

CAPITOLATO TECNICO SPECIALE

Art. 1 - Oggetto del servizio

L'operatore selezionato svolgerà, in qualità di Gestore Unico e Operatore di Manovra e alle condizioni e con le modalità indicate nel presente Capitolato negli atti ivi richiamati e nel Regolamento Comprensoriale della Manovra Ferroviaria (ReCoMaF) di Parma (si veda allegato), la commercializzazione, l'organizzazione e la gestione operativa del servizio di manovra nel Compensorio di Parma.

L'infrastruttura ferroviaria del Compensorio di Parma interessata dall'espletamento del servizio di manovra, le relative caratteristiche tecniche e le attuali modalità operative di esercizio sono descritte nel Regolamento Comprensoriale della Manovra Ferroviaria (ReCoMaF) e nel Fascicolo del Raccordo, allegati alla documentazione di gara, ai quali si rinvia per ogni ulteriore dettaglio.

Le attività di manovra svolte a favore delle Imprese Ferroviarie/Terminalisti riguardano:

- le manovre dai binari di arrivo e partenza ai binari di presa e consegna e viceversa;
- le manovre di terminalizzazione, con o senza scomposizione, dai binari di presa e consegna ai raccordi privati e viceversa;
- le operazioni accessorie connesse a quanto sopra (ad es. aggancio e sgancio di locomotori; apposizione e rimozione fanali e segnali, scarto carri, etc.), dove richiesti o necessari;
- la movimentazione di carri o gruppi di carri all'interno dei raccordi privati o da questi verso i fasci base o altri binari di appoggio, dove richiesta.

Nel dettaglio, il servizio di manovra consisterà nello svolgimento delle seguenti operazioni:

- **manovra primaria**, che garantisce il collegamento tra la stazione di Castelguelfo e il Compensorio:
 - terminalizzazione a treno completo,
 - terminalizzazione con composizione/scomposizione,
 - sgancio/aggancio locomotore treno,
 - rimozione/applicazione segnali di coda,
 - aggancio carro/gruppi carri contigui (per operazione),
 - scarto carri/gruppi carri contigui (per operazione),
 - pilotaggio locomotore treno,
 - traino locomotore treno,
 - composizioni/scomposizioni particolari,
 - altre traslazioni;
- **manovra secondaria**, che garantisce lo spostamento dei carri tra piazzali e binari interni per le operazioni logistiche:
 - manovra secondaria carri IN o OUT,
 - manovra secondaria IN o OUT,
 - manovra secondaria successiva,
 - manovre particolari,
 - smistamento multiterminal,
 - cambio fronte,
 - movimentazione secondaria particolare;
- **manovra accessoria**, che riguardano le attività complementari a supporto delle prime due operazioni.

Nel corso dell'affidamento, RFI, anche ai sensi del Protocollo di Intesa firmato il 3 Ottobre 2024, prevede interventi di ampliamento e potenziamento del fascio base e in generale dell'assetto infrastrutturale del

comprensorio, che includono la realizzazione dello scalo ferroviario “Parma Interporto”, la cui conclusione estimativa è fissata al termine del 2028 (c.d. “configurazione futura”).

A lavori ultimati sarà disponibile un impianto abilitato all’arrivo e alla partenza dei treni, dotato di connessione elettrificata diretta alla linea ferroviaria, con una significativa riduzione delle attuali attività di manovra primaria.

Si prevede comunque per tutta la durata dei lavori, che il servizio di manovra sarà esercito con le modalità operative ad oggi in atto e sull’assetto infrastrutturale attualmente in esercizio e che RFI attuerà modalità di intervento tali da non generare impatti rilevanti sull’attività di manovra.

L’oggetto del servizio può essere quindi sintetizzato come segue:

- **Configurazione attuale:**
 - manovra primaria,
 - manovra secondaria,
 - manovra accessoria;
- **Configurazione futura:**
 - manovra primaria (occasionale),
 - manovra secondaria,
 - manovra accessoria.

Il Gestore Unico, in ottemperanza alle misure della Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti 130/2019, prima dell’avvio del servizio e in occasione dell’attivazione di ciascun orario di servizio e di variazioni che abbiano un impatto significativo sull’organizzazione delle attività, redige e aggiorna (in collaborazione con i richiedenti servizi, RFI, altri operatori di impianto) un documento di programmazione (“Programma di Manovra”) in cui vengono riportati gli orari di arrivo e partenza dei treni, nonché declinate tutte le operazioni da svolgere dopo l’arrivo dei treni o prima della partenza degli stessi, ivi incluse l’avvio e la conclusione del servizio di manovra, con i relativi orari e le conseguenti rispettive responsabilità; il documento di programmazione è redatto evidenziando le finestre temporali previste per lo scarico/carico dei convogli.

La programmazione del servizio di manovra ferroviaria deve essere coordinata con la programmazione della capacità dell’infrastruttura ferroviaria, nonché con i tempi di lavorazione dei carichi all’interno delle singole unità produttive.

Gli operatori comprensoriali, RFI, il Gestore Unico e i richiedenti il servizio interessati sottoscrivono, nel rispetto di esigenze di riservatezza commerciale, il suddetto documento di programmazione dei servizi ferroviari nel comprensorio, con assunzione di responsabilità al rispetto degli orari ivi previsti. Tale documento è predisposto con le modalità descritte alla misura n.12 della Delibera n. 130/2019 dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti.

Il Gestore Unico dovrà inoltre:

- adottare un sistema di monitoraggio della qualità dei servizi di manovra come indicato nella Misura 12.2 della Delibera n. 130/2019 dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti;
- perseguire l’interoperabilità con le piattaforme informatiche di RFI, dei richiedenti servizio e degli operatori comprensoriali o la loro integrazione;
- definire una procedura per la gestione degli impatti sulle operazioni di manovra delle attività di manutenzione delle infrastrutture ferroviarie, al fine di garantire il coordinamento con l’operatore di manutenzione e minimizzare le interruzioni di operatività;

- redigere un Documento organizzativo/Operativo con la descrizione analitica delle modalità operative dei servizi prestati.

Costituiscono parte integrante degli obblighi del Concessionario le attività richiamate in capo al Gestore Unico e all'Operatore di Manovra nel ReCoMaF del Comprensorio di Parma.

Il Gestore Unico e Operatore di Manovra si impegna a recepire nella documentazione contrattuale eventuali disposizioni inerenti all'organizzazione e al funzionamento delle attività di manovra ferroviaria dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

L'ammontare presunto complessivo del servizio in concessione è stimato in **8.663.350** Euro sulla base dei volumi attesi di manovra ferroviaria e delle ipotesi di tariffe applicate.

Art.2 - Durata

La concessione avrà la durata di 5 anni a partire dall'effettivo avvio del servizio, come risultante dal verbale che sarà redatto in contraddittorio dalle parti.

In ragione delle tempistiche che potrebbero essere eventualmente necessarie al Concessionario per acquisire i mezzi e le risorse con le necessarie qualifiche e abilitazioni, o per estendere Certificazioni di sicurezza, è concesso per l'avvio del servizio un termine massimo di 9 mesi dalla data di stipula del contratto. Il Concessionario, in funzione della sua organizzazione e disponibilità, può richiedere un termine di avvio del servizio anticipato, ferma restando la durata massima definita per l'affidamento.

Alla data di scadenza della concessione il Gestore Unico, qualora richiesto, sarà comunque tenuto a proseguire la prestazione alle stesse condizioni economiche e nel rispetto delle medesime modalità operative, fino ad un massimo di ulteriori 6 mesi, vale a dire per il periodo strettamente necessario alla conclusione della procedura di gara finalizzata all'individuazione del nuovo concessionario e comunque nel rispetto delle vigenti disposizioni di Legge.

Art.3 - Obiettivi del servizio

La procedura competitiva è stata avviata nel rispetto della regolazione ART applicabile. L'obiettivo del presente capitolato è l'acquisizione di un servizio di Manovra che – recependo le indicazioni dell'ART - garantisca l'efficienza della gestione del comprensorio ferroviario di Parma Interporto, in qualità di Gestore Comprensoriale Unico.

A tale scopo la scelta dell'esecutore del servizio – fermo restando i requisiti minimi che lo stesso deve offrire – viene effettuata con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa al fine di individuare l'operatore di manovra che offra il servizio che risulti maggiormente efficiente.

I criteri premianti sono individuati da Ce.P.I.M. nella sua qualità di stazione appaltante e sono indicati nel presente Capitolato.

Art.4 – Tariffe per i servizi di manovra

Le tariffe per le operazioni di manovra, organizzate secondo le indicazioni della Delibera n. 130/2019 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, sono definite a seguito dell'offerta migliorativa per i clienti del servizio proposta dal Concessionario in sede di presentazione dell'offerta.

Il corrispettivo per singola operazione, sia per la Configurazione attuale sia per la Configurazione futura, sarà calcolato applicando alle tariffe poste a base di gara descritte nell'allegato "Elenco unitario delle tariffe" il ribasso d'asta offerto dall'aggiudicatario.

L'operatore economico dovrà quindi indicare un ribasso percentuale unico su tutti gli schemi tariffari posti a base di gara, che riguardano sia la configurazione attuale sia la configurazione futura.

I corrispettivi unitari per i servizi di manovra saranno revisionati annualmente, su iniziativa del Gestore Unico come stabilito nel Disciplinare di Gara. Il primo aggiornamento avverrà a partire dall'inizio del secondo anno di Contratto e sarà riferito alla variazione inflattiva del periodo contrattuale precedente.

Il Gestore Unico e Operatore di Manovra potrà definire direttamente con le Imprese Ferroviarie o i Terminalisti l'erogazione di eventuali prestazioni accessorie o aggiuntive a quanto indicato nel presente Capitolato Speciale, il cui prezzo dovrà essere basato sul criterio dei costi di fornitura effettivamente sostenuti, aumentati di un profitto ragionevole. Inoltre, dovrà comunicare all'Autorità di Regolazione dei Trasporti le condizioni tecnico-economiche eventualmente applicate in deroga a quelle pubblicate.

Art.5 – Sopralluoghi preliminari all'offerta e conoscenza del contesto di comprensorio

Non è previsto sopralluogo obbligatorio certificato. In ogni caso i concorrenti che intendano visitare e prendere visione dello stato dei luoghi possono richiedere il sopralluogo al responsabile del progetto con le modalità stabilite nel disciplinare di gara.

L'offerente sarà tenuto a dichiarare di essere a conoscenza delle condizioni locali e di tutte le circostanze generali e particolari che possano influire sulle tariffe, sulle condizioni contrattuali e sull'esecuzione del servizio e di aver conseguentemente valutato ed elaborato la propria offerta, giudicando nel complesso remunerative le tariffe proposte e definite.

Art. 6 – Ulteriori obblighi del Concessionario

Il Gestore Unico è tenuto a garantire, anche nella configurazione futura, i servizi di trazione complementare tra la stazione di Parma Interporto e la stazione di Castelguelfo, senza prevedere l'impiego di ulteriori squadre di manovra.

Ciò comporta per il Concessionario la necessità di dotarsi di locomotori adeguati e personale abilitato allo svolgimento delle attività di manovra fino alla Stazione di Castelguelfo.

Art.7 – Esigenze specifiche di servizio

Il Concessionario dovrà rendersi disponibile a:

- segnalare prontamente al Responsabile per l'Esecuzione del Contratto di Ce.P.i.M. e a RFI eventuali problematiche tecnico-manutentive relative all'infrastruttura ferroviaria utilizzata;
- partecipare con un ruolo propositivo di supporto e di consulenza trasportistica alla progettazione degli interventi sul piano del ferro previsti, al fine di assicurare l'ottimizzazione delle potenzialità per lo sviluppo del traffico ferroviario e l'efficienza dei servizi di manovra;
- contribuire, su richiesta di Ce.P.I.M., alla definizione di documentazione tecnica in materia di sviluppo dei traffici ferroviari, sicurezza, etc.

Art.8 – Orari di servizio

Il Gestore Unico e Operatore di manovra dovrà garantire l'operatività necessaria allo svolgimento delle attività di movimentazione programmate nei seguenti orari e giorni:

- H24 dal Lunedì al Venerdì (esclusi festivi);
- Sabato dalle ore 06:00 alle ore 22:00 (esclusi festivi).

Durante le fasce orarie di estensione del servizio (dalle ore 22:00 alle ore 06:00 dal Lunedì al Venerdì e dalle ore 14:00 alle ore 22:00 del Sabato), si ipotizza che il presidio operativo possa essere assicurato mediante l'impiego di un'unica squadra operativa. Nei restanti intervalli orari, il servizio deve essere garantito con due squadre operative attive.

Resta inteso che, in linea con quanto previsto dall'art. 11 e con l'obiettivo di assicurare la sostenibilità economica del servizio di manovra, specialmente alla luce della futura attivazione della Stazione di Parma Interporto, è garantita al Gestore Unico la possibilità di proporre all'assemblea comprensoriale una riduzione del numero minimo dei locomotori messi a disposizione e delle relative squadre.

Dovranno in ogni caso essere garantite le coperture per eventuali ritardi dei treni rispetto agli orari programmati, previo riconoscimento, nel caso di lavoro al di fuori degli orari di servizio suindicati (ore residue del sabato, domenica e festivi), di un incremento forfettario della tariffa da disciplinare tramite trattativa privata ai fine di tenere conto della maggiorazione del costo del lavoro sostenuta dal GU.

Il Gestore Unico e Operatore di manovra dovrà rendersi disponibile a organizzare servizi richiesti in giorni festivi infrasettimanali o in orari non inclusi negli orari di servizio sopra indicati, definendo un sovrapprezzo proporzionale alle documentate maggiorazioni del costo del personale impiegato. La richiesta di disponibilità di servizi dovrà essere anticipata dal soggetto contrattualmente titolato con congruo anticipo rispetto alla data prevista di esecuzione del servizio stesso.

Il mancato rispetto di questo standard di qualità, dove attribuibile al Gestore Unico e Operatore di manovra e previo rispetto del tempo di anticipo nella richiesta di disponibilità festiva o notturna di cui sopra, darà luogo ad applicazioni di penali come previsto nel presente Capitolato.

Art.9 – Requisiti di sicurezza

Il Concessionario è tenuto a rispettare le vigenti norme di sicurezza a tutela della salute dei lavoratori dipendenti e le norme specifiche in materia di servizi ferroviari.

In particolare, durante i lavori di realizzazione del nuovo scalo merci, il Concessionario dovrà interfacciarsi e coordinarsi con l'Impresa esecutrice delle opere e dei lavori per conto di RFI al fine di svolgere sempre in sicurezza i servizi di manovra.

Fermo restando il requisito di partecipazione previsto dal disciplinare di gara, il Concessionario è tenuto a mantenere, per tutta la durata della concessione, un Certificato di Sicurezza Unico in corso di validità, rilasciato da ANSFISA o dall'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie (ERA) ai sensi della normativa vigente, comprendente l'attività di manovra ferroviaria e valido per l'area di esercizio interessata dai servizi effettivamente svolti.

Il Concessionario trasmette a CEPIM copia del certificato almeno tre mesi prima dell'avvio del servizio e comunica tempestivamente ogni rinnovo, aggiornamento, limitazione, sospensione o revoca.

Qualora l'attivazione del nuovo scalo di Parma Interporto richieda un aggiornamento del certificato o un'estensione dell'area di esercizio, il Concessionario provvede a ottenerli e a trasmetterne copia a CEPIM prima dell'avvio delle attività nel nuovo scalo. Tali attività possono essere svolte esclusivamente quando risultino coperte da un certificato valido.

Il Concessionario si impegna ad aggiornare ed adottare, e a far rispettare al proprio personale, tutte le normative di sicurezza e di gestione delle attività ferroviarie applicabili anche relativamente alla gestione di traffici di merci pericolose, nonché ad assicurare il pieno rispetto delle attività di formazione professionale nel rispetto della normativa vigente.

Il Concessionario dovrà inoltre documentare, prima dell'avvio e in conformità a quanto indicato nell'offerta tecnica, la disponibilità di un sistema di acquisizione e mantenimento delle competenze professionali.

Art.10 - Licenza di impresa ferroviaria

Il Concessionario è tenuto a trasmettere a CEPIM copia della licenza di impresa ferroviaria per il trasporto merci, valida ed efficace, rilasciata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai sensi del d.lgs. 15 luglio 2015, n. 112 e successive modificazioni e integrazioni, oppure della corrispondente licenza rilasciata dall'autorità competente di un altro Stato membro dell'Unione europea e valida in Italia secondo la normativa vigente.

Art.11 – Materiale rotabile

Il concessionario dovrà mettere a disposizione un numero di locomotori adeguato ai servizi richiesti fino all'apertura della Stazione di Parma Interporto nel numero minimo di 3 mezzi (inclusa la scorta) in grado di movimentare il traffico ferroviario merci del Comprensorio, in particolare con caratteristiche tecniche adeguate al servizio di movimentazione in piano di convogli (da svolgere in traino o in spinta tenuto conto del peso degli stessi, delle capacità e dell'andamento plano-altimetrico) e in regola con le disposizioni normative vigenti.

In linea con quanto previsto dal Regolamento Comprensoriale della Manovra Ferroviaria (ReCoMaF) di Parma e con l'obiettivo di assicurare la sostenibilità economica del servizio di manovra, specialmente alla luce della futura attivazione della Stazione di Parma Interporto, è garantita al Gestore Unico la possibilità di proporre all'assemblea comprensoriale una riduzione del numero minimo dei locomotori messi a disposizione e delle relative squadre.

È onere del Gestore Unico e Operatore di Manovra (alle stesse condizioni economiche) dotarsi di un parco mezzi quantitativamente e qualitativamente adeguato alle necessità e fabbisogni che dovessero emergere nel corso della durata della Concessione. Eventuali operazioni di manovra aggiuntive dovute all'impiego di locomotori di potenza insufficiente non saranno retribuite da parte dell'Impresa Ferroviaria/Terminalista, oltre a dare luogo all'applicazione delle penali previste in caso di mancato rispetto delle performance indicate.

L'Impresa Concessionaria dovrà sempre garantire a tutti gli utenti un servizio celere ed efficiente a prescindere dai periodi di manutenzione programmata o indisponibilità di uno o più mezzi, i quali dovranno pertanto essere sostituiti con altri idonei aventi le stesse caratteristiche tecniche e prestazionali, con relativa apposita comunicazione scritta a Ce.P.I.M..

La disponibilità del materiale rotabile e la documentazione circa la sua adeguatezza funzionale e rispetto ai requisiti di sicurezza indicati dovranno essere dimostrate a Ce.P.I.M. entro la data di inizio dell'esecuzione del servizio. La mancata presentazione del materiale o la sua inadeguatezza possono costituire motivo di recesso unilaterale da parte di Ce.P.I.M..

Per tutta la durata della concessione la disponibilità dei locomotori potrà essere dimostrata con titolo di proprietà o con altri titoli contrattuali che ne assicurino il pieno e immediato utilizzo anche secondo le necessità e i possibili imprevisti che possono occorrere nel corso delle attività.

In caso di materiale rotabile nuovo e da acquistare o da noleggiare dovranno essere presentati adeguati schemi tecnici e attestazioni del costruttore per conferma delle caratteristiche tecnico- funzionali e copia degli ordini o dei pre-ordini di acquisto/contratti entro i medesimi termini.

Con riferimento al materiale rotabile impiegato all'avvio del servizio, il Concessionario, su richiesta di Ce.P.I.M., dovrà comunque fornire evidenza della documentazione sullo stato di avanzamento e sul rispetto delle tempistiche per l'approvvigionamento dei mezzi.

Il materiale rotabile, idoneo all'utilizzo e regolarmente registrato secondo la normativa vigente, dovrà in ogni caso essere disponibile, unitamente a copia dei relativi documenti di idoneità al servizio, e posizionato presso il comprensorio di Parma almeno 15 giorni prima dell'avvio del servizio. Il mancato rispetto di queste condizioni comporta l'applicazione delle penali previste e la facoltà di recesso dal contratto da parte di Ce.P.I.M. in caso di evidente e non sanabile indisponibilità del materiale indicato in offerta.

Art.12 – Personale e clausola sociale

Il personale impiegato nelle attività oggetto della concessione dovrà disporre delle necessarie abilitazioni tecniche e di sicurezza come da normativa vigente.

Dovranno inoltre essere garantite e mantenute le abilitazioni per le attività di verifica e formazione dei treni, dove offerte.

Gli addetti attualmente impiegati nel servizio hanno le caratteristiche riportate nel relativo allegato "Elenco personale".

Art.13 – Livelli di performance

Il Gestore Unico dovrà rispettare i livelli di performance del servizio indicati nel presente Capitolato e dovrà garantire livelli di servizio in linea con gli standard previsti dalla disciplina dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti in materia.

Art. 14 Gestione dei rischi

Rischio di variazione della domanda dei servizi di manovra

Il presente articolo disciplina il rischio connesso alla variazione, rispetto alle previsioni contenute nella documentazione di gara e, della domanda dei servizi di manovra e dei conseguenti ricavi del Concessionario. La domanda assunta a base di gara è quella storica (anno 2025) come descritta analiticamente nell'allegato "Domanda di servizi".

Il Concessionario assume il rischio derivante dalle normali oscillazioni della domanda e dei ricavi entro una fascia pari al $\pm 10\%$ dei ricavi previsti per ciascun anno di riferimento rispetto ai ricavi assunti nel PEF di offerta.

Le variazioni ricomprese entro tale soglia si intendono rientranti nell'ordinaria alea gestionale della concessione e non danno luogo, di per sé, a compensazioni, indennizzi o revisione del PEF di offerta.

Qualora la variazione dei ricavi sia superiore, in aumento o in diminuzione, alla soglia del $\pm 10\%$, la quota eccedente tale soglia è posta a carico del Concedente, secondo i criteri e le modalità di cui al presente articolo.

Ai fini dell'applicazione della presente disposizione, rilevano esclusivamente le variazioni della domanda non imputabili al Concessionario e non derivanti da sue inefficienze organizzative, gestionali o commerciali.

Il Concessionario è tenuto a monitorare con continuità l'andamento dei flussi, della domanda e dei ricavi, confrontandoli con le previsioni del PEF di offerta e della documentazione di gara. A tal fine, il Concessionario trasmette periodicamente al Concedente un quadro riepilogativo contenente almeno:

- a) i volumi effettivi dei servizi erogati;
- b) i ricavi effettivamente conseguiti;
- c) lo scostamento rispetto ai valori previsti;
- d) le cause dello scostamento;
- e) le misure adottate o proposte per contenerne gli effetti.

Le Parti si impegnano inoltre a valutare, ove compatibile con la normativa applicabile, eventuali interventi su tariffe, livelli di servizio, organizzazione dell'attività o altre misure idonee a mitigare gli effetti delle variazioni della domanda.

Qualora lo scostamento eccedente la soglia del $\pm 10\%$ produca un impatto significativo e documentato sull'equilibrio economico-finanziario della concessione, il Concessionario può richiedere la revisione del PEF di offerta.

La richiesta dovrà essere corredata da idonea documentazione attestante:

- a) l'effettiva variazione dei volumi e dei ricavi;
- b) il superamento della soglia contrattualmente prevista;
- c) il nesso causale tra la variazione della domanda e l'alterazione dell'equilibrio economico-finanziario;
- d) le misure di mitigazione già adottate;
- e) l'assenza di responsabilità del Concessionario nella determinazione dello scostamento.

La revisione del PEF è limitata agli effetti economici riconducibili alla quota di variazione eccedente la soglia del $\pm 10\%$ e deve tenere conto di eventuali risparmi, maggiori ricavi, compensazioni o altri effetti economici positivi connessi alla medesima variazione.

Le eventuali misure di riequilibrio sono determinate in misura strettamente necessaria a ripristinare le condizioni di equilibrio economico-finanziario della concessione, senza determinare sovracompensazioni o alterare l'allocazione ordinaria del rischio posta a carico del Concessionario entro la soglia del $\pm 10\%$.

Variazione della data di attivazione della Stazione Parma Interporto

Ai fini dell'organizzazione del servizio, della programmazione delle risorse e della predisposizione del Piano Economico-Finanziario ("PEF") di offerta da parte dei partecipanti alla gara, è assunta quale data programmata di attivazione della Stazione di Parma Interporto quella indicata nel presente Capitolato e negli altri documenti contrattuali (01/01/2029).

Qualsiasi variazione, in anticipazione o in posticipo, della data programmata di attivazione della Stazione dovrà essere comunicata dal Concedente (Ce.P.I.M.) al Concessionario con un preavviso non inferiore a quattro (quattro) mesi rispetto alla nuova data prevista di attivazione. La comunicazione dovrà indicare la nuova data prevista e, per quanto disponibile, le circostanze che hanno determinato la variazione.

Qualora la data di attivazione della Stazione sia anticipata rispetto a quella assunta a riferimento nel PEF di offerta, e tale anticipazione determini l'inutilizzabilità anticipata, totale o parziale, di asset, risorse, mezzi, servizi o altri impegni già assunti dal Concessionario sulla base della data originariamente prevista, gli effetti economici conseguenti all'anticipazione sono oggetto di apposita valutazione ai fini del riequilibrio economico-finanziario.

A tal fine, il Concessionario presenta un quadro analitico e documentato recante almeno:

- a) i costi fissi e gli altri costi non comprimibili relativi ad asset, mezzi, personale, servizi, contratti o obbligazioni già impegnati fino alla data originariamente prevista per l'attivazione della Stazione;
- b) le eventuali minori entrate direttamente conseguenti all'anticipazione;
- c) gli eventuali costi cessanti, risparmi o altri effetti economici positivi derivanti dalla medesima anticipazione;
- d) il saldo economico netto derivante dalla variazione della data.

Sono riconoscibili esclusivamente i costi e le minori entrate direttamente conseguenti all'anticipazione, adeguatamente documentati e non ragionevolmente evitabili o comprimibili, al netto di ogni risparmio, costo cessante o altra utilità economica correlata.

Qualora dal quadro di cui al comma precedente emerga un saldo economico negativo, le Parti procedono alla revisione del PEF di offerta e, ove necessario, alla conseguente revisione delle tariffe applicabili per il periodo successivo, secondo criteri idonei ad assorbire il deficit determinato dall'anticipazione e a ripristinare le condizioni di equilibrio economico-finanziario previste dal Contratto.

La revisione dovrà essere proporzionata all'effettivo impatto economico della variazione e non potrà determinare sovracompensazioni o benefici ulteriori rispetto a quanto necessario al riequilibrio.

Qualora la data di attivazione della Stazione sia posticipata e la relativa variazione sia comunicata dal Concedente (Ce.P.I.M.) al Concessionario nel rispetto del termine minimo di quattro (quattro) mesi, il relativo rischio organizzativo è considerato assorbibile nell'ambito dell'ordinaria capacità di programmazione delle attività e non dà luogo, di per sé, a compensazioni, indennizzi o revisione del PEF di offerta.

Resta ferma la possibilità di procedere diversamente qualora il posticipo determini effetti eccezionali e documentati non ragionevolmente gestibili mediante una riprogrammazione delle risorse nel periodo di preavviso.

In ogni caso, le Parti sono tenute ad adottare, secondo buona fede e diligenza, tutte le misure ragionevolmente disponibili per contenere gli effetti economici derivanti dalla variazione della data di attivazione della Stazione.

Art.15 - Pubblicità delle Condizioni economiche applicate e delle performance raggiunte

Il Gestore Unico e Operatore di Manovra si obbliga a pubblicare sul proprio sito web le condizioni economiche e tecniche applicate, il sistema delle penali, un report sui livelli di performance raggiunti e le cause di ritardi e disservizi e i riferimenti aziendali per contatti di natura commerciale e amministrativa.

Art. 16 – Obbligo di condizioni non discriminatorie

Il Gestore Unico e Operatore di Manovra si obbliga ad adottare condizioni tecnico-economiche non discriminatorie nei confronti dei clienti dei servizi di manovra ferroviaria.

Art. 17 – Obbligo di contabilità separata e distinta per le operazioni di manovra e di rendicontazione

Il Gestore Unico e Operatore di Manovra si obbliga a tenere una contabilità specifica per le attività di manovra svolta all'interno del presente affidamento, fornendo a Ce.P.I.M. una rendicontazione dettagliata di:

- per ogni singolo terminalista raccordato alla rete ferroviaria, le informazioni statistiche (ad es. n° totale treni e n° totale carri movimenti, origine e destinazione con indicazione specifica degli scali merci, Impresa ferroviaria/MTO, quantità [ton], tipologia e descrizione specifica della merce trasportata, n° containers [unità di carico e/o TEU], n° casse per inerti, etc.), trasmesse a Ce.P.I.M. mensilmente ed entro il giorno 15 del mese successivo a quello di interesse attraverso un apposito report in formato Excel che potrà essere soggetto ad eventuali aggiornamenti e/o integrazioni successive in funzione delle necessità di monitoraggio ed analisi da parte di Ce.P.I.M.;
- livelli di performance registrati, con analisi delle cause e delle responsabilità degli scostamenti dagli standard previsti (mensile);
- rendicontazione economica del servizio svolto, per singolo anno solare, precisando almeno i ricavi da Imprese Ferroviarie, da Terminalisti o da altri operatori e i costi suddivisi per natura (annuale);
- elenco aggiornato dei locomotori utilizzati e loro dati identificativi e caratteristici (annuale);
- elenco aggiornato delle risorse operative impiegate nel servizio con indicazione delle loro qualifiche e principali mansioni (annuale).

La rendicontazione prevista su base annuale sarà trasmessa entro 1 mese dall'approvazione del Bilancio dell'anno di riferimento.

L'elenco dei locomotori utilizzati deve essere aggiornato entro 5 giorni da eventuali modifiche al parco mezzi.

Art. 18 – Penali

Le penali relative al mancato rispetto dei livelli di servizio sono disciplinate nei contratti tra il Concessionario e i richiedenti i servizi di manovra, nel rispetto delle condizioni previste dalla misura 12.2 dell'Allegato A alla delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 130/2019 e successive modificazioni e integrazioni. Per le fattispecie previste dalla medesima disposizione, l'importo della penale è concordato tra le parti in misura non inferiore al 10% del corrispettivo previsto per l'operazione di manovra interessata.

L'operatore del servizio di manovra pubblica sul proprio sito web il rapporto percentuale tra operazioni soggette a penali ed il totale delle operazioni svolte, sia con riferimento ai singoli utenti che alla totalità degli stessi.

I suddetti dati sono pubblicati, con cadenza almeno semestrale, entro tre mesi dalla conclusione del periodo di riferimento.

Art. 19 – Obblighi informativi alla scadenza del Contratto

In vista del termine del Contratto, dietro richiesta di Ce.P.I.M., il Concessionario si obbliga a:

- comunicare l'elenco dei mezzi utilizzati per il servizio e l'elenco di altri eventuali beni impiegati;
- comunicare l'elenco del personale impiegato distinto per categoria, anzianità e costo aziendale medio;
- comunicare gli elementi di sintesi dei contratti in corso (durata; volumi; accordi integrativi rispetto alle condizioni base della presente procedura; ecc..).

Art. 20 – Subentro di operatore al termine del Contratto

In caso di subentro di nuovo operatore al termine del Contratto, il Concessionario si obbliga a:

- trasferire eventuali locomotori e altri beni essenziali per cui abbia dato la preventiva disponibilità;
- trasferire il sistema informativo o i moduli di interoperabilità realizzati nel corso dell'affidamento, dove espressamente richiesto da CE.P.I.M. o ne sia stata data la preventiva disponibilità;
- trasferire ulteriori eventuali beni per cui abbia dato la preventiva disponibilità;
- comunicare il personale che intende mettere a disposizione del subentrante secondo la normativa vigente e le indicazioni del futuro capitolato di gara;
- trasferire i contratti in essere, che dovranno contenere esplicita clausola in caso di cessazione per qualsiasi causa dell'affidamento del servizio di Gestore Unico e Operatore di Manovra.

In caso di subentro di nuovo operatore al termine del Contratto, il GU si obbliga a trasferire al subentrante tutte le informazioni necessarie per garantire la continuità operativa del servizio, ivi inclusi i riferimenti dei Responsabili di Contratto delle IF/Terminalisti.

In caso di passaggio di addetti all'eventuale subentrante, il GU si impegna a non ostacolare o ritardare le attività preliminari e a concordare con subentrante e organizzazioni sindacali le modalità di passaggio.

Art. 21 – Subappalto

Il ricorso al subappalto è disciplinato dalla normativa vigente in materia di contratti pubblici.

In considerazione della natura specialistica del servizio di manovra ferroviaria e delle connesse esigenze di sicurezza, continuità operativa e coordinamento delle attività, le prestazioni essenziali individuate nella documentazione di gara dovranno essere eseguite direttamente dal Concessionario, nei limiti e secondo le condizioni consentite dalla normativa applicabile.

L'eventuale subappalto delle restanti prestazioni è subordinato al rispetto delle disposizioni normative vigenti e alle autorizzazioni eventualmente previste.

Art. 22 – Copertura assicurativa

Il Concessionario dovrà stipulare idonee coperture assicurative full risk con un massimale annuo complessivo non inferiore a Euro 50.000.000 (cinquanta milioni/00) per sinistro a copertura della responsabilità derivante dall'esecuzione dei servizi oggetto del presente contratto e di eventuali danneggiamenti anche causati all'infrastruttura ferroviaria del comprensorio.

Art. 23 -Risoluzione

La concessione è soggetta a risoluzione nel caso in cui il Concessionario comprometta per negligenza o imperizia la regolare esecuzione del servizio nei casi previsti dalla Legge, oltre all'eventuale perdita di uno dei requisiti previsti per la partecipazione alla gara.

In caso di grave inadempimento, la Stazione Appaltante ha la facoltà di chiedere la risoluzione anticipata del contratto per l'esecuzione del servizio, nonché il risarcimento del danno, previa diffida da comunicarsi al Concessionario a mezzo PEC con firma digitale, con preavviso di 15 (quindici) giorni, qualora lo stesso:

- incorra nella violazione delle disposizioni del presente Capitolato;
- sia sottoposto a scioglimento, fallimento, concordato o qualsiasi altra procedura concorsuale;
- incorra in qualunque altra grave violazione, tale da incidere in misura rilevante sulla qualità del servizio reso o sulla continuità dei traffici ferroviari interportuali;
- per l'inadempimento delle previsioni contrattuali relative ai servizi da espletare oggetto della presente procedura di gara;
- per mancato e non sanato adeguamento alle previsioni normative che regolano e disciplinano le attività ferroviarie;
- per mancata messa a disposizione dei locomotori di manovra oltre un periodo di quattro mesi rispetto al termine contrattualmente previsto, fatto salvo il diritto al risarcimento degli eventuali danni secondo la normativa applicabile.

Art. 24 - Clausola risolutiva espressa

Fermo restando le ipotesi di risoluzione di cui al presente Capitolato e la normativa rilevante in materia, la Stazione appaltante, anche in presenza di un solo grave inadempimento, potrà risolvere di diritto il contratto, nei seguenti casi:

- interruzione o sospensione del servizio senza giusta causa;
- inosservanza reiterata delle disposizioni di legge, dei regolamenti e degli obblighi previsti dal presente Capitolato;
- inadempienza degli obblighi previdenziali ed assicurativi per il personale dipendente;
- intervenuta eccessiva onerosità della gestione;
- inadempienza contrattuale grave.

Art. 25 - Foro competente

La definizione di tutte le controversie derivanti dall'esecuzione del contratto è devoluta esclusivamente al Tribunale ordinario competente presso il Foro di Parma.

In caso di controversia è espressamente escluso il ricorso all'arbitrato.

Art. 26 – Spese contrattuali, imposte e tasse

Sono a carico dell'esecutore:

- le spese contrattuali;
- le spese, le imposte, i diritti di segreteria e le tasse relativi al perfezionamento e alla registrazione del contratto.

Art. 27 – Divieto di cessione

È vietata, a pena di nullità, la cessione, a qualunque titolo, della concessione.

Art. 28 – Garanzia definitiva

L'Aggiudicatario al momento della stipulazione e comunque prima dell'avvio delle attività dovrà produrre garanzia definitiva nei modi e forme di cui all'articolo 117 del Codice dei Contratti.

Art. 29 – Criteri di aggiudicazione

Tabella Punteggi

N°	CRITERI DI VALUTAZIONE	PUNTI MAX	SUB-CRITERI DI VALUTAZIONE		PUNTI D MAX	PUNTI T MAX
Criteri qualitativi						
1	Caratteristiche dei locomotori	27	1.1	Vetustà locomotori: mese e anno di immatricolazione	7	
			1.2	Vetustà locomotori: numero ore di esercizio	7	
			1.3	Dotazioni sistemi di sicurezza	4	
			1.4	Potenza dei locomotori	5	
			1.5	Livello emissioni inquinanti	4	
2	Modello di esercizio	19	2.1	Proposta operativa delle soluzioni migliorative rispetto allo scenario di esercizio attuale e programmato	4	
			2.2	Tempi di esecuzione	5	
			2.3	Soluzioni operative per la risoluzione di criticità	5	
			2.4	Disponibilità di esecuzione del servizio in orari diversi da quelli stabiliti	5	
3	Progetto di assorbimento del personale	9	3.1	Soluzioni per promuovere la stabilità occupazionale	9	
4	Qualità formazione del personale	5	4.1	Livello di formazione del personale addetto	5	
Criteri tabellari						
5	Certificazioni e modelli organizzativi	10	5.1	ISO 45001:2018		2
			5.2	ISO 14001:2015		2
			5.3	ISO 9001:2015		2

			5.4	Bilancio di sostenibilità		2
			5.5	Certificazione Parità di Genere		2
	Totale	70			60	10

Si precisa che:

1. Nella colonna identificata con la lettera D vengono indicati i “Punteggi discrezionali” per i criteri qualitativi, vale a dire i punteggi il cui coefficiente è attribuito in ragione dell’esercizio della discrezionalità spettante alla commissione giudicatrice.
2. Nella colonna identificata dalla lettera T vengono indicati i “Punteggi tabellari” per i criteri tabellari, vale a dire i punteggi fissi e predefiniti che saranno attribuiti o non attribuiti in ragione dell’offerta o mancata offerta di quanto specificamente richiesto.

A) Offerta tecnica

Il concorrente dovrà produrre la seguente documentazione:

1. Elenco dei locomotori che verranno utilizzati per la gestione del servizio con relative schede tecniche;
2. Una relazione tecnica – rispettosa delle formalità di firma indicate dal disciplinare di gara - non superiore a 20 facciate ed articolata in sezioni e sottosezioni ciascuna idonea a descrivere compiutamente la proposta gestionale con riferimento ai criteri e sotto criteri sopra riportati.
3. Il progetto di assorbimento del personale;
4. Il progetto di formazione del personale.

Nel caso di avvalimento premiale dovrà altresì essere prodotto il contratto di avvalimento.

L’offerta tecnica non potrà proporre standard prestazionali né caratteristiche funzionali e strutturali inferiori a quelli minimi indicati nel presente Capitolato Speciale d’Appalto. Qualora la difformità riguardi requisiti o caratteristiche espressamente qualificati come minimi o inderogabili dalla documentazione di gara, con particolare riferimento alle previsioni di cui agli artt. 8 “Orari di servizio”, 9 “Requisiti di sicurezza”, 10 “Licenza di impresa ferroviaria”, 11 “Materiale rotabile” e 12 “Personale e clausola sociale” del Capitolato Tecnico Speciale, l’offerta sarà considerata non ammissibile.

Negli altri casi, qualora la proposta risulti peggiorativa rispetto agli standard posti a base di gara, la Commissione potrà, in ragione della natura e della rilevanza della difformità, non attribuire alcun punteggio al relativo criterio o sub-criterio di valutazione.

B) Metodo di attribuzione del punteggio all’offerta tecnica

B.1.1) Criteri qualitativi: descrizione

Criterio 1 Caratteristiche dei locomotori (criterio qualitativo): il punteggio è assegnato valutando in forma comparativa le offerte ricevute (Elenco dei locomotori e Schede tecniche) e gli elementi riportati in tabella (1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5).

A tale fine dovrà essere prodotto l’elenco dei mezzi utilizzati con specificazione per ciascuno:

1. Vetustà dei locomotori: dovrà essere prodotta la documentazione attestante per ciascun mezzo:
 - a. il mese e l’anno di immatricolazione;
 - b. le ore di esercizio di ciascun mezzo;
 - c. la descrizione dei sistemi e delle dotazioni di sicurezza;
 - d. la potenza;
 - e. il livello di emissioni inquinanti.
2. Ulteriori elementi ritenuti utili all’assegnazione del punteggio.

Tutte le informazioni riportate nella relazione dovranno trovare riscontro nella documentazione e schede tecniche relative a ciascun veicolo. Nel caso di mancato riscontro o di assenza delle schede e della documentazione tecnica il punteggio non sarà assegnato.

Nel caso in cui il concorrente si impegni a mettere a disposizione locomotori nuovi, dovrà produrre idonea documentazione attestante l'avvenuto ordine o pre-ordine di acquisto, anche subordinato all'aggiudicazione della procedura, dalla quale risulti una data di consegna compatibile con i termini previsti per l'avvio del servizio e, in ogni caso, tale da garantire la disponibilità dei mezzi nei termini stabiliti dal Capitolato tecnico.

Criterio 2 Modello di esercizio (criterio qualitativo): il punteggio è assegnato valutando in forma comparativa le offerte ricevute (Relazione tecnica); a tale fine la relazione dovrà descrivere i seguenti elementi:

1. Modello di esercizio del servizio: la relazione dovrà dettagliatamente descrivere la proposta organizzativa precisando in particolare:
 - a. Personale impiegato distinto per inquadramento ed ore destinate in via esclusiva al servizio;
 - b. Organizzazione del servizio riferita alle diverse prestazioni di cui si compone l'attività e quindi
 - i. Orari di apertura del servizio e condizioni e limiti della disponibilità a mantenere il servizio attivo anche in orari diversi;
 - ii. Modi e tempi di esecuzione delle singole prestazioni;
 - c. Analisi delle possibili criticità e soluzioni organizzative per prevenirle/affrontarle.
 - d. Forme di flessibilità organizzativa relative a titolo esemplificativo a:
 - i. Sostituzione del personale assente
 - ii. Gestione delle emergenze ed imprevisti
2. Proposte migliorative: indicazione, a titolo di soluzioni tecniche migliorative del servizio di manovra, di servizi aggiuntivi rispetto a quelli minimi a base di gara (ad.es. soluzioni digitali e per il monitoraggio delle operazioni di manovra), che determinino una maggiore efficienza delle prestazioni e/o un aumento del livello di customer satisfaction rispetto alla qualità del servizio in capo ai fruitori finali, senza addebito di ulteriori costi.
3. Ulteriori elementi ritenuti utili all'assegnazione del punteggio.

Criterio 3 Progetto di assorbimento del personale del gestore uscente (criterio qualitativo): il punteggio è assegnato valutando in forma comparativa le offerte ricevute ("Progetto di assorbimento del personale"); a tale fine il "Progetto di assorbimento del personale" dovrà descrivere i seguenti elementi:

1. Progetto di assorbimento del personale. Relazione dovrà contenere una dettagliata proposta di assorbimento del personale attualmente impiegato (così come individuato nell'apposito documento allegato in atti di gara) con il quale il concorrente sulla base della propria proposta organizzativa indica modi, forme, tempi e limiti di assorbimento del personale in servizio precisando in particolare:
 - a. La consistenza del personale che intende assorbire indicando per ciascun operatore:
 - i. Il CCNL che intende applicare;
 - ii. L'orario di servizio
 - iii. Le condizioni contrattuali.
2. Ulteriori elementi ritenuti utili all'assegnazione del punteggio.

Criterio 4 Piano di formazione del personale (criterio qualitativo): il punteggio è assegnato valutando in forma comparativa (Relazione tecnica); a tale fine la relazione dovrà descrivere i seguenti elementi:

1. Il piano di formazione che il concorrente si impegna ad attivare nei 5 anni di durata del contratto riservato al personale.

Si precisa che non viene considerata la formazione in materia di sicurezza e prevenzione infortuni obbligatoria.

B.1.2) Criteri qualitativi: criteri di attribuzione dei punteggi

A ciascuno degli elementi qualitativi cui è assegnato un punteggio discrezionale nella colonna "D" della tabella è attribuito un coefficiente definitivo determinato attraverso l'attribuzione di un coefficiente variabile da zero

ad uno da parte di ciascun commissario secondo la tabella di seguito riportata. Si precisa che sono ammessi punteggi intermedi.

Ai fini dell'attribuzione del punteggio per ciascuno dei criteri e sotto criteri individuati nella Colonna "D" della nella tabella "punteggi" si opera come di seguito:

- ciascun commissario assegna una valutazione compresa tra 0 ed 1 (coefficiente);
- si determina la media dei coefficienti assegnati;
- si riporta ad 1,0 la migliore media (quella più alta) e si proporzionano a tale media le medie provvisorie prima calcolate, per ogni singolo elemento di valutazione (coefficiente definitivo);
- si moltiplica la media dei coefficienti definitivi per il punteggio massimo inserito nella colonna D.

La valutazione di ciascun commissario, ai fini dell'attribuzione del relativo coefficiente, sarà effettuata sulla base della seguente scala di giudizi, cui corrispondono i coefficienti numerici indicati (sono ammessi punteggi intermedi):

eccellente	Il sub-criterio è trattato in modo completamente esauriente e quanto proposto risponde in modo assolutamente soddisfacente alle attese	1,0
molto buono	Il sub-criterio è trattato in modo esauriente e quanto proposto risponde in modo soddisfacente alle attese	0,8
buono	Il sub-criterio è trattato in modo completo e quanto proposto risponde alle attese	0,6
discreto	Il sub-criterio è trattato in modo accettabile e quanto proposto è adeguato alle attese	0,4
sufficiente	Il sub-criterio è tratto in modo sufficiente e quanto proposto è appena adeguato alle attese	0,2
insufficiente	Il sub-criterio è tratto in modo insufficiente e quanto proposto non risponde alle attese	0,0

È prevista la riparametrazione del punteggio finale. Pertanto, al fine di non alterare i pesi stabiliti tra i vari criteri, se nel punteggio per l'offerta tecnica complessiva nessun concorrente ottiene il punteggio massimo, tale punteggio viene riparametrato attribuendo all'offerta del concorrente che ha ottenuto il punteggio complessivo più alto per l'offerta tecnica il punteggio massimo previsto e alle offerte degli altri concorrenti un punteggio proporzionale decrescente.

Il punteggio relativo all'offerta tecnica (e quindi le necessarie operazioni matematiche) è assegnato secondo le funzionalità del sistema SATER.

B.2.1) Criteri tabellari: descrizione

Criterio 5 Certificazioni e modelli organizzativi (criterio tabellare): ai fini dell'assegnazione del punteggio dovrà essere prodotta idonea documentazione comprovante il possesso o l'adozione degli elementi indicati.

B.2.2) Criteri tabellari: Criteri di attribuzione dei punteggi

Per ciascun elemento di valutazione ricompreso nella colonna "T", il punteggio è quindi attribuito in misura fissa e predeterminata.

In particolare:

- in caso di possesso o disponibilità dell'elemento richiesto, è attribuito il punteggio di **2 punti**;
- in caso di mancato possesso o mancata disponibilità dell'elemento richiesto, è attribuito un punteggio pari a **0 punti**.

Non sono previsti punteggi intermedi.

C) Offerta economica

L'offerta economica si compone dei seguenti criteri:

Ribasso unico sull'elenco dei prezzi delle prestazioni allegato al disciplinare di gara	indicazione della percentuale di ribasso unico da applicare a tutti i prezzi dell'allegato al disciplinare di gara.	punti 30
---	---	-------------

L'operatore economico dovrà indicare la percentuale di ribasso unico sull'elenco prezzi posto a base di gara allegato al disciplinare.

D) Metodo di attribuzione del punteggio all'offerta economica

Per quanto riguarda il criterio relativo al prezzo, di natura quantitativa, i coefficienti variabili tra zero ed uno saranno determinati attraverso la formula di seguito indicata per il calcolo del ribasso percentuale da riparametrare su 30 punti:

- $C_i \text{ (per } A_i \leq A_{soglia}) = [X * (A_i / A_{soglia})]$
- $C_i \text{ (per } A_i > A_{soglia}) = \{X + (1-X) * [(A_i - A_{soglia}) / (A_{max} - A_{soglia})]\}$

C_i = coefficiente attribuito al concorrente i -esimo

A_i = valore (ribasso) offerto dal concorrente i -esimo

A_{soglia} = Media aritmetica dei valori (ribassi sul prezzo) dei concorrenti

X = Valore coefficiente 0,85

A_{max} = valore (ribasso) dell'offerta più conveniente

Il punteggio (e quindi le necessarie operazioni matematiche) è assegnato secondo le funzionalità del sistema SATER.

Il concorrente è escluso dalla gara qualora consegua un punteggio inferiore alla soglia minima di 40 punti sui 100 punti massimi.

Fabio Rufini
15/10/2026 10:39:04 UTC+0200
TINIT-RFNFB A63L26H501T