



Ministero delle Infrastrutture

e dei Trasporti

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI

DIVISIONE 3

Viale dell'Arte, 16 – 00144 Roma

Prot. M_IT-PORTI / 13961

Roma, 18 dicembre 2013

- Alle Capitanerie di porto
LORO SEDI
- Alle Autorità portuali
LORO SEDI
e per conoscenza
- Al Comando Generale del Corpo
delle Capitanerie di porto
SEDE

Oggetto: **Procedimento per il rilascio della concessione per l'esercizio del servizio di rimorchio (articolo 101 del Codice della navigazione); conseguenti criteri e meccanismi tariffari (articolo 14, comma 1-bis, della legge n. 84/1994).**

Con la presente circolare si forniscono le linee guida per il procedimento di affidamento della concessione del servizio di rimorchio portuale (Sezione I) nei porti in cui il servizio deve essere reso da un numero di rimorchiatori pari o superiore a tre o nei quali il fatturato dell'ultimo esercizio finanziario sia pari o superiore a 2.000.000,00 (duemilioni/00) di Euro e si stabiliscono, a seguito della prescritta istruttoria di cui all'articolo 14 comma 1-bis della legge n. 84/94, i criteri e meccanismi di determinazione e di revisione delle tariffe per il servizio reso dai concessionari selezionati con la procedura di cui alla presente circolare (Sezione II).

Per i porti nei quali non ricorra almeno una delle caratteristiche di cui sopra deve essere seguita la procedura di cui all'articolo 30, comma 3, del decreto legislativo n. 163 del 12 aprile 2006 (Codice dei contratti pubblici) e le indicazioni di cui alla presente circolare possono essere utilizzate, in quanto compatibili, per lo svolgimento della gara informale ivi prevista; per le tariffe devono essere utilizzati i criteri e i meccanismi stabiliti nella Sezione II.

SEZIONE I

1. PREMESSE.

Ai sensi della vigente normativa (articoli 101 e ss. del codice della navigazione e 14 della legge n. 84/94) il servizio di rimorchio portuale, quale servizio d'interesse generale finalizzato a garantire la sicurezza della navigazione e dell'approdo, è svolto su concessione e le tariffe relative alle prestazioni del servizio sono determinate dalle Autorità marittime applicando i criteri e meccanismi stabiliti dall'Amministrazione centrale. Si tratta cioè di un mercato regolato, sottratto per legge alla libera concorrenza in quanto il legislatore ha attribuito in via generale le competenze in materia di sicurezza portuale all'Amministrazione e, nello specifico del servizio di rimorchio, ha attribuito all'Autorità marittima, d'intesa con l'Autorità portuale ove presente, le competenze relative alla determinazione degli standard organizzativi necessari a garantire la sicurezza della navigazione e l'operatività in ogni singolo porto.

Da tali scelte compiute dal legislatore, dal fatto che il servizio di rimorchio portuale è un servizio universale e si svolge in un mercato chiuso in cui l'offerta è vincolata dagli standard di sicurezza stabiliti dall'Autorità marittima, dal fatto che la domanda è quasi del tutto indipendente dalle scelte imprenditoriali del fornitore del servizio (cd. domanda derivata) e i costi da quest'ultimo sostenuti presentano una preponderanza dei costi fissi e semi-fissi (capitale investito, costo del personale, ecc.) rispetto ai costi variabili relativamente molto più contenuti (consumi, lubrificanti, ecc.) deriva che l'affidamento della concessione ad un unico soggetto costituisce la soluzione più efficiente, capace cioè di garantire gli standard qualitativi e di sicurezza al costo minore. Infatti, l'insieme di queste circostanze rende la funzione di costo medio di lungo periodo sub-additiva. Al contrario un'ipotetica situazione di concorrenza nel



*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI
DIVISIONE 3

- 2 -

mercato del rimorchio portuale risulterebbe:

- potenzialmente distruttiva per le imprese concessionarie del servizio che, in tutti i casi in cui la domanda non consentisse loro di ripagare la capacità produttiva imposta, sarebbero spinte a operare sino al cosiddetto "punto di chiusura" e cioè sottocosto, non potendo scegliere di offrire soltanto le prestazioni economicamente più convenienti poiché tale comportamento contrasterebbe con l'impianto regolatorio previsto dal legislatore (universalità del servizio);
- inefficace per l'Amministrazione che, nei casi in cui la domanda non consentisse ai concessionari il pieno recupero dei costi sostenuti, correrebbe il rischio di vedere compromessi gli standard minimi di sicurezza richiesti per il servizio.

Una siffatta situazione di monopolio comporta, com'è noto, che la selezione del concessionario debba avvenire nel rispetto dei principi e delle disposizioni che regolano la fase di accesso al mercato, garantendo cioè la concorrenza per il mercato (cfr. parere AGCM rif. S1352 - AS905 -del 14.12.2011 e AGCM - AS988 del 28/9/2012 "Proposte di riforma concorrenziale ai fini della legge annuale per il mercato e la concorrenza anno 2013").

Il procedimento di selezione deve pertanto tenere conto delle indicazioni contenute nella comunicazione interpretativa CE sulle concessioni del 12 aprile 2000 (in GUCE 121/5 del 29/04/2000), nella relativa circolare del Dipartimento delle Politiche Comunitarie n. 3944 del 1° marzo 2002 (in G.U. n.102 del 03/05/2002) e nell'articolo 30 del Codice dei contratti pubblici e deve svolgersi nel rispetto dei principi contenuti nel TFUE e di quelli relativi ai contratti pubblici e in particolare dei principi di economicità, efficacia, trasparenza, adeguata pubblicità, non discriminazione, parità di trattamento, mutuo riconoscimento e proporzionalità.

Esso deve, inoltre, essere coerente con le pertinenti norme del codice della navigazione, del relativo regolamento di attuazione e della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modificazioni e integrazioni.

Per tutto quanto non specificamente previsto nella presente circolare si fa rinvio ai suddetti principi generali e a quelle disposizioni del Codice dei contratti pubblici ad essi riconducibili, tra cui quelle espressamente richiamate nella presente circolare in quanto di stretta derivazione dai principi di portata generale dell'ordinamento e, in particolare, di quelli in materia di concorrenza¹.

Le norme che disciplinano la concessione di servizi lasciano libertà di scelta tra strumenti di selezione più o meno formali e, considerato l'impatto fortemente negativo che potrebbe avere sul sistema una cattiva gestione delle esigenze di sicurezza che rendono di interesse pubblico e generale il servizio di rimorchio, si ritiene opportuno, in applicazione del principio di cui al comma 4 dell'articolo 30 del Codice dei contratti pubblici, procedere in via generale con una gara formale del tipo "procedura ristretta" con preselezione dei concorrenti in possesso dei requisiti di partecipazione determinati nel bando di gara e, soltanto in assenza di una o più domande di partecipazione valide, con la procedura prevista dall'articolo 30, comma 3, del Codice dei contratti pubblici utilizzando i criteri selettivi già previsti nel bando di gara.

A tale conclusione si arriva in virtù delle seguenti considerazioni.

¹ Cfr., sul punto, l'adunanza plenaria del Consiglio di Stato n. 13/2013.



*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI
DIVISIONE 3

- 3 -

Fissate le caratteristiche che deve possedere l'impresa a cui aggiudicare il servizio, necessarie a garantire le esigenze di funzionalità e sicurezza della navigazione nei porti e negli altri luoghi di approdo o di transito delle navi addette alla navigazione marittima, la forma più semplice di selezione potrebbe consistere in una gara nella quale i concorrenti competano sul più alto canone di concessione. Questa soluzione, che ha l'obiettivo di ottenere la maggior rendita possibile per l'Amministrazione, richiede, perché possa essere applicata, che siano lasciati liberi i prezzi delle singole prestazioni o comunque indeterminati, definendo una formula di tipo *price-cap* volta a fissarne solo il valore massimo e, ovviamente, che nel mercato in questione il concessionario abbia una significativa capacità di influenzare la domanda con le proprie condotte e non debba affrontare una domanda derivata con una struttura d'impresa pre-determinata dall'Amministrazione.

Un'altra soluzione potrebbe consistere nell'azzeramento del canone, selezionando il concessionario sulla base del costo più basso di offerta di un'organizzazione d'impresa e di specifiche tecniche che siano almeno equivalenti a quelle fissate dall'Amministrazione. Questa soluzione consentirebbe, in linea teorica, di ridurre i costi complessivi di erogazione del servizio.

Ma entrambe le soluzioni sopra ipotizzate presentano significative controindicazioni.

In primo luogo si perderebbe la possibilità che gli aspiranti concessionari offrano miglioramenti della struttura tecnico-organizzativa: vista la natura indifferenziata del servizio, per pagare il canone più alto o per offrire un costo più basso, gli aspiranti concessionari si adeguerebbero al livello qualitativo minimo. Di conseguenza, tutte le imprese capaci di garantire una più elevata qualità del servizio verrebbero scartate in fase di gara (selezione avversa) e si privilegierebbero tra gli aspiranti concessionari soltanto coloro i quali dichiarino i costi più contenuti o siano disposti a pagare il canone più alto, cioè quelli che operano con un livello di qualità pari al minimo previsto nel bando di gara.

Per mitigare gli effetti indesiderati di tale appiattimento verso il basso entrambi gli schemi di gara sin qui delineati richiederebbero che l'Amministrazione provvedesse a fornire nel bando indicazioni estremamente dettagliate sulle caratteristiche qualitative della struttura d'impresa del futuro concessionario, sia per quanto attiene ai mezzi da adoperare sia per il personale. Tali indicazioni dettagliate sarebbero imprescindibili per garantire il rispetto delle esigenze di sicurezza e funzionalità e per assicurare la comparabilità delle offerte economiche degli aspiranti concessionari. La predisposizione di ciascun bando di gara richiederebbe, in definitiva, un'onerosa attività istruttoria da parte dell'Amministrazione, volta non solo a determinare con estremo dettaglio le esigenze della propria realtà portuale, ma anche ad effettuare una ricognizione di tutte le soluzioni tecnico-organizzative disponibili sul mercato al fine di scegliere *ex ante* la soluzione più adeguata per soddisfare le esigenze individuate. In effetti, i costi informativi che l'Amministrazione dovrebbe sostenere per la predisposizione di un tale bando di gara sarebbero crescenti in funzione della precisione con la quale si vogliono determinare le richieste da porre in gara.

In sintesi, va tenuto in debita considerazione che il nostro assetto istituzionale prevede che l'Autorità marittima abbia la responsabilità esclusiva della sicurezza nelle acque portuali e l'adozione di uno degli schemi di gara sin qui delineati esporrebbe l'Amministrazione a rischi molto elevati legati a una sottostima delle caratteristiche tecniche e organizzative che dovreb-



Ministero delle Infrastrutture

e dei Trasporti

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI
DIVISIONE 3

- 4 -

bero essere soddisfatte dall'impresa aggiudicataria, generando implicitamente l'incentivo a sovradimensionare ogni singola richiesta da mettere a gara, con l'effetto paradossale di favorire un aumento dei costi dei servizi rispetto alla situazione pre-gara.

Non è poi da escludere l'eventualità che gli aspiranti concessionari facciano deliberatamente offerte sottocosto o con canone troppo elevato (opportunismo precontrattuale) per aggiudicarsi la concessione nella speranza di poter accedere ad adeguamenti tariffari o al contenimento del canone in un fase successiva in cui il concessionario non potrà essere agevolmente sostituito con altra impresa.

Non di minore importanza è l'eventualità che l'aspirante aggiudicatario non sia in grado di dare continuità all'erogazione del servizio e/o al mantenimento degli *standard* offerti in gara a causa di errori di stima commessi nel calcolo dei costi del servizio o del canone da pagare (cd. maledizione del vincitore). Problema questo di cui l'Amministrazione deve necessariamente tenere conto, soprattutto considerando che il concessionario non ha il controllo della domanda del servizio e per tale ragione un errore di stima in fase di gara diventa più probabile.

Così, i rischi di generare un esito non soddisfacente rispetto agli obiettivi che il legislatore intende vengano perseguiti rendono questi criteri di aggiudicazione non adottabili.

La finalità della gara è, infatti, quella di selezionare il concessionario migliore in coerenza con gli obiettivi istituzionali prefissati, evitando di incentivare comportamenti opportunistici e garantendo la copertura della domanda, la continuità dell'offerta, il rispetto dei requisiti qualitativi necessari a soddisfare le esigenze di sicurezza e di funzionalità, l'equità del costo complessivo della struttura nonché la ragionevolezza dei prezzi finali del servizio. Ne segue che il criterio di aggiudicazione che meglio garantisce la soddisfazione dei predetti interessi è quello dell'offerta economicamente più vantaggiosa.

È opportuno, inoltre, sottolineare come il criterio di aggiudicazione dell'offerta economicamente più vantaggiosa unitamente alla scelta della procedura ristretta siano idonei a consentire un contenimento degli oneri e dei costi in capo all'Amministrazione e forniscano la migliore garanzia per l'utenza in termini di sicurezza e di controllo dei costi.

Da un lato la procedura ristretta permette, invitando esclusivamente coloro i quali dispongono dei requisiti di partecipazione contenuti nel bando di gara, di evitare la gara in assenza di almeno un concorrente effettivamente qualificato e di procedere alla valutazione dei soli concorrenti reputati idonei ad erogare il servizio; dall'altro l'offerta economicamente più vantaggiosa permette di ammettere alla valutazione economica solo i concorrenti in grado di offrire un *set* di caratteristiche tecniche che sono giudicate adeguate per l'erogazione del servizio nella specifica realtà portuale e che consentono perciò di ottenere un punteggio tecnico superiore a un valore minimo (cd. valore-soglia).

In aggiunta, va segnalata la concreta semplificazione dell'attività istruttoria a carico dell'Amministrazione. Quest'ultima, infatti, individuate le esigenze della propria realtà portuale (specificità corografiche del porto, traffico atteso, ecc.) e tenuto conto anche degli elementi indicati nel regolamento locale del servizio e delle informazioni contenute nelle leggi e nelle altre norme regolatorie vigenti in materia, per la predisposizione dei documenti di gara potrà limitarsi a determinare, tra i requisiti di partecipazione, il numero dei rimorchiatori e il numero e le qualifiche del personale e a segnalare uno o più valori-soglia, più o meno elevati, per la va-



*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI
DIVISIONE 3

- 5 -

lutazione positiva dell'offerta tecnica. L'utilizzo di valori-soglia per la parte tecnica non solo consente di ridurre i costi di raccolta delle informazioni in capo all'Amministrazione, ma fa sì che tale onere venga sostenuto dalla parte meglio informata sulle soluzioni disponibili sul mercato, sfruttando così al meglio le potenzialità dell'offerta economicamente più vantaggiosa.

Si arriva, in questo modo, a gestire in maniera ancora più rigorosa l'esigenza di sicurezza della navigazione che è alla base dell'assetto istituzionale dato in Italia al servizio di rimorchio portuale.

Tanto premesso, allo scopo di uniformare i relativi procedimenti di selezione, si ritiene necessario diramare le seguenti linee guida per la selezione del concessionario del servizio di rimorchio nei porti italiani in cui il servizio deve essere reso, come sopra detto, da un numero di rimorchiatori pari o superiore a tre o nei quali il fatturato dell'ultimo esercizio finanziario sia pari o superiore a 2.000.000,00 (duemilioni/00) di Euro.

2. PROCEDIMENTO PER L'INDIVIDUAZIONE DEL CONCESSIONARIO E PER IL RILASCIO DELLA CONCESSIONE.

L'Autorità marittima competente per il procedimento e per il rilascio del provvedimento finale è il Capo del Compartimento marittimo ai sensi dell'articolo 101 del Codice della navigazione.

Tenuto conto degli investimenti necessari, la durata della concessione è stabilita di norma in 15 (quindici) anni; durate inferiori possono essere stabilite solo ove adeguatamente motivate.

In vista dell'emanazione del bando di gara, l'Autorità marittima competente predispone, d'intesa con l'Autorità portuale ove presente, e sottopone all'approvazione del Ministero, ai sensi dell'articolo 102 del Codice della navigazione, il nuovo regolamento del servizio - utilizzando lo schema di regolamento che verrà trasmesso con successiva circolare - e differendone l'entrata in vigore contestualmente all'entrata in servizio del nuovo concessionario. Il nuovo regolamento deve essere reso accessibile secondo le modalità da indicare nel bando di gara.

L'Autorità marittima, nell'ambito del procedimento, da svolgersi congiuntamente con l'Autorità portuale ove presente, per la definizione delle caratteristiche tecnico/organizzative del servizio oggetto di gara procede alla consultazione delle rappresentanze nazionali degli erogatori e degli utenti del servizio, e quindi, all'acquisizione dell'intesa con l'Autorità portuale.

Almeno dodici mesi prima della scadenza della concessione il Capo del compartimento marittimo pubblica il bando di gara per l'individuazione del nuovo concessionario sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea (temporalmente prioritaria), sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, sull'albo del Compartimento marittimo competente e, se non coincidente, sull'albo dell'Ufficio marittimo del porto a cui è destinato il servizio. Nel bando fissa un termine perentorio di 52 giorni di calendario dalla data di pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana per la presentazione delle domande di partecipazione alla preselezione. Il bando di gara deve contenere tutti gli elementi esplicitati nello schema di bando di gara - che verrà trasmesso con successiva circolare - unitamente al quale vanno resi accessibili il Regolamento del servizio, il disciplinare di gara contenente una disciplina di dettaglio della



*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI
DIVISIONE 3

- 6 -

procedura di gara e dei contenuti dell'offerta da presentare entro il termine previsto nella lettera di invito e le griglie di valutazione di cui all'allegato "Griglie di valutazione".

Il Capo del compartimento procede allo svolgimento della gara con il criterio di aggiudicazione dell'offerta economicamente più vantaggiosa, ferma restando la facoltà dell'Amministrazione di non procedere all'aggiudicazione se nessuna offerta risulti conveniente o idonea in relazione all'oggetto della concessione. Se non perviene alcuna domanda valida di partecipazione si avvia la procedura prevista dall'articolo 30, comma 3, del Codice dei contratti pubblici utilizzando i criteri selettivi già previsti nel bando di gara.

Qualora nel termine previsto dal bando pervengano una o più domande di partecipazione alla gara, corredate dalla documentazione richiesta per la dimostrazione del possesso dei requisiti di ordine generale e degli altri requisiti di partecipazione, l'Amministrazione ne verifica la regolarità ai fini dell'ammissione alla gara e comunica, motivandola, l'esclusione ai non ammessi alla gara. Quest'ultima si apre con l'invio, ai soli concorrenti di cui l'Amministrazione abbia accertato il possesso dei requisiti, della lettera di invito per il cui contenuto si fa rinvio all'articolo 67 del Codice dei contratti pubblici e alla quale devono essere allegati gli altri documenti ritenuti utili per la formulazione dell'offerta.

I concorrenti invitati a partecipare alla gara devono, a pena di esclusione, costituire a corredo dell'offerta una cauzione provvisoria a garanzia della serietà dell'offerta e della stipula dell'atto di concessione pari all'1% (uno per cento) del valore annuale della concessione oggetto di gara, calcolato in base al valore medio annuo del fatturato registrato dal concessionario uscente nei due anni di attività precedenti a quello di pubblicazione del bando. Per le caratteristiche, le condizioni e gli effetti della cauzione provvisoria si fa rinvio all'articolo 75 del Codice dei contratti pubblici. Scaduto il termine per la presentazione delle offerte, l'Amministrazione procede alla nomina di un'apposita Commissione giudicatrice i cui componenti devono possedere adeguata professionalità in materia e che, indicativamente, si ritiene possano essere individuati nel Comandante in seconda o nel Capo della sezione tecnica della Capitaneria con funzioni di presidente, in un dirigente o funzionario dell'Autorità portuale ove presente o laddove non istituita un funzionario della Capitaneria, in un dirigente o funzionario del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Si evidenzia che la Commissione giudicatrice è un collegio perfetto che deve operare cioè con la presenza di tutti i suoi componenti a pena di illegittimità dell'attività svolta. Per le cause di esclusione dalla Commissione e le incompatibilità deve farsi riferimento all'articolo 84 del Codice dei contratti pubblici. L'atto di nomina dei membri della Commissione ne determina il compenso e fissa il termine per l'espletamento dell'incarico e prevede il rimborso delle spese di viaggio e di soggiorno; le spese relative alla Commissione sono sostenute dall'Amministrazione precedente e successivamente recuperate a carico del nuovo concessionario con le modalità stabilite dalla stessa Amministrazione.

La Commissione procede in seduta pubblica all'apertura delle buste contenenti la documentazione amministrativa e all'esame di tale documentazione, nonché all'apertura delle buste contenenti l'offerta tecnica ai fini della verbalizzazione del solo titolo degli atti in essa rinvenuti.

In una o più sedute riservate la Commissione valuta le offerte tecniche e procede all'assegna-



Ministero delle Infrastrutture

e dei Trasporti

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI
DIVISIONE 3

- 7 -

zione dei relativi punteggi.

In seduta pubblica il presidente della Commissione dà lettura dei punteggi attribuiti alle offerte tecniche, procede all'apertura delle buste contenenti le offerte economiche dei soli concorrenti che hanno superato i valori-soglia previsti nell'offerta tecnica e attribuisce a ciascuna di esse i punteggi indicati nel disciplinare di gara.

Si evidenzia che l'offerta presentata da un concorrente ritiratosi dopo la data di scadenza del termine per la presentazione delle offerte, fermi restando l'incameramento della cauzione e le conseguenze previste dall'art. 75 del Codice dei contratti pubblici, va comunque valutata al fine di non alterare l'attribuzione dei punteggi e la graduatoria finale.

Nella stessa riunione la Commissione stila la graduatoria finale e procede all'aggiudicazione provvisoria della gara al concorrente primo in graduatoria, cioè quello che ha conseguito il punteggio complessivo più elevato. La Commissione trasmette, quindi, al responsabile del procedimento l'atto d'individuazione del miglior offerente, i verbali di gara e tutti gli atti presupposti e connessi ai fini della verifica della correttezza dell'aggiudicazione provvisoria. Ricevuta la comunicazione di aggiudicazione provvisoria, verificati l'atto d'individuazione del miglior offerente e tutti gli atti presupposti e connessi, il Capo del compartimento marittimo procede all'aggiudicazione definitiva dandone comunicazione a tutti i concorrenti; procede, quindi, al rilascio dell'atto di concessione, stipulato dall'Ufficiale rogante, da approvarsi con decreto del Direttore marittimo, decreto da trasmettersi per la registrazione al competente Ufficio territoriale della Corte dei Conti, adempimento, quest'ultimo, necessario a rendere efficace l'atto stesso. Nei porti sede di Direzione marittima l'aggiudicazione definitiva e il rilascio dell'atto di concessione sono effettuati, a norma dell'articolo 9 Reg. Cod. Nav., dall'Ufficiale più alto in grado dopo il Capo del compartimento e l'atto di concessione è approvato con decreto del Direttore marittimo.

Dopo la registrazione della Corte dei Conti che ha reso l'atto efficace, il concessionario viene immesso in servizio.

Per quanto non espressamente indicato relativamente ai procedimenti sopra delineati, si fa rinvio agli articoli 11 e 12 del Codice dei contratti pubblici.

Contestualmente il Capo del compartimento predispose il provvedimento tariffario ai fini della sua adozione al momento dell'entrata in servizio del nuovo concessionario.

All'atto della stipula della concessione l'aggiudicatario deve presentare, a pena di decadenza dell'aggiudicazione, l'attestazione di avvenuta costituzione della cauzione definitiva prestata, ai sensi dell'articolo 17 Reg. Cod. Nav., a garanzia degli obblighi derivanti dalla concessione, avente le caratteristiche di cui all'art. 113 comma 2 del Codice dei contratti pubblici, che indicativamente può ritenersi congrua nella misura del 1,5% (uno virgola cinque per cento) del valore complessivo della concessione, calcolato moltiplicando il costo offerto in gara dall'aggiudicatario per il numero di anni di durata della concessione.

Al momento dell'entrata in servizio il concessionario deve fornire prova dell'avvenuto versamento della rata annuale del canone, deve produrre copia della polizza assicurativa per danni derivanti dall'esercizio della concessione e per responsabilità civile verso terzi, il cui massimale non può essere inferiore al valore annuale della concessione risultante all'esito della gara, e deve fornire prova dell'avvenuto rimborso all'Amministrazione delle spese soste-



*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI
DIVISIONE 3

- 8 -

nute per le pubblicazioni del bando di gara e per il funzionamento della Commissione giudicatrice.

L'importo della rata annuale del canone di concessione è determinato in base al valore annuale della concessione offerto in gara, aggiornato ogni anno sulla base del tasso di inflazione registrato dall'indice ISTAT dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati (FOI) nell'anno precedente, importo che, considerati gli obblighi di servizio pubblico imposti ai concessionari del servizio di rimorchio dalla normativa vigente, è ritenuto congruo nella misura dello 0,4% (zero virgola quattro per cento) del valore annuale della concessione. Tale importo può essere determinato in misura ridotta a fronte di ulteriori specifici obblighi di servizio pubblico secondo quanto stabilito dall'articolo 139, comma 2, del Reg. Cod. Nav.. La rata annuale del canone deve essere tempestivamente aggiornata dall'Autorità marittima e comunicata in tempo utile al concessionario che è tenuto a corrisponderla entro il 31 marzo di ciascun anno; per le porzioni di anno l'importo del canone è dovuto in ragione dei giorni di effettivo esercizio della concessione, ossia in trecentosessantacinquesimi.

3. INFORMAZIONI DA INSERIRE NEI DOCUMENTI DI GARA

Nei documenti di gara devono essere almeno indicati: le forme soggettive di partecipazione dei concorrenti che sono quelle previste dall'articolo 34 del Codice dei contratti pubblici; i requisiti di partecipazione; i criteri di valutazione delle offerte e le relative griglie di valutazione; i criteri specifici di formazione e adeguamento delle tariffe del servizio; le altre informazioni utili per la predisposizione dell'offerta.

3.1 Requisiti di partecipazione di ordine generale.

I requisiti di ordine generale sono quelli previsti dall'articolo 38 del Codice dei contratti pubblici il cui mancato possesso comporta l'esclusione dalla partecipazione alla procedura per l'affidamento della concessione.

3.2 Altri requisiti di partecipazione.

I requisiti di partecipazione, il cui mancato possesso comporta l'esclusione dalla partecipazione alla procedura di gara, sono i requisiti soggettivi sotto indicati, che attestano la capacità economico-finanziaria e quella tecnico-professionale dei partecipanti ai fini dell'esecuzione della specifica prestazione richiesta.

3.2.1 Capacità economica e finanziaria.

La capacità economico-finanziaria è dimostrata dal possesso dei seguenti requisiti:

- fatturato specifico relativo all'attività di rimorchio portuale, calcolato sommando i fatturati realizzati negli ultimi due esercizi precedenti la data di pubblicazione del bando di gara, non inferiore al 70% di quello realizzato negli stessi anni dal concessionario uscente nell'esercizio della concessione in scadenza. Nel caso di partecipazione in forma raggruppata il fatturato specifico (70%) deve essere realizzato dalla società designata capogruppo in misura non inferiore al 40% e comunque maggioritaria;
- solvibilità attestata da almeno due Istituti bancari o intermediari autorizzati ai sensi del decreto legislativo 1° settembre 1993, n. 385. Nel caso di partecipazione in forma rag-



*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI
DIVISIONE 3

- 9 -

gruppati le due attestazioni di solvibilità devono essere prodotte da ciascun partecipante al raggruppamento.

3.2.2 Capacità tecnica.

La capacità tecnica è dimostrata dal possesso dei seguenti requisiti:

- esperienza pregressa consistente nell'aver svolto attività di rimorchio portuale per almeno trentasei mesi nel quinquennio precedente la data di pubblicazione del bando di gara; nel caso di partecipazione in forma raggruppata l'esperienza pregressa deve essere posseduta dalla società designata capogruppo;
- disponibilità dell'organico minimo, sia quantitativo che qualitativo, di personale marittimo (capi servizio e altre qualifiche inferiori) da adibire al servizio, determinato nel bando di gara, in base al numero di ore in cui i rimorchiatori devono risultare operativi, nel rispetto della vigente normativa in materia di salute e sicurezza, con particolare riferimento all'orario di lavoro ed alla sua articolazione. Nel caso di partecipazione in forma raggruppata il requisito deve essere posseduto dal raggruppamento nel suo complesso. I componenti stranieri dell'equipaggio dei rimorchiatori devono avere conoscenza della lingua italiana da comprovare mediante un certificato almeno di livello B1 *Common European Framework of Reference for Languages*, rilasciato da Ente accreditato. Il possesso di tale requisito deve essere dimostrato con apposita documentazione comprovante che il concorrente avrà la disponibilità dell'organico al momento dell'immissione in servizio;
- disponibilità (proprietà, leasing, noleggio a scafo nudo, avvalimento, ecc.) del numero di rimorchiatori necessario a garantire l'erogazione del servizio determinato nel bando, i quali devono essere iscritti nei primi registri nazionali. Nel caso di partecipazione in forma raggruppata il requisito deve essere posseduto dal raggruppamento nel suo complesso. Il possesso di tale requisito deve essere dimostrato con apposita documentazione comprovante che il concorrente avrà la disponibilità dei rimorchiatori al momento dell'immissione in servizio.

In particolare, la flotta deve essere divisa in due gruppi: prime linee e seconde linee. Le prime linee devono includere quei rimorchiatori che l'Amministrazione ritiene necessari per garantire l'erogazione ordinaria del servizio. Le seconde linee devono essere determinate, tenuto conto del numero delle prime linee, in base ai rimorchiatori necessari a garantire la continuità nell'offerta del servizio quando alcune delle prime linee siano momentaneamente inutilizzabili (esigenze di manutenzione, riparazione, riclassifica, ecc.). Le seconde linee, oltre che per le sostituzioni sono utilizzate, all'occorrenza, per fronteggiare imprevisti picchi di domanda e situazioni di emergenza. La divisione tra prime linee e seconde linee è motivata dalla necessità di evitare un'inutile sovra-qualificazione della struttura che avrebbe riflessi negativi sul costo complessivo del servizio. È pertanto necessario esplicitare nel bando di gara i giorni minimi su base annua di attività delle prime linee per evitare il rischio di abuso delle seconde linee in sostanziale violazione dei termini dell'offerta presentata. Al fine di garantire la necessaria flessibilità della gestione, l'utilizzo delle seconde linee deve essere comunicato dal concessionario all'Amministrazione e, solo nel caso in cui il loro impie-



*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI
DIVISIONE 3

- 10 -

go riduca le giornate d'impiego delle prime linee offerte in gara, deve essere adeguatamente motivato e autorizzato dall'Amministrazione.

3.3 Criteri di valutazione delle offerte.

Al fine di individuare l'offerta economicamente più vantaggiosa è necessario fare riferimento a metodi "multicriteri" che permettono di aggregare valutazioni riferite a criteri espressi secondo scale e unità di misura diverse e quindi non confrontabili (tempo, prezzo, valore tecnico, ecc.).

Il metodo aggregativo compensatore è per natura quello più immediatamente rispondente alle indicazioni dell'articolo 83 comma 5 del Codice dei contratti pubblici sulla ponderazione dei punteggi ed è giudicato il più adatto da applicare nel caso in cui per alcuni criteri di valutazione siano stabiliti valori-soglia.

Per l'ordinamento delle offerte si utilizza, pertanto, il metodo aggregativo compensatore che, peraltro, risulta essere in linea sia con l'allegato G sia con l'allegato P del DPR 05/10/2010 n. 207. Esso consiste nell'assegnare a ciascun concorrente il punteggio finale che risulta dalla media ponderata dei coefficienti attribuiti al concorrente per ciascun criterio (o sub-criterio) di valutazione, utilizzando come pesi i "punteggi" (o "sub-punteggi") previsti nel disciplinare di gara per ciascun criterio, la cui somma è pari a 100.

$$P_i = V_{i1} \times W_1 + V_{i2} \times W_2 + \dots + V_{in} \times W_n = \sum_{j=1}^n V_{ij} \times W_j$$

Dove:

- P_i = punteggio complessivo attribuito al concorrente i-esimo;
- V_{ij} = coefficiente attribuito all'offerta del concorrente i-esimo per il criterio (o sub-criterio) di valutazione j-esimo, compreso tra 0 e 1;
- W_j = peso ("punteggio") attribuito nel bando di gara al criterio (o sub-criterio) di valutazione j-esimo, con

$$\sum_{j=1}^n W_j = 100$$

I criteri di valutazione, dettagliatamente esposti nelle griglie di valutazione, riguardano sia i requisiti tecnici (criteri tecnici) sia quelli economici (criteri economici) dell'offerta e sono indicati nei documenti di gara. Trattandosi di selezionare la migliore offerta con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, nelle griglie di valutazione il punteggio da attribuire ai requisiti tecnici deve essere preponderante. Nel caso del servizio di rimorchio i criteri di valutazione dell'offerta tecnica devono considerare i livelli della sicurezza e le caratteristiche tecniche delle prestazioni richieste al fine di selezionare i concorrenti in grado di garantire migliore funzionalità delle strutture e maggiore sicurezza. I criteri di valutazione dell'offerta economica devono considerare gli elementi dell'offerta relativi alle voci di costo che dipendono da scelte sulle quali sia possibile valutare le capacità imprenditoriali del concorrente. Nel bando e negli altri documenti di gara devono essere indicati i criteri e gli eventuali sub-criteri



*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI
DIVISIONE 3

- 11 -

di valutazione (sia tecnici sia economici), i punteggi e i sub-punteggi ad essi associati, nonché i criteri motivazionali con i relativi coefficienti.

Per le suddette ragioni, cioè per la prevalenza che la componente tecnico-qualitativa deve avere su quella economica nel servizio di rimorchio portuale, si ritiene congruo attribuire ai criteri di valutazione dell'offerta tecnica un punteggio di 75 punti e ai criteri di valutazione dell'offerta economica un punteggio di 25 punti. L'adozione di un diverso rapporto fra tali pesi, che deve comunque garantire il rispetto del criterio di aggiudicazione della gara all'offerta economicamente più vantaggiosa, comporta il conseguente riproporzionamento dei valori-soglia e dei punteggi massimi esplicitati di seguito e individuati nel punto 1.1 dell'allegato "Griglie di valutazione".

3.3.1 Criteri di valutazione dell'offerta tecnica.

Di fondamentale importanza per la corretta aggiudicazione della gara con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa è la predisposizione dei seguenti criteri e sub-criteri di valutazione:

- **Valori-soglia e peso delle caratteristiche tecniche dei singoli rimorchiatori.**

Le griglie di valutazione indicano le caratteristiche tecniche dei rimorchiatori e i relativi punteggi da assegnare. Sono inoltre previsti valori-soglia che, se non raggiunti, comportano l'esclusione dal seguito della gara; ciò perché l'organizzazione del servizio più adeguata alle esigenze del porto è quella migliorativa rispetto a quella che consente di raggiungere almeno i valori-soglia.

Infatti, l'esistenza di una relazione tra garanzie di funzionalità e sicurezza delle prestazioni e alcune specifiche caratteristiche tecniche dei mezzi di rimorchio induce a determinare vincoli più stringenti per alcune caratteristiche tecniche e per tale ragione una parte del punteggio deve essere conseguita necessariamente a seguito della valutazione di un gruppo ristretto di sub-criteri tecnici opportunamente inclusi nel gruppo delle caratteristiche tecniche prioritarie (cioè quelle che maggiormente influiscono su funzionalità e sicurezza) dei singoli rimorchiatori includendo prime linee e seconde linee. Tale prescrizione deve essere indicata nel bando di gara, tenendo conto delle specifiche caratteristiche della realtà portuale.

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

Un'elencazione delle caratteristiche tecniche prioritarie dei singoli rimorchiatori (cioè quelle che maggiormente influiscono su funzionalità e sicurezza) e di altre caratteristiche rilevanti per la qualità del servizio può essere la seguente:



*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI
DIVISIONE 3

- 12 -

CARATTERISTICHE TECNICHE PRIORITARIE	
Tipologia rimorchiatore (IACS)	Voith/ Tractor Azimuth Propeller/ Azimuth Stern Drive/ Twin Screw/ Convenzionale
Potenza rimorchiatore	0 - 999 KW/ 1000 - 1999 KW/ 2000 KW - 2999 KW/ => 3.000 KW
Potenza di tiro a punto fisso	0 - 20 tonn./ 20 - 30 tonn./ 30 - 40 tonn./ oltre 40 tonn.
ALTRE CARATTERISTICHE TECNICHE	
Disponibilità mezzi	Proprietà/ Leasing / Noleggio a scafo nudo
Abilitazione alla navigazione	Internazionale/ Nazionale/ Costiera/ Portuale
Attrezzatura	Verricello 1 (per dare il cavo)/ Verricello 2 (per dare il cavo)/ Gancio rimorchio 1/ Gancio rimorchio 2
Notazioni addizionali	AUT-UMS,IAQ1/ FFQ-1 o maggiore
Servizi	Rec-oil/ Escort
Accessibilità alla rete di distribuzione dei pezzi di rispetto per la manutenzione del pacchetto propulsione/automazione	Negli Stati appartenenti all'Unione Europea / negli altri Stati

• **Valutazione delle caratteristiche tecniche dei singoli rimorchiatori.**

La valutazione dei rimorchiatori va compiuta esclusivamente sul numero dei rimorchiatori richiesto nel bando di gara, distinto tra prime linee e seconde linee. Si valutano positivamente quei rimorchiatori che presentano caratteristiche tecniche migliori, ai quali sono attribuiti i punteggi di cui all'apposita griglia di valutazione.

Le griglie di valutazione attribuiscono punteggi più elevati ai rimorchiatori inclusi tra le prime linee rispetto a quelli inclusi tra le seconde linee. Esse indicano, altresì, il limite massimo al di là del quale non sono previsti premi per ulteriori miglioramenti della qualità del singolo rimorchiatore.

La selezione del concessionario mediante il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa richiede che le valutazioni delle caratteristiche tecniche dei singoli rimorchiatori siano aggregate. Perciò si attribuisce un punteggio alle caratteristiche tecniche di ogni singolo rimorchiatore incluso nelle prime linee e incluso nelle seconde linee, e quindi:

- si calcola la media aritmetica semplice dei punteggi attribuiti ai rimorchiatori inclusi nelle prime linee;
- si calcola la media aritmetica semplice dei punteggi attribuiti ai rimorchiatori inclusi nelle seconde linee;
- si sommano la media dei punteggi attribuiti alle prime linee e la media dei punteggi attribuiti alle seconde linee.

Il risultato così ottenuto costituisce il punteggio complessivo conseguito per questa specifica



*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI
DIVISIONE 3

- 13 -

voce.

- **Valutazione dell'età media della flotta.**

Ad un'età media più contenuta corrisponde una valutazione migliore, in quanto una flotta più giovane offre maggiori garanzie di affidabilità. Per valutare l'età media della flotta occorre, quindi, distinguere le prime linee e le seconde linee, le cui griglie di valutazione sono differenziate. L'età media delle prime linee e delle seconde linee è calcolata come media aritmetica semplice dell'età dei singoli rimorchiatori inclusi in ciascun gruppo. All'età media di ciascuno dei due gruppi è attribuito un punteggio ottenuto moltiplicando il coefficiente corrispondente alla fascia d'età media d'appartenenza per il sub-punteggio indicato nelle apposite griglie di valutazione. Il punteggio complessivo per la valutazione dell'età media si ottiene sommando i punteggi attribuiti all'età media di ciascuno dei due gruppi (prime e seconde linee). L'età del rimorchiatore si calcola in anni dalla data della sua prima immatricolazione alla data di scadenza del termine per la presentazione delle domande di partecipazione alla gara.

- **Valutazione delle dotazioni tecniche che consentono interventi tempestivi di manutenzione sui rimorchiatori.**

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

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

- **Valutazione delle caratteristiche organizzativo-gestionali dell'impresa.**

L'aspirante concessionario deve possedere capacità organizzative e gestionali per garantire la continuità del servizio, per fronteggiare i picchi di domanda e per gestire ogni possibile emergenza con personale e mezzi idonei. Per tali ragioni, ai concorrenti in possesso di una maggiore esperienza nell'organizzazione e nella gestione dell'attività di rimorchio portuale è



*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI
DIVISIONE 3

- 14 -

attribuito un punteggio premiante.

Sono, inoltre, valutate positivamente le offerte nelle quali il concorrente sia in possesso di certificazioni rilevanti sul piano della qualità e della gestione ambientale, certificazioni che, in caso di partecipazione in forma aggregata, devono essere possedute da ciascun componente del raggruppamento. Considerando, inoltre, che l'esperienza accumulata dal personale è un elemento rilevante per la qualità dell'organizzazione, sono valutate positivamente le offerte che includono anche capi servizio (di coperta e di macchina) con caratteristiche professionali superiori a quelle minime previste nel bando.

Sono previste cinque differenti griglie di valutazione: la prima per l'esperienza del concorrente in base al numero di anni in cui ha svolto attività di rimorchio portuale; la seconda relativa alle certificazioni possedute (ISO9001, ISO 14001, ecc.); le restanti tre per valutare l'esperienza acquisita, nel servizio di rimorchio portuale e nella navigazione in generale, dai capi servizio inclusi nell'organigramma e, limitatamente ai comandanti, anche il possesso di titoli superiori rispetto alle abilitazioni minime necessarie.

La valutazione complessiva risulta dalla somma dei punteggi ottenuti nelle cinque griglie di valutazione.

- **Riparametrazione dei punteggi tecnici.**

Nel caso in cui dall'attribuzione dei punteggi alle offerte tecniche risulti che nessun concorrente, tra quelli che hanno raggiunto o superato i valori-soglia, ha ottenuto il massimo del punteggio previsto (75 punti), per ripristinare la proporzionalità tra offerta tecnica e offerta economica (25 punti) occorre procedere alla doppia riparametrazione dei punteggi tecnici (cfr. determinazione AVCP n. 7/2011 e Consiglio di Stato n. 5754/2012) indicati al punto 1.1 dell'allegato "Griglie di valutazione". Con la prima riparametrazione, finalizzata a ripristinare la proporzionalità interna all'offerta tecnica, si attribuisce il punteggio massimo previsto per ciascun elemento qualitativo al concorrente che in ciascun criterio tecnico di valutazione ha riportato il punteggio più alto e si riproporzionano i punteggi ottenuti dagli altri concorrenti. Con la seconda riparametrazione va assegnato il punteggio massimo di 75 punti al concorrente che ha ottenuto il maggior punteggio complessivo nell'offerta tecnica e, conseguentemente, vanno riproporzionati i punteggi ottenuti dagli altri concorrenti.

3.3.2 Criteri di valutazione dell'offerta economica.

Nell'offerta economica va dichiarato il costo annuo complessivo per l'erogazione del servizio di rimorchio (Q_0), con esclusione dei costi per consumi e lubrificanti in quanto gli stessi sono calcolati ai fini della determinazione delle tariffe in funzione dei consumi effettivi e perciò non possono costituire elemento dell'offerta. Tale costo complessivo contribuisce alla determinazione iniziale delle tariffe e al loro aggiornamento con cadenza biennale sulla base di quanto previsto nella Sezione II. I concorrenti devono altresì dichiarare le singole componenti di tale costo suddividendolo in 5 voci:

- costo complessivo annuo per il personale marittimo (A_0);
- costo complessivo annuo per ammortamenti e remunerazione del capitale investito (B_0), cioè il costo annuo delle immobilizzazioni materiali e/o dei contratti in base ai quali il concorrente ha la disponibilità dei rimorchiatori indicati nell'offerta tecnica, includendo



*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI
DIVISIONE 3

- 15 -

- anche la remunerazione lorda di tale capitale investito;
- costo complessivo annuo del personale tecnico, amministrativo e destinato alla manutenzione (C_0);
 - costo complessivo annuo per manutenzione, riparazione e riclassifica dei rimorchiatori (D_0);
 - costo complessivo annuo per ammortamento di altri beni e altri costi generali (E_0), cioè il costo annuo dei beni (diversi dalla flotta) utilizzati per lo svolgimento delle attività d'impresa (magazzini, automezzi, *computer*, ecc.) e gli altri costi generali (che includono: assicurazioni ordinarie e rischio guerra; consulenze legali, fiscali e tecniche; rappresentanza, telefoniche e postali; fitti passivi per sede; costi generali diversi; costi degli amministratori).

La suddivisione del costo complessivo annuo nelle 5 categorie elencate ha il duplice fine di consentire all'Amministrazione di meglio valutare eventuali elementi di anomalia nelle offerte presentate e di agevolare la determinazione degli aggiornamenti tariffari in caso di variazione della struttura d'impresa a seguito di verifica dell'organizzazione del servizio.

Il concorrente deve indicare, inoltre, il costo annuo complessivo di ciascun rimorchiatore, calcolato in base alle componenti di costo di cui alle lettere "B₀" e "D₀".

L'offerta economica va valutata applicando, in via generale, il metodo dell'interpolazione bilineare di cui all'allegato P del DPR 05/10/2010 n. 207² con $X=0,85$.

Tale metodo, opportunamente descritto nell'allegato "Griglie di valutazione", tuttavia, non è applicabile nel caso in cui vi siano solo due concorrenti ammessi alla fase di valutazione dell'offerta economica. In questo caso particolare, infatti, l'offerente migliore totalizzerebbe 25 punti, quello peggiore ne totalizzerebbe 0, senza tenere in alcuna considerazione la distanza effettiva tra le offerte. In definitiva, la gara verrebbe condizionata in modo decisivo dall'offerta economica, contravvenendo in tal modo alle ragioni che hanno determinato la scelta del criterio di aggiudicazione dell'offerta economicamente più vantaggiosa, essendo molto difficile colmare un divario di 25 punti con la valutazione di quella tecnica, stanti l'applicazione di un valore soglia pari a 40 punti e la riparametrazione dei punteggi tecnici di cui al punto 3.3.1.

Pertanto, in linea con la scelta dell'offerta economicamente più vantaggiosa e al fine di evitare dunque di attribuire un ruolo preponderante alla valutazione dell'offerta economica, occorre prevedere negli atti di gara e nelle griglie di valutazione un differente metodo di valutazione da applicare nel caso in cui solo due partecipanti siano ammessi alla fase di valutazione dell'offerta economica.

Una possibile soluzione è suggerita nell'allegato "Griglie di valutazione", in cui viene adottata una funzione lineare che tiene conto dello scostamento percentuale rispetto alla migliore offerta pervenuta.

3.4 Criteri di formazione delle tariffe e loro adeguamento biennale.

Il costo complessivo annuo per l'erogazione del servizio di rimorchio dichiarato dall'aggiudi-

² Cfr., sul punto, A.V.C.P. determinazione n. 7 del 24/11/2011.



*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI
DIVISIONE 3

- 16 -

catario in fase di offerta economica concorre, insieme al costo per consumi e lubrificanti (CCL_u), alla determinazione delle tariffe. Tale costo complessivo deve essere aggiornato con cadenza biennale sulla base del tasso di inflazione registrato dall'indice ISTAT dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati (FOI). Inoltre, il costo complessivo deve essere opportunamente adeguato qualora a seguito di una verifica organizzativa la struttura d'impresa debba essere modificata.

Tenendo conto dei criteri e meccanismi di determinazione delle tariffe delineati nella Sezione II e al fine di fornire ai concorrenti informazioni utili per la più corretta predisposizione dell'offerta economica, devono essere resi accessibili secondo le modalità indicate nel bando di gara:

- i provvedimenti tariffari vigenti nel biennio di attività precedente la pubblicazione del bando;
- i dati di traffico portuale, distinti per tipologia di traffico, numero e scaglioni di stazza delle navi indicati nel decreto tariffario, relativi a ciascun anno del biennio precedente la pubblicazione del bando;
- il fatturato nuovo (FN) utilizzato nell'ultima variazione tariffaria effettuata in base alle disposizioni di cui alla circolare ministeriale prot. DEM3/1589 del 2003 e successive integrazioni e/o modificazioni;
- i fatturati, distinti per tipologie di traffico e per scaglioni di stazza delle navi indicati nel decreto tariffario, registrati dal concessionario uscente in ciascun anno solare del biennio precedente la pubblicazione del bando di gara;
- i costi per consumi e lubrificanti (CCL_u) contabilizzati dal concessionario uscente nel conto di competenza dell'anno di attività precedente a quello di pubblicazione del bando di gara.

Una volta individuato il concessionario l'Amministrazione determina le tariffe delle prestazioni da erogare con l'obiettivo di coprire il costo complessivo determinato in sede di gara, utilizzando le informazioni dettagliate indicate nel bando e nei documenti di gara.

L'indicazione dei criteri e meccanismi con cui si determinano e successivamente si aggiornano le tariffe è indispensabile al fine di consentire agli aspiranti concessionari di stimare il relativo rischio d'impresa.

Affinché i partecipanti possano stimare la componente di rischio derivante dall'impianto tariffario del servizio, lo stesso impianto non deve essere modificato nei due anni precedenti a quello di pubblicazione del bando di gara, in quanto elemento essenziale per la presentazione delle offerte.

- Prima determinazione delle tariffe

In sede di prima determinazione le tariffe devono essere stabilite con l'obiettivo di realizzare un flusso di ricavi che possa coprire il costo complessivo iniziale (Fatturato Nuovo, FN₀) costituito dalla somma del costo complessivo offerto in gara (Q₀) e del costo contabilizzato dal concessionario uscente nel conto di competenza dell'ultimo anno solare per consumi e lubrificanti (CCL_u). Le modalità per la prima determinazione delle tariffe sono esplicitate nella Sezione II.



*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI
DIVISIONE 3

- 17 -

- Aggiornamento delle tariffe

Le tariffe devono essere aggiornate periodicamente.

Il primo aggiornamento va effettuato trascorsi due interi anni solari dal rilascio della concessione. Tale aggiornamento va effettuato entro il mese di febbraio sulla base della contabilità regolatoria riferita ai suddetti due anni solari interi.

Gli aggiornamenti delle tariffe successivi al primo devono avere cadenza biennale e devono essere analogamente effettuati entro il mese di febbraio.

Le modalità per l'aggiornamento delle tariffe sono esplicitate nella Sezione II.

3.5 Altre informazioni da inserire nel bando di gara.

3.5.1 Prescrizioni vigenti riguardanti il regime di utilizzazione del servizio: obbligatorietà/facoltatività, con la precisazione che lo stesso regime può essere modificato nel corso della concessione ai sensi dell'articolo 14, comma 1-bis, della legge n. 84/1994.

3.5.2 Obbligo di ripristinare al tempo medio di vigenza della concessione (ad esempio: nel corso dell'ottavo anno per una concessione di durata quindicennale) l'età media offerta in gara dei rimorchiatori inclusi nelle prime e nelle seconde linee, aumentata al massimo del 40%.

3.5.3 Obbligo di acquisire l'autorizzazione dell'Autorità marittima per le sostituzioni dei rimorchiatori e per le sostituzioni dei capi servizio, autorizzazione che in questo secondo caso è finalizzata esclusivamente ad accertare che le qualifiche e le caratteristiche professionali di tale personale marittimo non siano inferiori a quelle offerte in gara.

3.5.4 Obbligo di devoluzione del 50% dei ricavi incassati nel corso della concessione ma non provenienti dall'esercizio della stessa (FAOS) ai fini del contenimento delle tariffe. Al fine di conseguire una regolazione tariffaria equa ed incentivante, qualora nel corso di vigenza della concessione i mezzi e il personale ad essa vincolati vengano impiegati per assistenze occasionali e/o salvataggi richiesti/autorizzati dall'Autorità marittima, le entrate da questi derivanti e incassate nello stesso periodo di vigenza della concessione devono essere devolute nella misura del 50% per il contenimento delle tariffe.

Per quanto attiene ai salvataggi, il fatturato va inteso al netto dei compensi dovuti a norma di legge al personale marittimo cioè degli eventuali maggiori compensi dovuti ai sensi del contratto di lavoro.

3.5.5 Obbligo di verifica dell'organizzazione del servizio nei casi previsti al punto 3.6 e conseguente obbligo di adeguare la propria struttura organizzativa alle mutate esigenze di sicurezza oppure alle caratteristiche e ai livelli quantitativi del traffico portuale.

3.5.6 Obbligo per il concessionario di adottare un sistema di contabilità analitica e regolatoria come esplicitato al punto 3.7.

3.5.7 Obbligo di rimborsare all'Amministrazione, nei modi da questa stabiliti, le spese sostenute per le pubblicazioni del bando di gara e per il funzionamento della Commissione giudicatrice nel limite massimo complessivo indicato nei documenti di gara.

3.5.8 Indicare nel bando il periodo per il quale l'offerta è vincolante (in mancanza di specifica indicazione nel bando, l'offerta è vincolante per 180 giorni dalla data di scadenza del termine per la presentazione delle offerte) e richiamare le disposizioni recate al riguardo



Ministero delle Infrastrutture

e dei Trasporti

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI
DIVISIONE 3

- 18 -

dall'articolo 11, comma 6, del Codice dei contratti pubblici.

3.6 Verifica dell'organizzazione del servizio.

Ferma restando l'adozione del provvedimento di aggiornamento biennale delle tariffe, si deve procedere tempestivamente a una verifica dell'organizzazione del servizio qualora dall'istruttoria tariffaria risulti una variazione percentuale, in aumento o in diminuzione al netto dell'inflazione, uguale o superiore al 20%; oppure quando la somma algebrica delle percentuali di variazione tariffaria degli ultimi due aggiornamenti (compreso quello in corso) risulti uguale o superiore al 30% al netto dell'inflazione; oppure quando la somma algebrica delle percentuali di variazione tariffaria degli ultimi due aggiornamenti (compreso quello in corso) risulti uguale o superiore al 40% al netto dell'inflazione.

La verifica dell'organizzazione del servizio deve essere compiuta anche quando sussistano elementi certi per prevedere variazioni strutturali della domanda di rimorchio portuale che comportino una previsione di aumento o riduzione rispetto al fatturato effettivo dell'ultimo biennio superiore al 20% e nei casi di imprescindibili esigenze di sicurezza rilevate dall'Amministrazione concedente.

Il procedimento di verifica è avviato immediatamente dopo l'adozione del provvedimento tariffario ed è svolto dall'Amministrazione con la partecipazione dell'Autorità portuale ove istituita, del concessionario e delle rappresentanze nazionali dei soggetti erogatori e degli utenti del servizio; esso deve concludersi nel termine di 90 giorni dal suo avvio. L'eventuale provvedimento finale di riorganizzazione del servizio è adottato ai sensi dell'articolo 102 del Codice della navigazione e, nei porti sede di Autorità portuale, acquisita l'intesa di cui all'art. 14, comma 1-ter, della legge n. 84/1994, e la sua entrata in vigore è differita al momento in cui diventa efficace l'atto suppletivo alla vigente concessione. Il concessionario deve porre in essere la nuova organizzazione entro dodici mesi dalla data in cui diventa efficace la modifica dell'atto di concessione.

Sulla base della nuova organizzazione del servizio l'Amministrazione procede con il concessionario e sentiti gli altri soggetti sopra indicati, alla determinazione delle conseguenti nuove tariffe che entreranno in vigore contestualmente alla nuova organizzazione del servizio. A tal fine si procede alla quantificazione del nuovo costo complessivo annuo di erogazione del servizio (Q_{nuovo}) risultante dalla somma delle cinque voci di costo (A, B, C, D, E) che lo compongono, opportunamente rideterminate in funzione della nuova organizzazione. La congruità del nuovo costo complessivo annuo di erogazione del servizio (Q_{nuovo}) dovrà essere valutata tenendo conto del costo annuo complessivo dichiarato in gara nella fase dell'offerta economica (Q_0), aggiornato all'ultimo rinnovo tariffario e ripartito proporzionalmente nelle predette voci di costo (A, B, C, D, E), dei dati contabili del concessionario e di ogni altra informazione ritenuta rilevante, al fine di rideterminare le nuove condizioni di equilibrio del rapporto concessionario, anche tramite l'eventuale proroga del termine di scadenza della concessione o con altri strumenti opportunamente individuati. Si procede, quindi, nel modo indicato al punto 1.3 della Sezione II.

In caso di dissenso tra Amministrazione e concessionario sul costo della nuova organizzazione o sulle modalità di riequilibrio finanziario della gestione del servizio, se la verifica è stata



*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI
DIVISIONE 3

- 19 -

avviata perché il concessionario è risultato in squilibrio finanziario a suo svantaggio lo stesso concessionario può recedere dal contratto senza obbligo di indennizzo; se invece la verifica è stata avviata perché il concessionario è risultato in squilibrio finanziario a suo vantaggio l'Amministrazione può dichiararne la decadenza ai sensi dell'articolo 47 del Codice della navigazione per il mancato rispetto dell'obbligo previsto nell'atto di concessione di adeguare la propria struttura organizzativa alle mutate esigenze di sicurezza oppure alle caratteristiche e ai livelli quantitativi del traffico portuale.

Sia nel caso di recesso del concessionario sia in quello di decadenza, il concessionario uscente, a pena d'incameramento della cauzione e ferme restando le conseguenze relative all'interruzione di un servizio pubblico, deve continuare a garantire l'erogazione del servizio fino al rilascio di una nuova concessione e comunque non oltre il termine di dodici mesi dalla data di ricezione della dichiarazione di decadenza oppure dalla data di ricezione da parte dell'Autorità marittima concedente della dichiarazione irrevocabile di recesso formalizzata dal concessionario. In tale periodo il concessionario uscente deve erogare il servizio sulla base della struttura d'impresa precedente alla verifica e sulla base di tariffe aggiornate applicando la formula prevista in Sezione II, punto 1.2.

In caso di decadenza o recesso del concessionario l'Amministrazione bandisce senza indugio una nuova gara sulla base della nuova organizzazione stabilita con le modalità di cui sopra.

Si evidenzia che la sostituzione dei rimorchiatori necessaria al fine di aggiornare l'età media della flotta non costituisce un cambiamento dell'organizzazione del servizio e non può quindi determinare alcun adeguamento del costo complessivo di erogazione del servizio stesso.

3.7 Contabilità analitica e regolatoria.

Il concessionario deve adottare un sistema di contabilità industriale di tipo analitico che consenta la rielaborazione dei dati della contabilità generale per "fonte" e per "destinazione". Inoltre, al fine di effettuare l'aggiornamento delle tariffe, il concessionario deve redigere annualmente, sulla base della contabilità analitica, schemi di contabilità regolatoria, corredati da opportuna certificazione, e deve presentarli all'Amministrazione affinché la stessa disponga dei dati certificati relativi alle seguenti voci di ricavo e di costo:

- FV_{i-1} , cioè il totale del fatturato registrato dall'impresa per il servizio in concessione nel biennio precedente all'adeguamento tariffario, distinti per anno con esplicita indicazione dei sub-totali generati da ciascuna tipologia di traffico indicata nel decreto tariffario e suddivisi per scaglioni di stazza;
- $FAOS_{i-1}$, cioè il totale del fatturato registrato e/o dei ricavi incassati dall'impresa per le assistenze occasionali e per i salvataggi svolti con la dotazione in concessione, ma fuori dall'esercizio della concessione, nel biennio precedente all'adeguamento tariffario, distinti per anno;
- CCL_{i-1} , cioè il costo annuo per consumi e lubrificanti contabilizzato dall'impresa nel conto di competenza per il servizio in concessione nel biennio precedente all'adeguamento tariffario.

Il concessionario deve inoltre fornire annualmente all'Amministrazione il numero delle prestazioni erogate nell'esercizio della concessione, opportunamente distinte per tipologia di



*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI
DIVISIONE 3

- 20 -

traffico, numero e scaglioni di stazza delle navi indicati nel decreto tariffario.

SEZIONE II

1. CRITERI E MECCANISMI DI DETERMINAZIONE E REVISIONE DELLE TARIFFE PER IL SERVIZIO DI RIMORCHIO RESO DAI CONCESSIONARI SELEZIONATI CON LA PROCEDURA DI CUI ALLA PRESENTE CIRCOLARE.

1.1 Prima determinazione delle tariffe.

Individuato il concessionario e prima della sua entrata in servizio, l'Amministrazione determina le tariffe compensative delle prestazioni da erogare con la finalità di coprire il costo iniziale complessivo annuo per l'erogazione del servizio (Fatturato Nuovo, FN_0) costituito dalla somma del costo annuo (Q_0) offerto in gara dal concorrente che si aggiudica la concessione e del costo sostenuto dal concessionario uscente per consumi e lubrificanti (CCL_u) nell'anno di attività precedente a quello di pubblicazione del bando di gara:

$$FN_0 = Q_0 + CCL_u$$

Dove:

- Q_0 è il costo annuo complessivo offerto in gara dal concorrente che si aggiudica la concessione;
- CCL_u è il costo annuo per consumi e lubrificanti contabilizzato dal concessionario uscente nel conto di competenza dell'anno di attività precedente a quello di pubblicazione del bando di gara.

Le tariffe sono determinate utilizzando l'impianto tariffario precedente e adeguando le tariffe previgenti (in aumento o in riduzione) in modo da allineare il gettito tariffario complessivo al costo iniziale complessivo annuo per l'erogazione del servizio (FN_0):

$$[(FN_0 - FV_u) / FV_u] \times 100 = \Delta\%$$

Dove:

- FN_0 è il costo complessivo annuo iniziale per l'erogazione del servizio;
- FV_u è la media annuale dei fatturati registrati dal concessionario uscente nei due anni solari precedenti a quello di pubblicazione del bando di gara;
- $\Delta\%$ è la percentuale di variazione tariffaria.

Esempio:

Media annuale dei fatturati registrati dal concessionario uscente nei due anni solari precedenti a quello di pubblicazione del bando di gara (FV_u) = € 3.000.000;

Costo iniziale annuo complessivo offerto in gara (Q_0) = € 2.700.000;

Costo per consumi e lubrificanti del concessionario uscente nell'anno di attività precedente a quello di pubblicazione del bando (CCL_u) = € 250.000;

Variazione percentuale delle tariffe ($\Delta\%$) = $\{[(2.700.000 + 250.000) - 3.000.000] / 3.000.000\} \times 100 = -1,67\%$.



*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI
DIVISIONE 3

- 21 -

1.2 Aggiornamento biennale delle tariffe.

Con cadenza biennale si procede all'adeguamento delle tariffe.

Il costo (Fatturato Nuovo, FN_i), che per ciascun anno del biennio i-esimo (bienni successivi al primo) rappresenta il nuovo *budget* per i ricavi delle prestazioni da tariffare, deve essere calcolato nei modi seguenti, tenendo conto che devono essere inclusi i costi per consumi e lubrificanti contabilizzati nei conti di competenza di ciascun anno dell'ultimo biennio di erogazione del servizio.

Si procede all'aggiornamento del costo annuo di erogazione del servizio, applicando l'incremento dei prezzi, ricavato dall'indice ISTAT (FOI), al costo annuo complessivo incluso nel calcolo tariffario del precedente intervallo tariffario (Q_{i-1}).

Il nuovo costo annuo complessivo (Q_i) è dunque pari a:

$$Q_i = Q_{i-1} \times (1+r_a) \times (1+r_b).$$

Dove:

- Q_{i-1} è il costo annuo complessivo incluso nel calcolo tariffario del precedente intervallo tariffario;
- r_a è l'indice ISTAT (FOI) che misura l'incremento dei prezzi durante il primo anno dell'ultimo biennio tariffario trascorso;
- r_b è l'indice ISTAT (FOI) che misura l'incremento dei prezzi durante il secondo anno dell'ultimo biennio tariffario trascorso.

Successivamente, si calcola il Fatturato Aggiornato (FA_i) applicando la seguente formula:

$$FA_i = Q_i + \frac{1}{2} (CCL_{i-1})$$

Dove:

- Q_i è il costo complessivo annuo di erogazione del servizio opportunamente aggiornato;
- CCL_{i-1} è il costo per consumi e lubrificanti contabilizzato dall'impresa nei conti di competenza dei due anni solari precedenti l'adeguamento tariffario.

Il Fatturato Nuovo (FN_i), cioè il costo annuo complessivo incluso nel calcolo tariffario, risulta dunque dato dalla seguente formula:

$$FN_i = FA_i + \frac{1}{2}(2 \times FN_{i-1} - FV_{i-1}) - \frac{1}{2}(0,5 \times FAOS_{i-1})$$

Dove:

- FA_i è il fatturato aggiornato;
- FN_{i-1} è il costo annuo complessivo di erogazione del servizio incluso nel calcolo tariffario nel precedente biennio tariffario;
- FV_{i-1} è la somma dei fatturati registrati dall'impresa per il servizio in concessione nei due anni solari precedenti l'adeguamento tariffario;
- FAOS_{i-1} è la somma dei ricavi incassati dall'impresa per le assistenze occasionali e per i salvataggi svolti con la dotazione in concessione, ma fuori dall'ambito della concessione nei due anni solari precedenti l'adeguamento tariffario.

Infine si calcola la percentuale di variazione tariffaria (Δ%), applicando la seguente formula:



*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI
DIVISIONE 3

- 22 -

$$[(FN_i - FN_{i-1}) / FN_{i-1}] \times 100 = \Delta\%$$

Dove:

- FN_i è il fatturato nuovo incluso nel calcolo tariffario per il nuovo biennio di tariffazione;
- FN_{i-1} è il fatturato nuovo incluso nel calcolo tariffario per il precedente biennio di tariffazione;
- $\Delta\%$ è la percentuale di variazione tariffaria.

1.3 Determinazione delle tariffe e successivi aggiornamenti in caso di modifiche della struttura d'impresa conseguente ad una riorganizzazione del servizio.

Come indicato nella Sezione I al punto 3.6, ogni aggiornamento tariffario conseguente a una riorganizzazione del servizio che comporta variazioni del dimensionamento della struttura d'impresa deve basarsi sul nuovo costo complessivo annuo del servizio (Q_{nuovo}) da utilizzare nella formula prevista per il calcolo del Fatturato Aggiornato (FA_i):

$$FA_i = Q_{nuovo} + \frac{1}{2} CCL_{i-1}$$

di conseguenza il Fatturato Aggiornato (FA_i), come sopra rideterminato, deve essere utilizzato per il calcolo del Fatturato Nuovo (FN_i) che rappresenta il nuovo *budget* per i ricavi delle prestazioni da tariffare.

Q_{nuovo} rappresenta inoltre, alla fine del biennio tariffario in cui è stato per la prima volta adottato, il Q_{i-1} da utilizzare nella formula di cui sopra per l'aggiornamento dei costi all'inflazione:

$$Q_i = Q_{nuovo} \times (1+r_a) \times (1+r_b).$$

Il primo aggiornamento va effettuato trascorsi due interi anni solari dalla data in cui viene posta in essere la nuova organizzazione del servizio. Tale aggiornamento va effettuato entro il mese di febbraio sulla base della contabilità regolatoria riferita ai suddetti due anni solari interi.

I successivi aggiornamenti delle tariffe devono avere cadenza biennale e devono essere analogamente effettuati entro il mese di febbraio.

Alla scadenza delle vigenti concessioni, codesti Comandi vorranno tenere conto delle linee guida fornite con la presente circolare ai fini del rilascio delle nuove concessioni per il servizio di rimorchio portuale e dovranno procedere alla determinazione e alla revisione delle tariffe (per il servizio reso dai concessionari selezionati con la procedura innanzi delineata) in base ai criteri ed ai meccanismi stabiliti con la presente circolare a norma dell'art. 14, comma 1-bis, della Legge n. 84/1994.

Il Direttore Generale
F.to Dott. Cosimo Caliendo



*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI
DIVISIONE 3

- 23 -

ALLEGATO

GRIGLIE DI VALUTAZIONE

1. Criteri di valutazione

Criteri di valutazione	Punteggio massimo complessivo
Criteri tecnici (offerta tecnica)	75
Criteri economici (offerta economica)	25

1.1 Criteri tecnici (valutazione dell'offerta tecnica)

Nella valutazione dell'offerta tecnica occorre, in via preliminare, procedere alla valutazione delle caratteristiche tecniche prioritarie dei rimorchiatori (prime e seconde linee) nella quale il concorrente deve ottenere, a pena di esclusione dalla gara, un punteggio di almeno 20 punti (**primo valore soglia**). Per i concorrenti che hanno conseguito almeno 20 punti si procede, quindi, alla valutazione delle altre caratteristiche tecniche e all'assegnazione del relativo punteggio. Sono ammessi alla valutazione dell'offerta economica i soli concorrenti che nella valutazione dell'offerta tecnica hanno ottenuto un punteggio complessivo pari o superiore a 40 punti (**secondo valore soglia**).

Criteri di valutazione tecnici	Punteggi massimi
Valutazione caratteristiche tecniche prioritarie della flotta (prime e seconde linee)	27,66
Valutazione altre caratteristiche tecniche della flotta (prime e seconde linee)	28,34
Valutazione età media della flotta (valutazione età media prime linee + valutazione età media seconde linee)	6
Valutazione caratteristiche del magazzino attrezzato (manutenzione)	3
Valutazione caratteristiche organizzativo-gestionali dell'impresa	10
TOTALE	75

1.1.1 Valutazione caratteristiche tecniche della flotta

Le caratteristiche tecniche della flotta vengono valutate:

- attribuendo un punteggio a ogni singolo rimorchiatore incluso nelle prime linee (massimo 49,4 punti = 24,4+25);
- attribuendo un punteggio a ogni singolo rimorchiatore incluso nelle seconde linee (massimo 6,6 punti = 3,26+3,34);
- calcolando la media aritmetica semplice dei punteggi attribuiti ai rimorchiatori inclusi nelle prime linee;
- calcolando la media aritmetica semplice dei punteggi attribuiti ai rimorchiatori inclusi nelle seconde linee;
- sommando la media dei punteggi attribuiti alle prime linee e la media dei punteggi attribuiti alle seconde linee (massimo 56 punti = 27,66+28,34).

Valutazioni da effettuare in via prioritaria	Valutazioni da effettuare solo se nella valutazione delle caratteristiche tecniche prioritarie il concorrente ha conseguito un punteggio complessivo (somma della media dei punteggi conseguiti per le caratteristiche tecniche prioritarie dai rimorchiatori inclusi nelle prime linee e della media dei punteggi conseguiti per le stesse caratteristiche dai rimorchiatori inclusi nelle seconde linee) di almeno 20
---	--



*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI
DIVISIONE 3

- 24 -

	punti
--	-------



Sub-criteri relativi alle caratteristiche tecniche prioritarie singolo rimorchiatore prima e seconda linea		Sub-criteri relativi alle altre caratteristiche tecniche singolo rimorchiatore prima e seconda linea	
	Sub- punteggio		Sub- punteggio
Caratteristiche tecniche prioritarie rimorchiatore incluso nelle prime linee	24,40	Altre caratteristiche tecniche rimorchiatore incluso nelle prime linee	25
Caratteristiche tecniche prioritarie rimorchiatore incluso nelle seconde linee	3,26	Altre caratteristiche tecniche rimorchiatore incluso nelle seconde linee	3,34
TOTALE	27,66	TOTALE	28,34

Sub-criteri caratteristiche tecniche prioritarie singolo rimorchiatore incluso nelle prime linee		Sub-criteri altre caratteristiche tecniche singolo rimorchiatore incluso nelle prime linee	
Sub-criterio	Sub- punteggio	Sub-criterio	Sub- punteggio
Tipologia rimorchiatore (IACS)	12	Disponibilità rimorchiatore	9
Potenza rimorchiatore	10	Abilitazione alla navigazione	2
Potenza di tiro a punto fisso	2,4	Attrezzature (ganci e verricelli)	3
		Notazioni aggiuntive (IAQ-1 e FFQ-1)	2
		Servizi (Escort, Rec-oil)	2
		Manutenzione (rete distributiva motore)	7
TOTALE	24,4	TOTALE	25
Sub-criteri caratteristiche tecniche prioritarie singolo rimorchiatore incluso nelle seconde linee		Sub-criteri altre caratteristiche tecniche singolo rimorchiatore incluso nelle seconde linee	
Sub-criterio	Sub- punteggio	Sub-criterio	Sub- punteggio
Tipologia rimorchiatore (IACS)	1,60	Disponibilità rimorchiatore	1,2
Potenza rimorchiatore	1,33	Abilitazione alla navigazione	0,27
Potenza di tiro a punto fisso	0,33	Attrezzature (ganci e verricelli)	0,4
		Notazioni aggiuntive (IAQ-1 e FFQ-1)	0,27
		Servizi (Escort, Rec-oil)	0,27
		Manutenzione (rete distributiva motore)	0,93
TOTALE	3,26	TOTALE	3,34
Criteri motivazionali caratteristiche tecniche prioritarie singolo rimorchiatore prime e seconde linee		Criteri motivazionali altre caratteristiche tecniche singolo rimorchiatore prime e seconde linee	
Tipologia rimorchiatore (IACS)	Coefficienti (il coefficiente va moltiplicato al sub-punteggio attribuito al sub-criterio di valutazione pari a 12 per le pri-	Disponibilità rimorchiatore	Coefficienti (il coefficiente va moltiplicato al sub-punteggio attribuito al sub-criterio di valutazione pari a 9



*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI
DIVISIONE 3

- 25 -

	me linee e a 1,6 per le se- conde linee)		per le prime linee e a 1,2 per le seconde linee)
Voith	1	In proprietà	1
Tractor Azimuth Propeller	1	In leasing finanziario	0,75
Azimuth Stern Drive	1	In noleggio a scafo nudo o in leasing operativo	0
Twin Screw	0,5		
Convenzionale	0		
Potenza rimorchiatore	Coefficienti (il coefficiente va moltiplicato al sub-punteggio attribuito al sub-criterio di valutazione pari a 10 per le prime linee e a 1,33 per le seconde linee)	Tipo di abilitazione alla navigazione del rimorchiatore	Coefficienti (il coefficiente va moltiplicato al sub-punteggio attribuito al sub-criterio di valutazione pari a 2 per le prime linee e a 0,27 per le seconde linee)
< 1.000 KW	0	Internazionale lunga / mediterranea	1
>= 1.000 KW e < 2.000 KW	0,4	Nazionale	0,8
>= 2.000 KW e < 3.000 KW	0,8	Nazionale costiera / litoranea	0,6
>= 3.000 KW	1	Locale / portuale	0

Potenza di tiro a punto fisso	Coefficienti (il coefficiente va moltiplicato al sub-punteggio attribuito al sub-criterio di valutazione pari a 2,4 per le prime linee e a 0,33 per le seconde linee)	Attrezzature	Coefficienti (il coefficiente ottenuto come somma dei valori indicati in tabella va moltiplicato al sub-punteggio attribuito al sub-criterio di valutazione pari a 3 per le prime linee e a 0,4 per le seconde linee)
< 20 t	0	Verricello 1 (per dare il cavo)	0,3
>= 20 e < 30 t	0,5	Verricello 2 (per dare il cavo)	0,4
>= 30 e < 40 t	0,8	Gancio rimorchio 1	0,1
>= 40 t	1	Gancio rimorchio 2	0,2
		Coefficiente totale	(<=1)
		Notazione addizionale	Coefficienti (il coefficiente ottenuto come somma dei valori indicati in tabella va moltiplicato al sub-



*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI
DIVISIONE 3

- 26 -

di classe	punteggio attribuito al sub-criterio di valutazione pari a 2 per le prime linee e a 0,27 per le seconde linee)
AUT-UMS/IAQ-1	0,5
FFQ-1 o maggiore	0,5
Coefficiente totale	(<=1)
Servizi	Coefficienti (il coefficiente ottenuto come somma dei valori indicati in tabella va moltiplicato al sub-punteggio attribuito al sub-criterio di valutazione pari a 2 per le prime linee e a 0,27 per le seconde linee)
Rec-oil	0,5
Escort	0,5
Coefficiente totale	(<=1)
Accessibilità alla rete di distribuzione dei pezzi di rispetto per la manutenzione del pacchetto propulsione/automazione	Coefficienti (il coefficiente va moltiplicato al sub-punteggio attribuito al sub-criterio di valutazione pari a 7 per le prime linee e a 0,93 per le seconde linee)
Negli Stati U.E.	1
Negli Stati extra U.E.	0

1.1.2 Valutazione età media della flotta

La valutazione dell'età media della flotta, da calcolarsi dalla data di immatricolazione dei rimorchiatori, viene effettuata attribuendo un punteggio massimo di 6 punti, così formato:

- un punteggio attribuito all'età media delle prime linee (massimo 5 punti);
- un punteggio attribuito all'età media delle seconde linee (massimo 1 punto).

Sub-criteri età media della flotta (prime linee e seconde linee)

Sub-criteri di valutazione tecnici dell'età media della flotta	
Sub-criterio	Sub-punteggio



*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI
DIVISIONE 3

- 27 -

Età media delle prime linee	5
Età media delle seconde linee	1
TOTALE	6

Criteria motivazionali età media della flotta

L'età media delle prime linee viene calcolata come media aritmetica semplice dell'età dei singoli rimorchiatori inclusi nelle prime linee.

Criteria motivazionali	
Età media delle prime linee	Coefficiente (da moltiplicare al sub-punteggio attribuito al sub-criterio di valutazione pari a 5)
<= 2 anni	1
> 2 anni e <=5 anni	0,9
> 5 anni e <=7 anni	0,8
> 7 anni e <=10 anni	0,6
> 10 anni e <= 12 anni	0,5
> 12 anni e <= 15 anni	0,4
>15 anni e <= 17 anni	0,2
>17 anni e <= 20 anni	0,1
>20 anni	0

L'età media delle seconde linee viene calcolata come media aritmetica semplice dell'età dei singoli rimorchiatori inclusi nelle seconde linee.

Criteria motivazionali	
Età media delle seconde linee	Coefficiente (da moltiplicare al sub-punteggio attribuito al sub-criterio di valutazione pari a 1)
<=10 anni	1
>10 anni e <=20 anni	0,75
> 20 anni e <= 25 anni	0,4
>25 anni	0

1.1.3 Valutazione delle caratteristiche del magazzino "attrezzato"

Il magazzino è definito attrezzato se dispone di una dotazione di attrezzature e pezzi di rispetto che consenta la continuità del servizio e risulti composta da almeno cento metri lineari di cavo di rimorchio per ogni rimorchiatore in flotta (sia prime linee sia seconde linee) e da una "linea completa" per ciascun motore principale o ausiliario, composta da: camicia, pistone (completo di fasce, biella e relativi cuscinetti) e testata completa. Qualora siano presenti in flotta tre o quattro motori gemelli, è sufficiente una "linea completa", per cinque o più motori gemelli sono sufficienti due "linee complete".

La valutazione del magazzino attrezzato viene effettuata attribuendo un punteggio massimo di 3 punti, di cui 1 per la prossimità al luogo di ormeggio dei rimorchiatori e 2 punti per la sua ampiezza.

Sub-criteri caratteristiche magazzino attrezzato

Sub-criteri di valutazione tecnici magazzino attrezzato	
Sub-criterio	Sub-punteggio
Prossimità del magazzino al luogo di ormeggio dei rimorchiatori	1



*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI
DIVISIONE 3

- 28 -

Ampiezza del magazzino	2
TOTALE	3

Criteria motivazionali caratteristiche magazzino attrezzato

È valutata positivamente la presenza di un magazzino attrezzato sito in prossimità del luogo di stazionamento dei rimorchiatori. Qualora un'impresa disponga di due o più magazzini attrezzati il coefficiente verrà quantificato come media ponderata dei coefficienti attribuiti a ciascun magazzino, utilizzando come pesi la superficie di ciascun magazzino attrezzato.

Criteria motivazionali	
Prossimità del magazzino attrezzato al luogo di stazionamento dei rimorchiatori	Coefficiente (da moltiplicare al sub-punteggio attribuito al sub-criterio di valutazione pari a 1)
Ambito portuale	1
Ambito comunale/provinciale	0,5
Fuori provincia	0

È valutata positivamente la disponibilità di un magazzino attrezzato sufficientemente ampio. La valutazione dell'ampiezza dipende dal numero di rimorchiatori inclusi nella flotta (prime linee e seconde linee) al fine di non incentivare un inutile sovradimensionamento della struttura. Qualora un'impresa disponga di due o più magazzini attrezzati l'ampiezza viene calcolata come somma della superficie complessiva di ciascun magazzino attrezzato.

Criteria motivazionali	
Ampiezza del magazzino attrezzato	Coefficiente (da moltiplicare al sub-punteggio attribuito al sub-criterio di valutazione pari a 2)
Fino a 2 rimorchiatori inclusi nella flotta	
>= 50 mq	1
>= 20 e < 50 mq	0,5
< 20 mq	0
Da 3 a 5 rimorchiatori inclusi nella flotta	
>= 100 mq	1
>= 50 e < 100 mq	0,5
< 50 mq	0
Da 6 rimorchiatori inclusi nella flotta	
>= 200 mq	1
>= 100 e < 200 mq	0,5
< 100 mq	0

1.1.4 Valutazione caratteristiche organizzativo-gestionali dell'impresa

Le caratteristiche organizzativo-gestionali dell'impresa vengono valutate attribuendo un punteggio massimo di 10 punti, ripartito come segue:

- un punteggio (massimo 2 punti) attribuito in ragione degli anni di esperienza acquisita dall'impresa nello svolgimento del servizio di rimorchio portuale;
- un punteggio (massimo 2 punti) attribuito in ragione delle certificazioni (ambientali, di qualità, ecc.) ottenute dall'impresa;
- un punteggio (massimo 3 punti) attribuito alla media aritmetica degli anni di esperienza nel servizio di rimorchio portuale accumulati da tutti i capi servizio inclusi nell'organigramma;



*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI
DIVISIONE 3

- 29 -

- un punteggio (massimo 1 punto) attribuito alla media aritmetica degli anni di esperienza nella navigazione in generale accumulati da tutti i capi servizio inclusi nell'organigramma;
- un punteggio (massimo 2 punti) attribuito in ragione della percentuale di comandanti di uno o più rimorchiatori in flotta, che dispongono di titoli STCW78/95.

Sub-criteri caratteristiche organizzativo-gestionali dell'impresa

Sub-criteri di valutazione tecnici delle caratteristiche organizzativo-gestionali dell'impresa	
Sub-criterio	Sub-punteggio
Anni di esperienza dell'impresa nel servizio di rimorchio portuale	2
Certificazioni acquisite dall'impresa	2
Anni di esperienza nel servizio di rimorchio portuale (capi servizio)	3
Anni di esperienza nella navigazione in generale (capi servizio)	1
Qualificazione professionale (comandanti) - Titoli STCW78/95	2
TOTALE	10

Criteri motivazionali caratteristiche organizzativo-gestionali dell'impresa

Criteri motivazionali	
Anni di esperienza dell'impresa nel servizio di rimorchio portuale	Coefficiente (da moltiplicare al sub-punteggio attribuito al sub-criterio di valutazione pari a 2)
> 3 anni (requisito di partecipazione) e <=4	0
> 4 anni e <= 10 anni	0,4
> 10 anni e <=20 anni	0,7
> 20 anni	1

Criteri motivazionali	
Certificazioni acquisite dall'impresa	Coefficiente (in questo caso, il coefficiente totale, ottenuto come somma dei valori indicati in tabella, va moltiplicato al sub-punteggio attribuito al sub-criterio di valutazione pari a 2)
ISO 9001	0,4
ISO 14001	0,4
Ulteriori certificazioni	0,2
Coefficiente totale	(<=1)

Criteri motivazionali	
Anni di esperienza nel rimorchio portuale dei capi servizio (media aritmetica)	Coefficiente (da moltiplicare al sub-punteggio attribuito al sub-criterio di valutazione pari a 3)
>= 12 anni	1
>= 7 anni e <12 anni	0,7
>= 1 anno e < 7 anni	0,3
< 1 anno	0

Criteri motivazionali	
------------------------------	--



*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI
DIVISIONE 3

- 30 -

Anni di navigazione dei capi servizio (media aritmetica)	Coefficiente (da moltiplicare al sub-punteggio attribuito al sub-criterio di valutazione pari a 1)
>=12 anni	1
>=6 anni e <12 anni	0,5
< 6 anni	0

Criteri motivazionali	
Qualifica professionale: % di comandanti (al comando di uno o più rimorchiatori in flotta) in possesso dei titoli STCW78/95 idonei a consentire la navigazione illimitata	Coefficiente (da moltiplicare al sub-punteggio attribuito al sub-criterio di valutazione pari a 2)
>=75%	1
>= 50% e < 75%	0,7
>= 25% e < 50%	0,4
< 25%	0

1.2 Criteri economici (valutazione dell'offerta economica)

Le offerte economiche da sottoporre a valutazione sono esclusivamente quelle dei concorrenti che hanno ottenuto nella valutazione dell'offerta tecnica un punteggio uguale o superiore a entrambi valori-soglia stabiliti dall'Amministrazione. La valutazione dell'offerta economica deve essere effettuata sul costo complessivo offerto in gara per il servizio e comporta l'attribuzione di un punteggio massimo di 25 punti.

1.2.1 Determinazione dei coefficienti per il costo complessivo offerto per il servizio

Per procedere alla valutazione dell'offerta economica si ritiene di dover adottare un meccanismo che consenta un'attribuzione dei punteggi alle offerte economiche caratterizzata da congrui rapporti proporzionali e rispetti l'incidenza dell'offerta economica su quella tecnica nel rapporto potenziale stabilito in sede di gara. Ciò in linea con i principi sviluppati in materia di offerta economicamente più vantaggiosa dal legislatore, dall'Autorità di vigilanza sui contratti pubblici e della giurisprudenza³.

Si procede, quindi, in linea con le indicazioni incluse nell'allegato P del DPR 05/10/2010 n. 207, all'applicazione della seguente formula di interpolazione bilineare, attribuendo il punteggio massimo uguale a 25 all'offerta economica più bassa e il punteggio minimo uguale a 0 all'offerta economica più alta:

$$\begin{aligned} &\text{Se } A_i \leq A_{\text{soglia}} \text{ allora } C_i = X * A_i / A_{\text{soglia}} \\ &\text{Se } A_i > A_{\text{soglia}} \text{ allora } C_i = X + (1,00 - X) * [(A_i - A_{\text{soglia}}) / (A_{\text{max}} - A_{\text{soglia}})] \\ &\text{Con } A_i = O_{\text{peggiore}} - O_i \text{ e } A_{\text{max}} = O_{\text{peggiore}} - O_{\text{migliore}} \end{aligned}$$

Dove:

- C_i = coefficiente attribuito all'offerta del concorrente i-esimo per i criteri di valutazione economici, compreso tra 0 e 1;
- O_i = valore quantitativo offerto dal concorrente i-esimo per il totale costi che contribuiscono al punteggio attribuito ai criteri di valutazione economici;
- O_{peggiore} = valore quantitativo dell'offerta economica più alta per il totale costi che contribuiscono al punteggio attribuito ai criteri di valutazione economici;
- O_{migliore} = valore quantitativo dell'offerta economica più bassa per il totale costi che contribuiscono al punteggio attribuito ai criteri di valutazione economici;

³ Cfr., sul punto, A.V.C.P. Det. n. 7 del 24/11/2011; CGCE 24/11/2005 C-331/04 e 24/01/2008 C-533/06; CDS n. 5194/05, 4348/08 e 3239/13.



*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI
DIVISIONE 3

- 31 -

- A_i = ribasso offerto dal concorrente i-esimo ottenuto come differenza tra O_{peggiore} e O_i ;
- A_{max} = ribasso massimo ottenuto come differenza tra O_{peggiore} - O_{migliore} ;
- A_{soglia} = valore quantitativo della media aritmetica dei ribassi A_i ;
- **X = 0,85.**

Esempio:

Concorrente	Offerta	Ribasso	Coefficiente	Punteggio
A	€10.000.000	€1.400.000	1.00	25.00
B	€10.400.000	€1.000.000	0.93	23.13
C	€11.000.000	€ 400.000	0.57	14.17
D	€11.200.000	€ 200.000	0.28	7.08
E	€11.400.000	€ 0	0.00	0.00

Il metodo dell'interpolazione bilineare qui descritto, tuttavia, appare inapplicabile per le ragioni esplicitate al punto 3.3.2 della circolare nel caso in cui vi siano solo due concorrenti ammessi alla fase di valutazione dell'offerta economica.

In questo caso, si suggerisce pertanto l'adozione di una funzione lineare che tenga conto degli scostamenti percentuali rispetto alla migliore offerta pervenuta. Nella pratica si attribuisce il punteggio massimo uguale a 25 all'offerta economica più bassa e il punteggio minimo uguale a 0 ad un'offerta economica teorica superiore alla migliore offerta pervenuta di una percentuale compresa tra il 40% e il 50%:

$$\text{Se } O_i \leq O_{\text{migliore}} * (1 + 1 * X\%) \text{ allora } C_i = [(O_i - O_{\text{migliore}} * (1 + 1 * X\%))] / [O_{\text{migliore}} - O_{\text{migliore}} * (1 + 1 * X\%)]$$

$$\text{Se } O_i > O_{\text{migliore}} * (1 + 1 * X\%) \text{ allora } C_i = 0$$

Dove:

- C_i = coefficiente attribuito all'offerta del concorrente i-esimo per i criteri di valutazione economici, compreso tra 0 e 1;
- O_i = valore quantitativo offerto dal concorrente i-esimo per il totale costi che contribuiscono al punteggio attribuito ai criteri di valutazione economici;
- O_{migliore} = valore quantitativo dell'offerta economica più bassa per il totale costi che contribuiscono al punteggio attribuito ai criteri di valutazione economici;
- X = da determinarsi in un valore compreso tra il 40% e il 50%.

Nell'esempio che segue si ipotizza che il valore X% sia stato determinato nel 45%:

Concorrente	Offerta	Coefficiente	Punteggio
A	€10.000.000	0.75	18.83
B	€9.000.000	1.00	25.00

ESEMPIO DI VALUTAZIONE DI UN'OFFERTA TECNICA

1. Valutazione Rimorchiatore #1 incluso nelle prime linee

	Sub-criterio	Sub-punteggio (Wj)	Coefficiente (Vij)	Punteggio Parziale (Wj x Vij)
Caratteristiche tecniche prioritarie	Tipologia rimorchiatore (IACS)	12,00	1,00	12,00
	Potenza rimorchiatore	10,00	0,80	8,00

⁴ Calcoli effettuati col sistema della virgola mobile (o flottante).



*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI
DIVISIONE 3

- 32 -

	<i>Potenza di tiro a punto fisso</i>	2,40	1,00	2,40
	<i>Punteggio caratteristiche tecniche prioritarie rimorchiatore #1</i>			22,40
<i>Altre caratteristiche tecniche</i>	<i>Disponibilità mezzi</i>	9,00	1,00	9,00
	<i>Abilitazione alla navigazione</i>	2,00	0,60	1,20
	<i>Attrezzature (ganci e verricelli)</i>	3,00	1,00	3,00
	<i>Notazioni aggiuntive (IAQ-1 e FFQ-1)</i>	2,00	1,00	2,00
	<i>Servizi (Escort, Rec-oil)</i>	2,00	1,00	2,00
	<i>Manutenzione (rete distributiva motore)</i>	7,00	1,00	7,00
	<i>Punteggio totale rimorchiatore #1</i>			46,60

2. Valutazione Rimorchiatore #2 incluso nelle prime linee

	<i>Sub-criterio</i>	<i>Sub-punteggio (Wj)</i>	<i>Coefficiente (Vij)</i>	<i>Punteggio Parziale (Wj × Vij)</i>
<i>Caratteristiche tecniche prioritarie</i>	<i>Tipologia rimorchiatore (IACS)</i>	12,00	1,00	12,00
	<i>Potenza rimorchiatore</i>	10,00	1,00	10,00
	<i>Potenza di tiro a punto fisso</i>	2,40	0,50	1,20
	<i>Punteggio caratteristiche tecniche prioritarie rimorchiatore #2</i>			23,20
<i>Altre caratteristiche tecniche</i>	<i>Disponibilità mezzi</i>	9,00	1,00	9,00
	<i>Abilitazione alla navigazione</i>	2,00	0,80	1,60
	<i>Attrezzature (ganci e verricelli)</i>	3,00	0,60	1,80
	<i>Notazioni aggiuntive (IAQ-1 e FFQ-1)</i>	2,00	0,50	1,00
	<i>Servizi (Escort, Rec-oil)</i>	2,00	1,00	2,00
	<i>Manutenzione (rete distributiva motore)</i>	7,00	1,00	7,00
	<i>Punteggio totale rimorchiatore #2</i>			45,60

3. Valutazione Rimorchiatore #3 incluso nelle seconde linee

	<i>Sub-criterio</i>	<i>Sub-punteggio (Wj)</i>	<i>Coefficiente (Vij)</i>	<i>Punteggio Parziale (Wj × Vij)</i>
<i>Caratteristiche tecniche prioritarie</i>	<i>Tipologia rimorchiatore (IACS)</i>	1,60	1,00	1,60
	<i>Potenza rimorchiatore</i>	1,33	0,40	0,53
	<i>Potenza di tiro a punto fisso</i>	0,33	0,80	0,26
	<i>Punteggio caratteristiche tecniche prioritarie rimorchiatore #3</i>			2,40
<i>Altre caratteristiche tecniche</i>	<i>Disponibilità mezzi</i>	1,20	1,00	1,20
	<i>Abilitazione alla navigazione</i>	0,27	1,00	0,27
	<i>Attrezzature (ganci e verricelli)</i>	0,40	0,40	0,16
	<i>Notazioni aggiuntive (IAQ-1 e FFQ-1)</i>	0,27	0,50	0,14
	<i>Servizi (Escort, Rec-oil)</i>	0,27	0,50	0,14
	<i>Manutenzione (rete distributiva motore)</i>	0,93	1,00	0,93
	<i>Punteggio totale rimorchiatore #3</i>			5,23



*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI
DIVISIONE 3

- 33 -

4. Valutazione complessiva caratteristiche tecniche prioritarie della flotta per verifica valore soglia

<i>Sub-criterio</i>	<i>Punteggio Parziale (Wj × Vij)</i>
<i>Caratteristiche tecniche prioritarie delle prime linee (media aritmetica)</i>	22,80 (media rimorchiatore #1 e rimorchiatore #2)
<i>Caratteristiche tecniche prioritarie delle seconde linee (media aritmetica)</i>	2,40 (rimorchiatore #3)
<i>Punteggio totale caratteristiche tecniche prioritarie della flotta (valore soglia pari a 20)</i>	25,20 (primo valore soglia superato)

5. Valutazione complessiva caratteristiche tecniche della flotta

<i>Sub-criterio</i>	<i>Punteggio Parziale (Wj × Vij)</i>
<i>Caratteristiche tecniche delle prime linee (media aritmetica)</i>	46,10 (media rimorchiatore #1 e rimorchiatore #2)
<i>Caratteristiche tecniche delle seconde linee (media aritmetica)</i>	5,23 (rimorchiatore #3)
<i>Punteggio totale caratteristiche tecniche della flotta</i>	51,33

6. Valutazione punteggio finale

<i>Sub-criterio</i>	<i>Sub-punteggio (Wj)</i>	<i>Coefficiente (Vij)</i>	<i>Punteggio Parziale (Wj × Vij)</i>
<i>Punteggio totale caratteristiche tecniche della flotta</i>	56	VEDI COEFFICIENTI TABELLE PRECEDENTI	51,33
<i>Età media delle prime linee</i>	5	0,8	4
<i>Età media delle seconde linee</i>	1	1	1
<i>Prossimità del magazzino al luogo di ormeggio dei rimorchiatori</i>	1	0,5	0,5
<i>Ampiezza del magazzino</i>	2	0,5	1
<i>Anni di esperienza dell'azienda nel servizio di rimorchio portuale</i>	2	0,4	0,8
<i>Certificazioni acquisite dall'azienda</i>	2	0,6	1,2
<i>Anni di esperienza nel servizio di rimorchio portuale (capi servizio e direttori macchina)</i>	3	0,3	0,9
<i>Anni di esperienza nella navigazione in generale (capi servizio e direttori macchina)</i>	1	0,5	0,5
<i>Qualificazione professionale (capi servizio) - Titoli STCW78/95</i>	2	0,7	1,4
<i>Punteggio totale criteri di valutazione tecnici (valore soglia pari a 40)</i>	75	-	62,63 (secondo valore soglia superato)

Avendo superato la soglia dei 40 punti, il concorrente accede alla fase di valutazione dell'offerta economica. Qualora nessuno dei concorrenti abbia raggiunto nell'offerta tecnica il punteggio massimo di 75 punti, occorre procedere alla doppia riparametrazione dei punteggi prima di effettuare la valutazione dell'offerta economica.