



**REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA  
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA**

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS  
ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Servizio per il trasporto marittimo e aereo e della continuità territoriale

**Procedure di gara d'appalto per gli oneri di servizio pubblico ai sensi dell'art. 16 par. 9 e 10 e art. 17 del Regolamento (CE) 1008/2008.**

**Collegamenti Alghero – Roma Fiumicino e viceversa, Alghero – Milano Linate e viceversa, Cagliari – Roma Fiumicino e viceversa, Cagliari – Milano Linate e viceversa, Olbia – Roma Fiumicino e viceversa, Olbia – Milano Linate e viceversa.**

## **RISPOSTE AI QUESITI (FAQ)**

**Pervenuti entro il 30/11/2018**

**D1:** Si chiede conferma che il termine per la presentazione delle offerte sia fissato per il giorno 8 dicembre 2018 o se, in considerazione del fatto che i giorni 8 e 9 dicembre risultano festivi, la scadenza verrà posticipata alle ore 13:00 del giorno 10 dicembre 2018.

**R1:** In merito alla richiesta di cui sopra, si specifica che il termine ultimo per la presentazione delle offerte, 8 dicembre 2018, in quanto giorno festivo, si intende prorogato di diritto al giorno seguente non festivo, ovvero lunedì 10 dicembre 2018 alle ore 13:00.

**D2:** Si chiede conferma che il nuovo regime di oneri di servizio pubblico sarà obbligatorio dal prossimo 1° aprile 2019 oppure se la concessione delle rotte sarà efficace a partire da una data successiva, nel rispetto dell'art. 17 par. 4 del Reg. CE n.1008/2008.

**R2:** Al fine di ottemperare le prescrizioni dettate dall'art.17 par.4 del Reg. CE n.1008/2008 è in corso di perfezionamento il decreto ministeriale di rettifica del D.M. n.367/2018 che posticipa l'entrata in vigore degli oneri di servizio pubblico al 17 aprile 2019. La variazione dei termini di decorrenza dei nuovi oneri di servizio pubblico non determina modifiche del termine ultimo di presentazione delle offerte oltre quello specificato al precedente quesito n.1.

**D3:** Si chiede, in ossequio all'art. 86, comma 4 del D.Lgs. n.50/2016, di confermare la possibilità di fornire prova della capacità economica e finanziaria mediante documento/i alternativo/i al "bilancio degli ultimi tre anni" (richiesto dall'art. 6 paragrafo 13 dei Capitolati d'Oneri) e, se del caso, di indicare possibili documenti alternativi.



**REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA  
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA**

**ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS  
ASSESSORATO DEI TRASPORTI**

Servizio per il trasporto marittimo e aereo e della continuità territoriale

**R3:** In merito al quesito di cui sopra, la prova della capacità economica e finanziaria può essere fornita con dichiarazione resa, ai sensi e per gli effetti dell'art. 47 del D.P.R. 445/2000, dal soggetto o organo preposto al controllo contabile della società (sia esso il Collegio sindacale, il revisore contabile o la società di revisione), con allegata copia del documento di identità del sottoscrittore, attestante l'importo e la tipologia delle forniture relative al fatturato specifico dichiarato in sede di partecipazione.

**D4:** Si chiede di chiarire se per "fatturato consolidato relativo al traffico aereo" (richiamato all'art.6, paragrafo 2 dei Capitolati d'Oneri) si intendono (i) i ricavi totali, (ii) i ricavi derivanti dalle sole attività inerenti al trasporto aereo di passeggeri e merci (escludendo, dunque, i proventi di altre attività quali handling, manutenzione, marketing) oppure (iii) il fatturato ai fini della dichiarazione IVA.

**R4:** I ricavi derivanti dalle sole attività inerenti al trasporto aereo di passeggeri e merci (escludendo, dunque, i proventi di altre attività quali handling, manutenzione, marketing)

**D5:** Si chiede se il "Patto d'Integrità" inserito nella documentazione di gara sia da ritenersi definitivo ovvero se, alla luce della dicitura "Bozza di patto d'integrità" riportata sulla seconda pagina del documento, lo stesso sia soggetto a modifiche prima della scadenza dei termini per la consegna delle offerte.

**R5:** Il patto di integrità non sarà oggetto di modifiche.

**D6:** Considerato che l'aeroporto di Milano Linate chiuderà dal 27 luglio al 27 ottobre 2019 per lavori, in quel periodo i servizi aerei sulle rotte CAG-LIN e v.v., AHO-LIN e v.v. e OLB-LIN e v.v. dovranno essere spostati su uno degli altri due aeroporti insistenti sulla catchment area di Milano, presumibilmente su Malpensa (gestito da Sea analogamente a Linate). Tale spostamento comporterà una situazione di concorrenza (venendo meno uno degli assunti principali del bando ovvero la monodesignazione) tra il vettore aggiudicatario della rotta in esclusiva e vettori che operano in regime di libero mercato sulla medesima rotta, penalizzando così il primo che è tenuto a rispettare i vincoli previsti dal decreto d'imposizione degli oneri, nonché dal bando di gara e dal capitolato d'oneri. Si chiede a codesta rispettabile Stazione Appaltante di chiarire come intende affrontare la situazione sopra descritta, evitando di danneggiare il vettore aggiudicatario.

**R6:** Si informa che, in esito agli incontri con Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed ENAC, nonché degli aeroporti interessati, è stato individuato lo scalo di Milano Malpensa come l'aeroporto più idoneo a sostituire lo scalo di Milano Linate nel periodo dal 27 luglio al 27 ottobre 2019, la chiusura del quale, necessaria per consentire la realizzazione di opere di manutenzione straordinaria, costituisce causa di forza maggiore. Si evidenzia che il vettore che risulterà aggiudicatario in esclusiva per il servizio onerato ai sensi del DM n.367/2018, limitatamente al sopra indicato periodo di chiusura



**REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA**  
**REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA**

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS  
ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Servizio per il trasporto marittimo e aereo e della continuità territoriale

dell'aeroporto di Milano Linate, si troverà inevitabilmente – solo per le suddette motivazioni di forza maggiore – a esercitare il servizio stesso da/per un aeroporto (Milano Malpensa) sul quale sono già previsti dei collegamenti con la Sardegna che continueranno ad essere effettuati da altri vettori.

Si applicano invariate le previsioni contrattuali contenute negli atti di gara.

**D7:** Con riferimento alla chiusura dell'aeroporto di Linate, considerato che lo spostamento dei voli su altro aeroporto (presumibilmente Malpensa) vedrà un notevole incremento del numero di movimenti su tale aeroporto, con possibili impatti sulle operazioni aeroportuali e, di conseguenza, sull'operativo dei vettori, si chiede di conoscere le determinazioni di codesta spettabile Stazione Appaltante in merito all'applicazione, nel periodo di chiusura di Linate, delle previsioni relative alla continuità e regolarità dei servizi contenute nel Decreto d'imposizione (art. 3.4) e nelle Convenzioni (art. 6) da stipularsi ad esito dell'aggiudicazione delle rotte.

**R7:** Nel corso degli incontri con Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed ENAC, nonché degli aeroporti interessati, relativamente alle decisioni da assumere conseguenti alla chiusura per causa di forza maggiore dell'aeroporto di Linate, sono state valutate le caratteristiche degli scali potenzialmente alternativi a quello di Milano Linate. In particolare la configurazione infrastrutturale dello scalo di Milano Malpensa, in ragione dei volumi di traffico presenti oggi sullo stesso, garantisce una maggiore riserva di capacità sia in termini infrastrutturali che di bande orarie. Lo scalo di Malpensa di conseguenza garantisce maggiori livelli di accoglienza di traffico aggiuntivo. In relazione alle previsioni relative alla continuità e regolarità dei servizi si attira l'attenzione sul punto 3.4.2 laddove è previsto che *“Sono esclusi dall'applicazione delle suddette regole sia i voli il cui ritardo è dovuto a scioperi o ad eventi comunque collocati al di fuori della responsabilità e/o dal controllo del vettore sia i voli cancellati per le medesime cause”*. Tale disposizione è parimenti prevista all'art. 6 dello schema di convenzione laddove si prevede, inoltre che *“Non costituisce inadempimento imputabile al vettore l'interruzione del servizio per i seguenti motivi: condizioni meteorologiche avverse, chiusura di uno degli aeroporti indicati nel programma operativo, problemi di sicurezza, scioperi, casi di forza maggiore”*

**D8:** In riferimento a quanto previsto nell'Allegato Tecnico, dove al punto 3.3.5 è riportata la quotazione del jet-fuel con cui è stato effettuato il dimensionamento del servizio, pari a 488,5038 EUR/tonnellata metrica, si evidenzia che il jet-fuel ha avuto un incremento di costo considerevole nel semestre da dicembre 2017 a maggio 2018 (in media pari a 532,42 €/mt) che avrebbe suggerito di utilizzare tale parametro nello studio effettuato e di cui all'allegato tecnico indicato. E' possibile conoscere le ragioni per le quali non è stato utilizzato tale parametro più aggiornato?



**REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA**  
**REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA**

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS  
ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Servizio per il trasporto marittimo e aereo e della continuità territoriale

Inoltre, in relazione all'avvio dei servizi onerati previsto per Aprile 2019, si chiede quando la stazione appaltante comunicherà i nuovi valori tariffari derivanti dal ricalcolo del costo jet fuel e se questa variazione sarà calcolata sulla media semestrale giugno-novembre 2018 o su altra media.

**R8:** Si precisa che per il dimensionamento dei servizi aerei di linea oggetto delle gare in questione, è stato utilizzato un periodo di osservazione differente (un anno) da quello sopra citato e comunque aggiornato alle quotazioni fuel Platts FOB Mediterraneo disponibili precedentemente all'avvio alla Conferenza di servizi che si è tenuta in data 12.07.2018.

L'istruttoria di un eventuale adeguamento tariffario si terrà successivamente alla pubblicazione da parte di ISTAT dell'indice ISTAT FOI pubblicato, di consueto, il 15 gennaio di ogni anno e in base all'andamento della quotazione fuel rilevata nel semestre giugno-novembre 2018. Con specifico riferimento all'andamento del fuel, come previsto al punto 3.3.5 dell'Allegato tecnico al DM 367/2018, le tariffe e i tetti tariffari verranno aggiornati *“all'entrata in vigore dei presenti oneri e, successivamente, all'inizio di ciascuna stagione aeronautica, in caso di variazione percentualmente superiore al 5%, della media semestrale del costo del carburante, espresso in euro, rispetto al costo del carburante preso a riferimento in occasione dell'ultimo aggiornamento effettuato”*.

**D9:** In riferimento a quanto previsto nell'Allegato Tecnico dove al punto 3.3.1 sono descritte le caratteristiche dei biglietti per i passeggeri non residenti in Sardegna *“I biglietti per i passeggeri non residenti in Sardegna, fino a 72 ore precedenti la partenza, sono privi di limitazioni e ad essi non sarà applicabile alcuna restrizione, né alcuna penale per cambio di data/ora/itinerario e di richiesta di rimborso [...]”*

Da quanto ivi descritto si evince che tutti i biglietti per i non residenti in Sardegna, indipendentemente dalla tariffa corrisposta, hanno totale flessibilità oltre le 72 ore precedenti la partenza.

Successivamente nello stesso punto 3.3.1: *“Fermo restando quanto previsto dal punto 3.2.5, al vettore viene riconosciuta la facoltà di prevedere tariffe speciali di importo inferiore alle suddette tariffe onerate, anche a condizioni tariffarie differenti rispetto ai biglietti a tariffa onerata.”*

Contrariamente a quanto descritto in precedenza, dal testo si evincerebbe che biglietti emessi a tariffe inferiori rispetto alle onerate possano avere caratteristiche di flessibilità (“condizioni tariffarie differenti”) diverse rispetto alle tariffe onerate.



**REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA**  
**REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA**

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS  
ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Servizio per il trasporto marittimo e aereo e della continuità territoriale

Esempio

TAM non residenti (1 ottobre – 31 maggio): Alghero/Cagliari/Olbia - Linate € 98 Il biglietto se emesso a importo pari alla tariffa onerata di € 98 dovrà avere le caratteristiche descritte di flessibilità fino alle 72 ore precedenti alla partenza.

Domanda: se viene venduto un biglietto ad un passeggero non residente ad un importo inferiore quali caratteristiche di flessibilità potrà avere? Tali caratteristiche devono essere le stesse delle tariffe onerate oppure possono essere più restrittive, ad esempio con penale per cambio data/ora/itinerario?

**R9:** Si premette che le tariffe onerate indicate al paragrafo 3.3.1 dell'allegato tecnico al DM n.367/2018 sono tariffe agevolate massime, che consentono, quindi, anche l'applicazione di tariffe onerate di importo inferiore ma con le medesime condizioni tariffarie. Tuttavia *"...al vettore viene riconosciuta la facoltà di prevedere tariffe speciali di importo inferiore alle [suddette] tariffe onerate, anche a condizioni tariffarie differenti rispetto ai biglietti a tariffa onerata"*.

Ciò premesso, diversamente dai biglietti venduti a tariffa onerata, ovvero a tariffa onerata ribassata in sede di offerta, i biglietti venduti a tariffe speciali, di importo inferiore alle tariffe onerate o onerate ribassate, possono essere soggetti a condizioni tariffarie differenti, fermo restando che la tariffa onerata deve essere sempre disponibile nel rispetto delle disposizioni del paragrafo 3.2.5.

**D10:** Si richiede conferma dell'applicazione del beneficio di una riduzione pari al 50% della cauzione/garanzia fideiussoria (provvisoria e definitiva) applicabile alle imprese in possesso della Certificazione di Operatore Aereo ("COA") posto che, in ossequio alla giurisprudenza amministrativa di merito (sentenze del Consiglio di Stato IV Sezione, n. 5800 del 14.10.2005 e del TAR Lazio, sede di Roma, Sezione I bis n. 11694 del 26.10.2004.), si ritiene essere equipollente alla certificazione ISO 9001:2000 richiesta per tali fini ai sensi dell'art. 93 del D.Lgs. 50/2016 e s.m.i.

**R10:** I bandi in parola fanno riferimento ad un settore c.d. escluso e gli artt.1 dei bandi di gara e dei relativi capitolati precisano che il D.Lgs. n.50/2016 non si applica se non espressamente richiamato. Tuttavia è pur vero che la ragione di fondo per la quale sono stati individuati i settori esclusi non è quella di ridurre la concorrenza ma, al contrario, di ampliarla. Gli artt.1 sopra richiamati, quindi, non eliminano in toto l'applicazione dei principi di cui al citato decreto legislativo ovvero dei principi cardine della normativa comunitaria, specialmente se ciò non è stato previamente giustificato in termini di maggiore ampliamento della concorrenza. Pertanto, in attuazione dei principi comunitari, essendo la previsione in argomento orientata ad ampliare la concorrenza e non a limitarla, si ritiene che il beneficio di una riduzione pari al 50% della cauzione/garanzia fideiussoria (provvisoria e definitiva)



**REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA  
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA**

**ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS  
ASSESSORATO DEI TRASPORTI**

Servizio per il trasporto marittimo e aereo e della continuità territoriale

possa applicarsi alle imprese in possesso della certificazione ISO 9001:2000 e/o equivalenti, come il "COA" di cui alle sentenze richiamate nel quesito.

**D11:** Con riferimento all'art. 8, lett. A), punto 5 del Capitolato d'Oneri, si chiede di chiarire le modalità applicative delle eventuali frequenze aggiuntive offerte, e nello specifico:

i) si chiede conferma che per "10 frequenze aggiuntive" si intende 10 coppie di voli (10 andate + 10 ritorni);

ii) ai fini della corretta pianificazione delle risorse (aeromobili ed equipaggi) si chiede di chiarire ed evidenziare se le frequenze aggiuntive possano essere programmate a discrezione del vettore o, in alternativa, se la Stazione Appaltante ritiene opportuno programmare tali frequenze in determinati periodi dell'anno, ad esempio in concomitanza con eventi particolari e/o a ridosso dei periodi di picco (festività, fine settimana estivi, e simili), dandone possibilmente evidenza e consentendo così una adeguata valutazione in sede di eventuale presentazione dell'offerta.

iii) si segnala che il termine di 7 gg di preavviso potrebbe essere eccessivamente limitante per programmare adeguatamente l'inserimento di voli aggiuntivi; si sottopone pertanto alla valutazione di codesta rispettabile Stazione Appaltante l'ipotesi di prevedere un termine preavviso più ampio.

**R11:** Con riferimento al quesito in argomento:

i) si conferma che per "10 frequenze aggiuntive" si intende 10 coppie di voli (10 andate + 10 ritorni);

ii) si chiarisce che le frequenze aggiuntive saranno richieste dalla Stazione Appaltante in determinati periodi dell'anno;

iii) il termine di 7 gg di preavviso è inteso come termine minimo. In ogni caso verrà debitamente considerata l'esigenza programmatica del vettore.

**D12:** Si richiede di confermare la possibilità di costituire la garanzia volta ad assicurare la serietà e affidabilità dell'offerta (richiesta dall'art. 6 paragrafo 13 dei Capitolati d'Oneri e dall'art. 11 dei Bandi di Gara) in una delle modalità alternative previste dall'art. 93 comma 2 del D. Lgs. 50/2016.

**R12:** Si premette che all'art.1 dei bandi di gara e dei rispettivi capitolati d'onori si stabilisce che "[...] non si applicano le disposizioni del Codice dei Contratti Pubblici ai sensi dell'art 18 del D.Lgs. n.50/2016, lettera a), se non esplicitamente richiamate". Ciò premesso, l'art. 11 dei bandi di gara e l'art. 6, paragrafo 13, dei Capitolati d'Oneri prevedono espressamente la presentazione di apposita garanzia a favore della Regione Autonoma della Sardegna sotto forma di fideiussione bancaria o



**REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA  
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA**

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS  
ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Servizio per il trasporto marittimo e aereo e della continuità territoriale

assicurativa. Il bando di gara (e gli atti connessi, come il capitolato d'oneri) costituendo *lex specialis*, è vincolante in modo inderogabile per tutti i soggetti interessati. Non è possibile, pertanto, costituire la garanzia volta ad assicurare la serietà e affidabilità dell'offerta in una delle modalità alternative previste dall'art. 93 comma 2 del D. Lgs. 50/2016.

**D13:** Si fa riferimento al punto 12 dei requisiti organizzativi previsti nel Capitolato di Gara (pag. 8/23) ove è prevista la consegna del "bilancio degli ultimi tre anni o documentazione equipollente". Si richiede se sia possibile fornire, in alternativa al formato cartaceo, i documenti di bilancio in formato pdf su supporto informatico Compact Disk (CD) non modificabile, inserendolo nella busta A – Documenti.

**R13:** Sì, è possibile fornire, in alternativa al formato cartaceo, i documenti di bilancio in formato pdf su supporto informatico Compact Disk (CD) non modificabile, inserendolo nella busta A – Documenti.

**D14:** Si fa riferimento al punto 13 dei requisiti organizzativi previsti nel Capitolato di Gara (pag. 8/23) ove è prevista la consegna di "*garanzia fideiussoria bancaria o assicurativa...al fine di assicurare la serietà e l'affidabilità dell'offerta*" ed al successivo punto 14 relativo all'"*impegno di un fideiussore a costituire una garanzia fideiussoria bancaria o assicurativa...volta a garantire la corretta esecuzione e prosecuzione del servizio in caso di aggiudicazione*". Si richiede se sia possibile far sottoscrivere con firma digitale, da parte dell'assicuratore, sia la fideiussione sia l'impegno del fideiussore, stampare i suddetti documenti e sottoscriverli con firma autografa da parte del legale rappresentante della compagnia aerea per il successivo inserimento in busta A – Documenti.

Al fine di consentire la verifica sulla certificazione della firma dell'assicuratore, tale la firma digitale sarebbe trasmessa tramite supporto informatico (file p7m su Compact Disk) unitamente ai documenti cartacei nella busta A – Documenti.

**R14:** Nel quesito sopra rappresentato, si pone il problema di garantire l'autenticità, l'integrità, la provenienza, la non ripudiabilità e la paternità del documento informatico. Il contratto, che risulta da un unico documento, non può essere contemporaneamente cartaceo e informatico: o l'uno, o l'altro. Il documento cartaceo, nel caso sopra esposto, non conterrebbe le due sottoscrizioni, quella dell'assicuratore e quello del legale rappresentante della compagnia aerea, ma la prima sarebbe sostituita dall'attestazione dell'esistenza di un documento informatico. Si tratta in sostanza di una sottoscrizione apposta a un documento diverso (quello cartaceo) da quello originale (digitale).

In conclusione, le garanzie fideiussorie in argomento potranno essere prodotte con firme digitali dell'assicuratore e del legale rappresentante della compagnia aerea sul medesimo documento



**REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA  
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA**

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS  
ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Servizio per il trasporto marittimo e aereo e della continuità territoriale

informatico, ovvero con le firme autografe, da parte dei medesimi soggetti, da apporre sull'unico documento cartaceo.

**D15:** Si prega di chiarire perché la Regione ha aumentato così tanto i requisiti di capacità sulle rotte Cagliari - Roma e Milano, considerato il fatto che la media del carico medio registrata negli ultimi anni non era particolarmente alta. Ciò sembra essere contrario al principio di proporzionalità.

**R15:** Il quesito non è pertinente in quanto non finalizzato a superare questioni di natura interpretativa ricollegabili alle regole che disciplinano condizioni modalità e termini dei Bandi in oggetto.

**D16:** Si prega di chiarire i motivi della selezione di Linate per servire il mercato di Milano, quando Bergamo (già servita) offre 114 rotte dirette verso destinazioni europee e 9 verso l'Africa, e Malpensa (già servita) offre 114 rotte dirette verso destinazioni europee e 56 successive rotte a lungo raggio.

**R16:** Il quesito non è pertinente in quanto non finalizzato a superare questioni di natura interpretativa ricollegabili alle regole che disciplinano condizioni modalità e termini dei Bandi in oggetto.

**D17:** Si prega di chiarire perché una condizione di gara include un bagaglio registrato di 23 kg all'interno della tariffa quando le linee guida della Commissione stabiliscono che (con la possibile eccezione delle rotte a medio e lungo raggio) "*tali condizioni non sono componenti necessarie di un OSP*".

**R17:** Il quesito non è pertinente in quanto non finalizzato a superare questioni di natura interpretativa ricollegabili alle regole che disciplinano condizioni modalità e termini dei Bandi in oggetto.

**D18:** Si prega di chiarire perché la Regione, a seguito della richiesta di una parte interessata, ed in contraddizione con gli atti di gara, ha rimosso l'obbligo per gli offerenti di fornire bilanci aziendali per gli ultimi tre anni come mezzo per dimostrare la stabilità finanziaria.

**R18:** I Bilanci vengono richiesti al fine della prova della capacità economica e finanziaria dell'operatore economico. In generale, anche al fine di una maggiore partecipazione alle gare, nulla osta a che l'operatore economico, che per fondati motivi non è in grado di presentare le referenze chieste dall'amministrazione aggiudicatrice, possa provare la propria capacità economica e finanziaria mediante un qualsiasi altro documento considerato idoneo dalla stazione appaltante, come peraltro consentito anche dall'art. 86, comma 4 del D.Lgs. n.50/2016. Tra i documenti alternativi, ad ogni buon conto, si richiama quanto previsto nell'allegato XVII, parte I, al citato D.Lgs. n.50/2016, che individua,





**REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA  
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA**

**ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS  
ASSESSORATO DEI TRASPORTI**

Servizio per il trasporto marittimo e aereo e della continuità territoriale

tra gli altri mezzi di prova, “[...] una dichiarazione concernente il fatturato globale e, se del caso, il fatturato del settore di attività oggetto dell'appalto, al massimo per gli ultimi tre esercizi disponibili in base alla data di costituzione o all'avvio delle attività dell'operatore economico, nella misura in cui le informazioni su tali fatturati siano disponibili”.

**D19:** Si prega di fornire tutta la corrispondenza (pubblicata o inviata direttamente dalle compagnie aeree) che illustra gli sforzi della Regione per assicurare adeguati servizi a Roma e Milano sulla base del libero mercato, senza la necessità di un intervento mediante OSP.

**R19:** Il quesito non è pertinente in quanto non finalizzato a superare questioni di natura interpretativa ricollegabili alle regole che disciplinano condizioni modalità e termini dei Bandi in oggetto.

**D20:** Si prega di fornire tutta la corrispondenza inviata ai vettori (tra cui anche quelli che attualmente forniscono servizi OSP) in merito alla loro capacità di operare e vendere servizi di volo a Roma e Milano dalla stagione estiva 2019 in poi.

**R20:** Il quesito non è pertinente in quanto non finalizzato a superare questioni di natura interpretativa ricollegabili alle regole che disciplinano condizioni modalità e termini dei Bandi in oggetto.

**D21:** L'assegnazione dei servizi OSP, che dovranno iniziare il 17 aprile 2019, non avverrà fino ad un momento ancora non specificato dell'aprile 2019: ciò costringerà i vettori a trattenere una notevole capacità di trasporto fino a dopo l'inizio della stagione estiva 2019 e il vincitore della presente gara ha un tempo di consegna minimo per vendere i voli. Si prega di fornire spiegazioni.

**R21:** Il quesito non è pertinente in quanto non finalizzato a superare questioni di natura interpretativa ricollegabili alle regole che disciplinano condizioni modalità e termini dei Bandi in oggetto.

**D22:** Si prega di fornire un riepilogo completo delle segnalazioni pubbliche che verranno fatte in relazione ai servizi forniti e alla tariffa praticata dall'operatore selezionato.

**R22:** Il quesito non è pertinente in quanto non finalizzato a superare questioni di natura interpretativa ricollegabili alle regole che disciplinano condizioni modalità e termini dei Bandi in oggetto.

**D23:** Con riferimento alla Vostra risposta R6 si osserva che i parametri specificati nell'allegato tecnico della conferenza dei servizi del 12/7/2018 utilizzati per imporre gli oneri di servizio sulle rotte interessate dalla chiusura dell'aeroporto Milano Linate (temporanea, ma con la ragionevole previsione



**REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA  
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA**

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS  
ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Servizio per il trasporto marittimo e aereo e della continuità territoriale

di un possibile prolungamento del periodo di inagibilità) non sono più un riferimento pienamente attendibile. Come già evidenziato, il vettore aggiudicatario della rotta in esclusiva dovrà esercitare – sia pur limitatamente al periodo di chiusura dell'aeroporto - il servizio stesso da/per un aeroporto sul quale sono previsti dei collegamenti per la Sardegna che continueranno ad essere effettuati da altri vettori, cioè dovrà operare nel periodo di alta stagione in un mercato diverso da quello considerato in sede di imposizione di oneri. Circostanza rilevante e idonea (tenuto presente la posizione di inferiorità del vettore aggiudicatario) ad incidere sui volumi di traffico e determinare uno degli eventi considerati nell'appendice B (cfr. tabelle). Si chiede a codesta rispettabile Stazione Appaltante se, nel caso di diminuzione del volume di traffico secondo la previsione di cui all'appendice B, ricorrendone i presupposti, si possa riconoscere al vettore assegnatario in esclusiva, ma obbligato per causa di forza maggiore, ad operare in regime di concorrenza, la facoltà di presentare l'istanza di verifica con interventi da attuare negli anni successivi.

**R23:** Come già chiarito nell'ambito della risposta al quesito n.6 "*Si applicano invariate le previsioni contrattuali contenute negli atti di gara*", ivi incluse le previsioni di cui all'art 3.2.4 dell'allegato tecnico al DM. n.367/2018 s.m.i. e la correlata appendice B in esso richiamata.

**II R.U.P.**

**Direttore del Servizio**  
Michela Farina