



REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Direzione Generale
Servizio per il trasporto marittimo e aereo e della continuità territoriale

Oggetto: Chiarimenti relativi alla Procedura aperta per l'affidamento in concessione del servizio pubblico di trasporto marittimo di passeggeri, veicoli e merci per la continuità territoriale tra la Sardegna e le isole minori di La Maddalena, San Pietro e Asinara suddivisa in due lotti: Lotto 1 - Isole di La Maddalena e San Pietro, Lotto 2 – Isola dell'Asinara. CUP: E49I24000970003.

Lotto 1 - Isole di La Maddalena e San Pietro (CIG: B4FB9CE5C7)

Lotto 2 – Isola dell'Asinara. (CIG: B4FB9CF69A)

QUESITO N. 1 – Lotti 1 e 2

“Gli allegati Gamma Lotto 1 e Lotto 2 a pag. 3 indicano la “X” nella colonna Allocazione dei rischi (2), a capo dell'IN, a fronte dell'evento “Contrazione strutturale della domanda rispetto a quella stimata nel PEF di offerta, tale da generare, a tariffe costanti, una riduzione dei ricavi di oltre l'8% (otto %) del totale annuo calcolata rispetto alla domanda strutturale storica, intesa come la media del venduto dei tre anni precedenti, ove tale riduzione non sia riconducibile a scelte commerciali della compagnia o all'aumento delle tariffe in virtù dell'aumento inflattivo previsto dal contratto”.

La collocazione della X non è coerente con quanto indicato in colonna Risk Management (4) “Mitigazione a carico dell'EA” né con quanto specificato a pag. 8/21 dell'Allegato Alfa.

Pertanto, ritenendo errata l'indicazione data dall'Allegato Gamma dei Lotti 1 e 2, si chiede di dare conferma dell'assunzione del rischio da parte dell'EA come descritto nell'Allegato Alfa.”

RISPOSTA

Si conferma che il rischio relativo alla contrazione strutturale della domanda, di cui alla riga 1 della matrice dei rischi, è in capo all'IN con il limite dell'8%. E' invece accollata all'EA, come misura di mitigazione del rischio/*risk management*, la contrazione strutturale che ecceda la percentuale dell'8%.

Coerentemente, l'Alf. Alfa stabilisce (p. 8) che “con riferimento all'andamento dei ricavi la Regione si assume quale unico rischio le modifiche dei ricavi in diminuzione oltre l'8% (otto %) del totale annuo».



REGIONE AUTÓNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Direzione Generale
Servizio per il trasporto marittimo e aereo e della continuità territoriale

QUESITO N. 2 – Lotti 1 e 2

“Gli allegati Gamma Lotto 1 e Lotto 2 a pag. 3 indicano la “X” nella colonna Allocazione dei rischi (2), a capo dell’EA, a fronte dell’evento “Incremento dei costi di manutenzione, ordinaria, straordinaria o ciclica, rispetto a quanto stimato nei PEF di gara, purchè previamente concordati con l’EA e ove le manutenzioni medesime siano: - non imputabili a responsabilità dell’IN per imperizia, dolo, negligenza o mancata pianificazione; - dovute a eventi eccezionali o a cause di forza maggiore non controllabili da un operatore efficiente”.

Quanto indicato in colonna Risk Management (4) “Mitigazione a carico dell’IN” non è coerente con la collocazione della X né con quanto specificato negli articoli 18 e 19 dello Schema del CdS e nelle pag. 9/21 e 9/20 degli allegati Alfa e Beta.

Pertanto, ritenendo errata l’indicazione data dall’Allegato Gamma dei Lotti 1 e 2, si chiede di dare conferma della mitigazione del rischio a carico dell’EA, come descritto nello schema del CdS e negli allegati Alfa e Beta.”

RISPOSTA

Si conferma che il rischio relativo all’incremento dei costi di manutenzione ordinaria, straordinaria o ciclica è in capo all’EA a condizione che le manutenzioni medesime siano previamente concordate con l’EA e siano:

- a) non imputabili a responsabilità dell’IN per imperizia, dolo, negligenza o mancata pianificazione;
- b) dovute a eventi eccezionali o a cause di forza maggiore non controllabili da un operatore efficiente.

Tali costi sono spesabili, conseguentemente, a carico del corrispettivo.

Per contro, sono invece a carico dell’IN e non possono essere posti a carico del corrispettivo incrementi dei costi manutentivi, rispetto a quanto stimato nel PEF di gara, non previamente concordati con l’EA e laddove le manutenzioni in esame siano imputabili a responsabilità dell’IN o non collegate a eventi eccezionali o a cause di forza maggiore controllabili da un operatore efficiente.

Pertanto, riguardo al rilievo sollevato dal quesito, la menzione “Mitigazione del rischio” in colonna (4) della Matrice dei rischi va intesa nel senso che l’IN viene sottratta alle tipologie di rischio di cui alla colonna (1) quando ricorrano le condizioni specificamente indicate per l’evento descritto dalla colonna medesima.

QUESITO N. 3 – Lotti 1 e 2

“Si chiede conferma che, a seguito dell’eventuale aggiudicazione, i criteri indicati dall’IN nella stesura del PEF di gara, come illustrati e giustificati nell’apposita relazione illustrativa che forma parte integrante del PEF, non



REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Direzione Generale
Servizio per il trasporto marittimo e aereo e della continuità territoriale

saranno in alcun modo modificati durante la gestione del servizio, salvo quanto previsto dagli artt. 18 e 19 dello schema contrattuale.”

RISPOSTA

Come precisato sulla piattaforma SardegnaCAT, tramite l'apposita funzione messaggistica, premesso che i criteri di redazione del PEF di gara sono indicati negli atti di gara e in particolare nell'Allegato Beta, è stato chiesto di formulare in modo più chiaro il quesito.

QUESITO N. 4 – Lotti 1 e 2

“Relativamente al costo del personale navigante, l'Allegato Beta (pag. 7) specifica che la relazione illustrativa deve indicare "la composizione degli equipaggi per tipologia di personale ed eventuali differenze rispetto alle tabelle di armamento, con indicazione del tipo di impiego (CRL, Turno Particolare, Turno Generale o altre modalità d'imbarco)".

L'Allegato Alfa (pag. 17) chiarisce che "Il costo del personale navigante e di terra è stato desunto dalle rendicontazioni sul servizio del gestore uscente", il quale include anche il costo del personale extra tabella.

Al fine di consentire l'equilibrio finanziario del PEF da allegare all'offerta si chiede conferma che il riferimento al personale navigante che rimane a carico del gestore, di cui all'Allegato Alfa, riguarda esclusivamente il personale navigante extra tabella non incluso nella programmazione del PEF di gara.”

RISPOSTA

Si premette che il paragrafo 4 dell'allegato Alfa, intitolato “Relazione illustrativa dei criteri seguiti per il calcolo del corrispettivo a base d'asta – Lotto 1: isole La Maddalena e San Pietro”, al cui interno sono riportate, a pag. 17, le stime del costo del personale, si limita ad illustrare i criteri e i dati economici richiesti dalla Misura 8, comma 7 della delibera ART 22/2019 che così recita: “7. L'EA in sede di gara rende noto il solo corrispettivo a base d'asta risultante dal PEF, oltre alle informazioni per macro-voci di cui al Prospetto 2 b) dell'Annesso 1, e mette a disposizione dei partecipanti alla gara gli schemi utilizzati per il calcolo dello stesso, per consentire loro la predisposizione del PEF a supporto della sostenibilità dell'offerta presentata”.

L'illustrazione delle modalità di previsione delle principali voci di costo e di ricavo che compongono il PEF di gara sono, infatti, finalizzate ad orientare i possibili operatori economici interessati alla presentazione di un'offerta ma non rappresentano una regola né, tanto meno, un obbligo a replicare l'organizzazione del lavoro



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Direzione Generale
Servizio per il trasporto marittimo e aereo e della continuità territoriale

esistente, ben potendo introdurre elementi di efficienza e di qualità, anche sostenuti da un piano di investimenti che accompagna il piano di organizzazione dell'impresa.

La determinazione del costo del lavoro deve, pertanto, essere coerente con un'organizzazione del lavoro efficiente che può essere diversa e migliorativa rispetto a quella adottata dall'operatore uscente; deve altresì essere proporzionata e funzionale al servizio richiesto nel capitolato di gara, alle navi messe a disposizione, ai contratti collettivi nazionali o territoriali applicabili secondo quanto previsto dall'art. 11 e dall'allegato I.01 del D.Lgs 36/2023 e ss.mm.ii. ed al migliore uso delle tecnologie esistenti anche per quanto concerne i servizi operativi, commerciali, amministrativi e generali garantiti dal personale di terra.

Si rimarca, pertanto, che il criterio da seguire per la determinazione del costo del lavoro è quello stabilito nell'allegato Beta, con il dettaglio richiesto affinché sia chiarita nell'offerta la coerenza funzionale ed economica dell'organizzazione pianificata per tutto il personale utilizzato per lo svolgimento del servizio oggetto di gara.