

**CONTRATTO DI CONCESSIONE DEL SERVIZIO PUBBLICO
DI TRASPORTO MARITTIMO DI PASSEGGERI, VEICOLI E
MERCÌ TRA NAPOLI, CAGLIARI, PALERMO E VICEVERSA**

CIG 8648427BB9 CUP D69J21000210001

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

TRA

il MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITA'
SOSTENIBILI - Direzione Generale per la vigilanza sulle Autorità di sistema
portuale, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne, con sede in Roma, via
dell'Arte, 16, P.IVA e C.F. 97532760580 (in seguito, "**Ente Affidante**" o
"**Ministero**"), in persona di Dottoressa Maria Teresa DI MATTEO la quale
interviene al presente contratto nella qualità di DIRETTORE GENERALE;

E

il Sig. Emanuele Grimaldi nato a Napoli il 18/07/1956, residente in Napoli, via
Tasso 430 CF GRMMNL56L18F839C, in qualità di Presidente del Consiglio di
Amministrazione e legale rappresentante dell'impresa di navigazione
GRIMALDI EUROMED S.P.A. con sede legale in Palermo, via Emerico
Amari, n. 8 Codice fiscale 00278730825 e Partita IVA IT00278730825, capitale
sociale € 120.000.000,00, numero di iscrizione nel Registro delle Imprese di
Palermo 00278730825, che agisce quale impresa concessionaria in forma singola
(in seguito "**Concessionario**", o anche "**Impresa di Navigazione**" in breve
"**IN**");

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

PREMESSO CHE

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

Palermo e *viceversa* è stata indetta dall'Agenda nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa S.p.A. (di seguito anche "**Invitalia**"), la quale, ai sensi degli artt. 37, co. 7, e 38, co. 1, del D.lgs. 50/2016 e ss.mm.ii (di seguito il "**Codice dei Contratti**" o solo "**Codice**"), opera in qualità di Centrale di Committenza nell'ambito delle attività previste dalla Convenzione del 4 febbraio 2020 conclusa tra l'Ente aderente ed Invitalia;

6. il presente contratto trova copertura nell'ambito delle risorse individuate sul capitolo 1960 dello stato di previsione della spesa del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sulla base degli ordinari stanziamenti di bilancio;

7. l'Ente Affidante, con determina prot. n. 32/Reg. Decreti del 25 febbraio 2021 ha provveduto alla nomina ai sensi dell'articolo 31 del Codice, della Dott.ssa Francesca AIELLI quale Responsabile Unico della Procedura del Contratto, come *infra* definito;

8. con Determina a contrarre n. 32/Reg. Decreti del 25 febbraio 2021 si è stabilito di procedere all'affidamento del Contratto mediante procedura di gara aperta, esperita ai sensi e per gli effetti:

a) del Regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi all'interno degli Stati membri (cabotaggio marittimo);

b) del Regolamento (UE) n. 1177/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 novembre 2010, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004;

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

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

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

f) degli articoli 60 e 164 e seguenti del Codice dei Contratti, da aggiudicarsi sulla base del criterio dell’offerta economicamente più vantaggiosa individuata sulla base del miglior rapporto qualità/prezzo;

9. la procedura di gara è stata indetta mediante pubblicazione del Bando (di seguito “**Bando**”) sulla Gazzetta Ufficiale dell’Unione Europea GU serie S n. 102 del 3 marzo 2021 e sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, 5a

Serie speciale n.25 del 3 marzo 2021, nonché su n.4 quotidiani, di cui n.2 a tiratura nazionale;

10. entro il termine indicato nel Bando è pervenuta n.1 (Una) offerta;

11. all'esito della predetta procedura di gara, il l'unico offerente è stato individuato quale primo nella graduatoria di gara;

12. con provvedimento prot. n. RSA2048 del 28 maggio 2021 Invitalia:

- ha approvato la proposta di aggiudicazione, ai sensi dell'art. 33, comma 1 del Codice, nei confronti dell'operatore economico singolo GRIMALDI EUROMED SPA;

- ha aggiudicato la concessione relativa all'affidamento del "***Servizio pubblico di trasporto marittimo di passeggeri, veicoli e merci tra Napoli, Cagliari e Palermo e viceversa con obblighi di servizio pubblico per la continuità territoriale marittima***" - CIG: 8648427BB9 CUP: D69J21000210001 all'operatore economico singolo

GRIMALDI EUROMED SPA;

- ha determinato che si proseguano le verifiche del possesso, da parte di **GRIMALDI EUROMED S.P.A.**, dei requisiti prescritti *ex lege* e dalla *lex specialis* ai fini della partecipazione alla procedura di gara;

13. con note prot. n. 0015422 del 28 maggio 2021 e n. 0015532 del 31 maggio 2021 controfirmate per accettazione, l'Ente Affidante ha comunicato alla GRIMALDI EUROMED SPA:

a) l'intervenuta aggiudicazione in suo favore della concessione oggetto del presente contratto;

b) l'intenzione di avvalersi, per ragioni di interesse pubblico, della previsione

di cui all'articolo 8, comma 1 del decreto legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito nella legge 11 settembre 2020, n. 120 e, per l'effetto, avviare in forma anticipata l'esecuzione del contratto a far data del 1° giugno 2021;

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

15. l'Ente affidante, in considerazione del breve tempo trascorso, intende avvalersi, a tali fini di verifica, di certificazioni e dati già in suo possesso acquisiti nel mese di aprile decorso e tuttora validi nell'ambito di altra procedura ed, in particolare, della certificazione antimafia, dei casellari giudiziali dei soggetti interessati, della certificazione della CCIAA, dei bilanci e della certificazione dell'Agenzia delle entrate;

16. le Parti hanno consensualmente convenuto di inserire nel presente contratto la clausola risolutiva espressa da attivarsi nel caso di mancata presentazione, nel termine di giorni 10 dalla stipula del presente atto, della garanzia definitiva secondo quanto previsto nel disciplinare di gara e nell'articolo 103 del Codice nonché la polizza assicurativa a copertura della responsabilità civile per infortunio o danni eventualmente causati a persone e/o beni del Concessionario medesimo, dell'Ente Affidante o di terzi (compresi dipendenti del Concessionario e/o subappaltatore e/o subfornitore ovvero dell'Ente Affidante), nell'esecuzione del Contratto;

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

con il presente contratto, l'Ente Affidante intende, pertanto, conferire a GRIMALDI EUROMED S.P.A., l'affidamento del servizio pubblico di trasporto marittimo di passeggeri, veicoli e merci tra Napoli, Cagliari e Palermo e viceversa, secondo quanto previsto nella Determina a contrarre n. 32/Reg Decreti del 25 febbraio 2021.

TUTTO CIÒ PREMESSO

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

Articolo 1 - (Premesse e allegati)

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

- a) il Bando e il Disciplinare di gara e relativi allegati;
- b) il Capitolato tecnico e relativi allegati;
- c) il DGUE del Concessionario;
- d) l'Offerta, come *infra* definita;

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

1. All. **A** - "*Programma di Esercizio*";
2. All. **B** - "*Schema Naviglio e Manutenzione*";
3. All. **C** - "*Matrice dei rischi e misure di mitigazione*";
4. All. **D** - "*Piano di accesso al dato*";
5. All. **E** - "*Condizioni minime di qualità dei servizi*";
6. All. **F** - "*Servizi garantiti in caso di sciopero*";
7. All. **G** - "*Sistema Tariffario*";
8. All. **H** - "*Carta dei servizi*";

9. All. **I** - “Assistenza a PMR e formazione”;

10. All. **L** - “Monitoraggio del servizio”;

11. All. **M** - “Verifica dell’equilibrio economico-finanziario”;

12. All. **N** - “Regole per la redazione del PEF”;

I sopra menzionati documenti si intendono quali parti integranti e sostanziali del presente contratto, ancorché non materialmente allegati allo stesso, in quanto depositati presso l’Ente Affidante.

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

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

Articolo 2 - (Definizioni)

Nell’ambito del presente contratto s’intende per:

- **Concessionario:** l’operatore economico che è risultato affidatario in concessione del servizio pubblico oggetto del Contratto;
- **Concessione:** la concessione dedotta nel presente contratto avente ad oggetto l’affidamento del servizio pubblico di trasporto marittimo di passeggeri, veicoli e merci secondo obblighi di servizio pubblico (OSP) al fine di garantire la continuità territoriale tra Napoli, Cagliari e Palermo e *viceversa* e le prestazioni tutte di cui al Capitolato tecnico e relativi allegati, come *infra*

definiti;

- Bando: indica il Bando di gara per l'affidamento del Contratto, pubblicato ai sensi del Codice dei Contratti e del D.P.R. n. 207/2010, come *infra* definiti;
- Capitolato Tecnico: è il documento a contenuto tecnico, descrittivo e prestazionale, comprensivo dei relativi allegati;
- Codice dei Contratti: il D.lgs. 18 aprile 2016, n. 50 recante "Codice dei contratti pubblici";
- Codice della Privacy: indica il Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE ed il D.lgs. 30 giugno 2003, n. 196;
- Contratto: è il presente contratto con i suoi allegati;
- Documenti Contrattuali: indicano i documenti allegati al Contratto;
- DEC: indica il Direttore dell'Esecuzione del Contratto di cui all'articolo 101 del Codice dei Contratti, nominato dall'Ente Affidante;
- DURC: si intende il Documento Unico di Regolarità Contributiva di cui al D.M. del 30 gennaio 2015;
- DUVRI: indica il Documento di Valutazione dei Rischi da Interferenze redatto a cura dell'Ente Affidante ex articolo 26, comma 3 del D.lgs. 9 aprile 2008, n. 81;
- Intermediario Finanziario: indica Poste Italiane S.p.A. o una banca;
- Monitoraggio Finanziario: indica le attività di monitoraggio dei movimenti

finanziari prescritte ai sensi dell'articolo 3 della Legge 13 agosto 2010, n. 136;

- Offerta: si intende l'intero complesso di atti e documenti presentati dal Concessionario in fase di gara, sulla base della quale è stato aggiudicato il contratto;

- Parti: indica l'Ente Affidante e il Concessionario;

- Prestazioni: indicano complessivamente le attività, sia singolarmente che complessivamente considerate, oggetto del contratto indicate nel contratto e meglio dettagliate nel Capitolato tecnico;

- RUP: indica il Responsabile Unico del Procedimento dell'Ente Affidante;

- Ente Affidante: è il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile - Direzione Generale per la vigilanza sulle Autorità di sistema portuali, ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne;

- Testo Unico in materia di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro: il D.Lgs. 9 aprile 2008, n. 81.

- Corsa omessa: corsa non effettuata;

- Tratta o linea: collegamento fra porti caratterizzato dai porti toccati e dalla sequenza con cui questi porti vengono toccati;

- Persona con disabilità o persona a mobilità ridotta (PMR): qualsiasi persona la cui mobilità sia ridotta, nell'uso del trasporto, a causa di qualsiasi disabilità fisica (sensoriale o locomotoria, permanente o temporanea), disabilità o handicap mentale, o per qualsiasi altra causa di disabilità, o per ragioni di età, e la cui condizione richieda un'attenzione adeguata e un adattamento del servizio fornito a tutti i passeggeri per rispondere alle esigenze specifiche di

detta persona;

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

Articolo 3 - (Oggetto e finalità del contratto)

Il presente contratto regola l'esercizio del servizio pubblico di trasporto marittimo di continuità territoriale di passeggeri, veicoli e merci, tra Napoli, Cagliari e Palermo e *viceversa*, secondo obblighi di servizio pubblico (OSP) di seguito elencati e meglio individuati nell'Allegato **A**, recante il “**Programma di Esercizio**”, che ne costituisce parte integrante e sostanziale. Sono incluse tutte le attività connesse e strumentali allo svolgimento del servizio di trasporto pubblico di cui sopra.

L'Ente Affidante affida al Concessionario, che accetta senza riserva alcuna, in base all'offerta presentata in sede di gara, il servizio pubblico oggetto di Concessione di trasporto marittimo di passeggeri, veicoli e merci tra Napoli, Cagliari e Palermo e *viceversa*.

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

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

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

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

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

Tali oneri sono da considerarsi a completa cura e spesa del Concessionario,

ricompresi nel corrispettivo di contratto.

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

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

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

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

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

norme generali in materia di sicurezza.

A seguito di ricezione da parte dell'Ente affidante, il Concessionario, nel termine di giorni 10 (dieci) decorrenti dalla ricezione, dovrà consegnare all'Ente Affidante il DUVRI sottoscritto in segno di accettazione ovvero integrato come ritenuto dallo stesso necessario.

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

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

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

Le manutenzioni programmate che comportano la sosta delle unità navali offerte per il servizio dovranno essere effettuate esclusivamente nel periodo ottobre – aprile, salvo i casi di oggettiva impossibilità dimostrabile, previa

comunicazione all'Ente affidante e fermo restando l'obbligo di garantire la continuità del servizio con le modalità previste in Contratto.

Sistema tariffario: le tariffe massime che potranno essere applicate all'utenza per il servizio oggetto del presente contratto sono riportate nel Capitolato tecnico e nell'Allegato **G** "**Sistema tariffario**", come integrato o modificato in base alla **(eventuale)** offerta migliorativa in sede di gara. I relativi valori rappresentano il costo complessivo finale del biglietto per gli utenti, al netto dell'imposta sul valore aggiunto e dei diritti portuali e saranno aggiornati in base al tasso programmato d'inflazione, così come stabilito nel Documento di Economia e Finanza (DEF), secondo le modalità e le tempistiche stabilite dall'Allegato **M** al presente Contratto.

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

Gestione dei titoli di viaggio in fase di subentro al precedente gestore: il Concessionario, in fase di subentro al precedente gestore, si obbliga a collaborare, negoziare e disciplinare con quest'ultimo, sotto la vigilanza dell'Ente affidante, le condizioni che assicurino, per quanto più 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.

Parimenti, l'Impresa di navigazione si obbliga a collaborare, in fase di subentro, con l'eventuale nuovo gestore del servizio, assicurando ogni utile forma di leale cooperazione, nonché a garantire, attraverso accordo tra le parti, sotto la vigilanza dell'Ente Affidante, la validità dei titoli di viaggio eventualmente emessi e non utilizzati dagli utenti alla data di scadenza del presente contratto.

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

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

Gli obblighi oggetto di Concessione hanno la durata di mesi 60, decorrenti dalla data di avvio dell'esecuzione, formalmente comunicata dal RUP.

Trascorsi 15 giorni dalla data di avvio dell'esecuzione del contratto, qualora il Concessionario non provveda ad avviare le prestazioni senza giustificato motivo, l'Ente Affidante avrà facoltà di risolvere il presente contratto e provvedere ad affidare il servizio ad altro operatore, senza che l'Impresa di Navigazione possa nulla pretendere.

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

La sospensione delle prestazioni oggetto del contratto nei casi di forza maggiore o di altre circostanze imprevedute ed imprevedibili che ne impediscano o ne ritardino l'esecuzione per tempi significativi può comportare una eventuale proroga della durata del presente contratto corrispondente alla durata della sospensione stessa. La proroga è disposta su autorizzazione del RUP.

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

Le parti convengono che l'efficacia del presente contratto resta subordinata all'esito positivo delle verifiche di cui agli artt. 80 e 83 del Codice dei contratti e che l'eventuale esito negativo di tali verifiche costituisce clausola risolutiva espressa del contratto medesimo.

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

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

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

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

Interruzioni o sospensioni del servizio sono ammesse:

- nel caso di impossibilità ad assicurare il servizio in sicurezza a causa di

avverse condizioni meteorologiche o del mare o per impreviste avarie tecniche;

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

- per altre cause di forza maggiore, che siano formalmente accertate e dichiarate dalle Autorità competenti (quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, manifestazioni, attentati, calamità naturali e comunque eventi non evitabili con l'applicazione della normale diligenza) da cui discenda l'impossibilità o il divieto di svolgimento del servizio oggetto di Concessione.

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

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

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

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

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

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

Articolo 7 - (Politica della Qualità - Carta dei Servizi – Obblighi in caso di disservizi - Obblighi verso le PMR)

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

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

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

Carta dei Servizi: l'Impresa di Navigazione ha elaborato la propria Carta dei servizi e le condizioni generali di trasporto sulla base dello "Schema generale di

riferimento per la predisposizione della Carta dei servizi pubblici del settore Trasporti” previsto dal D.P.C.M. 30/12/1998 e ss.mm.ii., per quanto compatibile con le specifiche attinenti i servizi marittimi e nel rispetto di quanto previsto all’art. 2, comma 461, della legge 24/12/2007, n. 244.

L’Impresa di Navigazione provvede alla pubblicazione e diffusione della Carta dei servizi e delle condizioni generali di trasporto entro il 31 marzo di ogni anno anche per via telematica dandone comunicazione all’Ente Affidante. Il mancato rispetto della pubblicazione comporta l’applicazione della penale di cui all’art. 16.

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

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

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

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

L’Impresa di Navigazione dovrà informare tempestivamente l’Ente Affidante riguardo a qualsiasi disservizio relativo ai servizi oggetto del presente contratto e

trasmettere entro 48 (quarantotto) ore un resoconto sulle azioni poste in essere ai fini dell'adempimento degli obblighi previsti in caso di disservizi.

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

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

Obblighi verso le PMR: le unità navali dovranno essere attrezzate in modo che alle PMR possa essere garantita la totale integrazione con tutti i servizi destinati ai passeggeri nonché la possibilità di compiere le operazioni di imbarco e di sbarco facilmente, in modo sicuro e possibilmente autonomo. Quindi, almeno un ponte passeggeri di ciascuna nave dovrà essere accessibile alle PMR in maniera possibilmente autonoma; esso dovrà comprendere una zona di imbarco e sbarco, uno spazio adibito alla consumazione di bevande e snack, uno spazio adibito al soggiorno e un bagno pubblico accessibile in sedia a rotelle. Se il ponte in argomento non dovesse essere situato allo stesso livello del ponte di imbarco dei veicoli o se i servizi di bordo sopracitati dovessero trovarsi su ponti differenti, la nave dovrà essere dotata almeno di idoneo apparato di sollevamento certificato dagli Enti competenti, che assicuri alla persona a

mobilità ridotta l'accesso in sicurezza a bordo della nave. Le dotazioni di bordo per l'accesso e la permanenza sulla nave delle PMR dovranno rispettare i principi tecnici e la normativa in materia (D.lgs 45/2000 e s.m.i., Linee Guida PMR emanate con Circolare della Direzione Generale per la navigazione e il trasporto marittimo e interno n. 10/SM prot. 151 del 04/01/07 e s.m.i.; Reg. UE 1177/2010).

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

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

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

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

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

citato.

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

a) l'assistenza è fornita a condizione che la richiesta e il tipo di assistenza specifica necessaria per la persona a mobilità ridotta sia comunicata con almeno 24 (ventiquattro) ore di anticipo alla Società anche attraverso la propria rete di vendita. Qualora il biglietto consenta viaggi multipli, è sufficiente una sola notifica, purché sia fornita un'adeguata informazione sugli orari dei viaggi successivi;

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

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

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

e) se una persona con disabilità o a mobilità ridotta ha bisogno di un animale da assistenza, tale animale viene sistemato a condizione che venga

fornita notifica alla Impresa di Navigazione, anche tramite la propria rete di vendita, in conformità delle norme applicabili in materia di trasporto di animali da assistenza riconosciuti a bordo di navi passeggeri.

L'Impresa di Navigazione, inoltre:

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

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

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

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

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

Per quanto non previsto nel presente articolo si rinvia alle Linee Guida PMR emanate con Circolare della Direzione Generale per la navigazione e il trasporto

marittimo e interno n. 10/SM prot. 151 del 04/01/07 e s.m.i, nonché al Regolamento UE (1177/2010) che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004 relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne e dal d.lgs. 29 luglio 2015, n. 129 “*Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Regolamento UE (1177/2010(CE) che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004 relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne*”.

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

E.

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

All’Impresa di Navigazione è dovuto un corrispettivo a compensazione dei costi per l’assunzione degli obblighi di servizio pubblico al netto dei ricavi calcolato secondo quanto previsto dalla Misura 8 dell’Allegato A alla Delibera ART 22/2019 e sulla base del ribasso offerto in sede di gara, pari a € **27.459.424,70** al netto d’IVA.

All’Impresa di Navigazione è altresì attribuita la titolarità dei ricavi tariffari derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio.

Sull’importo complessivo da corrispondere verrà operata, per le attività di vigilanza e di monitoraggio delle prestazioni contrattuali, una detrazione nella misura del 2 (due) per mille. Tale detrazione sarà operata all’atto dell’adozione della determinazione di impegno di spesa.

persone delegate ad operare sul conto corrente innanzi indicato sono:

[REDACTED]

I pagamenti avverranno previa emissione delle fatture, emesse da GRIMALDI

EUROMED SPA in formato elettronico attraverso il Sistema di Interscambio

(SdI) dell'Agenzia delle Entrate, al Codice Univoco Ufficio IPA [REDACTED]

Le fatture elettroniche dovranno:

- essere intestate a Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili –

Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità di sistema portuale, il

trasporto marittimo e per vie d'acqua interne;

- riportare il C.I.G., il C.U.P. e il numero di ordine che sarà indicato dall'Ente

Affidante.

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

190/2014.

Ai fini del pagamento del corrispettivo, l'Impresa di Navigazione emette fattura

con cadenza trimestrale posticipata rispetto all'effettuazione del servizio, pari al

90% (novanta per cento) di un quarto dell'importo annuale di riferimento. La liquidazione delle somme in acconto avviene entro 60 (sessanta) giorni dalla data di ricevimento al protocollo della fattura e previa acquisizione da parte dell'Ente Affidante del Documento Unico di Regolarità Contributiva - DURC, che attesti il corretto assolvimento dei versamenti contributivi, previdenziali e assicurativi, e a condizione che siano stati assolti gli obblighi di trasmissione dei dati e dei documenti richiesti dal presente contratto e suoi allegati.

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

Ciascuna fattura, fatta salva la ritenuta dell'0,5% (zero virgola cinque per cento) sull'importo netto dovuto, ai sensi dell'art. 30, comma 5-bis, del D.lgs. 50/2016, riporterà solamente l'importo troncato alle prime due cifre decimali senza alcun arrotondamento. La ritenuta verrà liquidata dall'Ente Affidante solo al termine del contratto, previo accertamento della regolarità del servizio reso e previa acquisizione del documento unico di regolarità contributiva. La ritenuta dello 0,5% (zero virgola cinque per cento) deve essere calcolata e applicata

sull'importo imponibile nel caso di fatturazione di servizi.

Resta espressamente inteso che in nessun caso, ivi compreso il caso di ritardi nei pagamenti dei corrispettivi dovuti, l'Impresa di Navigazione può sospendere lo svolgimento delle attività e dei servizi previsti nel Contratto e nella documentazione di gara. Qualora l'Impresa di Navigazione sia inadempiente a tale obbligo, il contratto si può risolvere di diritto ex articolo 1456 c.c. mediante semplice ed unilaterale dichiarazione dell'Ente Affidante.

L'Ente Affidante avrà inoltre il diritto di dichiarare la risoluzione del presente contratto ex articolo 1456 c.c. in caso di violazione delle disposizioni di cui all'articolo 3, co. 9 bis, della Legge n. 136/2010.

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

Nessuna variazione o modifica a quanto stabilito dal Contratto può essere introdotta dal Concessionario se non preventivamente autorizzata dall'Ente Affidante; qualora effettuate senza preventiva autorizzazione, variazioni o modifiche non daranno titolo a pagamenti o rimborsi di sorta al Concessionario.

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

a quanto previsto all'art. 175 del Codice dei contratti.

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

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

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

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

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

3577/92, del Consiglio del 7 dicembre 1992 (cabotaggio marittimo).

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

Il Concessionario assume l'obbligo della costante sorveglianza del corso dell'esecuzione, designando e preponendo un proprio fiduciario incaricato di dirigere le prestazioni inerenti alle specifiche attività in modo anche da assicurare che il lavoro dei propri dipendenti e collaboratori si svolga in condizioni di assoluta sicurezza, restando esclusa ogni ingerenza dell'Ente Affidante, il quale resta comunque e pertanto manlevato da ogni responsabilità e dovrà essere in ogni caso tenuto indenne dal Concessionario. Tutte le spese derivanti al Concessionario per l'osservanza degli obblighi indicati, nonché tutti gli oneri in genere, nessuno escluso, che comunque potessero far capo al Concessionario per l'organizzazione, in condizione di autonomia, di tutti i mezzi necessari, tecnici e amministrativi, per svolgere il servizio oggetto del presente contratto, si intenderanno compresi nel corrispettivo di contratto.

L'Ente Affidante si riserva, comunque, ogni e qualsiasi facoltà di accertare, in

qualunque momento e con le modalità che riterrà più opportune, tra cui l'acquisizione d'ufficio del DURC, l'esatto adempimento da parte dell'Affidatario degli obblighi di cui al presente articolo.

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

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

Il Concessionario prima di dare esecuzione alle Prestazioni Contrattuali o nel termine stabilito dall'Ente affidante, dovrà consegnare all'Ente Affidante il DUVRI sottoscritto in segno di accettazione, ovvero integrato come ritenuto dallo stesso necessario in caso di inadempienza contributiva risultante dal DURC relativo a personale dipendente del Concessionario, impiegato nell'esecuzione del Contratto, l'Ente Affidante trattiene dal mandato di pagamento l'importo corrispondente all'inadempienza per il successivo

versamento diretto agli Enti previdenziali e assicurativi.

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

Articolo 11 - (Clausola sociale)

Al fine di promuovere la stabilità occupazionale, in caso di subentro di un nuovo aggiudicatario, il personale amministrativo e quello di cui all'art. 115 del Codice della Navigazione approvato con R.D. 30 marzo 1942, n. 327 e s.m.i. alle dipendenze del gestore uscente e già assegnato in via prevalente all'esercizio della linea, con esclusione del personale di livello dirigenziale o equiparato, nei limiti di quanto consentito dall'ordinamento europeo è trasferito senza soluzione di continuità all'impresa di navigazione subentrante nel rispetto degli artt. 323 e ss. del Codice. Il trasferimento è operante nei limiti del personale previsto dalle tabelle di armamento e di quello, di terra e imbarcato, previsto dalle tabelle di esercizio in rapporto al numero dei passeggeri per garantire lo svolgimento a bordo dei servizi di ristorazione, alberghieri e di ricettività. Al personale trasferito viene garantita l'applicazione dei CCNL di settore, di cui all'art. 51 del D.lgs. 15 giugno 2015, n. 81.

Articolo 12 - (Responsabilità)

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

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

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

È fatto obbligo al Concessionario di mantenere l'Ente Affidante sollevato e indenne da ogni e qualsiasi responsabilità per danni a persone o cose che si dovessero verificare in dipendenza di questo Contratto e contro azioni legali derivanti da richieste risarcitorie avanzate nei confronti dell'Ente Affidante o da terzi danneggiati.

Il Concessionario, altresì, si obbliga a rispondere e a manlevare l'Ente Affidante da ogni pretesa di risarcimento avanzata dagli Enti competenti o da soggetti terzi, compresi i dipendenti del Concessionario e/o subfornitore ovvero dell'Ente Affidante medesimo, a mezzo di domanda giudiziale o stragiudiziale per qualunque titolo derivante o comunque connesso con l'esecuzione del

presente Contratto, salvo che le pretese risarcitorie derivino da azioni e/o omissioni causate direttamente dall'Ente Affidante.

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

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

Articolo 13 - (Garanzie e Assicurazione)

A garanzia della corretta esecuzione delle prestazioni, il Concessionario produrrà nel termine di giorni 10 (dieci) decorrenti dalla data del presente atto garanzia definitiva, ai sensi dell'art. 103 del Codice dei contratti, conforme allo schema di polizza di cui al Decreto del Ministero dello Sviluppo economico 19 gennaio 2018, n. 31 recante "Regolamento con cui si adottano gli schemi di contratti tipo per le garanzie fideiussorie previste dagli articoli 103, comma 9 e 104, comma 9, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50", costituita mediante fideiussione svincolabile a prima richiesta, con rinuncia al beneficio della preventiva escussione del Contraente ai sensi degli art. 1944 c.c., 1945 c.c. e dell'art. 1957 c.c., sarà progressivamente ridotta a misura dell'avanzamento dell'esecuzione.

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

In caso di escussione di tale fideiussione, il Concessionario deve provvedere alla

sua completa reintegrazione entro e non oltre il termine di 5 (cinque) giorni lavorativi decorrente dall'avvenuto pagamento da parte del garante.

Il Concessionario produrrà nel termine di giorni 10 (dieci) decorrenti dalla data del presente atto polizza assicurativa a copertura della responsabilità civile per infortunio o danni eventualmente da lui/loro stesso/i causati a persone e/o beni del Concessionario medesimo, dell'Ente Affidante, dell'Amministrazione Pilota o di terzi (compresi dipendenti del Concessionario e/o subappaltatore e/o subfornitore ovvero dell'Amministrazione Pilota o di terzi), nell'esecuzione dei servizi oggetto del Contratto.

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

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

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

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

Qualora, a seguito dei controlli, dovessero risultare inadempimenti ovvero aspetti di non conformità alle previsioni contrattuali, fermo restando quanto

previsto in materia di penali, nonché in tema di risoluzione del Contratto e di risarcimento dell'eventuale maggior danno, il Concessionario deve provvedere a eliminare le disfunzioni rilevate, con oneri a proprio totale ed esclusivo carico, entro il termine a tal fine indicato dall'Ente Affidante.

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

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

La verifica di conformità delle prestazioni eseguite, volta ad accertarne, in termini di quantità e qualità, la corrispondenza rispetto alle prescrizioni previste nei documenti contrattuali, sarà avviata dal DEC a seguito della ultimazione delle medesime prestazioni contrattuali nei termini indicati dal Capitolato tecnico.

Articolo 15 - (Subappalto)

Il Concessionario in sede di offerta ha dichiarato di ricorrere al subappalto per le seguenti attività: servizi terminalistici portuali; servizio di catering; gestione negozi di bordo; videogames; ispezione scialuppe di salvataggio; manutenzione scrubber; manutenzione HW\SW a bordo; manutenzione AMOSBS&MAIL, Block fee; lavanderia; indagini ambientali e valutazione dei rischi, monitoraggio piano HACCP.

Articolo 16 - (Penali)

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

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

Affidante applicherà all'Impresa di Navigazione:

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

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

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

d) una penale da € 5.000,00 fino a € 500.000,00 a seconda della gravità della fattispecie per l'utilizzo di unità navali difformi dai requisiti richiesti, e in caso di

inosservanza dei provvedimenti emanati dal Ministero relativi all'esecuzione degli obblighi di servizio;

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

f) una penale di € 30.000 ogni 24 ore di ritardo in caso di violazione dell'obbligo di rendere disponibile il mezzo sostitutivo entro 48 ore (o del minor tempo offerto in fase di gara) dall'evento di avaria o forza maggiore.

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

Nel caso di inadempienze contrattuali, l'Ente Affidante provvede, con PEC, a inoltrare l'avviso di violazione entro trenta giorni dalla data di accertamento della medesima. L'Impresa di Navigazione, entro venti giorni dalla data di ricevimento del suddetto avviso, potrà produrre le proprie controdeduzioni. L'Ente Affidante, entro venti giorni dal ricevimento delle controdeduzioni di cui sopra non ritenendole valide o condivisibili e comunque entro settanta giorni dalla data di avviso della violazione, provvederà ad applicare la dovuta penalità.

Ferme restando le fattispecie inerenti alle penali specifiche, in tutti i casi di ritardato adempimento o di inadempimento, accertato dal RUP o dal DEC

rispetto alle obbligazioni assunte con il presente Contratto e/o ai tempi e ai modi per l'espletamento di una prestazione in base a disposizioni e/o ordini di servizio, l'Ente Affidante applicherà una penale tra 0,3‰ e 1‰ dell'importo netto contrattuale.

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

Articolo 17 - (Esecuzione in danno)

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

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

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

Nei suddetti casi, l'Ente Affidante avrà inoltre facoltà di differire il pagamento delle somme dovute al momento della risoluzione, al fine di quantificare il danno che il Concessionario è eventualmente tenuto a risarcire, nonché di operare le

opportune compensazioni tra tali importi. L'eventuale esecuzione in danno non esime il Concessionario dalle responsabilità civili, penali e amministrative in cui lo stesso può incorrere a norma di legge.

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

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

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

Monitoraggio delle prestazioni contrattuali e monitoraggio economico gestionale: come previsto nella Delibera ART 96/2018 (Misura 5, punto 18), l'impresa di navigazione dovrà dotarsi di un sistema di monitoraggio aziendale,

tenendo conto dei sistemi di monitoraggio e delle tecnologie già utilizzate nei porti interessati dal servizio, per l'acquisizione dei dati inerenti il servizio, compresi gli orari di partenza e arrivo delle varie navi agli approdi, i passeggeri trasportati su ogni singola corsa, le eventuali auto al seguito, la tipologia di naviglio.

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

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

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

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

L'Impresa di Navigazione deve comunicare all'Ente Affidante, su base mensile, le informazioni di cui all'Allegato L recante "**Monitoraggio del servizio**". Le informazioni saranno comunque disponibili presso l'Impresa di Navigazione a partire dal giorno successivo a quello dello svolgimento del servizio.

18.3. Verifica dell'equilibrio economico-finanziario dell'affidamento in

concessione: l'Ente Affidante procederà, al termine di ciascun periodo regolatorio, ai sensi della Misura 18 dell'Atto di regolazione di cui all'Allegato A alla Delibera ART. 22/2019, alla verifica dell'equilibrio economico-finanziario dell'affidamento in concessione e alle variazioni previste al punto 4 di tale Misura 18.

A tal fine, il periodo di validità del Contratto di 60 mesi viene suddiviso in 2 periodi regolatori, il primo relativo alle annualità 2021-2022 e il secondo alle annualità 2023-2026, quest'ultimo nei limiti del rateo necessario a completare la durata di 60 mesi dell'affidamento a decorrere dalla sua effettività.

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

Articolo 19 - (Risoluzione e clausola risolutiva espressa)

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

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

- a) inadempimento alle disposizioni del RUP o del DEC riguardo ai tempi di esecuzione o quando risulti accertato il mancato rispetto delle ingiunzioni o diffide fattegli, nei termini imposti dagli stessi provvedimenti;
- b) inadempimento degli obblighi previsti nella clausola sociale in corso di esecuzione del Contratto;
- c) manifesta incapacità nell'esecuzione delle prestazioni o inidoneità, anche solo legale rispetto ai requisiti di aggiudicazione;
- d) arbitrario abbandono o sospensione non dipendente da cause di forza maggiore, di tutti o parte dei servizi oggetto del Contratto;
- e) scarsa diligenza nell'ottemperamento alle prescrizioni del RUP e del DEC e/o degli organi competenti al rilascio delle dovute necessarie autorizzazioni;
- f) non rispondenza delle prestazioni alle specifiche tecniche al Capitolato tecnico e al Contratto e allo scopo delle attività;
- g) mancato rispetto della normativa sulla sicurezza e la salute dei lavoratori di cui al Testo Unico in materia di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro;
- h) applicazione di una delle misure di sospensione dell'attività irrogate ai sensi dell'articolo 14, comma 1, del Testo Unico in materia di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro, ovvero l'azzeramento del punteggio per la ripetizione di violazioni in materia di salute e sicurezza sul lavoro ai sensi dell'articolo 27, comma 1-bis, del citato Testo Unico;
- i) ottenimento del DURC negativo, alle condizioni di cui all'articolo 30, co. 5, del Codice dei Contratti; in tal caso, il RUP contesta gli addebiti e assegna un termine non inferiore a 15 (quindici) giorni per la

presentazione delle controdeduzioni;

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

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

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

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

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

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

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

e) emanazione a carico del Concessionario di un provvedimento definitivo

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

f) sia intervenuta sentenza di condanna passata in giudicato per i delitti previsti dall'articolo 51, commi 3-bis e 3-quater, del codice di procedura penale, dagli articoli 314, primo comma, 316, 316-bis, 317, 318, 319, 319-ter, 319-quater e 320 del codice penale;

g) sussistenza di reati di usura, riciclaggio nonché frodi nei riguardi dell'Ente Affidante, di eventuali subappaltatori, di fornitori, di lavoratori o di altri soggetti comunque interessati ai lavori;

h) affidamento in subcontratto senza autorizzazione;

i) cessione anche parziale del contratto;

j) inadempimento accertato alle norme di legge sulla prevenzione degli infortuni, la sicurezza sul lavoro e le assicurazioni obbligatorie del personale;

k) revoca di autorizzazioni, concessioni, nulla osta, iscrizioni presso Registri/Albi, cessazione ovvero sospensione dell'esercizio delle attività oggetto del Contratto;

l) azioni giudiziarie per violazioni di diritti di brevetto e/o di autore e in genere di privativa altrui, intentate contro l'Ente Affidante in ragione del presente contratto;

m) se nei confronti del Concessionario sia intervenuto un provvedimento definitivo che dispone l'applicazione di una o più misure di prevenzione

di cui al codice delle leggi antimafia e delle relative misure di prevenzione, ovvero sia intervenuta sentenza di condanna passata in giudicato per i reati di cui all'articolo 80 del Codice dei Contratti.

n) ogni altra causa di risoluzione ex articolo 1456 del Codice Civile prevista dal Capitolato tecnico, dal Contratto e dagli altri documenti di gara.

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

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

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

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

Il Concessionario prende atto che l'affidamento è subordinato all'integrale e assoluto rispetto della vigente normativa antimafia. In particolare, non dovranno essere stati presi provvedimenti, definitivi o provvisori, che dispongano misure di prevenzione o divieti, sospensioni o decadenze di cui alla predetta normativa nei confronti del legale rappresentante e dei componenti dell'organo di Amministrazione del Concessionario, né dovranno essere pendenti

procedimenti per l'applicazione delle medesime disposizioni, né essere pronunciate condanne che comportino l'incapacità di contrarre con la Pubblica Amministrazione.

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

Nel caso in cui il Contratto abbia iniziato ad avere esecuzione, l'Ente Affidante sin dal primo atto di esecuzione, fatta salva ogni altra facoltà prevista dalla legge e dal Contratto, si riserva la facoltà di dichiararne la risoluzione ai sensi dell'art. 1456 c.c. qualora una delle dichiarazioni e garanzie rilasciate dal Concessionario ai sensi dell'art. 80 e 83 del Codice dei contratti si riveli non veritiera, incompleta, non corretta o non accurata. La risoluzione si verificherà di diritto nel momento in cui l'Ente Affidante comunicherà al Concessionario con PEC o lettera raccomandata A/R, l'intenzione di avvalersi della risoluzione di cui al presente articolo.

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

All'atto di perfezionamento del Contratto, la documentazione in possesso dell'Ente Affidante deve essere corredata anche delle certificazioni richieste dalla legge. Nel caso in cui tali certificazioni non fossero ancora state acquisite dagli Organi competenti, l'Ente Affidante si riserva, se del caso, la facoltà di risolvere il Contratto nel caso che le stesse, tardivamente pervenute, attestino la non ottemperanza a norme inderogabili di legge.

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

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

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

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

Articolo 21 - (Regolarità fiscale)

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

- i. l'osservanza degli obblighi previsti dalla legge in tema di regolarità

fiscale;

- ii. L'esecuzione dei pagamenti del/dei corrispettivo/i subordinatamente alla presentazione, da parte del beneficiario, del pagamento medesimo, di idonea documentazione attestante l'avvenuto versamento all'erario delle ritenute sui redditi di lavoro dipendente, ove applicabile, scaturenti dalle fatture emesse a fronte delle prestazioni svolte nell'ambito del presente Contratto.

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

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

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

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

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

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

Il Concessionario è tenuto a comunicare tempestivamente all'Ente Affidante ogni modificazione intervenuta negli assetti proprietari, nella struttura di impresa e negli organismi tecnici ed amministrativi.

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

Articolo 24 - (Tracciabilità dei flussi finanziari)

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

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

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

Articolo 25 - (Trasparenza e accesso al dato)

Sono accessibili a chiunque, e pubblicati sul sito internet dell'Ente Affidante e dell'Impresa di Navigazione, almeno i seguenti documenti:

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

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

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

Articolo 26 - (Obblighi di riservatezza)

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

occorrenti per assicurare che anche da parte di costoro tali impegni siano pienamente rispettati.

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

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

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

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

Il Concessionario dovrà garantire all'Ente Affidante che, nel momento in cui i

prodotti commissionati saranno stati ad esso consegnati, tutti i soggetti che – a qualsiasi titolo – avranno collaborato per la realizzazione degli stessi, abbiano preventivamente fornito piena e incondizionata liberatoria e consenso, per quanto di rispettiva competenza, allo sfruttamento tecnico, economico e commerciale dei prodotti, nella loro interezza e/o in ogni singola componente.

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

Articolo 27 - (Brevetti e diritti d'autore)

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

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

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

programmi software eventualmente utilizzati, dei contenuti forniti, e dichiara che tali suoi diritti sono liberi da vincoli o diritti a favore di terzi.

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

L'Ente Affidante si obbliga a informare prontamente per iscritto il Concessionario delle iniziative giudiziali o stragiudiziali di cui al precedente paragrafo. Nell'ipotesi di azione giudiziaria, l'Ente Affidante, fermo restando il diritto al risarcimento del danno nel caso in cui la pretesa azionata sia fondata, ha facoltà di dichiarare la risoluzione di diritto del Contratto, recuperando e/o ripetendo il corrispettivo versato.

Articolo 28 - (Spese, imposte e tasse)

Sono a carico del Concessionario senza diritto di rivalsa:

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

b) le spese contrattuali e tutte le spese di bollo e registro della copia del Contratto e dei documenti di progetto;

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

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

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

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

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

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

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

Articolo 29 - (Trattamento dei dati personali)

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

con mezzi automatizzati o manuali al solo fine di dare esecuzione al presente Contratto.

Le Parti dichiarano, inoltre, che i dati forniti con il presente Contratto sono esatti e corrispondono al vero, esonerandosi reciprocamente per ogni qualsivoglia responsabilità per errori materiali o manuali di compilazione, ovvero per errori derivanti da un'inesatta imputazione negli archivi elettronici o cartacei.

In esecuzione delle richiamate normative, tali trattamenti saranno improntati ai principi di correttezza, liceità e trasparenza e nel rispetto delle norme di sicurezza.

Articolo 30 - (Controversie e foro competente)

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

Articolo 31 - Responsabili per le attività contrattuali - Elezione di domicilio

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

- per il Concessionario:   
grimaldieuromed@legalmail.it ;

- per l'Ente Affidante:

- dr.ssa Francesca AIELLI, dirigente della Divisione 5 della
Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità di sistema

portuale, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne dell'Ente affidante, Via dell'Arte 16, 00144 Roma, dg.tm@pec.mit.gov.it;

- Luigi TARQUINI, funzionario in servizio presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, Via dell'Arte 16, 00144 Roma, dg.tm@pec.mit.gov.it in qualità di DEC.

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

Il Concessionario, ai fini dell'esecuzione del presente Contratto, dichiara di eleggere domicilio come segue: grimaldieuromed@legalmail.it.

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

Articolo 32 - (Disposizioni generali e norme di rinvio)

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

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

normativa vigente in materia.

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

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

La sottoscrizione del Contratto da parte del Concessionario equivale a dichiarazione di perfetta conoscenza delle leggi, dei regolamenti e di tutta la normativa vigente in materia di servizi di trasporto marittimo e di concessioni di servizi.

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

Per quanto non previsto dal presente Contratto si fa rinvio alle leggi, regolamenti e disposizioni normative vigenti. Il presente Contratto, composto da n. 60 pagine sarà registrato solo in caso d'uso.

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

LETTO, APPROVATO E SOTTOSCRITTO

Il Concessionario

Il Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile

Firmato digitalmente da: Emanuele Grimaldi



**Firmato digitalmente da
Maria Teresa Di Matteo**

O = Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
C = IT

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

Il Concessionario

Firmato digitalmente da: Emanuele Grimaldi



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

CIG: 8648427BB9 CUP: D69J21000210001

SCHEMA DI PROGRAMMA DI ESERCIZIO

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

Il sottoscritto: EMANUELE GRIMALDI

nato il: 18/07/1956

a: NAPOLI

Prov.: NA

in qualità di: PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE DELLA GRIMALDI EUROMED

S.P.A.

con sede in VIA EMERICO AMARI 8, 90139, PALERMO, ITALIA

Telefono: 081.496669

fax: 081.5517401

Telefono: 081.496669

Codice fiscale 00278730825

Partita IVA: IT 00278730825

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

DICHIARA

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

Frequenze e descrizione

Collegamenti NA-CA	Requisiti minimi	Offerta
Frequenza A/R	Bisettimanale per l’intero anno	Bisettimanale per l’intero anno
Corse (numero)		
- Media annua nel periodo invernale	140	140
- Media annua nel periodo estivo	68	68
- Totale annuo	208	208
Coppie di corse (numero)		
- Media annua nel periodo invernale	70	70
- Media annua nel periodo estivo	34	34
- Totale annuo	104	104
Miglia/anno		
- Media annua nel periodo invernale	37.100	37.100
- Media annua nel periodo estivo	18.020	18.020
- Totale annuo	55.120	55.120
- Media miglia per singola corsa	265	265

Collegamenti CA-PA	Requisiti minimi	Offerta
Frequenza A/R	Bisettimanale per l’intero anno	Bisettimanale per l’intero anno
Corse (numero)		
- Media annua nel periodo invernale	140	140
- Media annua nel periodo estivo	68	68
- Totale annuo	208	208
Coppie di corse (numero)		
- Media annua nel periodo invernale	70	70
- Media annua nel periodo estivo	34	34
- Totale annuo	104	104
Miglia/anno		
- Media annua nel periodo invernale	30.240	30.240
- Media annua nel periodo estivo	14.688	14.688
- Totale annuo	44.928	44.928
- Media miglia per singola corsa	216	216

Calendario (es. anno 2022)

Gennaio											
Lun											
Mart											
Merc											
Gio											
Ven											
Sab											
Dom											

Febbraio											
Lun											
Mart											
Merc											
Gio											
Ven											
Sab											
Dom											

Marzo											
Lun											
Mart											
Merc											
Gio											
Ven											
Sab											
Dom											

Aprile											
Lun											
Mart											
Merc											
Gio											
Ven											
Sab											
Dom											

Maggio											
Lun											
Mart											
Merc											
Gio											
Ven											
Sab											
Dom											

Giugno											
Lun											
Mart											
Merc											
Gio											
Ven											
Sab											
Dom											

Luglio											
Lun											
Mart											
Merc											
Gio											
Ven											
Sab											
Dom											

Agosto											
Lun											
Mart											
Merc											
Gio											
Ven											
Sab											
Dom											

Settembre											
Lun											
Mart											
Merc											
Gio											
Ven											
Sab											
Dom											

Ottobre											
Lun											
Mart											
Merc											
Gio											
Ven											
Sab											
Dom											

Novembre											
Lun											
Mart											
Merc											
Gio											
Ven											
Sab											
Dom											

Dicembre											
Lun											
Mart											
Merc											
Gio											
Ven											
Sab											
Dom											

Segue - Calendario - Legenda:

NA-CA	Collegamento Napoli-Cagliari
CA-PA	Collegamento Cagliari-Palermo
PA-CA	Collegamento Palermo-Cagliari
CA-NA	Collegamento Cagliari-Napoli

Piano annuale

Mese	Giorni di servizio	Coppie di corse	Miglia
Gennaio	31	18	8.658
Febbraio	28	16	7.696
Marzo	31	17,5	8.393
Aprile	30	17	8.226
Maggio	31	18	8.658
Giugno	30	17	8.128
Luglio	31	18	8.658
Agosto	31	17,5	8.442
Settembre	30	17	8.177
Ottobre	31	18	8.658
Novembre	30	17	9.041
Dicembre	31	17,5	8.442
Totale	365	208,5	101.177

Quadro orario

Napoli-Cagliari		
Corse	Ora partenza da Napoli	Ora arrivo a Cagliari
LUNEDI'	19:00	08:00
VENERDI'	19:00	08:00

Cagliari-Napoli		
Corse	Ora partenza da Cagliari	Ora arrivo a Napoli
GIOVEDI'	19:00	08:00
DOMENICA	23:00	12:00

Cagliari-Palermo		
Corse	Ora partenza da Cagliari	Ora arrivo a Palermo
MARTEDI'	19:00	06:00
SABATO	19:00	06:00

Palermo-Cagliari		
Corse	Ora partenza da Palermo	Ora arrivo a Cagliari
MERCOLEDI'	19:00	06:00
DOMENICA	09:00	20:00

Data, luogo e se richiesto o necessario, firma/firme:

Napoli, 27/04/2021

Emanuele Grimaldi

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

CIG: 8648427BB9 CUP: D69J21000210001

SCHEMA NAVIGLIO E MANUTENZIONE

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

Il sottoscritto: EMANUELE GRIMALDI

nato il: 18/07/1956

a: NAPOLI

Prov.: NA

in qualità di: PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE DELLA GRIMALDI EUROMED S.P.A.

con sede in VIA EMERICO AMARI 8, 90139, PALERMO, ITALIA

Telefono: 081.496669

fax: 081.5517401

cell: 342.1406677

Codice fiscale 00278730825

Partita IVA: IT 00278730825

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

DICHIARA

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

• **NAVE 1:**

A. CARATTERISTICHE DELL’UNITÀ NAVALE		
<u>Denominazione dell’unità</u>	[CORFU’]	
<u>Numero IMO</u>	[9349758]	
<u>Tipo Nave</u>	Requisito Minimo	Offerta
	Classe MN – Tr (Ro-Pax) TP	[* - RO PAX-TP]

<u>Iscritta nelle matricole del compartimento marittimo di:</u>	BARI 38	
<u>Titolo di proprietà o altro titolo convenzionale valido che attesti la disponibilità giuridica dell'unità navale</u>	ATTO DI NAZIONALITA'	
<u>Età/Data di costruzione</u>	Requisito Minimo	Offerta
	Età non superiore a 20 anni, calcolata alla data di scadenza della presentazione delle offerte di gara, con riferimento alla data di costruzione	[28 OTTOBRE 2006]
<u>Classe di nave passeggeri</u> (art. 3 D.Lgs 45/2000 e s.m.i.)	A	A
<u>Capacità di trasporto</u>	Requisito Minimo	Offerta
- passeggeri	650	<i>Inserire N. Pax</i> [956]
o di cui in cabina	400	<i>Inserire N. Pax</i> [464]
- trailers (soli mezzi pesanti)	1.500 metri lineari	<i>Inserire MTL</i> [2256]
- autovetture (sole autovetture)	530	<i>Inserire numero autovetture</i> [904]
<u>Tempi di percorrenza (Velocità di crociera a pieno carico idonea a coprire la tratta da banchina a banchina in):</u>	Requisito Minimo	Offerta
- Napoli – Cagliari	13 ore	[13]
- Cagliari – Palermo	11 ore	[11]
<u>Cabine</u>	<i>Inserire N. cabine</i> [120]	
- Posti letto per cabina	2 o 4	<i>Inserire N.</i> [2-4]
- Servizio igienico privato	Sì	Sì
- Spazio minimo per passeggero in cabina	2mq	<i>Inserire N.</i> [2mq]
- Cabine per disabili, con posto accompagnatore e locale igienico annesso, conformi a normativa vigente	2	<i>Inserire N.</i> [2, come specificato nella relazione tecnica]
<u>Poltrone</u>	<i>Inserire N. poltrone</i> [174]	
<u>Posti ponte</u>	<i>Inserire N. posti ponte</i> [561]	
<u>Dimensioni dell'unità navale</u>	Requisito Minimo	Offerta
Lunghezza (mt.)	Idonea all'ormeggio in sicurezza nelle banchine dei porti di arrivo e partenza (cfr. Capitolato Tecnico)	<i>Inserire lunghezza</i> [186.63 m]
Larghezza (mt.)	Idonea all'ormeggio in sicurezza nelle banchine dei porti di arrivo e partenza (cfr. Capitolato Tecnico)	<i>Inserire larghezza</i> [25.60 m]

		
<u>Spazi comuni e servizi a bordo</u>	Requisiti minimi	Offerta
Punto di informazione con ampio banco e posti a sedere per garantire l'accoglienza all'ingresso nella nave e consentire la diffusione di tutte le informazioni sul viaggio e sui servizi offerti	Sì	<i>Inserire dettaglio</i> [SI]
Infermeria con medico a bordo, in accordo con la normativa	Sì	<i>Inserire dettaglio</i> [SI]
Esercizio commerciale di vendita quotidiani, riviste, prodotti base per l'igiene personale	Sì	<i>Inserire dettaglio</i> [SI]
Bar con vendita di snack e panini, oltre a distributori automatici di bevande e snack	Sì	<i>Inserire dettaglio</i> [SI]
Ristorante e self-service	Sì	<i>Inserire dettaglio</i> [SI]
Box per animali domestici di media taglia	Sì	<i>Inserire dettaglio</i> [SI]
Canile coperto	Sì	<i>Inserire dettaglio</i> [SI]
<u>Comfort di viaggio</u>	Requisiti minimi	Offerta
Climatizzazione di tutti gli spazi comuni passeggeri, le cabine, le sale poltrone reclinabili, i corridoi	Sì	<i>Inserire dettaglio</i> [SI]
Divieto di fumo in tutti i locali interni, il cui rispetto è garantito dal personale della Società concessionaria	Sì	<i>Inserire dettaglio</i> [SI]
<u>Sicurezza del viaggiatore</u>	Requisiti minimi	Offerta
Dotazione di telecamere a circuito chiuso per il monitoraggio delle aree garage	Sì	<i>Inserire dettaglio</i> [SI]
Dotazione di cassette di sicurezza ove consentire il deposito valori da parte della clientela	Sì	<i>Inserire dettaglio</i> [SI]
Sistema di chiusura dall'esterno e dall'interno in tutte le cabine secondo normativa vigente.	Sì	<i>Inserire dettaglio</i> [SI]

B. CERTIFICAZIONI RICHIESTE <i>in corso di validità</i>					
	Certificato	Rilasciato da:	Num. identificativo	Data Rilascio	Data Scadenza
1	D.O.C (Documento di Conformità – Document of Compliance)	CP Napoli	2016/6963	15/09/2016	12/09/2021
2	Certificato S.M.C. (Safety Management Certificate)	CP Brindisi	2018/7226	18/10/2018	16/10/2023
3	Certificato di classe	RINA	82392- V039-001	07/11/2019	28/10/2021
4	Certificato di sicurezza per navi passeggeri ai sensi del D.lgs. n. 45/2000	CP Brindisi	2020/3833	20/11/2020	16/11/2021
5	Certificato di bordo libero o Certificato internazionale di bordo libero	RINA	82392- V039-005	07/11/2019	28/10/2021
6	Certificato di conformità alla Marpol annex I o Certificato IOPP	RINA	82392-V039-006	07/11/2019	28/10/2021
7	Certificato Trasporto merci pericolose (D.P.R. n.134 del 6 Giugno 2005) almeno per le classi: 2.1- 2.2- 3 (p.i.<23 C°) - 3 (p.i. 23 C° ÷ 61 C°) o certificato per il trasporto di merci pericolose di cui alla Regola II-2/19 SOLAS;	RINA	82392-V044-001	26/03/2021	16/11/2021
8	Certificato di conformità del sistema antivegetativo (Regolamento CE 782/2003)	RINA	82392-R157-004	19/06/2018	
9	Verbale della visita dei servizi di bordo (rilasciato ai sensi dell'art. 30 comma 4 del D.P.R. 8.11.91, n. 435)	CP Brindisi	2020/2048	22/06/2020	19/06/2021
10	Certificato ISPS (International Ship Security Certificate)	CP Brindisi	2018/7030	10/10/2018	09/10/2023
11	Verbale di ispezione igiene e sicurezza degli ambienti di lavoro a bordo delle navi (Istanza allegata in sezione 2.1.7 – ulteriore documentazione)	CP Ancona	N° protocollo 3971	<i>Data Richiesta di visita a bordo</i> 05/02/2021	<i>Data di protocollo della Cp Ancona</i> 08/02/2021
12	Attestazione di Idoneità al trasporto Autoveicoli in ottemperanza alla Circolare n.322295 del 21/8/1967	RINA	82392-V039-008	07/11/2019	28/10/2021
13	Certificato di Stazza Nazionale o Certificato di Stazza Internazionale	CP Bari	03/2007	10/05/2007	
14	Registro dei Mezzi Carico e Scarico di Bordo ai sensi della Convenzione ILO 152 (se previsto in base alla tipologia di apparecchi di sollevamento presenti a bordo)	RINA	N°2021/AN/01/295	20/04/2021	
15	Certificato relativo all'Inventario dei Materiali Pericolosi per Unità Soggette al regolamento UE 1257/2013	RINA	82392-V044-003	26/03/2020	28/10/2021

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

D. ACCESSIBILITÀ		
Parametro	Requisiti minimi	Offerta
Ascensori o scale mobili per l'accesso a cabine e spazi comuni	Sì	[SI]
Ponte passeggeri accessibile alle PMR in maniera possibilmente autonoma, comprensivo di	Sì	[SI]
<ul style="list-style-type: none"> • una zona di imbarco e sbarco 	Sì	[SI]
<ul style="list-style-type: none"> • uno spazio adibito alla consumazione di bevande e snack 	Sì	[SI]
<ul style="list-style-type: none"> • uno spazio adibito al soggiorno 	Sì	[SI]
<ul style="list-style-type: none"> • un bagno pubblico accessibile in sedia a rotelle 	Sì	[SI]
<ul style="list-style-type: none"> • <i>(se il ponte passeggeri accessibile alle PMR non si trova allo stesso livello del ponte di imbarco veicoli o se i servizi di cui ai punti precedenti si trovano su ponti differenti)</i> apparato di sollevamento certificato dagli enti competenti, che assicuri alla persona a mobilità ridotta l'accesso in sicurezza a bordo della nave 	Sì	[SI]
Ulteriori accorgimenti a garanzia di accessibilità	<i>Specificare se presenti</i> [sono presenti sia ascensori che scala mobile]	

Allegato 7.5_SCHEMA NAVIGLIO E MANUTENZIONE
PROCEDURA APERTA PER L’AFFIDAMENTO IN CONCESSIONE DEL SERVIZIO PUBBLICO DI TRASPORTO MARITTIMO DI PASSEGGERI, VEICOLI E MERCI TRA NAPOLI, CAGLIARI E PALERMO E VICEVERSA CON OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO PER LA CONTINUITÀ TERRITORIALE MARITTIMA

• [REDACTED]

[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

Data, luogo e se richiesto o necessario, firma/firme:

Napoli, 27/04/2021

Emanuele Grimaldi

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

CIG: 8648427BB9 CUP: D69J21000210001

MATRICE DEI RISCHI E MISURE DI MITIGAZIONE

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

OMISSIS

**PROCEDURA APERTA PER L’AFFIDAMENTO IN CONCESSIONE DEL
SERVIZIO PUBBLICO DI TRASPORTO MARITTIMO DI PASSEGGERI,
VEICOLI E MERCI TRA NAPOLI, CAGLIARI, PALERMO E VICEVERSA**
CIG: 8648427BB9 – CUP: D69J21000210001

ALLEGATO D

PIANO DI ACCESSO AL DATO

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

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

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

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

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

ALLEGATO D
PIANO DI ACCESSO AL DATO
PROCEDURA APERTA PER L’AFFIDAMENTO IN CONCESSIONE DEL SERVIZIO PUBBLICO DI TRASPORTO
MARITTIMO DI PASSEGGERI, VEICOLI E MERCI TRA NAPOLI, CAGLIARI, PALERMO E VICEVERSA

[Portale Trasparenza Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili - Amministrazione trasparente \(www.mit.gov.it\)](http://www.mit.gov.it)

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

**PROCEDURA APERTA PER L’AFFIDAMENTO IN CONCESSIONE DEL SERVIZIO
PUBBLICO DI TRASPORTO MARITTIMO DI PASSEGGERI, VEICOLI E MERCI
TRA NAPOLI, CAGLIARI, PALERMO E VICEVERSA
CIG: 8648427BB9 – CUP: D69J21000210001**

ALLEGATO E

CONDIZIONI MINIME DI QUALITÀ DEI SERVIZI

I. CONDIZIONI MINIME DI QUALITÀ

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

- a) regolarità e puntualità del servizio;
- b) informazioni all’utenza e trasparenza;
- c) accessibilità commerciale;
- d) pulizia e comfort dei mezzi;
- e) accessibilità dei mezzi e delle infrastrutture al pubblico (con particolare riferimento a PMR);
- f) livelli minimi di qualità ambientale.

1. Regolarità

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

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

Dove:

- $N_{r,i}$: numero delle corse effettuate sulla tratta Napoli-Cagliari e vv. e sulla tratta Cagliari-Palermo e vv. con arrivo al porto finale di destinazione, comprensive anche delle navi totalmente o parzialmente soppresse imputabili all’IN concessionaria o imputabili a cause esterne, qualora adeguatamente sostituite;
- $N_{tot,i}$: numero totale delle corse programmate;
- $N_{ecc,i}$: numero di corse non effettuate per cause esterne.

Prima della stipula del contratto di servizio o nel diverso termine assegnato dall’Ente affidante, l’aggiudicatario predispone 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”, rivolto prioritariamente alla riprotezione dei passeggeri. Il piano di intervento deve specificare:

- il livello minimo di informazioni assicurate all’utenza e i canali informativi adoperati;
- tempi di erogazione dei servizi sostitutivi;
- modalità di fornitura dei servizi sostitutivi.

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

2. Puntualità

2.1. Definizione dell’indicatore e delle modalità di monitoraggio

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

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

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

2.2. Penalità

Parametro di controllo	Indice di puntualità su base mensile: arrivi oltre i 60' valutati per i viaggi svolti in condizioni meteo marine buone.
Elementi di valutazione	La valutazione verrà effettuata mensilmente calcolando la differenza effettiva non arrotondata tra il livello minimo e il dato misurato dell'esercizio.
Penalità unitaria	Il mancato rispetto del livello minimo comporta l'applicazione di una penale unitaria per non conformità su base mensile pari a € 1.000,00 per ogni punto percentuale di scostamento in difetto rispetto allo standard prefissato per ciascun periodo.

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

3. Comfort del viaggio e funzionalità

3.1. Definizione dell'indicatore e delle modalità di monitoraggio

- La valutazione del livello di comfort a bordo sarà sviluppata attraverso un processo di controllo e verifica dello stato di conformità/manutenzione degli elementi di arredo e del buon funzionamento degli impianti tecnologici.
- Il controllo è effettuato mediante rilevazioni dirette da parte del Ministero su un campione significativo di corse.
- Con riferimento alla verifica di conformità/non conformità, si procederà a constatare la completa integrità e lo stato degli arredi di bordo.

- Nell'ambito della singola rilevazione, saranno valutati gli elementi riportati nella tabella seguente. Tutti i dettagli relativi alla numerosità degli elementi di valutazione saranno determinati in fase di avvio del servizio e con riferimento alla nave utilizzata.
- L'elenco riportato nella tabella di seguito illustra un numero maggiore di elementi da verificare rispetto a quelli indicati dalla Delibera ART 96/2018, Allegato A, Misura 10. Tuttavia, gli indicatori minimi previsti dalla stessa Misura 10 riguardanti il funzionamento dell'impianto di climatizzazione e dei servizi igienici (%CLI_FN e %WC_AFN) saranno così definiti e adattati al caso specifico:

- Funzionamento dell'impianto di climatizzazione: l'indicatore %CLI_FN è definito in relazione alla percentuale di controlli che abbiano riscontrato il regolare funzionamento degli impianti sul totale dei controlli effettuati:

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

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

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

Zone	Elementi di valutazione	Conforme	Non Conforme
<u>Esterno</u>	Plafoniere di illuminazione (presenza, stato integrità, funzionalità)		
	Sedili (presenza, stato integrità)		
	Complementi di arredo (presenza, stato integrità)		
	Sostegni (presenza, stato integrità)		
<u>Zone di accesso</u>	Plafoniere di illuminazione (presenza, stato integrità, funzionalità)		
	Sostegni (presenza, stato integrità)		
	Climatizzazione (funzionalità)		
	Porte (presenza, stato integrità, funzionalità)		
	Finestrini, vetri, quadri, specchi (presenza, stato integrità)		
	Cestini portarifiuti (presenza, stato integrità)		
<u>Toilette</u>	Plafoniere di illuminazione (presenza, stato integrità, funzionalità)		
	Sostegni (presenza, stato integrità)		
	Apparecchi e funzionalità WC (presenza, stato integrità, funzionalità)		
	Porte (presenza, stato integrità, funzionalità)		
	Finestrini, vetri, quadri, specchi (presenza, stato integrità)		
	Cestini portarifiuti (presenza, stato integrità)		
<u>Saloni viaggiatori, altri locali interni</u>	Plafoniere di illuminazione (presenza, stato integrità, funzionalità)		
	Poltrone (presenza, stato integrità, funzionalità)		
	Attrezzatura di sicurezza per PMR (presenza, stato integrità, funzionalità)		
	Sostegni (presenza, stato integrità)		
	Climatizzazione (funzionalità)		
	Porte (presenza, stato integrità, funzionalità)		

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

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

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

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

3.2. Penalità

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

4. Informazioni all'utenza

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

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

4.1. Penalità

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

5. Livello minimo di trasparenza

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

L'impresa deve, inoltre, adeguarsi agli adempimenti previsti dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti di cui alla sopraccitata Misura 8.

6. Livello minimo di accessibilità commerciale

La compagnia di navigazione è obbligata a garantire un adeguato livello minimo di accessibilità commerciale, ai sensi della Delibera ART n. 96/2018, 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.

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

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

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

7. Customer satisfaction

7.1. Definizione dell'indicatore e delle modalità di monitoraggio

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

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

Dove:

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

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

- Sono di seguito riportati i pesi dei singoli fattori di qualità per l'indagine di Customer satisfaction, nello specifico:
 - pulizia (servizi igienici, spazi comuni, sedute): 25%;
 - comfort di viaggio e funzionalità: 25%;
 - informazione all'utenza: 20%;
 - sicurezza - percezione livello sicurezza personale: 20%;
 - riconoscibilità e cortesia del personale di bordo: 10%.

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

7.2. Penalità

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

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

8. Pulizia e comfort delle navi

8.1. Definizione dell'indicatore e delle modalità di monitoraggio

Sono soddisfatte condizioni minime di pulizia delle navi quando:

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

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

Classe di intervento	Frequenza minima	Obiettivo	Attività minime
Intervento a bordo	Secondo necessità	Garantire il ripristino di una condizione di pulizia accettabile di toilette, pavimenti e componenti maggiormente a contatto con l'utenza, durante il servizio	<ul style="list-style-type: none"> • Rimozione rifiuti e svuotamento cestini • Pulizia toilette • Rifornimento acqua e accessori igienici • Rimozione di eventuali ristagni d'acqua sulla pavimentazione
Intervento a fine servizio	Giornaliera	Garantire l' eliminazione della sporcizia di toilette, pavimenti e componenti maggiormente a contatto con l'utenza, al termine del servizio	<ul style="list-style-type: none"> • Rimozione rifiuti e svuotamento cestini • Pulizia e lavaggio accurato di toilette, pavimenti, e altri componenti a maggior contatto con l'utenza, e rimozione di eventuali ristagni d'acqua • Rifornimento acqua e accessori igienici • Svuotamento reflui • Riordino dei vari ambienti • Pulizia delle cabine e ripristino della biancheria
Intervento sosta e manutenzione	Ad ogni sosta per manutenzione programmata	Garantire il rispristino della migliore condizione igienica e di decoro di tutte le componenti del naviglio, durante le soste prolungate o in corrispondenza delle soste presso gli impianti di manutenzione	<ul style="list-style-type: none"> • Lavaggio completo di tutte le componenti interne ed esterne (ponte e corridoi esterni, ecc.) del naviglio • Lavaggio degli eventuali tendaggi. • Ripristino ed eventuale sostituzione componenti e arredi danneggiati • Interventi di disinfezione, disinfestazione e derattizzazione qualora necessario • Rimozione graffiti e scritte qualora necessario

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

- $PULN_EX_{\text{trimestre}} = \left(\frac{n^{\circ} \text{ interventi eseguiti}}{n^{\circ} \text{ interventi programmati}} \right) \times 100$

- $PULN_VR = \left(\frac{n^{\circ} \text{ interventi conformi}}{n^{\circ} \text{ interventi ispezionati}} \right) \times 100$

- Il livello minimo dell'indicatore PULN_EX è pari al 100%.
- Il livello minimo dell'indicatore PULN_VR sarà quello registrato nell'ultimo anno precedente a quello di affidamento, se definibile in base all'attuale sistema di monitoraggio. In alternativa, sarà assunto quello medio rilevato nel primo anno di esecuzione del nuovo servizio.
- La penale unitaria per il mancato raggiungimento del livello minimo di ciascun indicatore è fissata in € 500 per ogni intervento non conforme registrato.

9. Livelli minimi di accessibilità

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

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

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

10. Indicatori e livelli minimi di qualità ambientale

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

II. PREMIALITÀ PER CONDIZIONI MIGLIORATIVE DELLA QUALITÀ DEI SERVIZI

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

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

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

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

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

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

con:

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

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

2. Tempo di percorrenza

S'intende per "tempo di percorrenza" la durata del tragitto fra il porto di origine e quello di destinazione finale di ciascuna tratta Napoli-Cagliari o Cagliari-Napoli o Cagliari-Palermo o Palermo-Cagliari.

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

Obiettivo massimo: almeno 30 minuti di anticipo

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

con:

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

3. Comfort e funzionalità degli spazi

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

L'indicatore di qualità è dunque così calcolato:

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

con:

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

4. Indice sintetico di premialità per miglioramenti qualitativi

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

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

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

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

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

PROCEDURA APERTA PER L’AFFIDAMENTO IN CONCESSIONE DEL SERVIZIO PUBBLICO DI TRASPORTO MARITTIMO DI PASSEGGIERI, VEICOLI E MERCI TRA NAPOLI, CAGLIARI E PALERMO E VICEVERSA CON OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO PER LA CONTINUITÀ TERRITORIALE MARITTIMA

CIG: 8648427BB9 CUP: D69J21000210001

SCHEMA SERVIZI IN CASO DI SCIOPERO

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

Il sottoscritto: EMANUELE GRIMALDI

nato il: 18/07/1956

a: NAPOLI

Prov.: NA

in qualità di: PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE DELLA

GRIMALDI EUROMED S.P.A.

con sede in VIA EMERICO AMARI 8, 90139, PALERMO, ITALIA

Telefono: 081.496669

fax: 081.5517401

cell: 342.1406677

Codice fiscale 00278730825

Partita IVA: IT 00278730825

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

DICHIARA

di impegnarsi a rispettare in caso di sciopero, qualora risulti affidatario dei servizi di collegamento marittimo in continuità territoriale fra Napoli, Cagliari, Palermo e viceversa il seguente Programma di servizi, che sarà allegato al Contratto di Servizio (come “Allegato F”) costituendone parte integrante.

N. Corsa	Partenza		Arrivo		Periodicità
	Porto	Orario	Porto	Orario	
1	Napoli	23:00* (19:00+4H**)	Cagliari	12:00* (08:00+4H**)	2 corse/settimana
2	Cagliari	23:00* (19:00+4H**)	Palermo	10:00* (06:00+4H**)	1 corsa/settimana
3	Cagliari	20:00* (19:00+1H**)	Palermo	07:00* (06:00+1H**)	1 corsa/settimana
3	Palermo	23:00* (19:00+4H**)	Cagliari	10:00* (06:00+4H**)	1 corsa/settimana
4	Palermo	10.00* (09.00+1H**)	Cagliari	21.00* (20:00+1H**)	1 corsa/settimana
5	Cagliari	23:00* (19:00+4H**)	Napoli	12:00* (08:00+4H**)	1 corsa/settimana
6	Cagliari	01:00* (23:00+2H**)	Napoli	14:00* (12:00+2H**)	1 corsa/settimana

Nota: Come da risposta di Invitalia al Chiarimento n. 19, l’orario indicato potrà subire variazioni “*per cause esterne all’impresa di navigazione, tra cui possono rientrare quelle eventualmente conseguenti al rispetto della normativa di settore sugli scioperi nei servizi pubblici essenziali*”.

* orario entro il quale la Compagnia si impegna a garantire la partenza/arrivo del servizio di trasporto in caso di sciopero del proprio personale. Fatta salva la possibilità di anticipare l’orario di partenza/arrivo riducendo il numero di ore di ritardo.

** numero massimo di ore di ritardo con cui saranno operati i collegamenti rispetto agli orari previsti dal programma di esercizio di cui all’Allegato 7.4 in caso di sciopero del personale della Compagnia.

Data, luogo e se richiesto o necessario, firma/firme:

Napoli, 27/04/2021

Emanuele Grimaldi

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

CIG: 8648427BB9 CUP: D69J21000210001

SISTEMA TARIFFARIO

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

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

Tabella 1. Tariffe Napoli-Cagliari e vv

Sistemazione	Residenti	Non Residenti	
		Bassa stagione	Alta stagione
Cabina esterna	€ 36,10	€ 50,35	€ 66,50
Cabina interna	€ 31,35	€ 40,85	€ 52,25
Poltrona	€ 23,75	€ 31,35	€ 39,90
Ponte	€ 20,90	€ 26,60	€ 32,30
Auto 1° gruppo	€ 41,80	€ 53,20	€ 65,55
Auto 2° gruppo	€ 45,60	€ 62,70	€ 76,95
Roulottes, rimorchi	€ 19,00	€ 22,80	€ 27,55
Pullman	€ 27,55	€ 35,15	€ 42,75
Moto fino a 200 cc	€ 29,45	€ 29,45	€ 29,45
Moto oltre 200 cc	€ 40,85	€ 40,85	€ 40,85
Mezzi commerciali pieni	€ 33,25	€ 33,25	€ 33,25
Mezzi commerciali vuoti	€ 23,75	€ 23,75	€ 23,75

Tabella 2. Tariffe Cagliari-Palermo e vv.

SISTEMAZIONE	RESIDENTI	Non Residenti	
		Bassa stagione	Alta stagione
Cabina esterna	43,70 €	47,50 €	62,70 €
Cabina interna	36,10 €	38,95 €	49,40 €
Poltrona	25,65 €	30,40 €	38,00 €
Ponte	21,85 €	26,60 €	31,35 €
Auto 1° gruppo	52,25 €	54,15 €	67,45 €
Auto 2° gruppo	60,80 €	63,65 €	78,85 €
Roulottes, rimorchi	22,80 €	23,75 €	27,55 €
Pullman	35,15 €	36,10 €	42,75 €
Moto fino a 200 cc	30,40 €	30,40 €	30,40 €

Moto oltre 200 cc	41,80 €	41,80 €	41,80 €
Mezzi commerciali pieni	36,10 €	36,10 €	36,10 €
Mezzi commerciali vuoti	23,75 €	23,75 €	23,75 €

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

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

Ai fini dell’esercizio della tratta **Napoli-Cagliari**, per “**residenti**” si intendono i cittadini comunitari o extracomunitari con residenza in un comune della Regione Sardegna, nonché i lavoratori dipendenti, nati in Sardegna ed ivi non residenti ed i loro familiari a carico, muniti di idonea documentazione in corso di validità presentata alla prenotazione o all’acquisto e all’accesso alla nave.

Ai fini dell’esercizio della tratta **Cagliari-Palermo**, per “**residenti**” si intendono i cittadini comunitari o extracomunitari con residenza in un comune della Regione Sardegna o della Regione Sicilia, nonché i lavoratori dipendenti, nati in Sardegna o in Sicilia ed ivi non residenti ed i loro familiari a carico, muniti di idonea documentazione in corso di validità presentata alla prenotazione o all’acquisto e all’accesso alla nave.

Per “**alta stagione**” si intendono, per ciascun anno, i periodi **dal 19/12 al 07/01, dal mercoledì precedente la Pasqua al martedì successivo, dal 1° giugno al 1° settembre**; la restante parte del periodo oggetto di affidamento deve essere considerata di “**bassa stagione**”.

L’impresa di navigazione:

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

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

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

L’aggiornamento delle tariffe all’inizio di ogni periodo regolatorio verrà effettuato sulla base della seguente formula, come disposto dall’allegato M allo Schema di Contratto:

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

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

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

con:

- $T(.)_t$, tariffa stabilita inizialmente;
- $T_{(t+2, t+5)}$, tariffa aggiornata per il secondo periodo regolatorio, ecc.
- P , tasso annuo programmato di inflazione per $t+n$ ricavabile dall’ultimo DEF disponibile.

Data, luogo e se richiesto o necessario, firma/firme:

Napoli, 27/04/2021

Emanuele Grimaldi



GRIMALDI EUROMED

CARTA DEI SERVIZI

Per i servizi di trasporto pubblico





Indice

A)	Carta dei Servizi - Introduzione.....	<i>pag 1</i>
B)	Grimaldi Euromed S.p.A - L'Azienda	<i>pag 1</i>
C)	I principi della Carta	<i>pag 1</i>
		<i>pag 1</i>
1)	Uguaglianza e imparzialità.....	<i>pag 1</i>
2)	Continuità.....	<i>pag 2</i>
3)	Partecipazione.....	<i>pag 2</i>
4)	Efficienza ed efficacia.....	<i>pag 2</i>
5)	Libertà di scelta	<i>pag 2</i>
		<i>pag 2</i>
D)	I fattori di Qualità	<i>pag 2</i>
1)	Sicurezza del viaggio	<i>pag 3</i>
2)	Sicurezza personale e patrimoniale del viaggiatore.....	<i>pag 3</i>
3)	Regolarità del servizio e puntualità dei mezzi	<i>pag 4</i>
4)	Pulizia e condizioni igieniche dei mezzi.....	<i>pag 4</i>
5)	Comfort del viaggio	<i>pag 5</i>
6)	Servizi aggiuntivi	<i>pag 5</i>
7)	Servizi per viaggiatori con disabilità e persone a mobilità ridotta.....	<i>pag 6</i>
8)	Informazioni alla clientela	<i>pag 7</i>
9)	Aspetti relazionali e di comunicazione del personale a contatto con l'utenza.....	<i>pag 7</i>
10)	Livello di servizi nelle operazioni di sportello	<i>pag 7</i>
11)	Integrazione modale	<i>pag 8</i>
12)	Attenzione all'ambiente	<i>pag 8</i>
E)	Grimaldi Euromed S.p.A. e la tutela del cliente/viaggiatore.....	<i>pag 9</i>
F)	Diritti e doveri del viaggiatore	<i>pag 12</i>
G)	La qualità e la carta	<i>pag 13</i>
H)	Indicatori di qualità	<i>pag 14</i>

CARTA DEI SERVIZI

Per i servizi di trasporto pubblico



A) LA CARTA DEI SERVIZI - INTRODUZIONE

La Grimaldi Euromed S.p.A. (di seguito "La Compagnia") adotta la presente carta dei servizi, alla quale riconosce valore vincolante nei confronti dei passeggeri che viaggiano sulle proprie navi impiegate nei collegamenti gravati da obblighi di servizio pubblico.

B) GRIMALDI EUROMED S.p.A. - L'AZIENDA

La mission della Compagnia è fornire servizi efficienti, affidabili, innovativi e di alta qualità per il trasporto marittimo di passeggeri e merci perseguendo un processo costante di identificazione dei bisogni e delle aspettative dei propri clienti. La Compagnia è dedicata alla ricerca dell'eccellenza, alla responsabilità sociale ed a soluzioni di trasporto che promuovano una mobilità ambientalmente sostenibile.

Da oltre mezzo secolo, la Compagnia è player di riferimento a livello internazionale per il trasporto marittimo di passeggeri. Attivo già nel secondo dopoguerra sulla rotta Mediterraneo-Sud America e Mediterraneo-Nord America, oggi la Compagnia ha diversificato l'offerta passeggeri con tre brand differenti, ciascuno dedicato a una diversa destinazione: Grimaldi Lines nel Mar Mediterraneo, Minoan Lines sulle rotte domestiche Greche, e Finnlines nel Mar Baltico e nel Mare del Nord.

Allo scopo di assicurare il perseguimento degli obiettivi stabiliti dalla presente carta dei servizi, la Compagnia ha costituito, nell'ambito della propria organizzazione, un comitato permanente al quale sono state affidate le seguenti attività:

- Assicurare il rispetto degli impegni con la clientela
- Assicurare una comunicazione efficace e trasparente con la clientela
- Monitorare costantemente gli indicatori della qualità del servizio
- Predisporre riesami periodici della carta dei servizi
- Predisporre piani di intervento mirati al miglioramento continuo dei servizi
- Divulgare la carta dei servizi e i relativi aggiornamenti

Il Comitato opera in accordo alle procedure del sistema integrato di gestione qualità-ambiente, di cui si è dotato la Compagnia, certificato da ente esterno, in accordo agli standard ISO9001-ISO4001.

C) I PRINCIPI DELLA CARTA

La Compagnia, nella prestazione dei propri servizi pubblici di collegamento marittimo, si impegna a rispettare i principi fondamentali come di seguito elencati:

1) *Uguaglianza e imparzialità*

La Compagnia si impegna ad erogare e far accedere al servizio e alle infrastrutture l'utenza senza distinzione di nazionalità, sesso, razza, lingua, religione ed opinioni; si impegna altresì ad adottare le procedure necessarie a garantire il servizio agli anziani, alle persone con disabilità ed a qualsiasi altra persona a mobilità ridotta; infine, la Compagnia si impegna ad assicurare, a parità di servizio prestato, pari trattamento e pari condizioni contrattuali fra gli utenti di diverse aree geografiche e diverse categorie.

CONTINUITÀ - PARTECIPAZIONE EFFICIENZA - LIBERTÀ DI SCELTA



2) Continuità

La Compagnia si impegna a garantire servizi di trasporto continui e regolari (fatta eccezione per le interruzioni dovute a particolari contingenze e/o cause di forza maggiore). In caso di necessità (o interruzioni programmate) saranno garantiti servizi sostitutivi. Saranno definiti e comunicati all'esterno i servizi minimi in caso di sciopero (massima divulgazione - preventiva e tempestiva - dei programmi di servizi minimi da garantire) attraverso tutti i canali istituzionali della Compagnia.

3) Partecipazione

La Compagnia si rende disponibile a tavoli di confronto costruttivo, con organismi di rappresentanza organizzata, sulle principali problematiche che riguardano il servizio reso. Il cliente avrà facoltà di presentare reclami secondo le forme previste e avrà il diritto di ricevere risposta in forma scritta.

4) Efficienza ed efficacia

La Compagnia monitora costantemente l'efficienza e l'efficacia dei processi di erogazione del servizio pubblico di trasporto marittimo tramite gli indicatori della qualità del servizio, servendosi di tutti gli strumenti previsti dalle procedure di gestione, e dai supporti tecnologici disponibili.

La valutazione continua della efficienza ed efficacia viene effettuata dal comitato interno della Compagnia, il quale produce rapporti periodici degli indicatori in base ai quali vengono delineate le strategie di intervento mirate all'eccellenza dei servizi offerti, con l'obiettivo di soddisfare ed andare oltre le aspettative degli utenti del trasporto marittimo. Vengono altresì valutate le possibili iniziative presso enti terzi (porti, terminal, biglietterie, agenzie, ecc.) con lo scopo di migliorare i servizi di mobilità connessi al trasporto marittimo.

5) Libertà di scelta

La Compagnia garantisce il diritto alla mobilità dei cittadini, assumendo iniziative per facilitare la libertà di scelta tra più soluzioni modali.

D) I FATTORI DELLA QUALITÀ

La Compagnia, consapevole del proprio mandato di erogatore di servizio pubblico di trasporto marittimo, ed in linea con la propria politica della qualità, orientata alla soddisfazione del cliente ed al miglioramento continuo delle prestazioni, ha identificato i seguenti fattori che concorrono al raggiungimento degli obiettivi fissati in termini di qualità del servizio:



1) *Sicurezza del viaggio*

Le navi gestite dalla Compagnia, sono tutte certificate in accordo alle normative vigenti in ambito Internazionale, Europeo, Nazionale.

Gli standard di sicurezza sono certificati dagli Enti preposti (Capitanerie di Porto / Registro Italiano Navale) in accordo alle vigenti normative; tutti i certificati sono mantenuti in regolare corso di validità; quali ad esempio:

- a** • Certificato di Classe
- b** • Certificato di Sicurezza trasporto passeggeri
- c** • Certificato di gestione della sicurezza (ISM Code)
- d** • Certificato di gestione della sicurezza (ISPS Code)
- e** • Certificato di Conformità (DOC – ISM - rilasciato alla Compagnia)

La Compagnia assicura il massimo livello di sicurezza a bordo delle proprie navi, intesa quale "safety" e "security". Particolare attenzione viene posta all'addestramento dell'equipaggio, il quale, oltre ad essere in possesso di tutte le abilitazioni obbligatorie, previste dalla normativa vigente (convenzione internazionale STCW), viene continuamente addestrato su specifiche tematiche di rilevanza aziendale (es. introduzione di nuove tecnologie; processi aziendali, ecc.). Le performance dell'equipaggio sono costantemente valutate allo scopo di individuare le possibili iniziative di miglioramento per accrescere competenza e professionalità.

2) *Sicurezza personale e patrimoniale del viaggiatore*

La sicurezza personale dei passeggeri è un elemento prioritario nella gestione del servizio. Le navi sono dotate di tutti gli accorgimenti mirati alla tutela della sicurezza e salute. A bordo è installata la segnaletica di sicurezza in accordo alle normative vigenti. A bordo è attivo un sistema di ronde di sicurezza mirato alla sorveglianza dei passeggeri ed alla prevenzione incendi. Tutti i locali che possono essere pericolosi, come pure i locali tecnici e di servizio sono interdetti all'accesso dei passeggeri; durante la navigazione non è consentito l'accesso dei passeggeri ai locali garage. Prima di intraprendere il viaggio, vengono trasmessi annunci di sicurezza in formato audio/video onde illustrare le procedure di emergenza e la dislocazione dei mezzi di salvataggio individuali e collettivi. Opportuni trattamenti con prodotti antiscivolo sono predisposti nelle zone che possono essere interessate da acqua piovana/umidità. Le navi sono dotate di infermeria con presenza di un medico e presidi onde assicurare una opportuna assistenza sanitaria in caso di necessità.

Un sistema di telecamere a circuito chiuso, nelle zone previste, assicura un monitoraggio delle aree. A bordo sono previste cassette di sicurezza a disposizione dei passeggeri per deposito temporaneo di beni di valore. La Compagnia, allo scopo di rafforzare ulteriormente la sicurezza dei passeggeri, si è dotata di uno specifico dipartimento, denominato "security intelligence & law enforcement", il cui compito è quello di supportare con studi, interventi ed iniziative varie, tutte le possibili iniziative di contrasto ad atti illeciti. La Compagnia assicura la massima trasparenza e collaborazione con tutte le forze di polizia ed Autorità, garantendo ogni possibile supporto a tutela della legalità.

REGOLARITÀ, PUNTUALITÀ E PULIZIA DEI MEZZI



3) *Regolarità del servizio e puntualità dei mezzi*

È prerogativa della Compagnia quella di operare i propri servizi di linea rispettando gli orari schedulati.

Per la maggior parte dei casi di ritardo, la causa è da attribuire alle condizioni metereologiche avverse, che spingono il Comando nave a dare precedenza alla sicurezza dei passeggeri, più che alla puntualità, se i due obiettivi sono tra di loro incompatibili.

Altre cause possono essere: scioperi, ritardi delle operazioni commerciali non attribuibili alla Compagnia, avarie tecniche imprevedibili, o, eventi straordinari di cui la Compagnia non ha diretta responsabilità.

Quando si verificano i ritardi, la Compagnia attua la procedura di seguito descritta, al fine di gestire al meglio i disservizi che dovessero eventualmente ricadere sul passeggero.

In caso di ritardo, il Comandante informa tempestivamente gli agenti marittimi e gli uffici della Compagnia, i quali provvedono immediatamente alla comunicazione alle agenzie ed ai singoli passeggeri via SMS, e-mail.

4) *Pulizia e condizioni igieniche dei mezzi*

La Compagnia, sensibile all'orientamento sempre più diffuso della coscienza ecologica, regola la propria attività nel rispetto dell'ambiente e della natura. La pulizia è sempre curata al massimo, sotto la responsabilità del Commissario, al fine di garantire un adeguato standard qualitativo e di comfort per i passeggeri. Particolare attenzione si presta alla pulizia dei sanitari comuni, ma non meno importanti sono le pulizie dei luoghi di uso pubblico.

Ispezioni periodiche da parte del personale di terra sono effettuate al fine di verificare e certificare il corretto standard di pulizia e sanificazione dei luoghi. La sanificazione di tutti gli ambienti della nave è svolta con procedure ben dettagliate e impiegando detergenti adeguati alle diverse tipologie di materiale trattato, nel rispetto delle indicazioni di utilizzo fornite dai produttori. Tutte le attività di detersione e disinfezione vengono svolte indossando gli opportuni dispositivi di protezione individuali monouso.

Oltre alle cabine, vengono sanificati i locali di bordo sia dei ponti interni che di quelli esterni, quali: sala mensa equipaggio, ponte di comando, reception, spazi pubblici, locali di ristorazione, bar, sala giochi, corridoi, scale e ascensori e qualsiasi altra area di uso comune. Le attività di sanificazione sono rivolte in particolare alle superfici come sedie, poltrone, braccioli, piani di tavoli e banconi, maniglie e pomelli di porte, pulsantiere di ascensori, interruttori, ringhiere e corrimani, servizi igienici, lavandini e rubinetteria dei bagni pubblici.

Ogni nave è periodicamente sottoposta a ispezioni non preannunciate da parte dei NAS (Nucleo Anti Sofisticazioni dell'Arma dei Carabinieri) per le zone di ristorazione ed alloggi passeggeri ed a visite ed ispezioni periodiche da parte degli uffici di sanità Marittima per le zone riservate agli equipaggi. A seguito di queste ultime visite vengono rilasciate specifiche certificazioni. Inoltre, come previsto dal regolamento europeo CE852/2004 sull'igiene dei prodotti alimentari, (HACCP) specifici controlli periodici programmati vengono effettuati da ditte specializzate.



Sono pianificati interventi come segue:

- Disinfestazione: non meno di 4 l'anno
- Derattizzazione: non meno di 2 l'anno
- Pulizia cabine: prima di ogni traversata
- Pulizia spazi pubblici: prima di ogni traversata
- Servizio ecologico (pulizia toilettes e spazi pubblici): prima di ogni traversata e durante il viaggio

Sopralluoghi ispettivi, anche su unità viaggianti, verificano l'adempimento delle direttive aziendali in materia.

5) **Comfort del viaggio**

La compagnia pone particolare attenzione alle condizioni di comfort riservate ai passeggeri durante il viaggio. Le navi sono dotate di sistemi di aria condizionata in tutti i locali pubblici e cabine con regolare attività di manutenzione ed efficienza. Le navi sono dotate di cabine confortevoli, tutte dotate di servizi igienici privati; a disposizione dei passeggeri vengono predisposti kit di pulizia personale ed asciugamani. Sono disponibili a bordo sale con poltrone reclinabili, comode e con ampie sedute, e annessi porta bagagli. Nelle sale poltrone sono disposti schermi TV.

Allo scopo di garantire il massimo comfort ai passeggeri durante la navigazione, le navi sono dotate di impianti anti-rollio con pinne stabilizzatrici.

6) **Servizi aggiuntivi**

Nell'ottica di offrire il più possibile alla clientela un trasporto confortevole e piacevole, la Compagnia ha dotato le proprie navi dei seguenti servizi aggiuntivi:

- Ascensori
- Bar e distributori automatici di bevande e snack
- Solarium
- Servizio ristorazione a' la carte
- Servizio ristorazione self-service
- Servizio ristorazione in camera/cabina
- Negozio di bordo (abbigliamento /oggettistica /quotidiani e riviste /ecc.)
- Sala ludica per intrattenimento bambini
- Sala video games
- Pet cabin (cabine con possibilità di alloggio animali domestici)
- Canile

SERVIZI PER I VIAGGIATORI CON DISABILITÀ



7) *Servizi per viaggiatori con disabilità e persone a mobilità ridotta*

Per disabile (di seguito "PMR") si intende persona non in grado di muoversi facilmente o liberamente, o che richiede assistenza. Le prenotazioni e i biglietti sono offerti alle PMR alle stesse condizioni di tutti gli altri passeggeri.

E' compito della PMR segnalare per iscritto, al momento della prenotazione o dell'acquisto anticipato del biglietto, le proprie esigenze specifiche per la sistemazione, il posto a sedere, i servizi richiesti o la necessità di trasportare apparecchi medici. Per qualsiasi altro tipo di assistenza, le PMR devono informare il vettore almeno 48 ore prima della partenza e presentarsi al terminal presso lo sportello dedicato all'assistenza o altro luogo di incontro convenuto, almeno 2 ore prima dell'orario di viaggio schedato. Se, in fase di prenotazione, il passeggero ha indicato di essere una PMR, il Commissario ne è informato tramite il sistema di check-in e via e-mail dagli uffici di terra, così che possa organizzare l'accoglienza e l'assistenza necessarie per tutta la durata del viaggio, dal momento dell'imbarco a quello dello sbarco.

L'assistenza alla PMR è assicurata dal Commissario coadiuvato da un team di persone istruite a fornire la migliore assistenza.

Il Commissario indica sul piano nave le cabine in cui alloggiano le PMR e ne consegna copia al Comandante.

Il personale di bordo addetto all'assistenza alle PMR è identificato da una fascia al braccio di colore bianco/azzurro riportante la dicitura ASSISTANCE.

La biglietteria di terra, che provvede ad effettuare il check-in, consegna alle PMR che imbarcano con veicolo proprio un tagliando adesivo da incollare su detto veicolo. Se la PMR preferisce recarsi direttamente sul piazzale antistante il molo di imbarco per effettuare il fast check-in, potrà rendersi riconoscibile accendendo le 4 frecce e/o apponendo sul cruscotto un foglio A4 con la scritta PMR che avrà ricevuto in fase di prenotazione come allegato al biglietto. All'arrivo a bordo detti veicoli vengono indirizzati verso le aree di parcheggio a loro destinate, posizionate in prossimità degli ascensori o della cabina riservata. Anche i porti di sbarco vengono preventivamente informati della presenza di una PMR, ma in ogni caso, prima dell'arrivo a destinazione, il Commissario trasmette all'agente eventuali necessità di trasporto a terra.

In caso di emergenza, viene prestata particolare attenzione/assistenza alle PMR a cura di personale dedicato.

Per il trasporto delle PMR sono previste specifiche cabine opportunamente attrezzate; all'interno delle sale poltrone, e presso i bar e ristoranti sono riservate ed indicate le sedute dedicate alle PMR. Sono altresì previsti servizi igienici dedicati alle PMR nelle aree comuni. Per agevolare l'accessibilità di passeggeri non vedenti/ipovedenti, gli ascensori sono provvisti di tastiera luminosa, audio e tasti per facilitare il raggiungimento dei ponti nave. Guide tattili indicano i percorsi che portano ai principali servizi di bordo.

E' facoltà dei passeggeri dichiararsi quali PMR, una volta a bordo; presso la reception sono disponibili gli avvisi e la modulistica da compilare per richiedere l'assistenza. La nave è fornita di sedie a rotelle.



8) Informazioni alla clientela

Tutte le informazioni connesse al servizio di trasporto passeggeri Grimaldi Euromed sono accessibili attraverso i seguenti canali:

- Sito internet www.grimaldi-lines.com disponibile in italiano, inglese, spagnolo, francese e tedesco
- Call Center - anche identificato come contact/booking center, attivo dalle ore 8:00 alle 22:00, 7 giorni su 7, che risponde al numero 081496444 ed alla mail info@grimaldi.napoli.it
- Agenzie viaggio fisiche e telematiche
- Uffici sociali italiani ed esteri ed agenzie portuali (biglietterie)
- Grimaldi Lines Mobile App

E' inoltre possibile avere accesso alle informazioni riguardanti il viaggio:

- Presso l'ufficio turistico situato in prossimità del porto di partenza
- A bordo della nave (con informazioni statiche tramite affissione e dinamiche tramite il personale della reception)

Il call center della Compagnia è interno all'azienda. Gli operatori rispondono tutti in italiano ed inglese, ma le comunicazioni possono essere gestite anche in spagnolo, francese, tedesco e arabo.

La Compagnia utilizza inoltre i più moderni ed immediati canali di comunicazione, preferiti in particolare dai giovani quali facebook (bacheca e messenger), instagram e twitter. La Compagnia comunica inoltre tramite newsletter, sia con i clienti diretti, che con le agenzie di viaggio.

9) Aspetti relazionali e di comunicazione del personale a contatto con l'utenza

Il personale del Servizio Passeggeri, quando è in servizio o comunque in zona passeggeri, indossa in modo ordinato la divisa prevista ed il badge identificativo, prestando massima attenzione alla cura della persona. I rapporti con i clienti sono improntati alla massima cortesia e disponibilità.

10) Livello di servizi nelle operazioni di sportello

L'accoglienza dei passeggeri al porto può avvenire presso le biglietterie Grimaldi Lines situate nei terminal, o direttamente sul piazzale antistante il molo di attracco della nave. Le biglietterie sono tutte accessibili alle PMR.

All'interno dei terminal, una grande insegna con il logo Grimaldi Lines rende facilmente visibili gli sportelli della Compagnia, gestiti da personale bilingue (italiano ed inglese), addestrato alla migliore relazione con il pubblico, preciso, gentile e paziente, ordinato nella sua divisa e dotato di badge che lo rende facilmente riconoscibile.

L'ambiente è sempre accogliente, le informazioni sui viaggi sono accessibili in doppia lingua anche tramite monitor e/o cartellonistica e nei terminal sono presenti servizi dedicati alle PMR. In ogni biglietteria c'è uno sportello dedicato all'ASSISTENZA PMR, dove è anche possibile ritirare lo sticker per l'imbarco assistito, da apporre alla vettura.

INTEGRAZIONE MODALE AMBIENTE E SOSTENIBILITÀ



11) *Integrazione modale*

Gli orari dei collegamenti marittimi vengono stabiliti anche tenendo conto della continuità nei trasporti durante l'intero viaggio, cioè permettendo ai passeggeri di raggiungere il porto di partenza e di lasciare il porto di arrivo con mezzi diversi dalla propria auto.

Inoltre, sempre per evitare che si realizzino gravose discontinuità e/o criticità nel viaggio, sul nostro sito è possibile consultare i servizi offerti da altre aziende, che possono considerarsi in connessione con i nostri.

In particolare, per ogni porto di partenza e arrivo, rendiamo accessibili all'utenza le informazioni sui mezzi di trasporto pubblici e privati per raggiungerli, sia da altre città, che all'interno dello stesso comune. A titolo di esempio, segnaliamo che sarà possibile consultare le soluzioni di viaggio in coincidenza con il nostro servizio di trasporto passeggeri, attraverso i link ai siti di compagnie ferroviarie, di bus di linea, di compagnie di taxi, ecc.

12) *Attenzione all'ambiente*

La Compagnia, al fine di rafforzare il proprio impegno nello svolgere le attività in modo sostenibile, si impegna a contribuire al raggiungimento di 9 dei 17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (Sustainable Development Goals - SDGs), definiti nell'ambito dell'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile delle Nazioni Unite e che mirano a migliorare in modo decisivo le condizioni di vita della popolazione mondiale. La misurazione dei KPI di sostenibilità permette alla Compagnia di misurare il proprio contributo ai "goals" dell'ONU identificati.

In modo particolare, la Compagnia è attenta alla riduzione degli agenti inquinanti sia in aria sia in mare, di seguito le iniziative portate avanti dalla Compagnia che contribuiscono al raggiungimento degli SDGs supportati.

Iniziative per cambiamenti climatici e la tutela del mare e delle risorse marine

La Compagnia si impegna nella continua ricerca in tecnologie sostenibili avanzate quali: sistemi di trattamento dei gas di scarico dei motori, sistema di trattamento delle acque di zavorra, pitture siliconiche senza il rilascio di biocidi e sostanze nocive, sistema di filtraggio delle acque per contribuire alla rimozione delle microplastiche nel Mar Mediterraneo. Al fine di ridurre costantemente l'impronta ambientale, la Compagnia ha investito in nuove tecnologie sensibili all'ambiente quali batterie a litio e pannelli solari.

Modelli Sostenibili di produzione e di consumo

A bordo di tutte le navi della Compagnia è stato sviluppato un sistema di gestione dei rifiuti tramite raccolta differenziata degli stessi.

Per sensibilizzare i passeggeri sulla raccolta dei rifiuti a bordo, nel 2021 continua la partecipazione del Gruppo Grimaldi al programma #EmergenSea di MAREVIVO nonché la sponsorizzazione dei corsi Nautici In Blu per la formazione ambientale nelle scuole/Istituti Nautici.



Gestione sostenibili dell'acqua a bordo

La Compagnia si propone di migliorare l'utilizzo di acqua a bordo delle navi, evitando sprechi grazie a progetti dedicati, come l'installazione e implementazione degli impianti ad osmosi installati per l'autoproduzione di acqua dolce desalinizzando l'acqua di mare. Al fine di ridurre gli impatti ambientali legati alle proprie attività effettua un monitoraggio costante delle principali esternalità negative legate ai propri consumi energetici, alla produzione di emissioni nocive per l'ambiente e alla generazione di rifiuti.

E) GRIMALDI EUROMED E LA TUTELA DEL CLIENTE/VIAGGIATORE

Procedure di dialogo tra cliente ed azienda

Le segnalazioni e i suggerimenti costituiscono una importante occasione per conoscere le opinioni dei nostri passeggeri permettendoci di monitorare costantemente la qualità dei servizi erogati individuando gli ambiti in cui attivare azioni di miglioramento al fine di rispondere alle aspettative e alle esigenze della clientela. Le segnalazioni/reclami dei passeggeri sono gestite dalla Compagnia in ottemperanza a quanto previsto dal Regolamento europeo n. 1177/2010 e dall'Allegato A alla Delibera ART n. 83/2019.

Il passeggero che desidera presentare un reclamo ai sensi del Regolamento UE 1177/2010, potrà trasmetterlo entro due mesi dalla data in cui è stato prestato o avrebbe dovuto essere prestato il servizio. Entro un mese dal ricevimento del reclamo la Compagnia notifica al passeggero che il reclamo è stato accolto, respinto o è ancora in esame. Il tempo necessario per rispondere definitivamente al reclamo non dovrà superare i due mesi dal ricevimento dello stesso.

I reclami possono essere inviati in lingua italiana e/o inglese:

- via mail all'indirizzo: customer@grimaldi.napoli.it
- via posta certificata all'indirizzo: grimaldieuromed@legalmail.it
- via posta ordinaria / raccomandata a: Grimaldi Euromed SpA, via Marchese Campodisola n. 13, 80133 Napoli.

Il reclamante potrà utilizzare l'apposito form scaricabile sul sito web della Compagnia, nella sezione Reclami, o inviare una comunicazione contenente almeno:

- i riferimenti identificativi dell'utente (nome, cognome, recapito) allegando copia del documento di identità e i dati identificativi dell'eventuale rappresentante, allegando in tal caso la delega;
- i riferimenti identificativi del viaggio (data, ora di partenza, origine e destinazione) e del contratto di trasporto (codice prenotazione o numero biglietto);
- la descrizione della non coerenza del servizio rispetto a requisiti definiti dalla normativa europea o nazionale e dalle condizioni generali di trasporto.

In caso di mancata risposta al reclamo nei termini di cui sopra, laddove il reclamo sia stato presentato in maniera completa e con le modalità sopra indicate, o in caso di risposta ritenuta non soddisfacente, il passeggero potrà:

- utilizzare la procedura di risoluzione extragiudiziale delle controversie avviando una procedura di conciliazione innanzi alla Camera di Commercio del luogo di residenza e/o domicilio del passeggero;
- presentare un reclamo di seconda istanza all'Autorità di Regolazione dei Trasporti. In caso di ritardo nella risposta al reclamo, il passeggero avrà diritto ad un indennizzo automatico come previsto dalla misura n. 5 della delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 83/2019.

CANCELLAZIONE DEL VIAGGIO O RITARDO ALLA PARTENZA



Procedure e casistiche per i rimborsi

Il contratto di trasporto passeggeri, loro bagagli e veicoli al seguito è disciplinato, in particolare, dal Regolamento UE n. 1177/2010, dalla Convenzione di Atene del 13/12/1974, come modificata dal Protocollo di Londra del 01/11/2002, dal Codice della Navigazione Italiano, così come interpretato in conformità all'Ordinamento Giuridico Italiano, nonché da eventuali successive modifiche della succitata normativa e/o di eventuali nuove normative di settore. La Grimaldi Group S.p.A. opera quale agente del Vettore Grimaldi Euromed S.p.A., indicato nel titolo di viaggio.

Il trasporto dei passeggeri, dei loro bagagli e dei veicoli accompagnati è inoltre regolato dalle "Condizioni Generali di Trasporto dei Passeggeri della Compagnia", che sono consultabili da parte del passeggero e che lo stesso accetta al momento dell'acquisto del biglietto.

Allo stesso modo all'atto della prenotazione e/o all'acquisto del biglietto il passeggero autorizza il Vettore al trattamento dei dati personali secondo le modalità specificate all'interno dell'Informativa sulla Privacy ed in conformità al Regolamento UE n. 679/2016.

La compagnia informerà tempestivamente il Ministero delle Infrastrutture e dell'Intermodalità Sostenibili circa qualsiasi disservizio relativo ai collegamenti gravati da obblighi di servizio pubblico e trasmetterà entro 48 ore un resoconto sulle azioni poste in essere ai fini dell'adempimento degli obblighi previsti in caso di disservizi.

Cancellazione del viaggio da parte del vettore o ritardo alla partenza

Il Vettore garantisce il pieno rispetto di tutti gli obblighi derivanti dalla normativa vigente e, in particolare, dal Regolamento UE n.1177/2010 e dalle delibere adottate dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

In caso di cancellazione di un viaggio o di ritardo superiore a novanta minuti rispetto all'orario di partenza previsto, i passeggeri possono scegliere tra:

- il trasporto alternativo verso la destinazione finale a condizioni simili, non appena possibile e senza alcun supplemento;
- il rimborso del prezzo del biglietto e, ove opportuno, il ritorno gratuito al primo punto di partenza indicato nel contratto di trasporto, non appena possibile.

In caso di cancellazione o ritardo alla partenza il Vettore fa tutto ciò che è in suo potere per assistere il passeggero nel migliore dei modi. In particolare, ove dovuto ai sensi del Regolamento UE n. 1177/2010, il Vettore offre uno spuntino gratuitamente e, qualora si renda necessario un soggiorno e il ritardo non sia dovuto a condizioni metereologiche avverse, anche una sistemazione alberghiera.

In caso di ritardo all'arrivo alla destinazione finale, nei casi previsti dal Regolamento UE n. 1177/2010 il cliente potrà avanzare richiesta di risarcimento attraverso i canali indicati al precedente punto. La compensazione economica è calcolata in relazione al prezzo del biglietto effettivamente pagato dal passeggero per il servizio passeggeri in ritardo. Il ritardo è calcolato in base all'orario di arrivo in banchina alla destinazione finale rispetto all'orario di arrivo previsto da schedule. Le relative percentuali di indennizzo, al superamento delle soglie di tolleranza previste, sono applicate dal Vettore nel rispetto del Regolamento europeo vigente. La compensazione economica, se dovuta, può essere erogata mediante buoni utilizzabili entro un anno dalla data della loro emissione. E' invece effettuata in denaro su richiesta del passeggero.

DOWNGRADE DI SERVIZIO E ANNULLAMENTO DEL BIGLIETTO



Downgrade di servizio

Nel caso in cui, per sopraggiunti impedimenti, la sistemazione a bordo o il servizio erogato non corrisponda a quello venduto, la Compagnia rimborsa la differenza di prezzo.

Annullamento del biglietto da parte del passeggero

L'annullamento dell'intero biglietto o di alcune voci dello stesso (riduzione del numero di passeggeri, cancellazione di veicolo, sistemazione, animali domestici) deve essere notificato per iscritto all'indirizzo mail info@grimaldi.napoli.it, direttamente o tramite l'intermediario presso il quale era stato acquistato (per es. agenzia di viaggio).

Per i biglietti a tariffa special, l'annullamento non dà diritto ad alcun rimborso salvo se diversamente previsto dalle condizioni di applicabilità dell'offerta speciale.

Per i biglietti a tariffa standard, l'annullamento dell'intero biglietto, o di parte di esso, dà diritto al rimborso del valore delle voci cancellate, salva applicazione delle seguenti penali:

- 10% del valore, più diritti fissi, fino a 30 giorni di calendario prima della partenza;
- 30% del valore, più diritti fissi, da 29 a 7 giorni di calendario prima della partenza;
- 50% del valore, più diritti fissi da 6 a 2 giorni di calendario prima della partenza;
- 100% del valore, più diritti fissi, dal giorno prima e/o per mancata presentazione all'imbarco.

Sia per i biglietti acquistati con tariffa standard, che per quelli con tariffa special, eventuali servizi pre-acquistati (pasti, shuttle bus Napoli-Civitavecchia a/r) sono interamente rimborsati se la cancellazione avviene entro 2 giorni dalla data di partenza. In caso di cancellazione effettuata a partire dal giorno prima della partenza, invece, non è previsto alcun rimborso.

Non saranno accettate le richieste di annullamento di un biglietto a tariffa Standard, se lo stesso è già stato soggetto, per due volte, a variazione di data, ora e/o linea.

Nessun rimborso è dovuto per mancato imbarco per causa di rifiuto da parte dell'autorità o di mancanza/insufficienza del documento del passeggero o del veicolo.

È possibile acquistare la polizza di assicurazione multirischio che, nei casi e nei limiti fissati dalle condizioni contrattuali indicate nel Set Informativo Nobis (consultabile sul sito www.grimaldi-lines.com), garantisce il rimborso della penale applicata per la cancellazione del viaggio da parte del passeggero.

È in ogni caso fatta salva l'applicazione delle vigenti disposizioni relative alla risoluzione del contratto per impossibilità sopravvenuta della prestazione di cui all'art. 88-bis del D.L. 18/2020.

VARIAZIONE DEL BIGLIETTO



Variazione del biglietto da parte del passeggero

La variazione del biglietto è sempre possibile ed è soggetta a disponibilità. Tutte le variazioni, tranne il cambio della partenza (ora, data e/o linea), sono gratuite e soggette ad eventuale adeguamento tariffario. In caso di cambio della partenza sono inoltre dovute le spese di variazione pari ad euro 30. Il cambio della partenza può essere effettuato fino a 2 giorni prima della partenza e solo in caso di contestuale prenotazione di un viaggio già disponibile alla vendita.

Coperture assicurative per danni alle persone e cose

La Compagnia dispone di assicurazioni rilasciate dai P&I Club per la responsabilità verso terzi, sia a copertura di danni a cose che per eventuali infortuni occorsi durante il viaggio. La Compagnia, inoltre, offre la possibilità di attivare ulteriori tutele specifiche a copertura delle spese mediche, danni o perdita del bagaglio, spese di annullamento del viaggio ed altro.

F) DIRITTI E DOVERI DEL VIAGGIATORE

Al cittadino che si sposta sul territorio, utilizzando servizi di trasporto pubblici, la Compagnia garantisce i seguenti diritti:

- sicurezza e tranquillità del viaggio
- continuità e certezza del servizio, anche attraverso una razionale integrazione tra i diversi mezzi di trasporto;
- pubblicazione tempestiva e facile reperibilità degli orari che siano (se possibile) integrati e coordinati con i mezzi di trasporto necessari al completamento del viaggio
- facile accessibilità alle informazioni sulle modalità del viaggio e sulle tariffe
- rispetto degli orari di partenza
- igiene e pulizia dei mezzi e dei punti di partenza; efficienza delle apparecchiature di supporto e delle infrastrutture. Sale (o ambienti) di attesa attrezzati (riscaldamento, sedili, servizi igienici, ecc.);
- riconoscibilità del personale e delle mansioni svolte; facile rintracciabilità degli addetti durante il viaggio;
- rispondenza tra i servizi acquistati e quelli effettivamente erogati (prenotazione dei posti, pasti compresi nel biglietto, supplementi, ecc.);
- contenimento dei tempi di attesa agli sportelli mediante comunicazioni ad hoc e apertura di sportelli dedicati
- rispetto delle disposizioni sul divieto di fumo sui mezzi, nei locali e negli spazi aperti al pubblico;
- facile accessibilità alla procedura dei reclami e veloce risposta agli stessi (non superiore a trenta giorni).

DOVERI DEL VIAGGIATORE LA QUALITÀ E LA CARTA



Il cittadino che viaggia ha i seguenti doveri da rispettare:

- non salire sui mezzi di trasporto senza biglietto e/o prenotazione (se questa è obbligatoria)
- non occupare più di un posto a sedere
- non insudiciare e non danneggiare pareti, accessori e suppellettili
- rispettare il divieto di fumare, se indicato
- non avere comportamenti tali da recare disturbo ad altre persone
- non trasportare oggetti compresi tra quelli classificati nocivi e pericolosi, senza rispettare le limitazioni/indicazioni stabilite dal vettore
- non usare i segnali di allarme o qualsiasi altro dispositivo di emergenza, se non in caso di grave ed imminente pericolo
- attenersi diligentemente a tutte le prescrizioni ed alle formalità relative ai controlli di sicurezza ed alle pratiche doganali
- rispettare scrupolosamente le istruzioni e le disposizioni dei soggetti erogatori dei servizi e le indicazioni ricevute dagli operatori
- utilizzare le infrastrutture di trasporto seguendo puntualmente le regole prefissate - assieme a quelle del vivere civile - non compromettendo in alcun modo la sicurezza del viaggio ed i livelli di servizio per se stesso e per tutti quelli che viaggiano.

G) LA QUALITÀ E LA CARTA

L'implementazione e la certificazione dei sistemi qualità e ambiente in accordo alle norme ISO9001:2015 e ISO14001:2015 sono state, da parte della Compagnia, una scelta strategica determinante per il miglioramento continuo e per aumentare la competitività; tali certificazioni hanno consentito alla Compagnia di affrontare il mercato con un consistente vantaggio competitivo rispetto alla concorrenza, in quanto meglio organizzata e in grado di "soddisfare" le esigenze espresse dal cliente e di orientarsi correttamente in relazione ai requisiti ambientali.

Ogni persona o unità organizzativa dell'impresa, ha un ruolo attivo e consapevole nel perseguire questo obiettivo, ed oltre a comprendere ed attuare la politica aziendale, la sostiene attivamente. Il successo dell'Impresa dipende dalla consapevolezza e da un'attitudine ad operare al "servizio del Cliente", esterno o interno che sia, nell'ottica del rispetto dell'ambiente e della prevenzione dell'inquinamento.

In considerazione di ciò, i principali obiettivi che la Compagnia si prefigge sono i seguenti:

- tutelare la sicurezza e salute dei passeggeri e dell'equipaggio;
- mantenere al massimo livello il grado di manutenzione ed efficienza delle navi;
- assicurare la soddisfazione del cliente;
- prevenire l'inquinamento, riducendo ove possibile gli scarichi, i rifiuti ed il consumo di risorse, monitorando in modo controllato e sistematico i propri impatti ambientali ed adottando tutte le disposizioni atte a prevenire o ad eliminare l'inquinamento stesso;
- formulare obiettivi di miglioramento continuo delle qualità dei servizi e delle prestazioni ambientali;



- sviluppare la formazione e l'addestramento di tutti i dipendenti, ad ogni livello, per promuovere ed incoraggiare ogni iniziativa mirata ad assicurare la qualità dei servizi erogati ed alla protezione dell'ambiente, con lo scopo di migliorare continuamente la preparazione tecnica e l'efficienza operativa del personale di bordo e di terra;
- adottare tutte le possibili contromisure e strategie per evitare minacce/incidenti in termini di safety , security e cybersecurity.

La Compagnia pone particolare attenzione ai processi di qualifica dei propri fornitori, così come previsto dalle procedure del sistema gestione integrata qualità/ambiente ISO9001-ISO14001. Le attività dei fornitori sono oggetto di monitoraggi e valutazioni continue. La partnership con i fornitori è considerata strategica al fine di assicurare i più elevati standard di qualità e sicurezza.

La scelta dei fornitori viene effettuata in accordo a specifici processi molto selettivi mirati all'eccellenza; nell'ambito dei processi di inserimento in albo fornitori e qualificazione degli stessi, la Compagnia ha stabilito che sono elementi preferenziali le certificazioni ISO9001/ISO14001 in possesso dei fornitori.

Per le forniture considerate importanti ai fini dell'erogazione del servizio di trasporto pubblico, la Compagnia si avvale di fornitori in possesso di certificazione ISO9001, mentre per le forniture considerate critiche, la Compagnia stabilisce con i fornitori specifici accordi/piani della qualità.

H) INDICATORI DI QUALITÀ'

La compagnia, nell'ottica di:

- perseguire il miglioramento continuo della qualità dei servizi offerti all'utenza;
- assicurare la soddisfazione del cliente andando, ove possibile, anche oltre le aspettative dell'utenza;
- prevenire potenziali situazioni di insoddisfazione/reclami dell'utenza, ha individuato i seguenti indicatori di qualità , i quali sono oggetto di misurazione/monitoraggio, allo scopo di fornire dati di fatto sui quali basare i riesami periodici della carta dei servizi:

FATTORE DI QUALITÀ	DESCRIZIONE INDICATORE	UNITÀ DI MISURA	MODALITÀ	FREQUENZA RILEVAZIONE	STANDARD DI QUALITÀ
Sicurezza del viaggio	Incidentalità passeggeri	% incidenti ai passeggeri su totale passeggeri	Calcolo statistico	Continua ad ogni evento	0,006%
	Incidentalità auto a seguito passeggeri	% incidenti/% auto passeggeri trasportate	Calcolo statistico	Continua ad ogni evento	0,0001%
	Risultanze audit certificati gestione sicurezza	% audit superati su totale audit	Calcolo statistico	Annuale	100%
	Livello di classificazione navi (Rina)	% navi con classe max / totale navi	Calcolo statistico	Annuale	100%
	Percezione complessiva della sicurezza	Valutazione da 1 a 5	Rilevazioni periodiche tramite questionari	Bimestrale	

INDICATORI DI QUALITÀ



FATTORE DI QUALITÀ	DESCRIZIONE INDICATORE	UNITÀ DI MISURA	MODALITÀ	FREQUENZA RILEVAZIONE	STANDARD DI QUALITÀ
Sicurezza personale e patrimoniale del viaggiatore	Entità furti in cabina	% furti/ totale passeggeri in cabina	Calcolo statistico	Continua ad ogni evento	0,0001%
	Entità furti in auto	% furti/ totale auto passeggeri	Calcolo statistico	Continua ad ogni evento	0,0001%
	Vigilanza aree garages a bordo	% aree monitorate/ totale aree	Specifiche aziendali	Annuale	100%
	Percezione complessiva della sicurezza personale e patrimoniale	Valutazione da 1 a 5	Rilevazioni periodiche tramite questionari	Bimestrale	
Regolarità del servizio e puntualità dei mezzi	Indicatore relativo all'offerta di trasporto %Rn	% numero corse effettuate/ numero totale corse programmate; numero corse non effettuate per cause esterne	Sistema Monitoraggio interno	Mensile	100% <i>(escluse omissioni per cause non imputabili a Grimaldi Euromed (condizioni meteo, scioperi, cause tecniche non imputabili all'azienda ecc.)</i>
	Indice di puntualità % P	% Corse Puntuali / Corse effettuate con buone condizioni meteo	Sistema Monitoraggio interno	Mensile	100% <i>(escluse omissioni per cause non imputabili a Grimaldi Euromed (condizioni meteo, scioperi, cause tecniche non imputabili all'azienda ecc.)</i>
	Percezione complessiva della regolarità del servizio e puntualità	Valutazione da 1 a 5	Rilevazioni periodiche tramite questionari	Bimestrale	
Pulizia e condizioni igieniche dei mezzi	Visite Ispettive delle Autorità di Sanità marittima	% Visite sostenute con esito positive-superate / Visite totali sostenute	Certificazioni	Semestrale	100%
	Visite Ispettive delle Autorità (NAS)	% Visite sostenute con esito positive-superate / Visite totali sostenute	Certificazioni	Occasionale secondo decisioni Autorità	100%
	Verifiche del sistema di autocontrollo effettuate da ditte specialistiche	% Visite sostenute con esito positive-superate / Visite totali sostenute	Certificazioni	Semestrale	100%
	Sanificazioni	Sanificazioni Effettuate / Sanificazioni Programmate	Certificazioni	Mensile	100%
	Cicli di pulizia sulla nave	Dati raccolti in base alle schede di monitoraggio HACCP - -% interventi eseguiti / interventi programmati -% interventi conformi / interventi programmati	Certificazioni	Mensile	100%
	Percezione complessiva del livello di pulizia	Valutazione da 1 a 5	Rilevazioni periodiche tramite questionari	Bimestrale	
Comfort del viaggio	Sistemazione passeggeri a bordo	% posti prenotati rispetto alla capacità max di trasporto	Certificazione Booking list	Continua ad ogni viaggio	Max 100%
	Sistemi di stabilizzazione anti rollio	% navi dotate di impianti rispetto al totale navi	Certificazione	Continua	100%
	Percezione complessiva del confort del viaggio	Valutazione da 1 a 5	Rilevazioni periodiche tramite questionari	Bimestrale	

INDICATORI DI QUALITÀ



FATTORE DI QUALITÀ	DESCRIZIONE INDICATORE	UNITÀ DI MISURA	MODALITÀ	FREQUENZA RILEVAZIONE	STANDARD DI QUALITÀ
Servizi aggiuntivi	Disponibilità di bar e TV spazi pubblici	% navi dotate di bar / TV spazi pubblici rispetto al totale navi	Disposizioni aziendali	Continua	100%
	Servizio ristorazione	% navi dotate di servizio ristorazione rispetto al totale navi	Disposizioni aziendali	Continua	100%
	Altri servizi (sala giochi / sala ludica bambini/ canile / pet cabins, ecc.)	% navi dotate di altri servizi rispetto al totale navi	Disposizioni aziendali	Annuale	100%
	Percezione complessiva della fruibilità servizi aggiuntivi	Valutazione da 1 a 5	Rilevazioni periodiche tramite questionari	Bimestrale	
Servizi per viaggiatori portatori di handicap (PMR)	Indicatore servizi PMR %SPMR	Nr. Corse mensili accessibili e fruibili ai PMR / nr di corse mensili programmate accessibili ai PMR	Calcolo statistico	Annuale	100%
	Cabine dedicate per PMR con servizi privati	% navi dotate di cabine PMR rispetto al totale navi	Certificazione	Continua	100%
	Accessibilità dei PMR ai locali e servizi pubblici	% navi dotate di fruibilità ai locali e servizi pubblici per PMR rispetto al totale navi	Certificazione	Continua	100%
	Percezione complessiva della fruibilità servizi per i PMR	Valutazione da 1 a 5	Rilevazioni periodiche tramite questionari	Bimestrale	
Informazioni alla clientela	Punti di informazione negli scali di imbarco	N° scali dotati di punti di informazione / n° totale scali	Disposizioni aziendali	Continua	100%
	Altri punti di informazione in via telematica (internet) e call center aziendale	Funzionalità/Fruibilità del sito aziendale e call center aziendale	Disposizioni aziendali	Continua	100%
	Punti di informazione a bordo	% navi dotate di punti di informazione rispetto al nr. totale navi	Disposizioni aziendali	Continua	100%
	Percezione complessiva della fruibilità delle informazioni	Valutazione da 1 a 5	Rilevazioni periodiche tramite questionari	Bimestrale	
Aspetti relazionali e di comunicazione del personale a contatto con l'utenza	Riconoscimento del personale addetto all'accoglienza a terra/bordo	% personale fornito di badge identificativo/totale personale addetto all'accoglienza	Disposizioni aziendali	Continua	100%
	Presentabilità/decoro/gentilezza del personale addetto all'accoglienza a bordo	% personale in divisa addetto all'accoglienza/totale personale addetto all'accoglienza	Disposizioni aziendali	Continua	100%
	Percezione complessiva del personale addetto all'accoglienza	Valutazione da 1 a 5	Rilevazioni periodiche tramite questionari	Bimestrale	
Livello di servizi nelle operazioni di sportello	Adozione sistemi informatizzati per emissione titoli di viaggio	% punti di vendita dotati di sistemi informatici rispetto al totale punti vendita	Disposizioni aziendali	Continuo	100%
	Disponibilità di biglietterie dedicate negli scali di imbarco	% di scali dotati di biglietterie dedicate rispetto al totale scali	Disposizioni aziendali	Continuo	100%
	Fruibilità servizi check-in on board	% navi dotate di servizi check-in on board rispetto al totale navi	Disposizioni aziendali	Continuo	100%
	Percezione complessiva del livello di servizio nelle operazioni di sportello	Valutazione da 1 a 5	Rilevazioni periodiche tramite questionari	Bimestrale	

INDICATORI DI QUALITÀ



FATTORE DI QUALITÀ	DESCRIZIONE INDICATORE	UNITÀ DI MISURA	MODALITÀ	FREQUENZA RILEVAZIONE	STANDARD DI QUALITÀ
Integrazione modale	Accesso a integrazione modale con altri sistemi di trasporto	% scali dotati di accessi rispetto al totale degli scali	Rilevazioni diretta	Continua	100%
	Percezione complessiva dell'integrazione modale	Valutazione da 1 a 5	Rilevazioni periodiche tramite questionari	Bimestrale	
Attenzione all'ambiente	Risultati visite di certificazione IAPP- IOPP	% visite di certificazione IOPP ed IAPP superate/ visite programmate	Certificazione	Annuale	100%
	Risultati visite certificazione ambientale ISO14001	% visite di certificazione ISO14001 superate/ visite pianificate	Certificazione	Annuale	100%
	Calcolo emissioni SOX equivalenti	% riduzioni emissioni SO/CO < 19	Calcolo statistico	Annuale	100%
	Percezione complessiva dell'attenzione all'ambiente	Valutazione da 1 a 5	Rilevazioni periodiche tramite questionari	Bimestrale	



GRIMALDI EUROMED

GRIMALDI EUROMED S.p.A.

Company of Grimaldi Group S.p.A.

Uffici: Via Emérico Amari, 8 • 90139 Palermo,
R.E.A. PALERMO n° 68647

Tel + 39 091 611 36 91 • Fax +39 091 609 24 08

Uffici: Via Marchese Campodisola, 13
80133 Napoli,

R.E.A. NAPOLI n° 299387

Tel + 39 081 496 111

Fax +39 081 551 74 01 • +39 081 552 73 23
switchboard@grimaldi.napoli.it

Uffici: Via Rasella, 157 • 00187 Roma,
R.E.A. ROMA n° 1599763

Tel + 39 081 496 900 • Fax +39 081 496 799

Uffici: Via Nirone, 2 • 20123 Milano,
R.E.A. ROMA n° 1963742

Tel + 39 02 890 93 917 • Fax +39 02 890 93 915

PROCEDURA APERTA PER L’AFFIDAMENTO IN CONCESSIONE DEL SERVIZIO PUBBLICO DI TRASPORTO MARITTIMO DI PASSEGGERI, VEICOLI E MERCI TRA NAPOLI, CAGLIARI, PALERMO E VICEVERSA
CIG: 8648427BB9 – CUP: D69J21000210001

ALLEGATO I

ASSISTENZA A PERSONE A MOBILITÀ RIDOTTA E FORMAZIONE

Premessa

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

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

ASSISTENZA NEI PORTI

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

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

ASSISTENZA A BORDO DELLE NAVI

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

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

FORMAZIONE IN MATERIA DI DISABILITÀ - SENSIBILIZZAZIONE ALLA DISABILITÀ

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

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

FORMAZIONE INCENTRATA SULL'ASSISTENZA ALLA DISABILITÀ

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

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

Allegato I
ASSISTENZA PMR

PROCEDURA APERTA PER L'AFFIDAMENTO IN CONCESSIONE DEL SERVIZIO PUBBLICO DI TRASPORTO MARITTIMO DI PASSEGGERI, VEICOLI E MERCI TRA NAPOLI, CAGLIARI, PALERMO E VICEVERSA

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

**PROCEDURA APERTA PER L’AFFIDAMENTO IN CONCESSIONE DEL
SERVIZIO PUBBLICO DI TRASPORTO MARITTIMO DI PASSEGGERI,
VEICOLI E MERCI TRA NAPOLI, CAGLIARI, PALERMO E VICEVERSA**
CIG: 8648427BB9 – CUP: D69J21000210001

ALLEGATO L

MONITORAGGIO DEL SERVIZIO E RENDICONTAZIONE

Sistema informativo

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

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

2. Tenere aggiornata la contabilità giornaliera relativamente agli scostamenti registrati in termini di percorrenze e/o orari rispetto al servizio programmato sulla tratta Napoli-Cagliari e vv. e sulla tratta Cagliari-Palermo e vv., con indicazione delle relative motivazioni. Tale contabilità dovrà contenere almeno le seguenti informazioni:
 - 2.1. Identificativo della corsa;
 - 2.2. Motivazione dello scostamento:
 - 2.2.1. Sospensioni disposte dalle Pubbliche Autorità
 - 2.2.2. Cause di forza maggiore (da specificare)
 - 2.2.3. Sciopero del proprio personale
 - 2.2.4. Sciopero altri soggetti (es. ormeggiatori)
 - 2.2.5. Incidente
 - 2.2.6. Avaria
 - 2.2.7. Guasto mezzo
 - 2.2.8. Mancanza Personale
 - 2.3. Descrizione dello scostamento e/o dell’intervento sostitutivo:
 - 2.3.1. Corsa limitata
 - 2.3.2. Corsa non effettuata
 - 2.3.3. Deviazione (con specificazione del percorso alternativo)
 - 2.3.4. Intervento mezzo di scorta o altro mezzo (da specificare)
 - 2.3.5. Indicazione del tempo di ripristino

- 2.3.6. Ritardo Arrivo
- 2.3.7. Ritardo Partenza
- 2.3.8. Partenza Anticipata
- 2.4. Entità dello scostamento:
 - 2.4.1. Corse non effettuate o aggiuntive
 - 2.4.2. Ore di servizio non effettuate o aggiuntive
 - 2.4.3. Minuti di ritardo / anticipo in partenza
 - 2.4.4. Minuti di ritardo / anticipo in arrivo

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

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

Indagine Origine/Destinazione (O/D)

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

Modalità di trasmissione

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

PROCEDURA APERTA PER L’AFFIDAMENTO IN CONCESSIONE DEL SERVIZIO PUBBLICO DI TRASPORTO MARITTIMO DI PASSEGGERI, VEICOLI E MERCI TRA NAPOLI, CAGLIARI, PALERMO E VICEVERSA
CIG: 8648427BB9 – CUP: D69J21000210001

ALLEGATO M
VERIFICA DELL’EQUILIBRIO ECONOMICO-FINANZIARIO
NELL’AFFIDAMENTO IN CONCESSIONE

1. Periodi regolatori e principi di riferimento

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

- I. *(mese di avvio del servizio)* 2021 – 31 dicembre 2022;
- II. 1° gennaio 2023 – 2026 *(mese che precede il corrispondente mese di avvio del servizio nel 2021)*.

La durata più breve del primo periodo è stabilita in considerazione delle condizioni di maggiore incertezza delle dinamiche del traffico determinate dall’emergenza sanitaria da Covid-19, al fine di consentire che gli eventuali disallineamenti fra previsioni e consuntivi di traffico siano considerati tempestivamente, permettendo le necessarie revisioni del Piano Economico Finanziario (PEF) dell’impresa di navigazione concessionaria (IN).

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

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

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

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

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

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

La prima revisione del PEF dell’IN è prevista in corrispondenza della conclusione del primo periodo regolatorio, con riferimento all’esercizio chiuso il 31.12.2022, così da permettere la riconciliazione di quanto consuntivato con il bilancio di esercizio della Società.

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

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

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

Tabella 1 – Verifica dei corrispettivi

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

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

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

¹ “Il costo netto [...] può essere calcolato come differenza fra il costo netto sostenuto dal gestore del servizio soggetto all’obbligo di servizio pubblico e il costo netto o l’utile derivante al gestore in assenza di tale obblighi” (Decisione

quantificazione dei costi di pertinenza del servizio affidato deve seguire il criterio dei costi netti incrementali (ovvero, simmetricamente, dei costi evitabili), vale a dire, quelli che l'impresa non sosterebbe se non fosse soggetta a obblighi di servizio pubblico².

Ciò vale soprattutto:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

della Commissione riguardante l'applicazione delle disposizioni dell'articolo 106, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti di Stato sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico, concessi a determinate imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale (COM 2012/21/UE, art. 5.2).

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

a) Ricavi

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

(1)

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

con:

- t,t+1 gli anni o frazione del primo periodo regolatorio (rispettivamente 2021 – 2022);
- R(p), R(a), R(m), rispettivamente ricavi da passeggeri, auto ed altri mezzi e merci;
- R^c, noli consuntivati in t e t+1 e R^p noli previsti dal PEF in scadenza;
- R^{c.serv} e R^{p.serv}, ricavi consuntivati e previsti dai servizi di bordo ed altri ricavi diversi;
- □, percentuale simmetrica di alea sul traffico e sui ricavi, a tariffe costanti, per servizi a bordo a carico/beneficio dell'IN, così come prevista dalla citata Matrice dei rischi, con a□□□□□□□□ e con valore positivo per R^c>R^p o con valore negativo per R^c<R^p; ne segue che, ai fini della verifica del PEF in scadenza, la sommatoria dei ricavi da questo previsti può variare all'interno di una banda percentuale di +/- □, che solo per l'eventuale quota percentuale eccedente (□^R) va positivamente o negativamente compensata da adeguamenti del corrispettivo;
- ΔR_(t,t+1) è il differenziale, positivo o negativo, fra i ricavi complessivamente consuntivati in t e t+1 e quelli previsti nel PEF dell'IN, corretti per l'alea di cui sopra, da portare a conguaglio nel triennio successivo, al netto delle variazioni dei costi di cui all'equazione **(2)**.

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

- a) le componenti (R^p) dell'equazione **(1)** sono date dal prodotto fra le quantità previste nel PEF dell'IN e le tariffe proposte dalla stessa nella sua offerta;
- b) l'IN è tuttavia libera di praticare nel corso del periodo regolatorio tariffe minori di quelle da essa inizialmente proposte, ciò che evidentemente – a parità di traffico – ridurrebbe il valore delle componenti R^c;
- c) Qualora si verifici quanto in b):
 - (i) gli eventuali conseguenti minori introiti sono a totale carico dell'IN, essendo effetto di libere scelte gestionali;
 - (ii) di conseguenza ciascuna delle componenti $\sum [R^P(p) + R^P(a) + R^P(m)]$ dell'equazione (1) va moltiplicata per (1+□ T), dove □ T è il differenziale fra le tariffe (a seconda dei casi pax, auto o merci) che l'IN avrebbe potuto applicare e quelle mediamente minori applicate in concreto).

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

Ne segue che:

- $+\Delta R_{(t,t+1)}$ = deficit di ricavi da recuperare con il corrispettivo del successivo periodo regolatorio;
- $-\Delta R_{(t,t+1)}$ eccedenza di ricavi da stornare dal corrispettivo del successivo periodo regolatorio;

b) Costi

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

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

Ovvero

(2)

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

dove:

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

Da cui:

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

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

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

dove:

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

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

3. Aggiornamento del PEF nel secondo periodo regolatorio

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

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

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

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

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

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

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

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

dove:

- $S_{(t+2)}^T$ è il corrispettivo stabilito nel nuovo PEF dell'IN per l'anno $t+2$;
- $S_{(t+2)}^P$ è il corrispettivo previsto dal PEF di gara dell'IN per l'anno $t+2$;

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

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

...

dove:

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

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

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

CIG: 8648427BB9 CUP: D69J21000210001

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

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

PREMESSA

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

Il presente documento è articolato nelle seguenti sezioni:

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

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

- 1) Corrispettivi e costi (Allegato 7.1)
- 2) Matrice dei rischi (Allegato 7.3)
- 3) Struttura tariffaria (Capitolato Tecnico)
- 4) Infrastrutture (Capitolato Tecnico)
- 5) Dati di contesto (Capitolato Tecnico)
- 6) Trasferimento del personale (Allegato 8)
- 7) Servizio (Capitolato Tecnico)
- 8) Domanda (ultimo triennio) (Verifica del Mercato)
- 9) Ricavi da traffico (ultimo triennio) (Verifica del Mercato)
- 10) Mezzi nautici, caratteristiche e dotazioni di bordo minime (Capitolato Tecnico)

Quanto segue va integrato con le disposizioni previste negli Allegati L e M allo Schema di Contratto di servizio, relativi al monitoraggio e alla metodologia di verifica e di revisione periodica del PEF formulato dall’IN affidataria.

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

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

Il PEF dovrà essere elaborato secondo lo schema standardizzato predefinito (SSP), fornito in formato Excel (Allegato 7.1 al Disciplinare).

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

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

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

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

Indicazioni generali

- a) Conformemente a quanto disposto dalla Delibera ART, Allegato A, Misura 18, nel corso del periodo di affidamento il PEF dell'IN sarà soggetto a revisione in corrispondenza della conclusione di ciascun periodo regolatorio e dell'avvio del successivo periodo.
Le periodiche revisioni hanno una duplice finalità: (i) rendicontazione dell'andamento economico-finanziario relativo al periodo in conclusione; (ii) riformulazione del PEF relativo al periodo regolatorio in avvio.
- b) Nella costruzione del PEF presentato dall'IN, in sede di gara, prezzi e tariffe vanno assunte costanti per l'intera durata dell'affidamento, conformemente al criterio seguito dall'EA per la definizione della base d'asta.
Dell'aggiornamento di prezzi e tariffe si terrà conto in sede di revisione di cui al punto a) e del suo impatto si terrà conto ai fini dell'aggiornamento del corrispettivo per il periodo regolatorio successivo, come illustrato nell'Allegato M allo Schema di Contratto di servizio.
- c) I ricavi tariffari vanno contabilizzati al netto dei diritti portuali gravanti sugli utenti.
- d) Il PEF dell'EA si basa sull'assunzione dell'utilizzo di naviglio di proprietà dell'affidatario, ferma restando la facoltà dell'IN di impiegare mezzi noleggiati, purché di capacità di trasporto, tipologia di alloggiamento, confort e prestazioni non inferiori a quanto stabilito nel capitolato ed età non superiore a quanto stabilito dallo stesso.
Ne segue che, ove l'IN, in tutto o in parte, opti per il noleggio dovrà contabilizzare:
 - (i) il canone nella voce *noleggi passivi naviglio*, ovvero la rata di ammortamento laddove ricorra il caso sub (iii) qui sotto;
 - (ii) in caso di *wet lease*, il costo del personale alla voce B.1.1. del medesimo schema;
 - (iii) ove ricorrano le condizioni di applicabilità del principio contabile IFRS n. 16, il valore del diritto di uso alla voce B.1. dello schema 2.

II. INDICAZIONI DI DETTAGLIO

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

Schema 1- Conto economico gestionale

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

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

Ricavi da trasportato:

Definizione: *Noli passeggeri [voce a.1.1] Noli Auto e cose al seguito [voce a.1.2] e Noli merci [voce a.1.3].* In queste voci vengono inclusi i diritti di prevendita e prenotazione. I

noli merci sono rilevati al lordo degli abbuoni e sono al netto dei diritti portuali a carico degli utenti.

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

Altri ricavi e proventi:

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

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

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

Costi:

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

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

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

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

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

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

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

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

Definizione: *Acquisizione Traffico [voce b.1.6]* Costi sostenuti per l'acquisizione del traffico passeggeri ed auto: provvigioni, spese agenziali diverse, costi call center e rete telematica di vendita, pubblicità, eventuali perdite su crediti verso agenzie ed uffici viaggio

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

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

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

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

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

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

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

Raccomandazioni - nota esplicativa: Si suggerisce di specificare la natura, le unità FTE di personale impiegate nella specifica linea e quelle complessivamente impiegate su altre linee servite, il costo unitario medio, oltre che la tipologia di impiego, per porto di impiego e per allocazione del costo.

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

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

Schema 2- Capitale investito netto ai fini regolatori

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

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

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

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

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

Le immobilizzazioni materiali di proprietà dell'IN sono specificate per singole voci, distinguendo quelle di pertinenza di ciascuna nave. Sono contabilizzate al valore contabile residuo, al netto delle rate di ammortamento calcolate e possono includere eventuali capitalizzazioni per lavori; sono esclusi gli effetti derivanti dalla applicazione di eventuali leggi di rivalutazione. Sono ammissibili a capitale investito netto i beni a partire dalla data di entrata in esercizio. Le immobilizzazioni solo parzialmente impiegate nel servizio oggetto di affidamento (es. navi aggiuntive in periodi di intenso

traffico, navi di riserva) sono contabilizzate in pro-quota del periodo di impiego, incluso quello destinato alle periodiche operazioni di manutenzione. I beni acquisiti nel corso dell'affidamento sono ammissibili previa valutazione di congruità del loro valore da parte dell'EA.

I cespiti non vanno di anno in anno rivalutati nel PEF dell'IN, tenuto conto che in tal senso si procede in occasione della periodica revisione del PEF in corso di affidamento (cfr. Allegato M allo Schema di contratto di servizio).

Le rimanenze sono contabilizzate al valore di carico.

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

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

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

III. CAUSE DI ESCLUSIONE DELL'OFFERTA ECONOMICA

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

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



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

CONCESSIONE DEL SERVIZIO PUBBLICO DI TRASPORTO MARITTIMO DI PASSEGGERI, VEICOLI E MERCI
TRA NAPOLI, CAGLIARI, PALERMO E VICEVERSA

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

Con l'utilizzo del presente schema standardizzato predefinito (SSP) ciascun Impresa di Navigazione (IN) dimostra la sostenibilità economica finanziaria della propria offerta. Gli Schemi 1-4 ("Conto Economico Gestionale", "Capitale investito netto ai fini regolatori", "Calcolo del Corrispettivo", e "Piano finanziario regolatorio) sono utilizzati sia dall'EA per la definizione del corrispettivo a base d'asta, sia dall'IN per il calcolo dell'offerta economica; quest'ultimo utilizza altresì lo Schema 5 ("Rendiconto Finanziario Regolatorio"). Gli schemi 1-5 compongono il PEF di gara. Tali schemi sono articolati per la durata di 60 mesi. L'obiettivo dello schema 1 è quello di calcolare la quota di costi della gestione caratteristica sostenuti per l'adempimento degli OSP. L'obiettivo dello schema 2 è quello di determinare il Capitale Investito Netto (CIN) Regolatorio su cui applicare il WACC per il calcolo dell'utile ragionevole. L'obiettivo dello schema 3 è quello di determinare la compensazione per l'intera durata del contratto. L'obiettivo dello schema 4 di quello di verificare l'equivalenza finanziaria tra i ricavi attesi e i costi ammessi attesi ($VAN\ RICAVI = VAN\ COSTI$) L'obiettivo dello schema 5 è quello di valutare l'evoluzione della situazione finanziaria (liquidità e solvibilità) nel periodo di vigenza del contratto di servizio.

Corrispettivi e costi

Schemi 1-4

Schema 5

OMISSIS

MODIFICA AL

CONTRATTO DI CONCESSIONE DEL SERVIZIO PUBBLICO

DI TRASPORTO MARITTIMO DI PASSEGGERI, VEICOLI E

MERCI TRA NAPOLI, CAGLIARI, PALERMO E VICEVERSA

N. 159 DEL 1° GIUGNO 2021

CIG 8648427BB9 CUP D69J21000210001

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

TRA

il MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITA' SOSTENIBILI - Direzione Generale per la vigilanza sulle Autorità di sistema portuale, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne, con sede in Roma, via dell'Arte, 16, P.IVA e C.F. 97532760580 (in seguito, "**Ente Affidante**" o "**Ministero**"), in persona di Dottoressa Maria Teresa DI MATTEO la quale interviene al presente contratto nella qualità di DIRETTORE GENERALE;

E

il Sig. Emanuele Grimaldi nato a Napoli il 18/07/1956, residente in Napoli, via Tasso 430 CF GRMMNL56L18F839C, in qualità di Presidente del Consiglio di Amministrazione e legale rappresentante dell'impresa di navigazione GRIMALDI EUROMED S.P.A. con sede legale in Palermo, via Emerico Amari, n. 8 Codice fiscale 00278730825 e Partita IVA IT00278730825, capitale sociale € 120.000.000,00, numero di iscrizione nel Registro delle Imprese di Palermo 00278730825, che agisce quale impresa concessionaria in forma singola

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

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

PREMESSO CHE

1. Con contratto Reg. Decr. 159 del 1° giugno 2021, è stato affidato al Concessionario l'esercizio del servizio pubblico di trasporto marittimo di continuità territoriale di passeggeri, veicoli e merci, tra Napoli, Cagliari e Palermo e *viceversa*, secondo obblighi di servizio pubblico (OSP) ivi elencati e meglio individuati nell'Allegato **A** al citato contratto, recante il “**Programma di Esercizio**”, incluse tutte le attività connesse e strumentali allo svolgimento del servizio di trasporto pubblico di cui sopra, per la durata di mesi 60, decorrenti dalla data di avvio dell'esecuzione;
2. con mail pec acquisita al n. 33894 del 16/11/2021 il Concessionario ha comunicato che analisi all'uopo condotte, sorrette da apposite rilevazioni dell'andamento del mercato allegate alla pec, nel periodo di esecuzione contrattuale sin qui trascorso, concluderebbero nel senso di ritenere maggiormente rispondente alle effettive esigenze del servizio modificare il programma d'esercizio contrattuale finora caratterizzato da 2 *roundtrip* settimanali Napoli/Cagliari/Palermo, applicando in sostituzione un nuovo assetto caratterizzato da 3 *roundtrip* settimanali Napoli/Cagliari ed 1 *roundtrip* settimanale Cagliari/Palermo;
3. con la medesima pec n. 33894 del 16/11/2021, il Concessionario ha, altresì, richiesto di modificare la velocità di crociera da 22.1 a 19.2 nodi sulla tratta Napoli – Cagliari e da 21.6 a 19.5 nodi sulla tratta Cagliari – Palermo,

circostanza che a fronte di un contenuto aumento della durata della rispettiva traversata (Napoli/Cagliari da 13 a 15 ore e Cagliari/Palermo da 11 a 12 ore) garantirebbe “evidenti benefici ambientali per la collettività derivanti da circa 20 tonnellate a settimana di bunker risparmiate con conseguente riduzione delle emissioni di CO₂ pari a circa 63 tonnellate per settimana” nonché un risparmio economico per l’Amministrazione, in termini di minori costi dovuti, stimata in termini prudenziali in circa due milioni di euro;

4. con nota n. 36612 del 6 dicembre 2021, il Ministero, in sede istruttoria, ha richiesto al Concessionario di integrare la suddetta documentazione, con gli strumenti ritenuti più adeguati, fornendo principalmente prova di quanto asserito nella citata pec in ordine al coefficiente di occupazione della motonave Corfù sulla tratta Cagliari/Palermo da porre a confronto con l’analogo coefficiente sulla tratta Napoli/Cagliari nel periodo di avvenuta esecuzione del contratto nonché di dimostrare le stime relative ai risparmi di spesa per l’Amministrazione nonché ai prospettati incrementi dei volumi di traffico passeggeri e merci e all’inalterato soddisfacimento delle esigenze di mobilità sulla tratta Cagliari/Palermo;

5. con nota del 10 dicembre 2021, acquisita al prot. n. 37241 del 10 dicembre 2021, il Concessionario, nel ribadire la richiesta avanzata, ha integrato dati e analisi volti a dimostrare che il nuovo programma di esercizio mantiene inalterato il soddisfacimento delle esigenze di mobilità sulla tratta Cagliari/Palermo assicurando, altresì, un miglioramento sostanziale in termini di riduzioni delle emissioni inquinanti nonché un risparmio di spesa per il Ministero in termini di contenimento dei costi;

6. l'art. 175 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 (denominato "Modifica dei contratti durante il periodo di esecuzione") individua i casi in cui le concessioni possono essere modificate senza una nuova procedura di aggiudicazione e, tra gli altri, alla lettera a) del comma 1 stabilisce che le modifiche sono consentite se *"a prescindere dal loro valore monetario, sono state espressamente previste nei documenti di gara iniziali in clausole chiare, precise e inequivocabili che fissino la portata, la natura delle eventuali modifiche, nonché le condizioni alle quali possono essere impiegate. Tali clausole non possono apportare modifiche che alterino la natura generale della concessione. In ogni caso le medesime clausole non possono prevedere la proroga della durata della concessione"*;

7. la successiva lettera e) del comma 1 dell'art. 175 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 stabilisce l'ammissibilità delle modifiche ove queste *"a prescindere dal loro valore, non sono sostanziali ai sensi del comma 7"* secondo cui tale è la modifica che *"altera considerevolmente gli elementi essenziali del contratto originariamente pattuito"*;

8. l'articolo 9 del contratto n. 159 del 1° giugno 2021 (denominato "Divieto di modifiche del Concessionario e varianti dell'Ente Affidante") testualmente recita: *"Nessuna variazione o modifica a quanto stabilito dal Contratto può essere introdotta dal Concessionario se non preventivamente autorizzata dall'Ente AffidanteDurante 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. Al fine di consentire l'adeguamento tempestivo delle modalità di offerta a rilevanti mutamenti della domanda e delle condizioni di contesto o per fare fronte a esigenze di pubblica utilità e a situazioni di emergenza derivanti da eventi di forza maggiore, l'Ente Affidante può"*

chiedere all'Impresa di Navigazione di procedere a modificare in modo permanente o temporaneo il servizio oggetto del presente contratto, a condizione che tali modifiche non alterino la natura generale del contratto stipulato con il Concessionario e non comportino una variazione sostanziale e/o rilevante dell'equilibrio economico dello stesso".

9. l'art. 9 citato stabilisce in modo chiaro ed inequivocabile la portata e la natura delle modifiche ammissibili che, trattandosi di trasporto marittimo svolto in regime di pubblico servizio di continuità territoriale, devono poter derivare dalla necessità di adeguare in modo tempestivo e, quindi anche dopo sei mesi dall'avvio dell'esecuzione, le modalità dell'offerta a rilevanti mutamenti della domanda e delle condizioni di contesto al fine di consentire di procedere a modificare *in modo permanente o temporaneo* il servizio in questione a patto che non se ne alterino le condizioni sostanziali;

10. le modifiche al programma di esercizio e allo schema naviglio e manutenzione, richieste dal Concessionario, sulla base dei dati forniti, si configurano come non sostanziali e, comunque, tali da non alterare le condizioni generali della concessione bensì idonee a garantire un migliore soddisfacimento della domanda di trasporto di persone e merci, una consistente riduzione delle emissioni inquinanti per effetto della limitata riduzione di velocità di crociera nonché un generale risparmio per il Ministero in termini di riduzione dei costi e conseguente corrispettivo a compensazione per i servizi resi;

11. le Parti intendono consensualmente modificare i termini della Concessione di cui al contratto n. 159 del 1° giugno 2021 limitatamente a quanto richiesto con nota 10 dicembre 2021, acquisita al prot. n. 37241 del 10 dicembre 2021

e, per l'effetto, modificare il "Programma di esercizio" e lo "Schema naviglio e manutenzione" rispettivamente allegati A e B al citato contratto;

12. le Parti convengono che la modifica alla concessione introdotta con il presente atto ha carattere sperimentale e temporaneo ed è, per l'effetto, suscettibile di revisione in sede di monitoraggio dell'andamento dell'esercizio del servizio ove ne ricorrano le condizioni sulla base di valutazioni autonome da parte del Ministero;

13. per effetto delle modifiche introdotte con il presente atto, il Concessionario nulla potrà pretendere in termini di maggiore compensazione dei costi sostenuti né per ogni altra causa derivante dagli effetti della modifica del "Programma di esercizio" e dello "Schema naviglio e manutenzione" rispettivamente allegati A e B al citato contratto 159/21;

con il presente contratto, l'Ente Affidante intende, pertanto, autorizzare GRIMALDI EUROMED S.P.A. a modificare gli allegati A e B al contratto RD n. 159 del 1° giugno 2021 concernente l'affidamento del servizio pubblico di trasporto marittimo di passeggeri, veicoli e merci tra Napoli, Cagliari e Palermo e viceversa.

TUTTO CIÒ PREMESSO

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

Articolo 1 - (Premesse e allegati)

Le premesse costituiscono parte integrante e sostanziale del presente contratto nonché la nota del Concessionario 10 dicembre 2021, acquisita al prot. n. 37241 del 10 dicembre 2021.

Articolo 2 - (Oggetto e finalità del contratto)

Fermo il resto, a decorrere dal 1° gennaio 2022, l'Allegato A "Programma di esercizio" e l'Allegato B "Schema naviglio e manutenzione" al contratto RD n. 159 del 1° giugno 2021 sono sostituiti rispettivamente dall'Allegato A "Programma di esercizio" e dall'Allegato B "Schema naviglio e manutenzione" al presente atto di cui formano parte integrante con effetto dalla prima corsa di lunedì 3 gennaio 2022 Napoli-Cagliari con partenza da Napoli alle ore 19.00. Resta inteso che la restante documentazione contrattuale, tra cui il Capitolato tecnico, risulta modificato di conseguenza.

Articolo 3 - (Validità del contratto RD n. 159 del 1° giugno 2021)

Salvo quanto disposto all'art. 2, resta valida ogni altra pattuizione, nessuna esclusa, stabilite con il contratto RD n. 159 del 1° giugno 2021.

Articolo 4 - (monitoraggio)

Le Parti convengono che la modifica alla concessione introdotta con il presente atto ha carattere sperimentale e temporaneo ed è, per l'effetto, suscettibile di revisione in sede di monitoraggio dell'andamento dell'esercizio del servizio ove ne ricorrano le condizioni sulla base di valutazioni autonome da parte del Ministero.

Articolo 5 - (Obblighi del concessionario)

Per effetto delle modifiche introdotte con il presente atto, il Concessionario nulla potrà pretendere in termini di maggiore compensazione dei costi sostenuti né per ogni altra causa derivante dagli effetti della modifica del "Programma di esercizio" allegato A e dello "Schema naviglio e manutenzione" Allegato B al contratto RD n. 159 del 1° giugno 2021.

Articolo 6 - (Controversie e foro competente)

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

LETTO, APPROVATO E SOTTOSCRITTO

Il Concessionario

Il Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile

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

Il Concessionario

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

CIG: 8648427BB9 CUP: D69J21000210001

SCHEMA DI PROGRAMMA DI ESERCIZIO

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

Il sottoscritto: EMANUELE GRIMALDI

nato il: 18/07/1956

a: NAPOLI

Prov.: NA

in qualità di: PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE DELLA GRIMALDI EUROMED

S.P.A.

con sede in VIA EMERICO AMARI 8, 90139, PALERMO, ITALIA

Telefono: 081.496669

fax: 081.5517401

Telefono: 081.496669

Codice fiscale 00278730825

Partita IVA: IT 00278730825

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

DICHIARA

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

Frequenze e descrizione

Collegamenti NA-CA	Requisiti minimi	Offerta
Frequenza A/R	Tri-settimanale per l'intero anno	Tri-settimanale per l'intero anno
Corse (numero)		
- Media annua nel periodo invernale	210	210
- Media annua nel periodo estivo	102	102
- Totale annuo	312	312
Coppie di corse (numero)		
- Media annua nel periodo invernale	105	105
- Media annua nel periodo estivo	51	51
- Totale annuo	156	156
Miglia/anno		
- Media annua nel periodo invernale	55.650	55.650
- Media annua nel periodo estivo	27.030	27.030
- Totale annuo	82.680	82.680
- Media miglia per singola corsa	265	265

Collegamenti CA-PA	Requisiti minimi	Offerta
Frequenza A/R	Settimanale per l'intero anno	Settimanale per l'intero anno
Corse (numero)		
- Media annua nel periodo invernale	70	70
- Media annua nel periodo estivo	34	34
- Totale annuo	104	104
Coppie di corse (numero)		
- Media annua nel periodo invernale	35	35
- Media annua nel periodo estivo	17	17
- Totale annuo	52	52
Miglia/anno		
- Media annua nel periodo invernale	15.120	15.120
- Media annua nel periodo estivo	7.344	7.344
- Totale annuo	22.464	22.464
- Media miglia per singola corsa	216	216

Calendario (es. anno 2022)

Gennaio	
Lun	
Mart	
Merc	
Gio	
Ven	
Sab	
Dom	

Febbraio	
Lun	
Mart	
Merc	
Gio	
Ven	
Sab	
Dom	

Marzo	
Lun	
Mart	
Merc	
Gio	
Ven	
Sab	
Dom	

Aprile	
Lun	
Mart	
Merc	
Gio	
Ven	
Sab	
Dom	

Maggio	
Lun	
Mart	
Merc	
Gio	
Ven	
Sab	
Dom	

Giugno	
Lun	
Mart	
Merc	
Gio	
Ven	
Sab	
Dom	

Luglio	
Lun	
Mart	
Merc	
Gio	
Ven	
Sab	
Dom	

Agosto	
Lun	
Mart	
Merc	
Gio	
Ven	
Sab	
Dom	

Settembre	
Lun	
Mart	
Merc	
Gio	
Ven	
Sab	
Dom	

Ottobre	
Lun	
Mart	
Merc	
Gio	
Ven	
Sab	
Dom	

Novembre	
Lun	
Mart	
Merc	
Gio	
Ven	
Sab	
Dom	

Dicembre	
Lun	
Mart	
Merc	
Gio	
Ven	
Sab	
Dom	

Segue - Calendario - Legenda:

NA-CA	Collegamento Napoli-Cagliari
CA-PA	Collegamento Cagliari-Palermo
PA-CA	Collegamento Palermo-Cagliari
CA-NA	Collegamento Cagliari-Napoli

Piano annuale

Mese	Giorni di servizio	Coppie di corse	Miglia
Gennaio	31	18	9.050
Febbraio	28	16	8.088
Marzo	31	17,5	8.883
Aprile	30	17	8.569
Maggio	31	18	9.099
Giugno	30	17	8.618
Luglio	31	18	9.050
Agosto	31	17,5	8.883
Settembre	30	17	8.618
Ottobre	31	18	9.050
Novembre	30	17	8.618
Dicembre	31	17,5	8.834
Totale	365	208,5	105.360

Quadro orario

Napoli-Cagliari		
Corse	Ora partenza da Napoli	Ora arrivo a Cagliari
LUNEDI'	19:00	10:00
MERCOLEDI'	19:00	10:00
VENERDI'	19:00	10:00

Cagliari-Napoli		
Corse	Ora partenza da Cagliari	Ora arrivo a Napoli
MARTEDI'	19:00	10:00
GIOVEDI'	19:00	10:00
DOMENICA	23:59	14:30

Cagliari-Palermo		
Corse	Ora partenza da Cagliari	Ora arrivo a Palermo
SABATO	17:00	05:00

Palermo-Cagliari		
Corse	Ora partenza da Palermo	Ora arrivo a Cagliari
DOMENICA	09:00	21:00

Data, luogo e se richiesto o necessario, firma/firme:

Napoli, 22/12/2021

Emanuele Grimaldi

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

CIG: 8648427BB9 CUP: D69J21000210001

SCHEMA NAVIGLIO E MANUTENZIONE

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

Il sottoscritto: EMANUELE GRIMALDI

nato il: 18/07/1956

a: NAPOLI

Prov.: NA

in qualità di: PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE DELLA GRIMALDI EUROMED S.P.A.

con sede in VIA EMERICO AMARI 8, 90139, PALERMO, ITALIA

Telefono: 081.496669

fax: 081.5517401

cell: 342.1406677

Codice fiscale 00278730825

Partita IVA: IT 00278730825

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

DICHIARA

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

• **NAVE 1:**

A. CARATTERISTICHE DELL’UNITÀ NAVALE		
<u>Denominazione dell’unità</u>	[CORFU’]	
<u>Numero IMO</u>	[9349758]	
<u>Tipo Nave</u>	Requisito Minimo	Offerta
	Classe MN – Tr (Ro-Pax) TP	[* - RO PAX-TP]

<u>Iscritta nelle matricole del compartimento marittimo di:</u>	BARI 38	
<u>Titolo di proprietà o altro titolo convenzionale valido che attesti la disponibilità giuridica dell'unità navale</u>	ATTO DI NAZIONALITA'	
<u>Età/Data di costruzione</u>	Requisito Minimo	Offerta
	Età non superiore a 20 anni, calcolata alla data di scadenza della presentazione delle offerte di gara, con riferimento alla data di costruzione	[28 OTTOBRE 2006]
<u>Classe di nave passeggeri</u> (art. 3 D.Lgs 45/2000 e s.m.i.)	A	A
<u>Capacità di trasporto</u>	Requisito Minimo	Offerta
- passeggeri	650	<i>Inserire N. Pax</i> [956]
o di cui in cabina	400	<i>Inserire N. Pax</i> [464]
- trailers (soli mezzi pesanti)	1.500 metri lineari	<i>Inserire MTL</i> [2256]
- autovetture (sole autovetture)	530	<i>Inserire numero autovetture</i> [904]
<u>Tempi di percorrenza (Velocità di crociera a pieno carico idonea a coprire la tratta da banchina a banchina in):</u>	Requisito Minimo	Offerta
- Napoli – Cagliari	15 ore	[15]
- Cagliari – Palermo	12 ore	[12]
<u>Cabine</u>	<i>Inserire N. cabine</i> [120]	
- Posti letto per cabina	2 o 4	<i>Inserire N.</i> [2-4]
- Servizio igienico privato	Sì	Sì
- Spazio minimo per passeggero in cabina	2mq	<i>Inserire N.</i> [2mq]
- Cabine per disabili, con posto accompagnatore e locale igienico annesso, conformi a normativa vigente	2	<i>Inserire N.</i> [2, come specificato nella relazione tecnica]
<u>Poltrone</u>	<i>Inserire N. poltrone</i> [174]	
<u>Posti ponte</u>	<i>Inserire N. posti ponte</i> [561]	
<u>Dimensioni dell'unità navale</u>	Requisito Minimo	Offerta
Lunghezza (mt.)	Idonea all'ormeggio in sicurezza nelle banchine dei porti di arrivo e partenza (cfr. Capitolato Tecnico)	<i>Inserire lunghezza</i> [186.63 m]
Larghezza (mt.)	Idonea all'ormeggio in sicurezza nelle banchine dei porti di arrivo e partenza (cfr. Capitolato Tecnico)	<i>Inserire larghezza</i> [25.60 m]

<u>Equipaggiamento</u>	Requisito Minimo	Offerta
Sistemi di stabilizzazione	Presenti	<p>[REDACTED]</p> <p>[REDACTED]</p> <p>[REDACTED]</p>
Emissioni acustiche all'interno della nave, a pieno carico in regime di crociera	Max 60 dB	<p>[REDACTED]</p> <p>[REDACTED]</p>
<p>[REDACTED]</p> <p>[REDACTED]</p> <p>[REDACTED]</p> <p>[REDACTED]</p> <p>[REDACTED]</p>		<p>[REDACTED]</p> <p>[REDACTED]</p> <p>[REDACTED]</p> <p>[REDACTED]</p> <p>[REDACTED]</p> <p>[REDACTED]</p> <p>[REDACTED]</p> <p>[REDACTED]</p>
<p>[REDACTED]</p> <p>[REDACTED]</p> <p>[REDACTED]</p> <p>[REDACTED]</p> <p>[REDACTED]</p>		<p>[REDACTED]</p>
<p>[REDACTED]</p> <p>[REDACTED]</p>		<p>[REDACTED]</p> <p>[REDACTED]</p> <p>[REDACTED]</p> <p>[REDACTED]</p>
<p>[REDACTED]</p> <p>[REDACTED]</p> <p>[REDACTED]</p> <p>[REDACTED]</p> <p>[REDACTED]</p> <p>[REDACTED]</p> <p>[REDACTED]</p> <p>[REDACTED]</p> <p>[REDACTED]</p>		<p>[REDACTED]</p>

		
<u>Spazi comuni e servizi a bordo</u>	Requisiti minimi	Offerta
Punto di informazione con ampio banco e posti a sedere per garantire l'accoglienza all'ingresso nella nave e consentire la diffusione di tutte le informazioni sul viaggio e sui servizi offerti	Sì	<i>Inserire dettaglio</i> [SI]
Infermeria con medico a bordo, in accordo con la normativa	Sì	<i>Inserire dettaglio</i> [SI]
Esercizio commerciale di vendita quotidiani, riviste, prodotti base per l'igiene personale	Sì	<i>Inserire dettaglio</i> [SI]
Bar con vendita di snack e panini, oltre a distributori automatici di bevande e snack	Sì	<i>Inserire dettaglio</i> [SI]
Ristorante e self-service	Sì	<i>Inserire dettaglio</i> [SI]
Box per animali domestici di media taglia	Sì	<i>Inserire dettaglio</i> [SI]
Canile coperto	Sì	<i>Inserire dettaglio</i> [SI]
<u>Comfort di viaggio</u>	Requisiti minimi	Offerta
Climatizzazione di tutti gli spazi comuni passeggeri, le cabine, le sale poltrone reclinabili, i corridoi	Sì	<i>Inserire dettaglio</i> [SI]
Divieto di fumo in tutti i locali interni, il cui rispetto è garantito dal personale della Società concessionaria	Sì	<i>Inserire dettaglio</i> [SI]
<u>Sicurezza del viaggiatore</u>	Requisiti minimi	Offerta
Dotazione di telecamere a circuito chiuso per il monitoraggio delle aree garage	Sì	<i>Inserire dettaglio</i> [SI]
Dotazione di cassette di sicurezza ove consentire il deposito valori da parte della clientela	Sì	<i>Inserire dettaglio</i> [SI]
Sistema di chiusura dall'esterno e dall'interno in tutte le cabine secondo normativa vigente.	Sì	<i>Inserire dettaglio</i> [SI]

B. CERTIFICAZIONI RICHIESTE <i><u>in corso di validità</u></i>					
	Certificato	<i>Rilasciato da:</i>	Num. identificativo	Data Rilascio	Data Scadenza
1	D.O.C (Documento di Conformità – Document of Compliance)	<i>CP Napoli</i>	2016/6963	15/09/2016	12/09/2021
2	Certificato S.M.C. (Safety Management Certificate)	<i>CP Brindisi</i>	2018/7226	18/10/2018	16/10/2023
3	Certificato di classe	<i>RINA</i>	82392- V039-001	07/11/2019	28/10/2021
4	Certificato di sicurezza per navi passeggeri ai sensi del D.lgs. n. 45/2000	<i>CP Brindisi</i>	2020/3833	20/11/2020	16/11/2021
5	Certificato di bordo libero o Certificato internazionale di bordo libero	<i>RINA</i>	82392- V039-005	07/11/2019	28/10/2021
6	Certificato di conformità alla Marpol annex I o Certificato IOPP	<i>RINA</i>	82392-V039-006	07/11/2019	28/10/2021
7	Certificato Trasporto merci pericolose (D.P.R. n.134 del 6 Giugno 2005) almeno per le classi: 2.1- 2.2- 3 (p.i.<23 C°) - 3 (p.i. 23 C° ÷ 61 C°) o certificato per il trasporto di merci pericolose di cui alla Regola II-2/19 SOLAS;	<i>RINA</i>	82392-V044-001	26/03/2021	16/11/2021
8	Certificato di conformità del sistema antivegetativo (Regolamento CE 782/2003)	<i>RINA</i>	82392-R157-004	19/06/2018	
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)	<i>CP Brindisi</i>	2020/2048	22/06/2020	19/06/2021
10	Certificato ISPS (International Ship Security Certificate)	<i>CP Brindisi</i>	2018/7030	10/10/2018	09/10/2023
11	Verbale di ispezione igiene e sicurezza degli ambienti di lavoro a bordo delle navi (Istanza allegata in sezione 2.1.7 – ulteriore documentazione)	<i>CP Ancona</i>	N° protocollo 3971	<i>Data Richiesta di visita a bordo</i> 05/02/2021	<i>Data di protocollo della Cp Ancona</i> 08/02/2021
12	Attestazione di Idoneità al trasporto Autoveicoli in ottemperanza alla Circolare n.322295 del 21/8/1967	<i>RINA</i>	82392-V039-008	07/11/2019	28/10/2021
13	Certificato di Stazza Nazionale o Certificato di Stazza Internazionale	<i>CP Bari</i>	03/2007	10/05/2007	
14	Registro dei Mezzi Carico e Scarico di Bordo ai sensi della Convenzione ILO 152 (se previsto in base alla tipologia di apparecchi di sollevamento presenti a bordo)	<i>RINA</i>	N°2021/AN/01/295	20/04/2021	
15	Certificato relativo all'Inventario dei Materiali Pericolosi per Unità Soggette al regolamento UE 1257/2013	<i>RINA</i>	82392-V044-003	26/03/2020	28/10/2021

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

D. ACCESSIBILITÀ		
Parametro	Requisiti minimi	Offerta
Ascensori o scale mobili per l'accesso a cabine e spazi comuni	Sì	[SI]
Ponte passeggeri accessibile alle PMR in maniera possibilmente autonoma, comprensivo di	Sì	[SI]
<ul style="list-style-type: none"> • una zona di imbarco e sbarco 	Sì	[SI]
<ul style="list-style-type: none"> • uno spazio adibito alla consumazione di bevande e snack 	Sì	[SI]
<ul style="list-style-type: none"> • uno spazio adibito al soggiorno 	Sì	[SI]
<ul style="list-style-type: none"> • un bagno pubblico accessibile in sedia a rotelle 	Sì	[SI]
<ul style="list-style-type: none"> • <i>(se il ponte passeggeri accessibile alle PMR non si trova allo stesso livello del ponte di imbarco veicoli o se i servizi di cui ai punti precedenti si trovano su ponti differenti)</i> apparato di sollevamento certificato dagli enti competenti, che assicuri alla persona a mobilità ridotta l'accesso in sicurezza a bordo della nave 	Sì	[SI]
Ulteriori accorgimenti a garanzia di accessibilità	<i>Specificare se presenti</i> [sono presenti sia ascensori che scala mobile]	

Allegato 7.5_SCHEMA NAVIGLIO E MANUTENZIONE
PROCEDURA APERTA PER L’AFFIDAMENTO IN CONCESSIONE DEL SERVIZIO PUBBLICO DI TRASPORTO MARITTIMO DI PASSEGGERI, VEICOLI E MERCI TRA NAPOLI, CAGLIARI E PALERMO E VICEVERSA CON OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO PER LA CONTINUITÀ TERRITORIALE MARITTIMA

• [REDACTED]

[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

Data, luogo e se richiesto o necessario, firma/firme:

Napoli, 22/12/2021

Emanuele Grimaldi



GRIMALDI EUROMED S.p.A.

Company of Grimaldi Group S.p.A. - Palermo

Registered Office: Via Emerico Amari, 8 90139 Palermo, Italy - Share Capital € 120.000.000 full paid-up
Register of Company of Palermo, Fiscal Code 00278730825 and VAT n° IT00278730825
Company with a sole shareholder

Napoli, 10/12/2021

Oggetto: Contratto di concessione del servizio pubblico di trasporto marittimo di passeggeri, veicoli e merci tra Napoli, Cagliari e Palermo n. 159 del 1 giugno 2021. Rilevanti mutamenti della domanda e conseguente proposta di modifica del programma di esercizio al fine di ridurre i consumi di CO₂.

Gent.ma Dott.ssa Di Matteo,

con la presente, si riscontra la Vostra nota del 6 Dicembre 2021 con cui ci è stato richiesto di fornire ulteriori elementi che consentano a codesta Spett.le Direzione di valutare la proposta di modifica del programma di esercizio presentata dalla scrivente Società lo scorso 16 novembre 2021. Tale proposta prevede tre round trip Napoli-Cagliari, con aggiunta di una partenza infrasettimanale, e un round trip Cagliari-Palermo durante il fine settimana, oltre ad una rideterminazione della velocità di traversata per garantire il contenimento delle emissioni di CO₂.

L'opportunità di apportare tali modifiche al programma di esercizio nell'interesse di una migliore soddisfazione dell'interesse pubblico risulta in maniera evidente dal confronto dei coefficienti di riempimento registrati sulle due direttrici durante i primi mesi di operatività della linea.

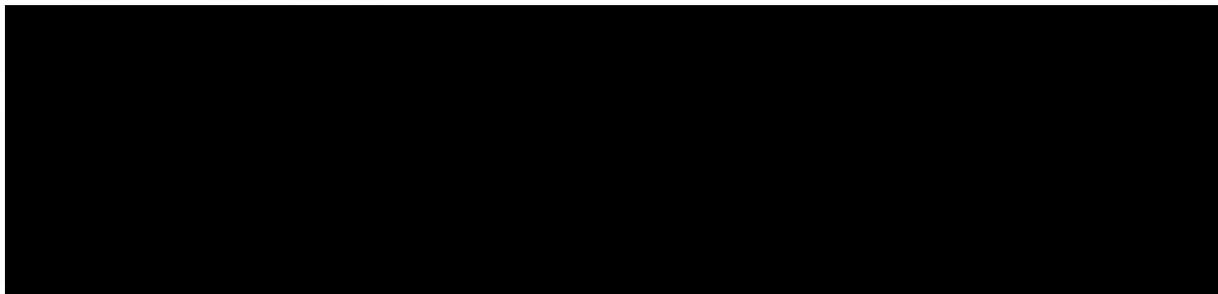
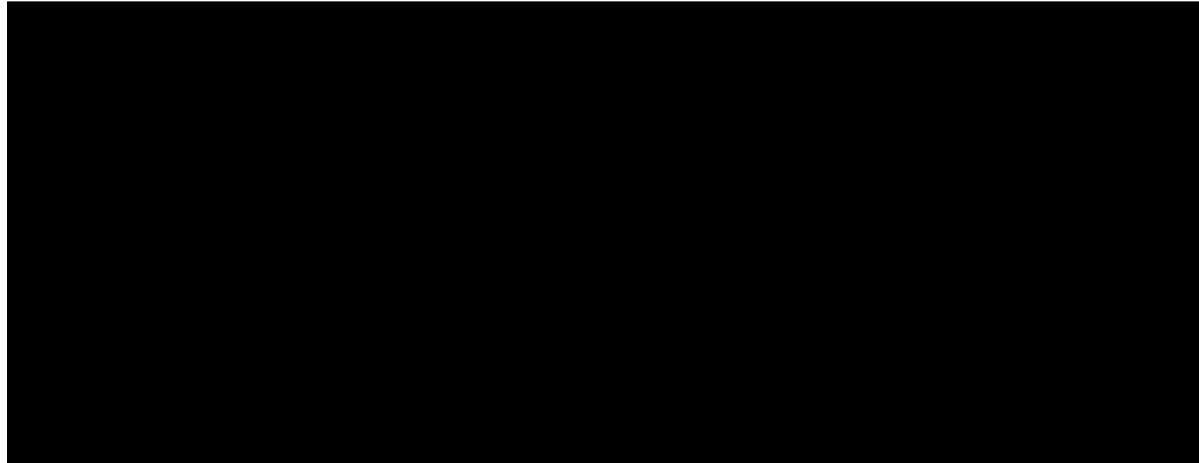
In particolare, prendendo come riferimento le settimane 46 e 47, si segnala che i round trip Cagliari-Palermo hanno registrato:

- [REDACTED]
-

Nello stesso arco temporale, il coefficiente occupazionale medio sulla linea Napoli-Cagliari è stato invece notevolmente superiore, in media [REDACTED]

Di seguito tabella riepilogativa dei volumi imbarcati per tratta su ogni singola partenza nelle settimane considerate:

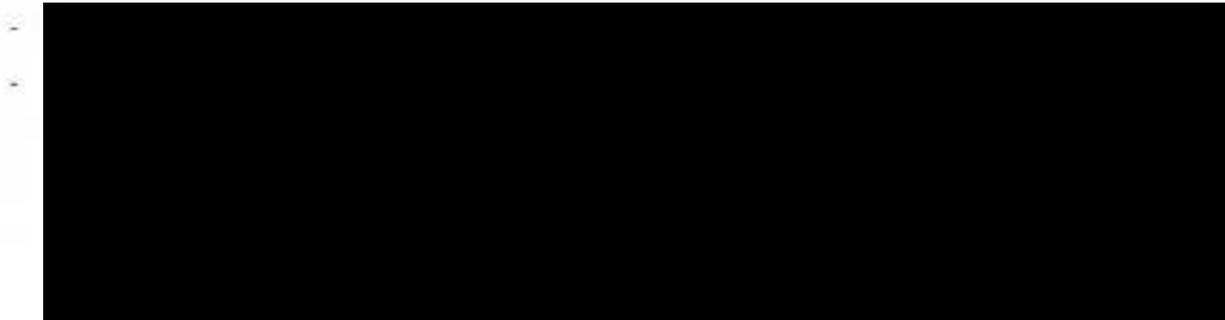
%OCCUPAZIONE MN CORFU' - LINEA NAPOLI-CAGLIARI-PALERMO

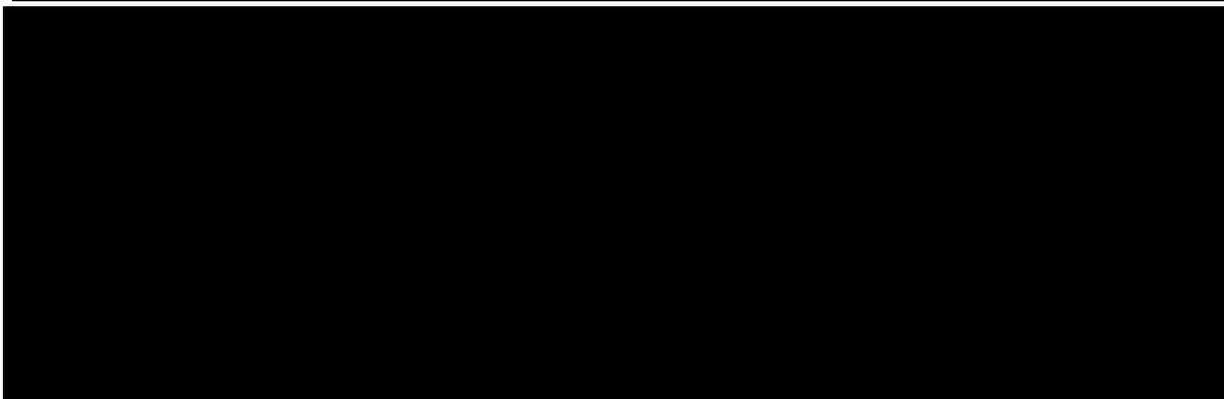
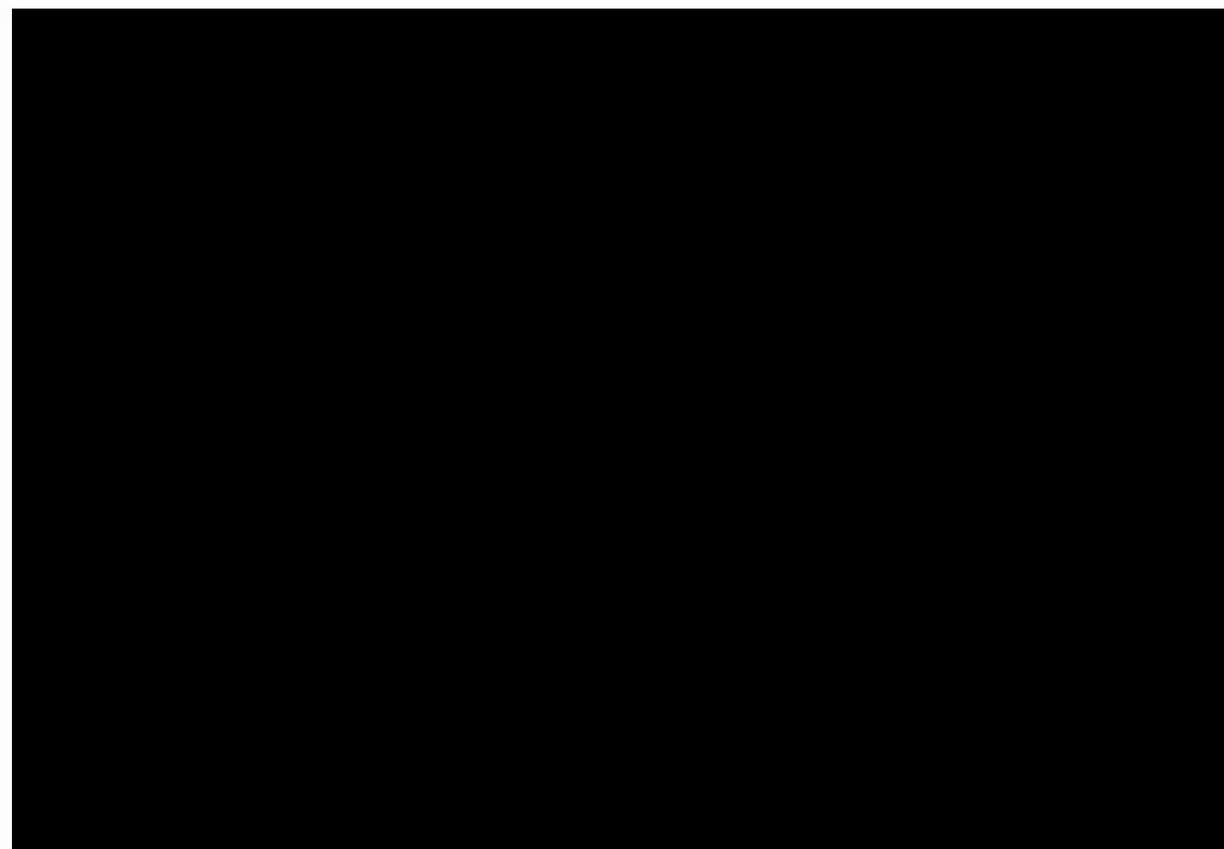


Inoltre, si segnala che il nuovo programma di esercizio, sarebbe pienamente idoneo a rispondere alle esigenze della domanda; in tal senso gli operatori del settore hanno infatti manifestato apprezzamento per l'ipotesi di riorganizzazione del servizio proposta dalla Società.



In ragione di quanto sopra rappresentato, la modifica di itinerario proposta determinerebbe:





Da ultimo, al fine di individuare la soluzione che possa bilanciare le esigenze di confort dei passeggeri con gli obiettivi di efficienza gestionale e ambientale, si riporta di seguito l'ipotesi di nuovo schedule che ritarda l'arrivo a Palermo del sabato e – conseguentemente – riduce il tempo di percorrenza del collegamento di domenica.

MN CORFU'				
Porto	ETA		ETS	
Napoli			Lunedì	19:00
Cagliari	Martedì	10:00	Martedì	19:00
Napoli	Mercoledì	10:00	Mercoledì	19:00
Cagliari	Giovedì	10:00	Giovedì	19:00
Napoli	Venerdì	10:00	Venerdì	19:00
Cagliari	Sabato	10:00	Sabato	17:00
Palermo	Domenica	05:00	Domenica	09:00
Cagliari	Domenica	21:00	Domenica	23:59
Napoli	Lunedì	14:30		

Si ritiene doveroso segnalare, che sulla base della proposta di schedule sopra riportata il risparmio di tonnellate di CO₂ sarebbe contenuto nella misura [REDACTED]

[REDACTED] tale da consentire in ogni caso una riduzione di emissioni e quindi una maggiore sostenibilità.

Nel restare a disposizione per ogni chiarimento, si inviano cordiali saluti

[REDACTED]

Allegati:

1. Dichiarazione [REDACTED]
2. Dichiarazione [REDACTED]