

**Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**

**Direzione generale per i porti**

**CAPITOLATO D'ONERI**

**Elaborazione dello studio "Adriatic Gateway"**

Gara a procedura aperta accelerata ai sensi del D. Lgs. 163/2006

## **ART. 1 – DEFINIZIONI**

Nel presente Capitolato e, in genere, in tutta la documentazione sarà utilizzata la terminologia di seguito specificata:

“Aggiudicatario” o “Contraente”	Il soggetto, anche singolo o raggruppato, a cui sarà affidata l’esecuzione del servizio all’esito della presente procedura di gara.
“Capitolato”	Il presente Capitolato d’oneri che definisce i contenuti fondamentali del servizio e fissa le procedure per la presentazione dell’offerta e per lo svolgimento della gara.
“Amministrazione” o “Amministrazione Committente”	Ministero delle Infrastrutture e Trasporti – Direzione Generale per i porti
“RAM S.p.A.”	Rete Autostrade mediterranee S.p.A. Società in house dell’Amministrazione committente.
DG MOVE	La Direzione Generale per la Mobilità e Trasporti della Commissione Europea
“Offerente” o “Concorrente”	Le imprese, singole o raggruppate, che presentano la propria offerta in vista della affidamento dell’appalto.
“Servizio”	Il servizio oggetto della presente gara, consistente nell’elaborazione dello studio “Adriatic Gateway” Reti di trasporto trans-europee TEN-T

## **ART. 2 - CONTESTO**

Nel Libro Bianco sulla politica europea del trasporto, la Commissione Europea ha introdotto il concetto di Autostrade del Mare finalizzate a sviluppare itinerari marittimi tra gli Stati Membri dell'UE (e possibilmente con i vicini Stati terzi) che offrano servizi regolari e di alta qualità per il trasporto prevalente delle merci su rotabili. Il sistema delle Autostrade del Mare mira all'attivazione di nuove catene logistiche integrate e intermodali che facciano perno sull'infrastruttura marittima e sui servizi connessi, attraverso collegamenti

con nodi portuali dislocati in punti strategici delle coste europee.

Tali catene logistiche dovranno garantire servizi di trasporto più sostenibili dal punto di vista ambientale e capaci di rappresentare un'efficiente alternativa al trasporto su gomma, permettendo così un significativo spostamento del traffico commerciale dalla strada verso itinerari combinati "terra-mare"; si intende così creare le condizioni per un fondamentale cambiamento strutturale nel sistema dei trasporti europei.

Le Autostrade del Mare miglioreranno l'accesso ai mercati in tutta l'Europa e alleggeriranno il carico sul sistema stradale, ormai fortemente congestionato. In linea con il concetto di Autostrade del Mare dovrà essere incentivato l'utilizzo non solo delle opportunità di trasporto marittimo, ma anche del potenziale offerto dalle linee ferroviarie e dai canali navigabili interni, nel quadro di un sistema integrato.

La decisione n. 884/2004/CE del Parlamento e del Consiglio europei del 29 aprile 2004 elenca, tra i Progetti prioritari, quelli relativi alle Autostrade del Mare, individuate con riferimento ai seguenti quadranti:

- **Autostrada del Mar Baltico** (che collega gli Stati membri del Mar Baltico a quelli dell'Europa centrale e occidentale) incluso il collegamento attraverso il canale Mare del Nord/Mar Baltico;
- **Autostrada del mare dell'Europa occidentale** (che collega il Portogallo e la Spagna attraverso l'Arco atlantico, al Mare del Nord e al Mare d'Irlanda);
- **Autostrada del mare dell'Europa sudorientale** (che collega il mare Adriatico al mar Ionio e al Mediterraneo orientale includendo Cipro);
- **Autostrada del mare dell'Europa sudoccidentale** che collega Spagna, Francia, Italia, compresa Malta.

### **ART. 3 - OGGETTO DELLA PRESTAZIONE**

Il Progetto prevede l'elaborazione di studi finalizzati allo sviluppo di un "Adriatic Gateway" multimodale, in grado di convogliare i flussi di traffico provenienti, in particolare, dal Mediterraneo Orientale e dal Mar Nero e riconnetterli, attraverso il Corridoio Adriatico, agli assi transeuropei della Rete TEN- T, valorizzando i nodi portuali e le piattaforme logistiche del Nord Adriatico (Ancona,

Ravenna, Venezia, Monfalcone, Trieste e Capodistria) e favorendo l'implementazione della rete di Autostrade del Mare.

Più dettagliatamente, lo studio persegue i seguenti obiettivi:

- a) identificare lo scenario di riferimento per la definizione di modelli ottimali per il trasporto multimodale e i servizi logistici, utili alla elaborazione dell' "Adriatic Gateway Design";
- b) identificare i modelli per operare a livelli di "eccellenza", funzionali allo sviluppo di un "Adriatic Gateway" multiport competitivo, che riguardino: i porti e le infrastrutture logistiche, i sistemi di movimentazione e di trasferimento dei carichi, i servizi portuali, la logistica e il trasporto intermodale, i modelli organizzativi, la sostenibilità ambientale ed i vari aspetti normativi e legislativi;
- c) progettare un "Adriatic Gateway" combinando i diversi modelli individuati ed integrando il Gateway nel contesto marittimo-portuale e nella rete logistica europea;
- d) effettuare la valutazione di fattibilità del Progetto;
- e) preparare un piano di azione per lo sviluppo dell' "Adriatic Gateway";
- f) preparare raccomandazioni per sostenere l'attuazione del Progetto. I modelli, che saranno costruiti sulla base di specifiche best practices in Europa, dovrebbero, nel loro insieme, condurre ad un modello generale di Gateway, che potrebbe essere adattato ad altri contesti dell'area mediterranea.

Il Progetto è strutturato nelle seguenti attività:

- **A. Studi su Traffico e Marketing**
- **B. Definizione di un modello di Gateway di eccellenza**
- **C. Progettazione del "Adriatic Gateway"**

#### **A - Studi su Traffico e Marketing**

L'obiettivo di questa attività è quello di elaborare degli studi sui traffici di merce finalizzati a fornire un quadro complessivo della domanda e dell'offerta di trasporto presente e futura nell'area mediterranea e,

più in generale, di approvvigionamento dei mercati europei. Tale quadro globale contribuirà a definire gli scenari di riferimento sulla base dei quali sarà valutato il potenziale di sviluppo del cluster dei porti dell'Adriatico ai fini della progettazione dell' "Adriatic Gateway". Gli studi saranno concentrati sulla domanda e offerta di trasporto, sia per il carico unitizzato (container, casse mobili, rimorchi, Ro-Ro,

Ro-Pax ecc) sia per il general cargo (Dry Cargo, Cargo liquido, etc) in relazione agli scenari regionali e globali.

Lo studio riguarderà:

- 1) i flussi di merci a livello globale e regionale (origine/ destinazione dei principali prodotti movimentati) che coinvolgono i Paesi/aree di potenziale interesse per l'importazione /esportazione e per il traffico di merci attraverso l' "Adriatic Gateway";
- 2) le tendenze di tale mercato, con analisi e proiezioni di medio e lungo termine (2020-2050);
- 3) l'individuazione di (i) nodi (porti in tutto il mondo, del Mediterraneo e del Mar Nero), (ii) piattaforme intermodali e piattaforme logistiche in Europa, esistenti ed in pianificazione, di interesse per il Gateway e (iii) la definizione della rete presente di servizi marittimi e la sua potenziale evoluzione;
- 4) l'analisi di fattibilità per valutare le condizioni necessarie all'introduzione di nuovi servizi di linea o al miglioramento di quelli esistenti, e per fornire servizi intermodali porta a porta (D2D), da e verso l'Europa occidentale, attraverso l' "Adriatic Gateway".

Per l'avvio degli studi il contraente potrà avvalersi di una specifica raccolta di dati, studi ed informazioni preliminari attinenti alle analisi da condurre che verrà elaborata dalla RAM Spa.

## **B – Definizione di un modello di Gateway di eccellenza**

L'obiettivo di questa attività è quello di definire modelli di eccellenza per i diversi aspetti operativi di un Gateway multiport. Verrà preliminarmente fissato un obiettivo di performance per il sistema (infrastrutture

e servizi) e le sue componenti, sulla base di uno strumento che possa essere utilizzato anche dai decisori politici per meglio indirizzare lo sviluppo del trasporto merci e della logistica. I modelli ottimali di “Gateway” saranno elaborati al fine di consentire il raggiungimento di elevati standard di servizi, in termini di capacità, qualità, efficienza, affidabilità, competitività, sicurezza, sostenibilità ambientale e sociale.

Le tipologie dei modelli che dovranno essere definite sono le seguenti:

- 1) Infrastrutture, sistemi e tecnologie: modelli di eccellenza per le infrastrutture portuali e per le tecnologie utilizzate, compresi i sistemi di movimentazione (per i Ro-Ro, Ro-Pax e terminal container automatizzati), indicatori chiave di prestazioni per la capacità di movimentazione delle merci (ad esempio numero di TEU/per ettaro/ per anno), modelli per le infrastrutture logistiche ed i servizi (quali la trasformazione e lo stoccaggio), modelli per le infrastrutture di trasferimento fra le diverse modalità di trasporto, indicatori chiave di performance per quanto riguarda posizione, capacità, efficienza e costi.
- 2) Modelli operativi: modelli di eccellenza per la gestione delle operazioni portuali, dei servizi ed il trasferimento modale in aree portuali ( per le diverse tipologie e dimensioni dei porti).
- 3) Sostenibilità ambientale e sicurezza: modelli di eccellenza sostenibili per le operazioni portuali, quali, ad esempio, la definizione di possibili obiettivi e soluzioni comuni per migliorare la gestione ambientale delle attività portuali, nonché per aumentare ed organizzare la sicurezza nei porti e lungo la catena intermodale.
- 4) Procedure amministrative, normative e legislative: individuazione di modelli di eccellenza in grado di produrre risultati per superare le barriere e i vincoli e perseguire così un’efficiente organizzazione delle operazioni portuali. I modelli di riferimento saranno prodotti relativamente ai contesti amministrativo, normativo e legislativo, al fine di accrescere la competitività delle attività portuali e del trasporto intermodale.
- 5)

### **C – Progettazione dell’ “Adriatic Gateway”**

Questa attività è il centro dell’azione, mira a valutare i modelli di eccellenza, individuati precedentemente nel corso dell’attività B, nell’ottica di una loro applicazione al caso specifico dell’ “Adriatic Gateway” e, più in generale, all’area del Mediterraneo. Il “Design del Gateway”, infatti, sarà elaborato nella prospettiva

di una sua possibile applicazione anche in altri Gateway multiport del Mediterraneo, con particolare riferimento a quei cluster portuali che sono stati individuati nei Progetti TEN-T “East Med MoS” e “West Med Corridors”, recentemente portati a compimento. I dettagli di tali cluster potranno essere riscontrati all’interno del Rapporto preliminare fornito dalla RAM, di cui al punto A che precede.

L’attività dovrà essere articolata in tre sub-attività:

C1) studio diagnostico dei porti del nord Adriatico in relazione allo sviluppo dell’ “Adriatic Gateway”:

tale attività prevede la valutazione dello stato dei porti di Capodistria, Trieste, Monfalcone, Venezia, Ravenna ed Ancona in relazione alla possibilità di attuare alcuni dei modelli di eccellenza individuati nell’attività di cui al precedente paragrafo B, individuando eventuali difficoltà o ostacoli alla realizzazione. La sub- attività produrrà sei rapporti diagnostici ciascuno dei quali conterrà la valutazione delle condizioni attuali, i piani di sviluppo riguardanti le principali funzioni del porto, le infrastrutture, le strutture, i servizi portuali, l’integrazione con la catena logistica, le interrelazioni del porto con la piattaforma multimodale e la piattaforma logistica, la capacità, l’efficienza e la competitività del trasporto terrestre e dei servizi intermodali nell’area portuale.

C2) “concept design” dell’ “Adriatic Gateway”: questa sub-attività mira a produrre il “concept design” dell’ “Adriatic Gateway” per l’implementazione di un terminal marittimo combinato e un nodo logistico multimodale integrato nella rete di trasporto, in conformità con gli indicatori di performance e con i modelli di eccellenza individuati nell’attività B. Verrà elaborato il “concept design” dell’ “Adriatic Gateway” includendo, tra gli altri: (i) l’individuazione delle aree per i terminali e le infrastrutture logistiche; (ii) il “concept design” del terminal; (iii) i requisiti per le infrastrutture e i sistemi compatibili nei porti collegati; (iv) la Piattaforma logistica multimodale integrata; (v) l’applicazione dei modelli di eccellenza sostenibili in operazioni portuali; (vi) l’evoluzione dei contesti normativi e legislativi per la gestione e le operazioni del porto; (vii) le linee guida per integrare le funzioni dei porti e dei servizi nello sviluppo dell’ “Adriatic Gateway” Multiport; (viii) l’individuazione del fabbisogno finanziario per gli investimenti previsti e delle possibili modalità di copertura.

C3) servizi porta a porta intermodali- integrazione logistica e del territorio del Gateway: questa sub-

attività prevede l'identificazione delle infrastrutture e dei sistemi necessari per garantire l'interconnessione dell' "Adriatic Gateway" con la rete infrastrutturale e dei servizi di riferimento. La qualità delle infrastrutture e dei sistemi così individuati sarà valutata con riferimento all'esigenza di sviluppare servizi "door to door" competitivi. L'analisi dello sviluppo potenziale di nuovi servizi e della loro competitività sarà condotta sulla base dello scenario e degli studi di fattibilità di nuovi servizi marittimi elaborati nell'attività A di cui sopra. La sub-attività C3, comprensiva dell'analisi dei relativi elementi finanziari, si tradurrà in un rapporto incentrato su alcuni corridoi prioritari multimodali e consisterà nell'identificazione di:

- un sistema e una rete di infrastrutture e servizi integrati nell' "Adriatic Gateway";
- uno scenario di nuovi servizi marittimi operativi attraverso l' "Adriatic Gateway" nel periodo 2015/2020;
- le criticità, i "colli di bottiglia" ed i fabbisogni relativamente alle infrastrutture logistiche e dei sistemi, anche ai fini del miglioramento della competitività dei servizi.

#### **ART. 4 – MODALITA' DI ESECUZIONE DELLA PRESTAZIONE**

Il servizio è indivisibile; l'esecuzione parziale dello stesso costituirà pertanto inadempimento ai sensi del successivo art. 13 e non darà diritto al contraente a pretendere alcun compenso.

I tre elaborati di cui al precedente art. 3 dovranno essere consegnati nei termini e con le modalità appresso indicati:

- a) l'elaborato di cui alla lett. A (studio traffico e marketing) entro il 15 aprile 2012, previa presentazione di una versione preliminare entro il 20 febbraio s.a.;
- b) l'elaborato di cui alla lett. B (definizione di un Gateway di eccellenza) entro il 10 agosto 2012, previa presentazione di una versione preliminare entro il 10 maggio s.a.;
- c) l'elaborato di cui alla lett. C (progettazione dell' "Adriatic Gateway") entro il 10 novembre 2012, previa presentazione di una versione preliminare entro il 10 luglio s.a..

I termini per la presentazione del testo definitivo dei tre elaborati sopra indicati sono essenziali.



Dovrà essere fornito un executive summary in lingua inglese di tutti gli elaborati preliminari e finali prodotti.

Il contraente è obbligato per tutta la durata del servizio, anche dopo la consegna delle versioni preliminare e definitiva degli elaborati, a fornire, nei termini fissati dall'Amministrazione, gli approfondimenti, le integrazioni ed i risultati delle ulteriori indagini che gli saranno richiesti.

Per tutta la durata del servizio il contraente è tenuto altresì a fornire ogni forma di assistenza e supporto in tutti i rapporti e consultazioni che l'Amministrazione intratterrà con altri soggetti pubblici e/o privati, secondo le indicazioni che gli saranno fornite.

Il contraente deve svolgere tutti i servizi previsti dal contratto con efficienza e diligenza.

Il contraente è tenuto a rispettare tutte le leggi e le regolamentazioni in vigore in Italia e dovrà assicurare che il suo personale e/o i suoi collaboratori le rispettino. Esso indennizzerà l'Amministrazione committente in caso di reclamo e/o procedimento sorti in seguito a infrazioni delle leggi e dei regolamenti commesse da parte del Contraente stesso e/o dal personale e/o dai collaboratori da esso impiegati.

Il contraente riconosce a suo carico tutti gli oneri inerenti all'assicurazione delle risorse umane occupate nelle attività previste dal contratto e dichiara di assumere in proprio ogni responsabilità in caso di infortuni.

Il contraente risponderà, altresì, di eventuali danni arrecati a persone e a cose, facenti capo all'Amministrazione o a terzi, dal personale utilizzato per l'esecuzione del servizio.

Il contraente si impegna ad ottemperare a tutti gli obblighi verso i propri dipendenti occupati nell'esecuzione dello studio, in base alle disposizioni legislative e regolamentari vigenti in materia di lavoro e di assicurazione sociale e previdenziale, obbligandosi ad applicare, nei confronti dei propri dipendenti, condizioni normative e retributive non inferiori a quelle risultanti dai contratti collettivi di lavoro vigenti nel settore e successivamente stipulati. Esso si obbliga a continuare ad applicare i su indicati contratti collettivi anche dopo la loro scadenza e fino alla loro sostituzione.

I suddetti obblighi vincolano il contraente anche nel caso non sia aderente alle associazioni sindacali

stipulanti o receda da esse. L'Amministrazione committente, in caso di violazione di tali obblighi e previa comunicazione al contraente delle inadempienze ad essa segnalate dall'Ispettorato del Lavoro, si riserva il diritto di operare una ritenuta pari al 20% dell'importo del contratto. Tale ritenuta sarà rimborsata soltanto quando l'Ispettorato predetto avrà dichiarato che il contraente si sia posto in regola, senza che quest'ultimo possa vantare alcun diritto per il ritardo del pagamento.

Le informazioni e i documenti di cui il contraente verrà in possesso sono riservati e non devono essere resi pubblici né possono essere divulgati particolari del contratto senza il consenso in forma scritta dell'Amministrazione.

Se il contraente è un raggruppamento composto da due o più soggetti, questi sono solidalmente responsabili dell'adempimento del contratto. All'interno del raggruppamento verrà designato il rappresentante del raggruppamento stesso.

Qualunque alterazione nella composizione del raggruppamento, compiuta senza la preventiva autorizzazione scritta dell'Amministrazione committente, costituisce una violazione del contratto e dà diritto all'Amministrazione di recedere senza che l'altra parte possa pretendere alcunché a titolo risarcitorio o di indennizzo.

Se non diversamente richiesto o concordato con l'Amministrazione, il contraente deve adottare le misure necessarie per garantire che al contributo finanziario della UE venga data adeguata pubblicità.

## **ART. 5 - IMPORTO A BASE DI GARA**

L'importo dell'appalto è di Euro 1.000.000 (euro un milione) IVA inclusa ed è da intendersi a corpo e non a misura.

L'importo di cui al precedente comma non è divisibile e verrà corrisposto nei termini e con le modalità di cui al successivo art. 12.

In caso di esecuzione parziale del contratto, il corrispettivo non è dovuto, neppure in parte, ed il contraente dovrà restituire gli acconti in precedenza riscossi.

Con il prezzo offerto, l'Aggiudicatario si intende compensato di tutti gli oneri per lo svolgimento del servizio per tutta la sua durata, ivi compresi quelli comunque connessi alle attività di assistenza e supporto (quali a titolo esemplificativo viaggi, soggiorni fuori sede, spese telefoniche etc.).

L'Amministrazione si riserva la facoltà di apportare un aumento o una diminuzione delle prestazioni oggetto del contratto fino alla concorrenza di 1/5 (un quinto) dell'importo dell'appalto.

Per l'espletamento del presente contratto non sono rilevabili rischi di natura interferenziale per i quali sia necessario adottare relative misure di sicurezza.

## **ART. 6 – SISTEMA DI AGGIUDICAZIONE**

L'appalto sarà aggiudicato a favore dell'offerta economicamente più vantaggiosa ai sensi dell'art. 83 del D.Lgs. 163/2006 e sulla base dei criteri fissati nel successivo art. 8 del presente Capitolato.

## **ART. 7 - CONTENUTO DELL'OFFERTA TECNICA**

L'offerta tecnica, da inserire nella busta di cui al punto VI.3 del bando di gara, deve contenere la descrizione analitica delle modalità con cui verranno realizzate le attività indicate nella sezione II del bando di gara e nell'art. 3 del presente Capitolato d'oneri, con indicazione del sostegno tecnico e operativo da fornire, delle attività e degli elaborati da realizzare e dei relativi tempi di esecuzione e consegna.

L'offerta tecnica dovrà essere presentata in triplice copia ed in forma cartacea, e dovrà consistere in una relazione di massimo 50 cartelle, escluse le tabelle, gli elaborati grafici e i curricula, redatte con carattere "verdana 11". L'offerta dovrà, altresì, essere inviata - sempre in triplice copia - su supporto magnetico.

In particolare, l'offerta tecnica deve essere articolata secondo la seguente struttura:

- A. Qualità della proposta**
- B. Tempistica**
- C. Composizione del Gruppo di Lavoro**

### **A. Qualità della proposta**

Il Concorrente dovrà provvedere alla descrizione dell'approccio metodologico che intende utilizzare per l'espletamento del servizio richiesto dal Bando di gara e dal presente Capitolato d'oneri. I contenuti di questo paragrafo dovranno essere coerenti con quanto indicato nell'art. 3, ed in particolare dovranno includere i

seguenti elementi:

- una dettagliata descrizione dell'approccio proposto per lo svolgimento dell'attività A, ivi inclusa una descrizione delle fonti di informazione utilizzate e delle metodiche di analisi che saranno applicate per la raccolta e la elaborazione dei dati, anche attraverso esempi di Progetti realizzati;
- una dettagliata descrizione dell'approccio proposto per lo svolgimento dell'attività B, tenendo conto delle esperienze internazionali e di consolidati modelli di best practice nel settore oggetto dello studio anche con riferimento a : Infrastrutture, sistemi e tecnologie; Modelli operativi; Sostenibilità ambientale ed aspetti normativi e legislativi;
- una dettagliata descrizione dell'approccio proposto per lo svolgimento dell'attività C, che dovrà essere articolata attraverso uno studio diagnostico dei porti del Nord Adriatico, e della produzione di un concept design dell' "Adriatic Gateway" che tenga conto anche della qualità dei sistemi e dei servizi door to door ;
- la descrizione degli eventuali servizi aggiuntivi o migliorativi per il raggiungimento dello scopo dello studio che il Concorrente riterrà di proporre in aggiunta a quanto richiesto nell'art. 3.

Per tutte le attività (A,B,C) è richiesta una descrizione delle metodologie utilizzate, ivi inclusa la suddivisione del lavoro in macroattività e sezioni;

Il concorrente dovrà dare dimostrazione di significativa esperienza e competenza professionale nel campo degli studi relativi ai Paesi dell'Unione Europea e del Mediterraneo con particolare riferimento a:

- Analisi delle politiche della Commissione Europea in ambito trasportistico;
- Trasporto Marittimo, Porti e sistemi di trasporto combinato;
- Autostrade del mare nel Mediterraneo;
- Attività di logistica e trasportistica e, in particolar modo, sistemi di trasporto intermodali;
- Politiche regionali e valutazione socio-economica dei sistemi trasportistici.

## **B. Tempistica**

Il Concorrente dovrà comunicare i tempi, la tipologia, i contenuti e la periodicità degli output connessi all'espletamento del servizio attraverso un piano di lavoro dettagliato.

L'offerta tecnica dovrà indicare la suddivisione in fasi del lavoro ed il collegamento tra le stesse.

### **C. Composizione del Gruppo di Lavoro**

Nell'offerta tecnica dovranno essere indicati i nominativi, il ruolo e le esperienze rilevanti di ciascun membro del Gruppo di Lavoro proposto dal concorrente ed allegati analitici curricula vitae e professionale firmati.

L'offerta tecnica del concorrente dovrà espressamente descrivere la struttura del Gruppo di lavoro, specificando i ruoli e le responsabilità di ciascun membro nonché l'impegno in termini di giornate/uomo da parte di ciascun membro del Gruppo di lavoro.

Durante l'esecuzione del servizio le professionalità indicate nell'offerta tecnica possono essere sostituite con professionalità di analoga esperienza previa valutazione e approvazione del relativo curriculum da parte dell'Amministrazione. La pendenza dell'autorizzazione dell'Amministrazione non esonera il contraente dall'adempimento delle obbligazioni assunte e non costituisce motivo legittimo di sospensione o dilazione della prestazione del servizio.

### **ART. 8 – CRITERI PER L'AGGIUDICAZIONE DELLA GARA**

L'offerta economicamente più vantaggiosa sarà determinata dalla Commissione, nominata dall'Amministrazione, sulla base dei seguenti criteri di valutazione:

- Offerta tecnica (max punti 70/100)
- Offerta economica (max punti 30/100)

**Per l'offerta tecnica il punteggio sarà attribuito secondo i seguenti sub criteri:**

<b>QUALITÀ DELLA PROPOSTA</b>	<b>45</b>
-------------------------------	-----------

Metodologia applicata per la redazione dello studio “traffico e marketing”	10
Metodologia applicata per la redazione della definizione di un “modello di Gateway” di eccellenza	15
Metodologia applicata per la progettazione dell’ “Adriatic Gateway”	15
Proposte migliorative e/o aggiuntive circa il raggiungimento delle finalità dello studio	5
<b>TEMPISTICA</b>	5
Tempistica prevista per la realizzazione e consegna degli elaborati	5
<b>COMPOSIZIONE DEL GRUPPO DI LAVORO</b>	20
Struttura del Gruppo di lavoro con specificazione dei ruoli e delle professionalità utilizzate	10
Maggiore qualificazione del Gruppo di lavoro qualora il Direttore di progetto abbia più di 20 anni di esperienza e almeno 2 esperti più di 15 anni di esperienza nel settore della logistica e del comparto marittimo-portuale	5
Presenza di ulteriori figure professionali con più di 5 anni di esperienza nel settore della logistica e del comparto marittimo-portuale	5
<b>Totale</b>	<b>70</b>

**Per l'Offerta economica il punteggio sarà attribuito secondo la**

**formula:**  $P=(pb/poff)*30$

Dove:

- P = punteggio attribuito al concorrente
- pb = prezzo più basso offerto
- poff = prezzo offerto dal concorrente in esame
- 30 = punteggio massimo dell'offerta economica

Il servizio sarà aggiudicato al concorrente che avrà ottenuto il maggior punteggio sommando i punti relativi all'offerta tecnica e all'offerta economica.

Nel caso in cui due o più concorrenti ottengano lo stesso punteggio complessivo, l'aggiudicazione è disposta a favore dell'offerta che ha ottenuto il maggior punteggio per l'offerta tecnica e, nel caso di parità, mediante sorteggio.

L'Amministrazione si riserva la facoltà di non procedere all'aggiudicazione del servizio oggetto del presente Capitolato nell'ipotesi in cui, a suo insindacabile giudizio, non vengano ritenute convenienti o idonee, in relazione all'oggetto del contratto, le offerte pervenute.

Si procederà all'aggiudicazione anche nel caso di un solo concorrente la cui offerta sia ritenuta valida.

## **ART. 9 - STIPULA DEL CONTRATTO**

La stipula del contratto avverrà, decorso il termine di 35 giorni dall'aggiudicazione, in forma pubblica amministrativa innanzi all'ufficiale rogante, secondo quanto previsto dall'art. 11, commi 10 e 13, del D.Lgs n. 163/2006. L'Aggiudicatario verrà invitato per iscritto a stipulare il contratto.

## **ART. 10 – TERMINE DI ESECUZIONE DEL CONTRATTO**

Successivamente alla stipula del contratto e dopo la registrazione del decreto di approvazione dello stesso da parte degli Organi di Controllo, l'avvio delle prestazioni verrà dato con apposito verbale redatto in contraddittorio tra il contraente ed il Direttore dei lavori nominato dall'Amministrazione.

L'ultimazione del servizio, fermi restando i termini essenziali indicati nel presente Capitolato ed in particolare

nell'art. 4, è fissata per il 15 dicembre 2012.

L'ultimazione delle prestazioni è accertata mediante redazione di un apposito verbale sottoscritto dal Direttore dei lavori in contraddittorio con il contraente.

## **ART. 11 – GARANZIE**

Il Contraente dovrà produrre una garanzia provvisoria di importo pari a Euro 22.000,00 (ventiduemila/00), ai sensi dell'art.75 del D.Lgs. 163/2006, nonché una garanzia fideiussoria per l'esecuzione del contratto, ai sensi dell' art. 113 dello stesso decreto legislativo, di valore pari al 10% dell'importo contrattuale, con eventuale applicazione degli aumenti previsti dal medesimo art. 113.

La garanzia fideiussoria è progressivamente svincolata, secondo le modalità dell'art. 113, comma 2, del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i., a misura dell'avanzamento dell'esecuzione, nel limite massimo del 75% dell'iniziale importo garantito.

L'ammontare residuo, pari al 25% dell'iniziale importo garantito, è svincolato a seguito di attestazioni di regolare esecuzione del servizio prestato.

La garanzia copre gli oneri per il mancato o inesatto adempimento e cessa di avere effetto solo alla data di emissione del certificato di regolare esecuzione.

## **ART. 12 - PAGAMENTI - PENALI - ACCETTAZIONE**

Il corrispettivo verrà versato nei termini e con le modalità appresso indicate:

- a) un acconto del 15% all'avvio dei lavori, previa presentazione di una relazione illustrativa;
- b) un ulteriore acconto del 30% all'approvazione da parte dell'Amministrazione degli elaborati finali di cui alle lettere A e B consegnati dal contraente;
- c) il saldo del 55%, all'ultimazione del servizio oggetto del contratto e dopo il rilascio del certificato di regolare esecuzione.

Al fine di ottenere il pagamento della somma di cui alla lettera c) del precedente comma, il contraente dovrà presentare una relazione finale contenente: una descrizione delle attività realizzate e l'indicazione del Gruppo



di lavoro impiegato; l'elenco dei documenti prodotti, con le relative lettere di trasmissione all'Amministrazione, l'avanzamento delle prestazioni in relazione a quanto previsto nel piano di lavoro e nei suoi successivi aggiornamenti.

I pagamenti di cui al primo comma del presente articolo avverranno solo a seguito di presentazione di fattura redatta nei modi di legge e saranno effettuati solo mediante bonifico presso la banca e sul conto corrente dedicato ai sensi dell'art. 7, comma 1<sup>a</sup> lett. a D.l. n. 187/2010, indicati dall'aggiudicataria.

Per ogni giorno di ritardo nella consegna della versione definitiva degli elaborati di cui all'art. 3 nonché per quelli relativi alla fornitura di informazioni, approfondimenti e simili fissati dall'Amministrazione, sarà applicata una penale giornaliera pari a € 800 (euroottocento), fatto salvo quanto previsto dal successivo art. 13. Le somme dovute a titolo di penale saranno trattenute dall'Amministrazione sugli importi dovuti a titolo di corrispettivo.

La verifica dell'attività, nel suo complesso, sarà eseguita dal Responsabile del procedimento.

Il certificato di regolare esecuzione sarà emesso entro 30 (trenta) giorni dalla data di ultimazione delle prestazioni, accertata nei modi di cui all'articolo 10.

### **ART. 13 - INADEMPIENZE**

Il contratto si intende risolto, ai sensi e per effetto dell'art. 1456 C.C., nei seguenti casi:

- inadempimento o inesatto adempimento a quanto previsto negli artt. 16 (subappalto - divieto di cessione del contratto) e 17 (obbligo alla riservatezza );

- ritardo nell'adempimento superiore a 30 (trenta) gg. rispetto ai termini essenziali ed a quelli fissati dall'Amministrazione nel corso del servizio di cui all'art. 4 del presente Capitolato;

Nel caso di ogni altro inadempimento, l'Amministrazione, a mezzo di raccomandata A/R, intimerà all'Aggiudicatario di provvedere, entro il termine perentorio di 15 giorni, alla messa in opera di quanto necessario per il rispetto delle specifiche norme contrattuali; qualora ciò non avvenga, il contratto si intenderà risolto di diritto.

L'Amministrazione si riserva il diritto di verificare, in ogni momento, l'adeguatezza del servizio prestato dal contraente.

In relazione al rispetto delle tempistiche previste dal presente Capitolato o successivamente definite, l'Amministrazione ha comunque facoltà di concedere proroghe.

#### **ART. 14 - DIRITTO DI RECESSO**

L'Amministrazione ha facoltà di recedere in ogni momento dal contratto per sopravvenuti motivi di interesse pubblico, ivi compreso la sopravvenienza di disposizioni normative o regolamentari, con preavviso di almeno 30 giorni. In caso di recesso spetterà al Contraente il corrispettivo per quanto eseguito nonché per gli impegni onerosi già assunti in forma irrevocabile oltre al decimo dell'importo delle attività non eseguite, a norma dell'art.134 del D.Lgs. 163/2006.

#### **ART. 15 - INDICAZIONI OPERATIVE**

Al fine di assicurare massima efficacia e fluidità dei rapporti reciproci nell'esecuzione del servizio oggetto del presente Capitolato, successivamente alla stipula del contratto l'Amministrazione committente designa il Responsabile dell'esecuzione ed il contraente un Coordinatore operativo.

#### **ART. 16 - SUBAPPALTO - DIVIETO DI CESSIONE DEL CONTRATTO**

L'Aggiudicatario non può cedere il contratto né subappaltare in tutto o in parte le prestazioni che ne costituiscono oggetto.

#### **ART. 17 - OBBLIGO ALLA RISERVATEZZA**

Ai sensi e per gli effetti della normativa in materia di protezione dei dati personali, emanata con il D.Lgs. 30 giugno 2003, n. 196, ed in relazione alle operazioni che vengono eseguite per lo svolgimento delle attività previste dal presente appalto, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Direzione Generale per i Porti, in qualità di titolare, nomina l'Aggiudicatario responsabile esterno del trattamento.

Si precisa che tale nomina avrà validità per il tempo necessario ad eseguire le operazioni affidate dal titolare e si considererà revocata a completamento dell'appalto.

L'Aggiudicatario, in quanto responsabile esterno, è tenuto ad assicurare la riservatezza delle informazioni, dei documenti e degli atti amministrativi, dei quali venga a conoscenza durante l'esecuzione della prestazione, impegnandosi a rispettare rigorosamente tutte le norme relative all'applicazione del citato D.Lgs. 196/2003.

In particolare si impegna a:

- utilizzare i dati solo per le finalità connesse allo svolgimento dell'attività oggetto del contratto con divieto di qualsiasi altra diversa utilizzazione;
- adottare idonee e preventive misure di sicurezza atte ad eliminare o, comunque, a ridurre al minimo qualsiasi rischio di distruzione o perdita, anche accidentale, dei dati personali trattati, di accesso non autorizzato o di trattamento non consentito o non conforme, nel rispetto delle disposizioni contenute nell'articolo 31 del D.Lgs. 196/2003;
- adottare tutte le misure di sicurezza, previste dagli articoli 33, 34, 35 e 36 del D.Lgs. 196/2003, che configurano il livello minimo di protezione richiesto in relazione ai rischi di cui all'articolo 31, analiticamente specificato nell'allegato B del decreto stesso, denominato "Disciplinare tecnico in materia di misure minime di sicurezza".

#### **ART. 18 - DEFINIZIONE DELLE CONTROVERSIE**

Le eventuali vertenze tra l'Amministrazione e l'Aggiudicatario che non si siano potute definire in via amministrativa, saranno deferite alla competenza esclusiva del Foro di Roma. Non è ammessa la possibilità di devolvere ad arbitri la definizione delle suddette controversie.

#### **ART. 19 - ONERIA CARICO DEL CONTRAENTE**

Tutte le spese di contratto, bolli, imposte di registro ecc. sono a carico esclusivo del Contraente senza alcun diritto di rivalsa.

#### **ART. 20 NORME DI RINVIO**

La partecipazione alla gara comporta la piena ed incondizionata accettazione di tutte le disposizioni

contenute nel presente Capitolato e nel Bando di gara.

Per tutto quanto non espressamente disciplinato nel presente Capitolato si fa riferimento alla Direttiva CE n. 2004/18, al D.Lgs. 163/2006 e s.m.i., del DPR 5/10/2010 n. 207 e ad ogni altra disposizione vigente in materia.

Roma,

Amministrazione Committente

L'Offerente ha preso visione ed accetta incondizionatamente le norme e le condizioni contrattuali del servizio riportate nel presente Capitolato d'oneri.

DATA

per accettazione

Il legale rappresentante (indicare generalità e qualifica)