



OGGETTO: Porto di Brindisi. Individuazione dell'impresa portuale ex art. 16 L. 84/94 e ss.mm.ii. cui affidare le operazioni di movimentazione dei bagagli e della recinzione per la stagione crocieristica 2023. [CIG 9652714794].

RELAZIONE ISTRUTTORIA

Il programma crocieristico provvisorio del porto di Brindisi, per la stagione 2023, prevede l'arrivo di m/n di rilevanti dimensioni per un totale di 40 approdi. Tra gli altri, è previsto l'arrivo della m/n da crociera MSC Sinfonia, per un numero complessivo di accosti pari a circa 25 che, per le considerevoli dimensioni e conseguenti ragioni tecniche, potrebbe trovare ormeggio presso il sito portuale di Costa Morena Nord dove effettuerà anche operazioni d'imbarco/sbarco di crocieristi che partiranno/arriveranno da/a Brindisi, qualora non risultasse possibile la preferibile fruizione dell'ormeggio alla banchina Stazione marittima/Carbonifera.

Questa fattispecie di traffico crocieristico prevede, per la sua specificità, lo svolgimento delle attività di controllo radiogeno dei bagagli da stiva di passeggeri in partenza nelle percentuali previste dalle procedure di security, da effettuarsi a terra a cura del personale di security addetto alle applicazioni delle misure di vigilanza e controllo delle aree portuali. Le procedure approvate dai PFSP prevedono che il controllo radiogeno dei bagagli da stiva dei passeggeri in partenza venga espletato, come nelle passate stagioni, presso il Terminal del porto interno (ex Stazione traghetto), sia che le navi ormeggino presso la Stazione marittima/Carbonifera che presso la banchina di Costa Morena Nord.

Come noto, tuttavia, alla data odierna, il porto di Brindisi non può ancora contare sulla disponibilità di un Terminal crociere dedicato o comunque affidato in concessione a specifico operatore economico che gestisca tutte le operazioni portuali accessorie ad un simile traffico, tra le quali rilevano, oltre alle attività di security sopra definite, anche quelle di movimentazione dei bagagli dei passeggeri in partenza/arrivo dallo/nello scalo marittimo nonché le attività di assistenza alla predisposizione delle aree di security con la movimentazione e la sistemazione della recinzione mobile metallica finalizzata alla creazione della c.d. area sterile.

La situazione di fatto, pertanto, comporta che la gestione delle attività che generalmente sono affidate ai concessionari dei terminal cruise, sia invece gestita dall'Autorità di Sistema portuale, in applicazione della L. 84/94 e ss.mm.ii. con particolare riferimento all'art. 16, tramite affidamento ad operatore iscritto nel registro delle imprese autorizzate a svolgere operazioni portuali nel Porto di Brindisi, come quelle di che trattasi. La movimentazione dei bagagli e della recinzione metallica di proprietà di questa Autorità, infatti, rientra nel novero delle operazioni portuali definite del citato articolo 16 della L.84/94 e ss.mm.ii. e costituisce un'attività accessoria allo sbarco dei passeggeri del traffico crociere.

La prestazione delle sopra indicate attività, finalizzate a rendere il porto di Brindisi pienamente operativo anche per la gestione del traffico crocieristico, si inquadra nel più generale obiettivo stabilito dall'art. 6, comma 1, lett. a) della legge n. 84/1994 di promozione delle operazioni portuali e che l'approdo di navi da crociera di primarie Compagnie di Navigazione, rappresenta uno degli obiettivi per il cui conseguimento l'Ente ha profuso notevoli sforzi promozionali e di incentivazione nel corso dell'ultimo decennio.

Si ritiene pertanto necessario dover organizzare un servizio di trasporto protetto dei bagagli dei passeggeri già sottoposti ai controlli radiogeni dalla ex Stazione Traghetti alle navi e viceversa, compreso il carico e lo scarico dalla nave a cura di impresa portuale autorizzata, secondo quanto previsto dai PFSP vigenti.

Inoltre, al fine di garantire e rispettare le previsioni dei Piani di Security vigenti, è necessario proteggere la banchina e le navi, nella zona circostante la nave allorquando ormeggiata alla banchina di Costa Morena Nord, tramite idoneo delimitazione con recinzione metallica di altezza pari a 2 metri di tipo mobile, realizzando una area sterile dedicata.

Sede legale:

**Ufficio Territoriale BARI
Porto di Bari**

**Ufficio Territoriale BRINDISI
Porti di Brindisi e Monopoli**

**Ufficio Territoriale MANFREDONIA
Porti di Manfredonia, Barletta e Termoli**



Per quanto concerne la procedura più adatta ad individuare l'operatore economico cui affidare le suddette operazioni portuali, è opportuno osservare quanto segue.

Va innanzitutto richiamata la necessità di adottare una procedura di selezione che, nonostante la peculiare natura delle operazioni, disciplinate da una normativa di settore, garantisca da un lato, la necessaria concorrenza delle imprese portuali; dall'altro il rispetto della disciplina speciale dettata dall'art. 16 della L. 84/94 e ss.mm.ii. volta ad assicurare che le operazioni e i servizi portuali siano svolti da imprese che abbiano dei requisiti particolari dettati dalla Legge che garantiscano, altresì, il rispetto dei C.C.N.L. di riferimento nell'impiego del lavoro portuale.

Ne deriva che il mercato al quale rivolgersi è, per legge, circoscritto a quelle imprese che sono già in possesso della prescritta autorizzazione ex 16 della L. 84/94 e ss.mm.ii., non potendosi ipotizzare in alcun modo l'ingresso tempestivo nell'ambito portuale brindisino di impresa ad oggi non autorizzata e ciò in virtù della particolare disciplina ed attenzione che la legge di riforma portuale ha dettato per tali imprese. D'altro canto, è noto che l'iscrizione al registro delle imprese portuali prevede un iter particolarmente complesso di verifica dell'effettivo piano economico-finanziario dell'impresa aspirante con lo scopo di autorizzare esclusivamente gli operatori economici che effettivamente svolgono operazioni e servizi portuali con l'impiego di manodopera specializzata.

Per quanto concerne le modalità di affidamento del servizio, poi, si ritiene opportuno individuare, quale criterio di aggiudicazione, quello del massimo ribasso in attuazione dell'art. 95, comma 4, lett. b) del d.lgs. 50/2016 e art. 1, c. 3 della legge 11 settembre 2020, n. 120 del 11.09.2020, come modificato dall'art. 51 del d.lgs. 77 del 31/05/2021 e dalla L. n. 25 del 28.03.2022, per le ragioni che seguono:

Vero è, infatti, che le attività oggetto di affidamento si basano quasi esclusivamente sull'impiego di manodopera specializzata che l'impresa portuale è tenuta ad utilizzare a norma degli artt. 16 e 17 della L. 84/94 e ss.mm.ii., così qualificando le attività come *servizi ad alta intensità di manodopera*; altrettanto innegabile è, tuttavia, che non vi sono modalità diverse di organizzazione del lavoro e delle prestazioni relative al servizio che un tempo veniva qualificato come "facchinaggio" appannaggio delle cooperative dei portabagagli ormai soppresse nella gran parte dei Porti italiani, tra i quali proprio il Porto di Brindisi.

I servizi oggetto di affidamento sono chiaramente descritti nella documentazione progettuale, che si allega alla presente per farne parte integrante e sostanziale, e che definisce nel dettaglio le attività da espletare senza lasciare alcun margine di discrezionalità organizzativa e gestionale all'operatore portuale che risulterà affidatario del servizio. Ciò anche e soprattutto perché le attività accessorie al traffico crocieristico devono essere condotte nel massimo rispetto della normativa portuale e di security.

Ecco che, quindi, nonostante il servizio si qualifichi per l'alta intensità di manodopera, la particolare natura delle prestazioni richieste da questa Autorità, descritte con precisione e dettaglio nella documentazione di gara, che impone all'operatore economico un'unica modalità di espletamento del servizio, nonché l'impossibilità di una reale comparazione tra le eventuali offerte che dovessero giungere, conduce alla scelta del criterio del minor prezzo l'unico criterio applicabile per l'affidamento in parola.

A tal fine lo scrivente, con l'ausilio dell'ing. Massimo Abitrante, funzionario del Dipartimento di esercizio Porti di Brindisi e Monopoli, ha elaborato la documentazione da inviare alle imprese portuali invitate a presentare offerta e composto da:

- R.1 – Relazione tecnico-illustrativa;
- R.2 – C.S.A.;
- R.3 – D.U.V.R.I.;
- R.4 – Quadro Economico;
- R.5 – Analisi prezzo.
- R.6- Descrizione del servizio
- SCHEMA DI CONTRATTO



Basandosi sulle considerazioni contenute nell'elaborato R.5 – Analisi prezzo, si è giunti a definire il seguente quadro economico:

QUADRO ECONOMICO		
A.1	Servizi (a misura)	€ 51.649,92
A.2	Montaggio/smontaggio/trasporto recinzione mobile di cantiere	€ 18.900,00
A.3	Oneri di sicurezza (non ribassabili)	€ 1.411,00
A.4	tot. appalto (A.1 ÷ A.3)	€ 71.960,92
B.1	Imprevisti	€ 1.500,00
B.2	Per spese di gara, pubblicità, copiatura elaborati progettuali etc...;	€ 1.000,00
B.3	Contributo ANAC ex art. 3, comma 1, lett. o) del d.lgs. 50/2016	€ 225,00
B.4	tot. somme a disposizione (B.1+B.3)	€ 2.725,00
tot. QE intervento (A.4 + B.4)		€ 74.685,92

Trattandosi di importo ricadente nel *range* economico di cui all'art. 36, comma 2, lett. b) del D. lsg. n. 50/2016 come sostituito dalla legge n. 120/2020, modificata dall'art. 51 della Legge n.108/2021 e alla L. n. 25 del 28.03.2022, Il sottoscritto, sulla base degli elementi sopra descritti e con riferimento al Codice dei Contratti d.lgs. n. 50/2016 e ss.mm.ii., propone di ricorrere ad una procedura negoziata senza bando, da espletare tramite piattaforma telematica di E-procurement TUTTOGARE in dotazione all'Ente, con lettera d'invito da riservare ed inviare esclusivamente alle imprese portuali autorizzate ad operare nel porto di Brindisi, ad eccezione, per evidenti ragioni connesse all'oggetto delle rispettive tipologie di movimentazioni, capacità tecniche e limiti derivanti dalla legge (due di esse sono concessionarie ex art. 18 della L n. 84/1994), delle società Enel Produzione s.p.a., Coperoil s.r.l. e Indesil s.r.l..

Si propone, quindi, di impegnare la spesa definita sul suindicato quadro economico sul capitolo U/121-10 art. 16 del Bilancio di Previsione 2023, e di individuare l'ing. Massimo Arbitrante come RUP e nominare il geom. Giuseppe Conte quale DEC della procedura in parola.

Si dichiara che per il procedimento di cui trattasi sono state osservate tutte le norme in materia di anticorruzione e trasparenza e che per lo stesso non esistono elementi di incompatibilità o inconfiribilità relativamente alle società e ai soggetti interessati, ivi compresi quelli interni all'Autorità di Sistema Portuale.

Dipartimento Esercizio Porti di Brindisi e Monopoli

Il Direttore

Aldo Tanzarella

(firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii.)