



DIREZIONE MARITTIMA DEL VENETO  
CAPITANERIA DI PORTO DI VENEZIA  
CAPITANERIA DI PORTO DI CHIOGGIA

**AFFIDAMENTO DELLA CONCESSIONE PER L'ESERCIZIO  
DEL SERVIZIO DI RIMORCHIO NEI PORTI E NELLE RADE DI VENEZIA E DI CHIOGGIA**

-----  
**CAPITOLATO TECNICO**

**Articolo 1 – Oggetto della concessione**

1. La presente procedura riguarda l'affidamento della concessione del servizio di rimorchio nei porti di Venezia e Chioggia e nelle relative rade, svolto ai sensi degli articoli 101 e ss. del Codice della Navigazione e l'articolo 14 della legge 84/1994 e ss.mm. e ii. Tale servizio, che si configura "servizio d'interesse generale" finalizzato a garantire la sicurezza della navigazione e degli approdi, è svolto su in concessione e le relative tariffe sono determinate dalle Autorità marittime, applicando i criteri e meccanismi stabiliti dall'Amministrazione centrale.
2. La concessione oggetto di gara avrà durata quindicennale.
3. La Capitaneria di porto di Venezia ha limitato ad un solo concessionario, con Decreto n. 266 del 12/02/2020, il numero dei prestatori del servizio di rimorchio ai sensi del Reg. (UE) 352/2017, così come la Capitaneria di porto di Chioggia ha limitato ad un solo concessionario, con Decreto n. 18 del 18/03/2019, il numero dei prestatori del servizio di rimorchio nel proprio ambito.
4. Il servizio dovrà essere svolto, ai sensi dell'art. 102 del Codice della navigazione, in ottemperanza ai regolamenti locali del servizio di rimorchio vigenti per i porti e le rade di Venezia e Chioggia al momento della prestazione del servizio stesso.
5. Il regolamento per il servizio di rimorchio delle navi nel porto di Venezia attualmente vigente è stato approvato dalla Capitaneria di porto di Venezia con Ordinanza n. 163/2014, mentre il regolamento del servizio di rimorchio nel porto di Chioggia è stato approvato dalla Capitaneria di porto di Chioggia con Ordinanza n. 22/1974 del 22/08/1974. Al termine della procedura di affidamento del servizio – in ottemperanza alle disposizioni ministeriali di cui alla Circolare n. 11/2019 – sarà emanato un nuovo regolamento che riprenderà e, ove necessario, modificherà quelli vigenti sopra richiamati, in linea con le previsioni del bando. Il concessionario è comunque vincolato ad ottemperare alla disciplina di tutti i futuri aggiornamenti del regolamento.

**Articolo 2 – Individuazione del servizio a base di gara**

1. L'organizzazione del servizio di rimorchio posto a base di gara è stata delineata nel complesso iter istruttorio avviato nell'anno 2021 ed ha tenuto conto dei seguenti aspetti:
  - circolare n. 11 del 19/03/2019 dell'allora Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Direzione Generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le Infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne - Div.2;
  - dispaccio prot. n. 119816 del 12/09/2019 del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto;
  - dispaccio prot. n. 170440 del 19/12/2019 del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto e allegate note ministeriali prot. n. 29554 del 05/11/2019 e prot. n. 32295 del 02/12/2019;
  - nota prot. n. 13165 del 27/05/2020 dell'allora Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Direzione Generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le Infrastrutture

portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne - Div.2, relativa alla proroga legale ex art. 199 del D.L. 34/2020;

- nota prot. n. 30327 del 07/12/2020 dell'allora Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Direzione Generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le Infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne - Div.2, relativa ai chiarimenti per l'avvio delle prossime procedure concorsuali;
- nota prot. n. 31879 del 11/12/2018 dell'allora Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Direzione Generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le Infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne - Div.2, relativa al Terminale GNL Adriatico di Porto Viro (RO);
- Ordinanza n. 155 del 31/12/2010, recante la disciplina dell'obbligatorietà del servizio di rimorchio nel porto di Venezia;
- regolamento per il servizio di rimorchio delle navi nel porto di Venezia, approvato con Ordinanza n. 163 del 25/11/2014;
- regolamento del servizio di rimorchio nel porto di Chioggia, approvato con Ordinanza n. 22 del 22/08/1974;
- Piano Operativo Triennale 2022-2024 approvato dal Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale in data 09/12/2021;
- riunione con le associazioni nazionali di categoria in data 16/06/2022, nel corso della quale è stata condivisa l'organizzazione "base" del servizio da mettere a gara, trasmessa con foglio prot. n. 17265 in data 06/06/2022 della Capitaneria di porto di Venezia, e su cui l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale ha espresso formalmente la propria intesa, come da verbale della medesima riunione;
- la non rappresentatività di traffico, costi e fatturato del servizio riferiti all'anno 2020, in prospettiva del rilascio della concessione, come indicato dal dispaccio prot. n. 30327 del 07/12/2020 della Direzione Generale per la vigilanza sulle autorità portuali 2^Div., dell'allora Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- le limitazioni ad un solo concessionario del numero dei prestatori del servizio di rimorchio ai sensi del Reg. (UE) 352/2017, effettuata con Decreto n. 266 del 12/02/2020 della Capitaneria di porto di Venezia e con Decreto n. 18 del 18/03/2019 della Capitaneria di porto di Chioggia.

2. Si evidenzia la peculiarità della laguna di Venezia ove ricadono i porti di Venezia e Chioggia che sono accessibili attraverso tre accessi:

- la "Bocca di Lido", che consente di raggiungere le banchine cittadine di Venezia e la stazione marittima, alle quali attraccano yacht e navi passeggeri inferiori alle 25.000 tonnellate di stazza lorda;
- la "Bocca di Malamocco", utilizzata dalle navi di tutte le categorie dirette alle banchine commerciali e ai terminal industriali di Marghera;
- la "Bocca di Chioggia", percorsa dalle navi dirette all'area portuale di Chioggia.

Il porto di Venezia si estende su una superficie complessiva di circa 20 km. All'estremità del centro storico cittadino si estende la Stazione Marittima, che dispone 12 accosti attrezzati per lo sbarco/imbarco dei passeggeri; ulteriori accosti per le navi passeggeri sono individuati presso le Rive cittadine (Pontile Adriatica, Pali della Salute, Riva San Biagio e Riva Sette Martiri).

Nell'area di porto Marghera sono operativi n. 29 terminal portuali che operano nei settori della cantieristica, della logistica, della movimentazione e stoccaggio di container, di rinfuse solide e liquide, di rotabili e di *project cargo*. Nell'area di Fusina è attivo il terminal delle Autostrade del mare, ove ormeggiano le navi traghetto Ro-Ro e Ro-Ro passeggeri (molte in servizio di linea).

Il porto di Chioggia contempla diverse funzioni quali quelle di porto peschereccio, con possibilità di attracco di imbarcazioni oceaniche e con aree per magazzini frigoriferi e per lavorazione conservazione del pesce, porto commerciale per navi di dimensioni relativamente ridotte, terminal fluvio-marittimo, facente capo alla rete idroviaria padano veneta e terminal per navi da crociera.

La circostanza di essere collocati in un contesto lagunare unico caratterizza, pertanto, l'appartenenza dei due sorgitori ad un unico sistema portuale, che suggerisce di ragionare in termini di "complesso portuale" articolato in diverse aree, ove la "Bocca di porto di Malamocco" è baricentrica rispetto al "sistema porto Estuario Veneto", in funzione dell'ottimizzazione del servizio di rimorchio in un'ottica di razionalizzazione, prontezza operativa ed economicità, con evidenti riflessi positivi sulla sicurezza della navigazione e sulla competitività dei porti.

La particolarità del contesto è ulteriormente rafforzata dalla presenza delle opere di salvaguardia connesse al sistema del Mo.S.E., il cui completamento è stimato entro il 31/12/2023, rendendo, di fatto, i porti di Venezia e Chioggia ad accesso regolato, in quanto la gestione dell'avvicinamento delle navi alle "Bocche" in entrata/uscita deve contemperare l'esigenza di salvaguardia dalle acque alte, in una con la migliore funzionalità dei traffici portuali e in un quadro di sostanziale garanzia della sicurezza della navigazione, tenendo in debito conto che la navigazione nelle acque lagunari marittime comporta notevole dispendio temporale (dalle 2 alle 4 ore), in quanto le banchine di approdo si collocano all'interno di un sistema ramificato di canali appositamente escavati e avviene percorrendo i canali di transito "a senso unico alternato".

Tale assetto conferma come l'accessibilità nautica nel porto di Venezia avvenga in modalità "on-off", con la concentrazione di traffico navale in determinati periodi della giornata (prime ore del mattino e della sera).

Il servizio di rimorchio nel porto di Venezia, in relazione alle peculiarità orografiche dei canali portuali, alla conformazione dei fondali, alle dimensioni delle navi ed ai relativi pescaggi, è obbligatorio per tutte le navi con stazza superiore a 12.000 GT. Per talune tipologie di navi di stazza inferiore è prevista l'obbligatorietà di assistenza anche per il trasferimento dalle ostruzioni alla zona portuale di destinazione (navi con carichi pericolosi).

Anche nel porto di Chioggia, in considerazione della particolare conformazione della laguna e dei fondali e della navigazione in acque ristrette, per le manovre delle navi con pescaggio superiore a 6 m viene consuetudinariamente utilizzato un rimorchiatore, anche in considerazione delle quattro accostate che le navi devono effettuare per raggiungere l'ormeggio di destinazione (per navi con pescaggio superiore a 6,8 m vengono utilizzati di regola n. 2 rimorchiatori).

Per quanto riguarda l'ambito clodiense inoltre, si deve tenere conto anche del Terminale LNG Adriatico off-shore – situato nelle acque antistanti la località di Porto Viro (RO) – dove approdano navi cisterna per la discarica di metano allo stato liquido. A tal riguardo il Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili ha indicato che il contratto di natura privatistica relativo al servizio di rimorchio presso il detto terminale, continui a produrre effetti fino alla scadenza (2033-2035). Di conseguenza, il quadro di esercizio del servizio di rimorchio portuale propriamente detto dovrà limitarsi al porto e alla rada in senso stretto. Alla scadenza dei contratti privatistici il servizio di rimorchio dovrà essere necessariamente rimodulato.

### Articolo 3 – Consistenza e caratteristiche della flotta

1. L'organizzazione del servizio di rimorchio negli ambiti portuali di Venezia e Chioggia, caratterizzati da fondale sabbioso e canali portuali di larghezza contenuta, dovrà essere effettuato con n. 11 (undici) rimorchiatori di "prima linea", ritenuti necessari per garantire l'erogazione ordinaria del servizio, e n. 2 (due) rimorchiatori di "seconda linea", il cui impiego potrà avvenire in sostituzione di un rimorchiatore di "prima linea" temporaneamente indisponibile ovvero in aggiunta ad essi per fronteggiare picchi straordinari di domanda e per far fronte a situazioni di emergenza.

La flotta dei rimorchiatori – le cui propulsioni ammesse sono esclusivamente "Voith-Schneider" e "azimutale" – dovrà essere composta dai seguenti mezzi:

- n. 5 rimorchiatori con *bollard pull* di almeno 70 ton – di cui almeno n. 4 Voith-Schneider;

- n. 3 rimorchiatori con *bollard pull* di almeno 50 ton – di cui almeno n. 2 Voith-Schneider;
- n. 5 rimorchiatori con *bollard pull* di almeno 30 ton – di cui almeno n. 4 Voith-Schneider (almeno n. 2 rimorchiatori Voith-Schneider devono poter operare con pescaggio non superiore a 5 m).

Per quanto attiene la dotazione antincendio si ritiene che almeno n. 4 rimorchiatori tra quelli sopra elencati siano muniti di impianti idonei allo scopo ed equipaggiati con liquido schiumogeno (annotazione di classe certificata "Fire Fighting Ship 1"), secondo la tabella riassuntiva sotto riportata.

Si ritiene, inoltre, che almeno n. 3 rimorchiatori tra quelli sopra elencati siano idonei al rimorchio d'altura.

Rimorchiatori	Bollard Pull	Voith-Schneider	Fire Fighting 1
n. 5	≥ 70 ton	almeno n. 4	almeno n. 1
n. 3	≥ 50 ton	almeno n. 2	almeno n. 1
n. 5	≥ 30 ton	almeno n. 4 (di cui n. 2 con pescaggio operativo < 5 m)	almeno n. 2

2. Per lo svolgimento del servizio secondo le modalità sopra menzionate viene richiesta la disponibilità di n. 28 equipaggi. La composizione dell'equipaggio di un rimorchiatore in servizio portuale è definita in 1 Comandante, 1 Direttore di Macchina e 1 Marinaio.

#### Articolo 4 – Stazionamento dei rimorchiatori e orario del servizio

1. Lo stazionamento dei rimorchiatori è previsto in via principale nella zona portuale di Marghera e nel porto di Chioggia (dove devono essere disponibili almeno n. 2 accosti), con possibilità di sostare nell'area della di Malamocco/San Leonardo.  
La dislocazione dei rimorchiatori sarà definita in relazione alle esigenze del servizio e agli orari di maggior traffico, affinché i rimorchiatori siano pronti ad operare in tutto l'ambito della concessione, secondo l'orario di seguito descritto:
  - n. 2 (due) rimorchiatori in turno senza soluzione di continuità lungo l'arco della giornata (H24) pronti a muovere ad ogni richiesta, ordinaria, straordinaria, emergenziale;
  - n. 7 (sette) rimorchiatori in turno nell'arco della giornata per 84 ore di operatività funzionale, secondo le esigenze del servizio e gli orari di maggior traffico;
  - n. 2 (due) rimorchiatori supplementari, pronti a muovere con preavviso di 120 minuti dalla chiamata.
2. In ogni caso l'orario di servizio sarà quello fissato dal regolamento vigente al momento della prestazione dello stesso.

#### Articolo 5 – Calcolo del costo complessivo del servizio

1. In considerazione della nuova organizzazione del servizio descritta nei precedenti articoli, si procede di seguito ad una analisi dettagliata delle principali voci di costo, al fine di fornire elementi che consentano una stima delle variabili economiche da considerare sia per le offerte dei partecipanti sia per l'adeguamento tariffario successivo all'aggiudicazione della gara.

**A<sub>0</sub>** – Il costo annuo per il personale marittimo è stato calcolato sulla base del CCNL per il settore privato dell'industria armatoriale – Edizione 16/12/2020, prevedendo le seguenti maggiorazioni allo stipendio mensile lordo: n. 4 scatti di anzianità, indennità di navigazione, indennità di panatica, contrattazione di secondo livello, lavoro feriale notturno, lavoro festivo, lavoro festivo notturno, n. 5 ore lavoro straordinario medio. Il costo aziendale è stimato pari al 140 % dello stipendio annuo lordo (cfr. scheda n. 1);

**B<sub>0</sub>** – Il calcolo del costo annuo complessivo dei rimorchiatori, comprensivo di ammortamento, remunerazione e rivalutazione è stato definito ipotizzando un'età media della flotta di 15 anni ed una vita utile del singolo rimorchiatore di 30 anni. Gli anni di vita del rimorchiatore si calcolano a decorrere dalla data di prima immatricolazione (cfr. scheda n. 2).

**Quota ammortamento:** somma dei costi associati a ciascun rimorchiatore ottenuto come prodotto del valore stimato del rimorchiatore e l'aliquota di ammortamento.

**Valore rimorchiatore:** sono stimati come da tabella sotto indicata in relazione all'età, alla tipologia ed alla potenza di tiro.

POTENZA	VALORE A 15 ANNI VOITH SCHNEIDER	VALORE A 15 ANNI AZIMUTALE	VALORE NUOVO VOITH SCHNEIDER
70 BP	6.300.000	5.250.000	8.550.000
50 BP	4.500.000	3.750.000	6.100.000
30 BP	3.700.000	3.080.000	---

**Aliquota di ammortamento:** calcolata come 100% diviso 15 anni = 6,67% per i vecchi rimorchiatori e assunta pari al 7,5% come da D.M. 31/12/1988 "Coefficienti di ammortamento del costo dei beni materiali strumentali impiegati nell'esercizio di attività commerciali, arti e professioni", per i nuovi rimorchiatori introdotti convenzionalmente all'8° anno per ripristinare l'età media della flotta al momento dell'offerta.

**Quota di remunerazione del capitale residuo:** convenzionalmente stabilita con la seguente modalità di calcolo  $Q_r = (T_0 + T_1) \times C_a$ , dove

$T_0$  è il tasso di remunerazione di un investimento senza rischio convenzionalmente pari alla media dei rendimenti netti dei BTP con vita residua ventennale, pari al 0,99%;

$T_1$  è uno spread fisso pari al 4%;

$C_a$  è il capitale residuo da ammortizzare.

**C<sub>0</sub>** – Il costo annuo per il personale è desunto dalla Circolare prot. n. DEM3/1589 del 17/06/2003 – Numeri indice anno 2021 (ritenuta rappresentativa del costo del mercato del lavoro) e la relativa consistenza è stimata in funzione del fatturato medio degli anni 2019 e 2021 per il personale amministrativo e del numero di rimorchiatori per il personale tecnico e addetto alla manutenzione (cfr. scheda n. 3).

**D<sub>0</sub>** – Il costo annuo per manutenzione, riparazione e riclassifica dei rimorchiatori è stato definito confrontando le spese medie annuali sostenute da altri sei concessionari in ambito nazionale e stimato mediamente in 120.650 €/rimorchiatore (cfr. scheda n. 4).

**E<sub>0</sub>** – Il costo annuo per ammortamento di altri beni diversi dalla flotta è stato assunto pari al 2% del  $FV_u$  (media annuale dei fatturati registrati dal concessionario uscente negli anni 2019 e 2021, come descritto al successivo articolo 6), con riferimento alla Circolare prot. n. DEM3/1589 del 17/06/2003 – Numeri indice anno 2021 (cfr. scheda n. 5).

**F<sub>0</sub>** – Altri costi annui generali che ricomprendono i costi per assicurazioni ordinarie, per consulenze legali, fiscali e tecniche, per rappresentanza, telefonici e postali, per fitti passivi delle sedi, per amministratori, per canoni di concessione specchi acquei, per liquido schiumogeno, per imposte locali nonché i costi generali diversi, con riferimento alla Circolare prot. n. DEM3/1589 del 17/06/2003 – Numeri indice anno 2021, all'aliquota IRAP regionale Veneto e, per quanto concerne il costo assicurazione, a valori di mercato (cfr. scheda 6).

Pertanto, si è proceduto a calcolare il costo complessivo annuo per l'erogazione del servizio di rimorchio  $Q_0$ , con esclusione dei costi per consumi e lubrificanti (CCL) e il costo complessivo massimo del servizio di rimorchio che può essere offerto in gara  $Q_{max}$ , pari al  $Q_0$  maggiorato del 14%.

Voce	Descrizione	Valore	Riferimento
<b>A<sub>0</sub></b>	Costi annui per il personale marittimo	<b>5.833.454,29 €</b>	CCNL – Ed. 16/12/2020
<b>B<sub>0</sub></b>	Costo annuo complessivo dei rimorchiatori (ammortamento, remunerazione e rivalutazione)	<b>7.435.971,67 €</b>	Circolare Indici 2021 D.M. 31/12/1988 Benchmarking
<b>C<sub>0</sub></b>	Costi annui per il personale tecnico, amministrativo e destinato alla manutenzione	<b>1.510.100,00 €</b>	Circolare Indici 2021
<b>D<sub>0</sub></b>	Costi annui per manutenzione, riparazione e riclassifica dei rimorchiatori	<b>1.568.450,41 €</b>	Benchmarking n. 6 concessionari sulla media di 5 anni
<b>E<sub>0</sub></b>	Costi annui per ammortamento di altri beni diversi dalla flotta	<b>404.426,80 €</b>	Circolare Indici 2021 Aliquota 2% di FV <sub>u</sub>
<b>F<sub>0</sub></b>	Altri costi annui generali	<b>2.352.800,09 €</b>	Circolare Indici 2021 Aliquota IRAP 3,9% Valori di mercato
<b>Q</b>	Costo complessivo annuo per l'erogazione del servizio di rimorchio	<b>19.105.203,26 €</b>	
<b>Q<sub>max</sub></b>	Costo complessivo massimo del servizio di rimorchio che può essere offerto in gara	<b>21.779.931,71 €</b>	

#### Articolo 6 – Fatturato e costi anni precedenti

Le annualità che sono state prese a riferimento per la definizione del procedimento, per il fatturato del servizio ed il relativo costo, meglio rappresentate nella tabella seguente, sono quelle del 2019 e del 2021.

PORTI	FATTURATO DEL SERVIZIO		COSTO DEL SERVIZIO	
	2019	2021	2019	2021
<b>VENEZIA</b>	€ 23.426.059	€ 16.019.436	€ 23.929.330	€ 19.940.038
<b>CHIOGGIA</b>	€ 371.034	€ 277.103	€ 685.329	€ 655.179
<b>Totale</b>	€ 23.797.093	€ 16.296.539	€ 24.614.659	€ 20.595.217

#### Articolo 7 – Criteri di valutazione dell'offerta

La gara verrà aggiudicata secondo il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa ai sensi dell'art. 95, comma 2 del Codice dei Contratti Pubblici (Decreto Legislativo 18/04/2016, n. 50 e ss.mm. e ii.), secondo criteri e sub criteri specificati nel disciplinare.

#### Articolo 8 – Criteri di formazione delle tariffe e loro adeguamento

Una volta individuato il concessionario, come previsto dalle linee guida ministeriali vigenti, l'Amministrazione stabilisce le tariffe delle prestazioni da erogare con l'obiettivo di coprire il costo complessivo annuo risultante all'esito della gara, utilizzando le informazioni dettagliate indicate nel bando e nei documenti di gara e secondo i seguenti criteri e modalità:

##### 1. Prima determinazione delle tariffe

La Circolare Ministeriale 11/2019 nella Sezione II, punto 1.1, riporta le modalità di calcolo della prima determinazione delle tariffe a seguito di aggiudicazione.

Il costo complessivo annuo sarà dato dall'offerta aggiudicataria  $Q_0$  cui si dovranno sommare i costi per consumi e lubrificanti (CCL) dell'ultimo anno fiscale antecedente la scadenza del termine di presentazione delle offerte, contabilizzato dal concessionario uscente. Tale costo verrà confrontato con il Fatturato Vecchio per ottenere la variazione tariffaria da applicare alle tariffe vigenti al 31/12/2021, secondo la formula:

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

dove,

$FN_0$  è il costo complessivo annuo iniziale per l'erogazione del servizio ( $Q_0 + CCL$ )

$FV_u$  è la media annuale dei fatturati registrati dal concessionario uscente relativi agli anni 2019 e 2021; per il calcolo  $FV_u$  essendo intervenute variazioni tariffarie nei 24 mesi precedenti alla scadenza del termine di presentazione delle offerte, si usa la seguente formula:

$$FV_u = [FV_{m2} + FV_{m1} + (FV_{m1} \times \Delta_u\%)] / 2$$

dove

$FV_{m2}$  è il fatturato registrato nei 24 mesi presi a riferimento soggetto all'applicazione del più recente provvedimento tariffario, cioè riferito al 2021,

$FV_{m1}$  è il fatturato registrato nei 24 mesi presi a riferimento soggetto al precedente provvedimento tariffario, cioè riferito al 2019,

$\Delta_u$  è la percentuale di variazione tariffaria applicata nell'ultima Ordinanza tariffaria, cioè quella determinata dall'Ordinanza tariffaria n. 145/2019, della Capitaneria di porto di Venezia.

Nel caso di Venezia tra i due fatturati considerati, cioè quelli riferiti agli anni solari 2019 e 2021, è intervenuta l'Ordinanza n. 145/2019 di aggiornamento delle tariffe che stabiliva un incremento  $\Delta_u$  pari al +1,49% a far data dal 01/01/2020. Pertanto sul fatturato 2019 di Venezia dovrà essere calcolato l'effetto prodotto da tale revisione tariffaria, al fine di stimare il fatturato che il concessionario uscente avrebbe realizzato se l'incremento tariffario di cui all'Ordinanza n. 145/2019 fosse stato applicato anche alle prestazioni erogate in quell'anno.

$$€ 23.426.059 \times 101,49\% = € 23.775.107$$

Nel caso di Chioggia, essendo porto a basso fatturato, non vi è stata alcuna revisione delle tariffe nel periodo preso a riferimento.

A questo punto è possibile applicare la formula sopra riportata, dove  $FV_{m2}$  è il fatturato 2021, mentre  $FV_{m1}$  è il fatturato 2019:

$$\begin{aligned} FV_u &= [FV_{Venezia2021} + FV_{Venezia2019} + (FV_{Venezia2019} \times 1,49\%) + FV_{Chioggia2021} + FV_{Chioggia2019}] / 2 = \\ &= [16.019.436 + 23.426.059 + (23.426.059 \times 1,49\%) + 277.103 + 371.034] / 2 = € 20.221.340 \end{aligned}$$

## 2. Aggiornamento annuale delle tariffe

Le tariffe saranno aggiornate annualmente sulla base del costo offerto in gara, rivalutato con l'indice ISTAT (FOI) relativo all'anno precedente e del costo effettivo per consumi e lubrificanti sostenuto sempre nell'anno precedente. Tale aggiornamento andrà effettuato a cura dell'Autorità Marittima, al massimo entro il mese di febbraio di ciascun anno (esclusi il 6° e l'11° anno), a partire dal secondo anno di vigenza della concessione.

## 3. Aggiornamento quinquennale delle tariffe

La possibilità che le tariffe calcolate in prima determinazione consentano di coprire esaurivamente i costi offerti in gara è legata al fatto che le prestazioni di rimorchio, che saranno effettivamente erogate, risultino in linea rispetto alla stima compiuta

per la nuova organizzazione. Tenuto conto del fatto che l'attendibilità delle previsioni sui traffici portuali tende a diminuire all'allungarsi dell'orizzonte temporale considerato, è necessario prevedere modalità di aggiornamento delle stime dei servizi di rimorchio da erogare che portino alla modifica del piano economico-finanziario e, conseguentemente, rideterminino le tariffe di equilibrio economico-finanziario per il successivo periodo regolatorio. Infatti, considerata la durata della concessione, il solo adeguamento delle tariffe stesse all'inflazione esporrebbe il concessionario ad un rischio operativo eccessivo incompatibile con i prioritari obiettivi di sicurezza e con le esigenze di economicità del servizio. Prima della scadenza del 5° e del 10° anno (considerato come primo anno quello di immissione in servizio), l'Autorità Marittima convocherà i soggetti interessati (Autorità di Sistema Portuale, concessionario e rappresentanze nazionali dei soggetti erogatori e degli utenti del servizio), per esaminare il nuovo piano economico-finanziario, aggiornato dal concessionario alla previsione delle prestazioni di rimorchio per il quinquennio successivo, sviluppato sulla base delle prestazioni di rimorchio erogate in media nel 2°, 3° e 4° anno del periodo regolatorio in corso. Qualora il profilo delle prestazioni previste per il quinquennio successivo non presenti sostanziali variazioni rispetto a quello del precedente piano economico-finanziario e, dall'applicazione delle nuove previsioni quantitative risulti una diminuzione delle tariffe o un loro aumento non superiore al tetto indicativo del 14% (ritenuto sostenibile secondo quanto prima indicato negli articoli precedenti), le modalità di aggiornamento delle tariffe sono quelle previste dalla Circolare Ministeriale 11/2019 – Sezione II, così come delineate nei documenti di gara; il relativo provvedimento deve entrare in vigore il 1° gennaio del 6° e 11° anno di vigenza della concessione.

Se dall'applicazione delle nuove previsioni quantitative risultino variazioni tariffarie superiori al suddetto 14% l'Autorità Marittima, sentiti i soggetti interessati di cui sopra, deve valutare l'introduzione della tariffa di disponibilità ovvero, nel caso questa sia già applicata, il suo aumento, sempre nei limiti del 30% dei costi per l'ammortamento dei rimorchiatori ( $B_0$ ) e degli altri beni ( $E_0$ ) dichiarati nell'offerta economica e a cui è stata aggiudicata la gara, rivalutati sino al termine del periodo regolatorio in questione. Nel caso in cui neanche attraverso queste misure sia possibile garantire *ex ante* l'equilibrio economico-finanziario del concessionario, l'Autorità Marittima, sentiti i soggetti interessati di cui sopra, dovrà definire la riorganizzazione del servizio attraverso una riduzione della struttura operativa del concessionario.

In ogni caso, l'eventuale riorganizzazione del servizio dovrà essere compatibile con le disposizioni dell'art. 175 del Codice dei Contratti Pubblici (Decreto Legislativo 18/04/2016, n. 50 e ss.mm. e ii.).

Se la riorganizzazione del servizio adottata dall'Autorità Marittima non consentisse, ad avviso del concessionario, il riequilibrio del piano economico-finanziario quest'ultimo, entro trenta giorni dalla relativa comunicazione, avrà facoltà di recedere senza indennizzo o risarcimento, salvo l'obbligo di continuare a fornire il servizio nelle *more* della nuova procedura di affidamento per un massimo di dodici mesi dal recesso.

Qualora il profilo delle prestazioni previste per il quinquennio successivo per le diverse categorie di utenti presenti sostanziali variazioni rispetto a quello del precedente piano economico-finanziario, le modalità di aggiornamento delle tariffe saranno quelle indicate nei documenti di gara, ma l'applicazione di tale variazione potrà essere diversificata dall'Autorità Marittima sulla base delle valutazioni compiute dai soggetti interessati soprarichiamati, sempre con la finalità di coprire per il successivo periodo regolatorio il costo offerto in gara annualmente rivalutato con l'indice ISTAT (FOI). Anche in questo caso, il provvedimento tariffario dovrà entrare in vigore il 1° gennaio del 6° e 11° anno di vigenza della concessione.

Qualora la soluzione tariffaria adottata dall'Autorità Marittima non consenta, ad

avviso del concessionario, il riequilibrio del piano economico-finanziario questi, entro trenta giorni dall'entrata in vigore del nuovo provvedimento tariffario, può recedere senza indennizzo o risarcimento, salvo l'obbligo di continuare a fornire il servizio nelle more della nuova procedura di affidamento per un massimo di dodici mesi dal recesso.

#### 4. Aggiornamento straordinario

Qualora nel corso dei primi 4 (quattro) anni di ciascun quinquennio, si verificano eventi straordinari (quali l'apertura/chiusura di un terminal o di una raffineria o di un pontile, ovvero cambiamenti del regime di obbligatorietà del servizio, etc.) di portata tale da incidere per almeno 1/3 sul complessivo andamento dei traffici che si avvalgono del servizio di rimorchio, e conseguentemente sul piano economico-finanziario in corso di applicazione, l'Autorità Marittima convoca i soggetti interessati (Autorità di Sistema Portuale, concessionario e rappresentanze nazionali dei soggetti erogatori e degli utenti del servizio), per esaminare un eventuale nuovo piano economico-finanziario che tenga conto degli eventi imprevedibili verificatisi. Per quanto compatibile, e sempre entro i limiti previsti dall'art. 175 del Codice dei Contratti pubblici, si applicano soluzioni e procedure già come sopra delineate per gli aggiornamenti quinquennali delle tariffe.

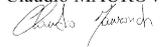
Allo scadere del periodo regolatorio nel quale si è verificato l'evento straordinario si procede, comunque, all'aggiornamento periodico, allo scopo di riprendere la normale cadenza degli aggiornamenti e di verificare la congruità degli interventi correttivi apportati.

#### Articolo 9 – Allegati

Sono allegati, quale parte integrante ed essenziale del presente capitolato:

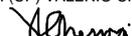
- Allegato 1) Decreti di individuazione di unico concessionario n. 266/2020 del Capo del Compartimento marittimo di Venezia e n. 18/2019 del Capo del Compartimento marittimo di Chioggia;
- Allegato 2) Ordinanza n. 163/2014 “Regolamento del Servizio di Rimorchio nel Porto di Venezia” della Capitaneria di porto di Venezia;
- Allegato 3) Ordinanza n. 22/1974 “Regolamento del Servizio di Rimorchio nel Porto di Chioggia” della Capitaneria di porto di Chioggia;
- Allegato 4) Analisi dei traffici dei porti di Venezia e Chioggia contenuti nel “Piano Operativo Triennale 2022-2024” approvato dal Comitato di Gestione dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale in data 09/12/2021;
- Allegato 5) Verbale di riunione svolta in data 16/06/2022 con le associazioni nazionali di categoria, contenente l'intesa formale dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale relativa alla condivisione della descrizione dell’organizzazione del servizio da mettere a gara, unita al verbale stesso;
- Allegato 6) Fatturato dettagliato per tipologia di nave e scaglioni di stazza dei porti di Venezia e Chioggia riferito agli anni 2019 e 2021;
- Allegato 7) Fatturato nuovo per revisione tariffaria biennio 2022-2023 approvata con Ordinanza n. 118/2021 “Rinnovo tariffario servizio di rimorchio” della Capitaneria di porto di Venezia;
- Allegato 8) Ordinanza n. 1/2014 “Adeguamento tariffario servizio di rimorchio nel porto di Chioggia” della Capitaneria di porto di Chioggia.

C.F.(CP) Claudio MAUROVICH



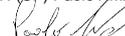
CC(CP) 

T.V. (CP) VALERIO CHESSARI



Pagina 9 di 9

T.V. (CP) Paolo AMATO



C.C.(CP) 