'art. 6 del presente Capitolato, eventualmente escusse, nel termine di 15 giorni dalla richiesta della Stazione appaltante.
- Interruzione o sospensione del servizio senza giusta causa.
- Inosservanza reiterata delle disposizioni di legge, dei regolamenti e degli obblighi previsti dal presente Capitolato;
- Inadempienza degli obblighi previdenziali ed assicurativi per il personale dipendente;
- Intervenuta eccessiva onerosità della gestione in concessione in relazione alla revisione dell'aggio e del minimo garantito.
- Inadempienza contrattuale grave.

Art. 26 - Foro competente

La definizione di tutte le controversie derivanti dall'esecuzione del contratto è devoluta esclusivamente al Tribunale ordinario competente presso il Foro di Palmi.

In caso di controversia è espressamente escluso il ricorso all'arbitrato.

Art. 27 – Spese contrattuali, imposte e tasse

Sono a carico dell'esecutore:

- le spese contrattuali;
- le spese, le imposte, i diritti di segreteria e le tasse relativi al perfezionamento e alla registrazione del contratto.

Art. 28 – Divieto di cessione

È vietata, a pena di nullità, la cessione, a qualunque titolo, della concessione.

Art. 29 – Garanzia provvisoria e definitiva

Ai fini della partecipazione alla gara, l’offerta deve essere corredata da “garanzia provvisoria” pari al 2% (due per cento) del valore presunto della concessione calcolato per i 5 anni di durata iniziale del servizio (stimata in via presuntiva pari a Euro 4.500.000,00) secondo le modalità di cui all’art. 106 del D. Lgs. 36/2023).

Ai sensi dell’articolo 117, comma 1, del Codice dei Contratti è richiesta una garanzia fideiussoria a titolo di cauzione definitiva, pari al 10% (dieci per cento) dell’importo contrattuale, cumulato per i 5 anni di durata del contratto. Nel caso in cui l’Autorità di Sistema Portuale concedente dovesse esercitare l’opzione di rinnovo prevista all’art. 2 del presente Capitolato, il Concessionario sarà tenuto a prestare una nuova garanzia definitiva da calcolare in misura pari al 10% dell’importo del rinnovo contrattuale.

La garanzia fideiussoria è prestata mediante atto di fideiussione rilasciato da una banca o da un intermediario finanziario autorizzato o polizza fideiussoria rilasciata da un’impresa di assicurazione, in conformità alla scheda tecnica 1.2, allegata al D.M. n.31/2018, in osservanza delle clausole di cui allo schema tipo 1.2 allegato al predetto decreto, integrata dalla clausola esplicita di rinuncia all’eccezione di cui all’articolo 1957, comma 2, del Codice Civile, in conformità all’articolo 117, del D.lgs. n. 36/2023. La garanzia è presentata in originale alla Stazione Appaltante prima della formale sottoscrizione del contratto, anche limitatamente alla scheda tecnica.

La garanzia è progressivamente svincolata in proporzione al trascorrere degli anni di concessione; lo svincolo richiede il benessere del committente, che sarà concesso dopo verifica del pagamento del canone annuale.

Art. 30 - Riduzione della garanzia provvisoria e definitiva

Nel caso di possesso di certificazioni si applicano le riduzioni dell’importo della cauzione definitiva di cui all’art. 117, del Codice (in caso di raggruppamento temporaneo o di consorzio ordinario la riduzione è ammessa solo se la condizione ricorre per tutti gli operatori economici raggruppati o consorziati).

Art. 31 – Criteri di aggiudicazione

Le offerte dei concorrenti saranno valutate in base ai seguenti criteri:

OFFERTA ECONOMICA (20 punti totali)

Critero	Punteggio
Ribasso % unico sulle tariffe base delle attività di terminalizzazione (a treno completo, con composizione e scomposizione, per movimento di carri nei terminal)	20

Il punteggio all’offerta economica sarà assegnato, applicando la seguente formula inversamente proporzionale:

$$PE(i) = PE_{max} * (R(i) / R_{max})$$

dove:

PE(i) = punteggio economico dell'offerta in valutazione

PE max = punteggio economico massimo

R max = ribasso massimo espresso in percentuale (%)

R(i) = ribasso dell'offerta in valutazione (%)

Ciascun concorrente è tenuto a formulare in gara un unico ribasso percentuale da applicare indistintamente su tutte le "tariffe base" descritte nell'allegato 3. Non sono ammessi ribassi pari allo zero o al 100%.

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

I criteri e sotto criteri di valutazione sono distinti in **discrezionali** (55 punti su 80), per i quali il punteggio è attribuito mediante il coefficiente assegnato in ragione dell'esercizio della discrezionalità spettante alla Commissione giudicatrice, e **tabellari** (25 punti su 80), per i quali il punteggio fisso e predeterminato è attribuito in ragione dell'offerta o della mancata offerta di quanto specificamente richiesto.

OFFERTA TECNICA (80 punti totali)

Criterio Qualitativo		Punteggio	Subcriteri
A	Qualità e organizzazione delle attività di formazione del personale (sistema di acquisizione e mantenimento delle competenze)	10	5 punti per esperienza e caratteristiche qualitative del sistema di formazione (esperienza dei formatori e degli esaminatori; estensione delle abilitazioni per tipologie di mezzi; caratteristiche del sistema interno di programmazione, monitoraggio ed erogazione della formazione)
			5 punti per programma di abilitazione polifunzionale delle risorse e obiettivi di pluri specializzazione proposti
B			4 punti per la capacità aziendale di gestione delle attività manutentive di locomotori di manovra (numero di mezzi gestiti; esperienza; modelli manutentivi).

	Organizzazione delle attività di manutenzione dei locomotori di manovra	15	<p>7 punti per la proposta di organizzazione della manutenzione riferita specificamente al Comprensorio del porto di Gioia Tauro (modello organizzativo adottato; minimizzazione dei tempi di indisponibilità dei mezzi; misure per la verifica della qualità degli interventi svolti; ecc.). È considerato fattore premiante la messa a disposizione di un numero di locomotori di scorta superiore a 1.</p> <p>4 punti per l'organizzazione degli interventi per guasti in esercizio (modello procedurale di intervento; tempi standard garantiti; soluzioni di intervento in linea; ecc..)</p>
C	Modello operativo	15	<p>4 punti per la proposta di organizzazione interna delle risorse e delle attività di manovra, al fine di garantire efficienza operativa e qualità dell'attività</p> <p>4 punti per proposte, attuabili, di miglioramento della qualità delle attività di manovra nel Comprensorio</p> <p>7 punti per l'offerta di locomotori e soluzioni ecocompatibili</p>
D	Soluzione di interoperabilità informativa	15	<p>7 punti per funzionalità e informazioni rese disponibili per IF e Terminalisti e per il livello di integrazione informativa proposto</p> <p>8 punti per la scalabilità della soluzione tecnologica proposta rispetto a possibili evoluzioni e integrazioni con Data Warehouse, Port Community System, sistemi di RFI, il sistema dell'Agenzia delle Dogane o altre piattaforme</p>

Criterio Quantitativo		Punteggio	Subcriteri
E	Disponibilità per servizi commerciali di trazione ferroviaria di breve-medio raggio	6	0 in assenza di disponibilità
			6 in caso di disponibilità secondo le specifiche di cui all'art.9 del presente Capitolato
F	Disponibilità per attività di Formazione e Verifica convogli su richiesta dell'Impresa Ferroviaria	10	0 in assenza di disponibilità
			10 in caso di disponibilità sia sulla Destra Candiano sia sulla Sinistra Candiano
G	Possesso di Certificato di Sistema di Gestione della Qualità Aziendale (UNI EN ISO 9001) per le attività di manovra ferroviaria, da parte della Mandataria in caso di raggruppamenti d'Impresa	3	0 in assenza di Certificato
			3 in caso di possesso
H	Possesso di Certificato di Sistema di Gestione della Sicurezza e Salute sul Lavoro (UNI EN ISO 45001) per le attività di manovra ferroviaria, da parte della Mandataria in caso di raggruppamenti d'Impresa	3	0 in assenza di Certificato
			3 in caso di possesso
I	Possesso di Certificato di Sistema di Gestione Ambientale (UNI EN ISO 14001) per le attività di manovra ferroviaria, da parte della Mandataria in caso di raggruppamenti d'Impresa	3	0 in assenza di Certificato
			3 in caso di possesso

Per ciascun **sotto criterio di tipo discrezionale**, è attribuito un coefficiente, variabile da zero ad uno, sulla base della valutazione svolta da parte di ciascun commissario (vedi prospetto sotto riportato); la Commissione calcola la media aritmetica dei coefficienti attribuiti dai singoli commissari all'offerta in relazione al sotto criterio in esame, al fine di ottenere il coefficiente medio da applicare al medesimo. Si considereranno due cifre decimali con arrotondamento, in eccesso o in difetto, al valore più prossimo:

Giudizio	Descrizione	Coefficiente
Ottimo	Proposta ben strutturata che sviluppa in modo chiaro, preciso ed approfondito l' argomento richiesto	1
Buono	Proposta adeguata che sviluppa in maniera apprezzabile l' argomento evidenziando aspetti positivi e buona rispondenza alle aspettative	0,8
Adeguato	Proposta con aspetti positivi, approfondita e strutturata in maniera soddisfacente	0,6
Parzialmente adeguato	Proposta accettabile ma poco strutturata e approfondita	0,4
Sufficiente	Proposta trattata in modo sufficiente e appena adeguata alle attese	0,2
Insufficiente	Proposta inadeguata	0

Se in relazione ad un criterio nessuna offerta ottiene il valore massimo del punteggio del criterio medesimo previsto dal bando di gara, è effettuata la riparametrazione dei punteggi, assegnando il punteggio totale del criterio all'offerta che ha ottenuto il massimo punteggio quale somma dei punteggi dei sotto criteri, e alle altre offerte un punteggio proporzionale decrescente, in modo che la miglior somma dei punteggi dei sotto criteri sia riportata al valore del punteggio massimo previsto per il criterio;

Al fine di non alterare i pesi stabiliti tra i vari criteri di valutazione (qualità e prezzo), se nel punteggio tecnico complessivo nessun concorrente ottiene il punteggio massimo, tale punteggio viene nuovamente riparametrato;

Le riparametrazioni influiscono sulla individuazione delle offerte anormalmente basse;

Le riparametrazioni non saranno effettuate in caso di un'unica offerta validamente ammessa in gara.

Al fine di consentire le valutazioni indicate inerenti ai criteri qualitativi dell'offerta tecnica, i concorrenti dovranno predisporre una relazione articolata, in una sezione per ciascun criterio, su pagina formato A4 e carattere 11. Tale relazione dovrà avere una lunghezza massima di 10 pagine per sezione (salvo allegati meramente grafici).

Di seguito le sezioni minime richieste:

- A. Qualità e organizzazione delle attività di formazione del personale (sistema di acquisizione e mantenimento delle competenze);
- B. Organizzazione delle attività di manutenzione dei locomotori di manovra;
- C. Modello operativo;
- D. Soluzione di interoperabilità informativa

Al fine di consentire le valutazioni indicate inerenti ai criteri quantitativi dell'offerta tecnica, i concorrenti dovranno fornire la seguente documentazione:

- E. Copia della licenza di impresa ferroviaria come specificato all'art.13;

- F. Dichiarazione di disponibilità o di non disponibilità all'attivazione del servizio di Formazione e Verifica convogli su richiesta dell'Impresa Ferroviaria.
- G. Copia del Certificato di Sistema di Gestione della Qualità Aziendale, secondo la normativa UNI EN ISO 9001, per le attività di manovra ferroviaria da parte della mandataria in caso di raggruppamenti d'impresa;
- H. Copia del Certificato di Sistema di Gestione della Sicurezza e Salute sul Lavoro, secondo la normativa UNI EN ISO 45001, per le attività di manovra ferroviaria da parte della mandataria in caso di raggruppamenti d'impresa;
- I. Copia del Certificato di Sistema di Gestione Ambientale, secondo la normativa UNI EN ISO 14001, per le attività di manovra ferroviaria da parte della mandataria in caso di raggruppamenti d'impresa.

ALLEGATI:

- 1. ReCoMaF del Comprensorio portuale di Gioia Tauro Tariffe base d'asta;
- 2. Tariffe base d'asta;
- 3. Bozza di Contratto tipo fra Gestore Unico e Imprese Ferroviarie-Terminalisti;
- 4. Schema tipo del Documento Unico di Valutazione dei Rischi Interferenti nei luoghi di lavoro (DUVRI) ai sensi dell'ex art. 26 del D.lgs. 81/2008 ss.mm.ii.

Il Responsabile Unico del Procedimento

Dott. Pasquale Faraone

Firmato digitalmente