

RISPOSTE ALLA SEGUENTE RICHIESTA DI CHIARIMENTI INVIATI IL 3/06/2026

Oggetto: Bando per l'assegnazione di stalli destinati all'attività di servizio di linea di collegamento aeroportuale presso l'Aeroporto di Milano Malpensa – richiesta di chiarimenti.

Spettabile SEA s.p.a.,

stante la pubblicazione del bando in oggetto e la ivi prevista possibilità di inviare richieste di chiarimenti, si formulano di seguito i seguenti quesiti.

1. Nella premessa del bando è scritto che il medesimo *“ha natura di pubblicazione permanente e consente, in qualsiasi momento, agli operatori ... di presentare la propria domanda di partecipazione”*, dunque non è indicata una data entro la quale presentare le domande di partecipazione.

Secondo poi l'art. 11 gli operatori interessati possono chiedere chiarimenti.

Ebbene, poiché logicamente dette richieste e le relative risposte devono precedere la presentazione di una domanda di partecipazione, **vogliate chiarire** se è fissata una data ultima per chiedere chiarimenti oppure una data ultima entro la quale SEA darà riscontro a tutte le domande di chiarimenti.

Non è fissata una data ultima entro la quale chiedere chiarimenti. Sea riscontrerà, di volta in volta, i quesiti ricevuti.

Visto poi che secondo l'art. 11 le risposte contenenti chiarimenti *“saranno pubblicate in forma anonima, sul sito internet di SEA”*, **vogliate precisare** se ogni operatore potrà leggere solo le risposte alle proprie domande di chiarimenti oppure se potrà leggere anche le eventuali domande di altri con le relative risposte.

Tutte le domande e le relative risposte saranno pubblicate in forma anonima sul sito SEA CORPORATE.

2. Al paragrafo 1, relativo ai *“soggetti ammessi a presentare la domanda di partecipazione”*, si indicano, sia con riguardo al Cluster 1 che con riguardo al Cluster 2, *“gli operatori già autorizzati*

ad operare la tratta rientrante nel Cluster ...". Atteso che il servizio di trasporto di linea di collegamento aeroportuale non è un servizio autorizzato, ma è svolto in forza di SCIA, e atteso altresì che solo con riguardo al Cluster 1 il bando, subito dopo la suddetta frase, specifica *"in quanto assegnatari di uno stallo da parte del Comune di Milano"*, **vogliate chiarire** se anche con riguardo al Cluster 2 per *"operatori già autorizzati ad operare la tratta rientrante nel Cluster"* siano da intendersi gli operatori *"assegnatari di uno stallo da parte del Comune di Milano"*.

Con riguardo al medesimo paragrafo del bando, e segnatamente al periodo contenuto nel secondo alinea riferito alle domande per il Cluster 2, **vogliate chiarire** se ove è scritto, *"ed in pendenza di una richiesta già presentata al Comune di Milano per l'assegnazione di uno stallo finalizzata ad operare sulla tratta MXP – Stazione Centrale"* sia stabilita una condizione legittimante la presentazione della domanda di partecipazione che si aggiunge, come risulta dall'uso della congiunzione *"ed"*, alla condizione costituita dall'essere *"operatori autorizzati ad operare la tratta rientrante nel Cluster 2"*.

Con riferimento al Cluster 2, la formulazione corretta del bando è la seguente: *"... tutti gli operatori autorizzati a operare la tratta rientrante nel Cluster 2 (i.e. Aeroporto – Milano altre destinazioni) e in pendenza di una richiesta già presentata al Comune di Milano per l'assegnazione di uno stallo finalizzata ad operare sulla tratta MXP-stazione centrale, ..."*.

Per operatori ammessi a presentare domanda per il Cluster 2 si intendono quelli che siano titolari di uno stallo presso altre destinazioni a Milano diverse da Stazione Centrale e che abbiano già presentato richiesta al Comune di Milano per l'assegnazione di uno stallo per operare sulla tratta Milano Malpensa – Milano Stazione Centrale.

In caso di risposta affermativa al soprastante quesito, **vogliate chiarire** se la presentazione della domanda nell'ambito del Cluster 2 sia preclusa, oltre che agli operatori per i quali non sia pendente una richiesta al Comune di Milano di uno stallo per *"operare sulla tratta MXP – Stazione Centrale"*, anche a coloro che siano già assegnatari di uno stallo dal Comune di Milano per *"operare sulla tratta MXP – Stazione Centrale"*.

Si conferma.

Sia nel caso in cui la condizione costituita dalla pendenza della suddetta richiesta al Comune di Milano si aggiunga alla condizione di essere un operatore autorizzato ad operare la tratta rientrante nel Cluster 2, sia nel caso in cui, invece, costituisca una condizione alternativa a quest'ultima, **vogliate chiarire** la *ratio* della clausola, ossia vogliate chiarire perché mai per presentare domanda per il Cluster 2 (i.e. la tratta Aeroporto – Milano altre destinazioni) rilevi la pendenza di una richiesta al Comune di Milano di assegnazione di uno stallo per la tratta Aeroporto – Milano Stazione centrale. Infine, **vogliate chiarire** se la suddetta “*richiesta già presentata al Comune*” debba essere pendente al momento della presentazione della domanda di partecipazione oppure ad altra data (sembra da escludere la data di pubblicazione del bando, atteso che neppure risulta dal corpo del medesimo e comunque, trattandosi di pubblicazione solo sul sito internet di SEA, non costituisce data certa).

I chiarimenti della *lex specialis* sono funzionali a illustrare le regole formate e predisposte dalla disciplina della selezione, non a dare evidenza delle scelte (legittime e discrezionali) compiute da SEA. In ogni caso, in un'ottica di massima collaborazione e trasparenza, si precisa che la struttura del bando risponde alle esigenze operative del gestore aeroportuale. La procedura si inserisce nel più ampio quadro delle iniziative volte a garantire lo sviluppo di un sistema di mobilità integrato tra il trasporto aereo e il trasporto locale, con particolare riferimento al servizio di collegamento tra l'Aeroporto e la città di Milano. In ragione di ciò, gli stalli all'uso dedicati, nel rispetto del principio di massima partecipazione, sono divisi tra gli operatori che hanno uno stallo presso la Stazione Centrale e quelli che ambiscono a tali stalli. Non è consentito che lo stesso operatore abbia più stalli per la tratta da Malpensa Milano.

Con riferimento, poi, alla "richiesta già presentata al Comune", si intende che la stessa debba essere pendente al momento della presentazione della domanda di partecipazione al bando.

3. Al paragrafo 2 relativo all'oggetto della procedura è scritto che agli operatori del Cluster 1 vengono destinati 6 stalli e che agli operatori del Cluster 2 viene destinato 1 stallo.

In contrasto con ciò, nel paragrafo 5 sulle modalità di aggiudicazione, al primo comma, nella parentesi sono indicati “2 Stalli per il Cluster 2” (e nel successivo terzo comma si indica “1 Stalli per il Cluster 2” ossia si indica un numero coincidente con il numero indicato al paragrafo 2 riferito allo stallo

destinato al Cluster 2, ma si utilizza il plurale).

Accresce la confusione quanto si legge al paragrafo 3 sul sistema di rotazione; ivi al primo comma, seconda alinea, è utilizzato ancora una volta il plurale, anziché il singolare, riferendosi allo stallo del Cluster 2 (si legge: “- *sia quelli di appartenenza del Cluster 2 ...*”)

Visto quanto sopra **vogliate chiarire** con massima precisione, e in relazione a tutte le suddette clausole del bando, quanti siano gli stalli destinati o appartenenti al Cluster 2.

Si tratta di un errore materiale, relativamente al Cluster 2 si conferma la disponibilità di un solo stallo.

4. Al paragrafo 3, relativo al sistema di rotazione si legge:

“La rotazione degli Operatori avviene su base trimestrale. In particolare:

- con riferimento al Cluster 1 (n. 6 stalli), ciascuno stallo, numerato da 1 a 6, è assegnato per un periodo di 7 giorni; decorso tale periodo, a ciascun Operatore Cluster 1 è assegnato lo stallo contraddistinto dal numero immediatamente successivo rispetto a quello precedentemente occupato, con ritorno alla posizione n. 1 dopo lo stallo n. 6, secondo un criterio di rotazione ciclica.

- con riferimento al Cluster 2 (n. 1 stallo), ciascuno stallo – sia quelli di appartenenza del Cluster 2 sia quelli Cluster 1 temporaneamente utilizzati da Operatori Cluster 2 – è assegnato per un periodo di 7 giorni e, decorso tale periodo, gli Operatori Cluster 2 si alternano secondo un criterio di rotazione ciclica.”

La rotazione avverrà su base settimanale con il primo giorno di lunedì.

Vogliate chiarire cosa s'intende per “*base trimestrale*” atteso che poco oltre è scritto che l'assegnazione è per un periodo di 7 giorni dopo i quali occorre cambiare stallo, dunque la rotazione avviene settimanalmente e l'intero ciclo potrà durare al massimo, se fossero assegnati tutti e 6 gli stalli, sei settimane che non corrispondono certo ad un trimestre.

Si tratta di un mero refuso, perché come chiarito in più punti del bando la rotazione avverrà su base settimanale.

Vogliate chiarire inoltre se la rotazione interesserà i soli stalli assegnati oppure se, come risulta dal

bando, gli operatori dovranno effettuare ritorno allo stallo n. 1 solo dopo avere necessariamente utilizzato ciascuno dei 6 stalli, ognuno per una settimana, e ciò anche se il numero degli operatori appartenenti al Cluster 1 sarà inferiore a tutti i 6 stalli disponibili.

La rotazione sugli stalli sarà determinata sulla base del numero di operatori che avranno aderito al bando (esempio 4 operatori per i primi 4 stalli e così via).

Vogliate chiarire infine se, qualora gli stalli del Cluster 1 siano temporaneamente utilizzati da operatori del Cluster 2, la rotazione degli operatori del Cluster 1 sugli stalli di detto Cluster 1 verrà effettuata anche con gli operatori del Cluster 2.

Non si conferma. La rotazione avviene tra gli operatori appartenenti allo stesso Cluster.

5. Al paragrafo 4 del bando, riguardante le regole generali della procedura, si ribadisce la natura aperta della Procedura (analogamente all'affermazione, contenuta nella premessa del bando, circa la natura di pubblicazione permanente di esso), aggiungendo: “..., *le graduatorie dei singoli Cluster (...) si intendono “dynamic ranking” e saranno aggiornate in funzione delle domande di partecipazione progressivamente pervenute e della disponibilità degli Stalli*”.

Vogliate chiarire quando verrà formata e resa nota la prima graduatoria dei singoli Cluster. Come già chiarito, il bando si intende aperto e, per definizione, dinamico. L'elenco delle richieste ricevute sarà aggiornato al momento della registrazione di ogni nuova istanza al fine di rendere trasparente la disponibilità degli stalli.

Al comma cinque del medesimo paragrafo si legge: “... *SEA si riserva con proprie successive determinazioni di disciplinare le modalità di eventuale temporaneo utilizzo di stalli ancora disponibili, perché non utilizzati da Operatori Cluster 1 e Operatori Cluster 2, da parte di operatori non riconducibili a nessuno dei due Cluster*”.

Vogliate chiarire se in quest'eventualità gli operatori dei Cluster individuati nel bando dovranno ruotare anche con operatori non appartenenti a nessuno di detti Cluster.

Non si conferma. Si ribadisce che la rotazione avviene tra gli operatori appartenenti allo stesso Cluster.

6. Al paragrafo 5, relativo alle modalità di aggiudicazione, e segnatamente al comma 3, al punto (ii), si legge: “*ove necessario ai fini del rispetto della disponibilità degli stalli del Cluster di riferimento, l’Operatore appartenente al Cluster inferiore è spostato ...*”. **Vogliate chiarire** cosa si intende per “*Cluster inferiore*”.

Per convenzione il numero 2 viene dopo il numero 1, pertanto, l’accezione “*inferiore*” attiene al numero del Cluster.

Al comma 5 del medesimo paragrafo, si legge: “*Come anticipato, l’assegnazione diretta degli stalli decade automaticamente al momento dell’aggiudicazione della gara successivamente indetta da SEA (di cui si dirà infra) qualora il singolo Cluster registri un numero di richiesta, da parte degli operatori legittimati, superiore agli stalli disponibili*”.

Ciò stante, e visto quanto scritto al paragrafo 1 del bando riguardo ai soggetti ammessi a presentare la domanda di partecipazione, nonché tenuto conto dei chiarimenti poco sopra chiesti riguardo a quali siano detti soggetti, **vogliate chiarire** quali sono gli “*operatori legittimati*” citati al comma 5 del paragrafo 5.

A titolo di esempio vogliate chiarire se per il Cluster 2 si debbano considerare “*operatori legittimati*”:

- gli operatori autorizzati ad operare la tratta rientrante nel Cluster 2, purché abbiano anche una richiesta pendente al Comune di Milano per operare sulla tratta MXP- Stazione Centrale;
- gli operatori autorizzati ad operare la tratta rientrante nel Cluster 2, e gli operatori che abbiano una richiesta pendente al Comune di Milano per operare sulla tratta MXP- Stazione Centrale.

Ed in entrambi i casi vogliate chiarire se per operatori autorizzati ad operare la tratta rientrante nel Cluster 2 debbano intendersi gli assegnatari di uno stallo da parte del Comune di Milano in luogo diverso dalla stazione centrale (“*Milano altre destinazioni*”).

Sul punto si rinvia al chiarimento reso sul quesito n. 2.

Con riferimento al medesimo comma 5 del paragrafo 5 **vogliate chiarire** anche se, una volta aggiudicata la gara eventualmente indetta da SEA, l’assegnazione dello stallo dovrà intendersi definitiva per tutta la durata quinquennale del contratto, e se dunque in questo caso il contratto non

sarà soggetto alla condizione risolutiva espressa citata all'ultimo comma del paragrafo 5.

Si conferma quanto indicato nel bando. Invero, in caso di aggiudicazione di una selezione eventualmente indetta da Sea, la durata contrattuale sarà quella indicata negli atti della selezione. La condizione risolutiva espressa riguarda la presente procedura.

Segnatamente **vogliate chiarire** se è escluso che SEA debba indire una nuova gara nel caso in cui, dopo avere già indetto una gara per assegnare gli stalli o lo stallo di un Cluster, e averla aggiudicata, ricevesse una nuova richiesta di assegnazione di uno stallo per detto Cluster.

SEA indirà una procedura selettiva nel caso in cui sopraggiunga la richiesta di un nuovo operatore e non vi sia disponibilità all'interno del Cluster di interesse. In questo caso, l'aggiudicazione avrà la durata indicata negli atti della procedura indetta.

Al comma 7 sempre del paragrafo 5, con riguardo all'ipotesi formulata nel comma precedente in cui *“sin dall'origine o in un momento successivo ... il numero degli operatori di un determinato Cluster ecceda il numero degli stalli disponibili”*, è stabilito: *“Nelle more dell'espletamento della procedura competitiva di cui sopra, l'utilizzo degli Stalli sarà regolato in via transitoria da SEA, anche mediante applicazione del principio di rotazione tra tutti gli Operatori appartenenti al cluster”*.

Vogliate chiarire se per *“principio di rotazione”* si intenda altro rispetto al *“sistema di rotazione”* di cui al paragrafo 3 del bando, ed esattamente cosa. **Vogliate chiarire** inoltre in che modo sarà realizzata la rotazione tra coloro che siano già assegnatari degli stalli e il richiedente (o i richiedenti) uno stallo.

Il *“principio di rotazione”* equivale al *“sistema di rotazione”*.

Il bando indica che nelle more della procedura che sarà indetta, l'uso degli stalli sarà regolato *in via transitoria* e che sarà osservato *il principio di rotazione*. Al momento della indizione della procedura, ove vi fosse esigenza di espletarla, nel rispetto delle esigenze della gestione aeroportuale e dell'interesse pubblico, si forniranno ulteriori dettagli.

7. Al paragrafo 6, comma 4, si legge che le domande di partecipazione dovranno contenere lo *“schema offerta tecnica qualitativa con gli orari di servizio approvati da Regione Lombardia”*.

Vogliate fornire chiarimenti al riguardo considerato che:

- Regione Lombardia non approva gli orari di servizio degli operatori esercenti il servizio di collegamento aeroportuale in questione;
- secondo il bando l'oggetto della procedura è l'assegnazione di stalli, per quanto essi siano destinati ad un servizio di trasporto che è svolto in forza di SCIA, e dunque un'offerta tecnica contenente informazioni relative al servizio non dovrebbe sussistere;
- la richiesta di un'offerta tecnica non si giustifica visto che secondo il bando, da un lato, è puramente eventuale lo svolgimento di una gara, della quale infatti non fornisce informazioni, tantomeno circa il criterio di aggiudicazione (che mai è indicato essere quello dell'offerta economicamente più vantaggiosa, sicché non ha senso parlare di offerta tecnica), e dall'altro, anche considerando la fase di affidamento diretto, non sono previsti criteri di valutazione di offerte tecniche, ma sono indicati solo i corrispettivi da versare per l'uso degli stalli.

Si rimanda alla descrizione nel bando. In ogni caso, si precisa che l'offerta tecnica è necessaria per verificare che l'organizzazione di ciascun operatore garantisca il servizio richiesto.

8. Con riguardo appunto agli importi individuati nell'allegato 1 al bando quali corrispettivi, **vogliate chiarire** se gli stessi sono stati così quantificati da SEA, in netto aumento rispetto agli importi in precedenza richiesti, perché connessi ad una nuova e particolare offerta di servizi rivolta agli operatori e, in caso affermativo, a quali.

La determinazione degli importi rientra nel potere del gestore aeroportuale (art. 3, c. 3 del reg. n. 8/2015) ed è stato determinato in ragione delle esigenze connesse alla gestione dello scalo aeroportuale e nel perseguimento dell'interesse pubblico.

Vogliate altresì chiarire se il corrispettivo fisso di € 118.000 si riferisce ad uno stallo assegnato in modo stabile, ad uno stallo usato in rotazione, oppure semplicemente alla possibilità di accedere al sistema degli stalli.

Il corrispettivo è quello che sarà applicato a ciascun operatore che presenterà la domanda di partecipazione ed opererà in forza del contratto che sottoscriverà con SEA.

Vogliate infine chiarire se il corrispettivo fisso verrà ridotto o riparametrato nei casi in cui lo stallo non venga utilizzato per tutto l'anno o non sia pienamente disponibile. Come ad esempio: assegnazione in corso d'anno; rotazione con altri operatori; spostamento temporaneo dell'area di carico o sosta; indisponibilità temporanea dello stallo; sospensione o riduzione dell'operatività aeroportuale; risoluzione anticipata del contratto per effetto di una successiva procedura competitiva.

Come previsto dal bando, l'importo non verrà ridotto nei casi segnalati.

9. Al paragrafo 6 del bando è prevista la presentazione di una cauzione definitiva mediante fideiussione bancaria del valore pari al corrispettivo fisso annuo + IVA, con validità annuale rinnovabile (e secondo l'allegato 1 al bando il corrispettivo fisso annuo varia, in ragione degli anni, da € 118.000,00 (oltre IVA), per il primo anno, fino a € 158.000,00 (oltre iva), per il quinto anno). Tuttavia, nell'allegato al bando costituito dallo schema di Accordo ("Contratto Bando Aperto Cluster 1 Stalli Bus 14.5.26_final") è indicata, all'art. 6, una fideiussione per un importo pari ad € 160.000 + IVA.

Vogliate chiarire dunque quale sia dunque l'ammontare corretto della cauzione definitiva.

L'ammontare è stabilito in 160.000 + IVA.

Sempre al paragrafo 9 del bando, quanto alle garanzie, il bando stabilisce che entro un termine di 90 giorni dalla data indicata da SEA per la firma dell'accordo l'operatore dovrà presentare le polizze assicurative e la cauzione. Il contratto, invece, richiede la fideiussione contestualmente alla firma.

Vogliate chiarire quale previsione sia vincolante per gli operatori.

Si chiarisce che la fideiussione deve essere consegnata entro e non oltre il termine perentorio ed essenziale nell'interesse di SEA di 90 giorni dalla data che quest'ultima indicherà per la sottoscrizione del contratto.

Al comma 3 del paragrafo 9 del bando, SEA si riserva la facoltà di chiedere di integrare il valore della fideiussione in proporzione "*all'eventuale aumento del Minimo Garantito durante la vigenza del rapporto negoziale*". L'allegato 1 al bando, nel quale sono indicati gli importi dei vari corrispettivi, non prevede affatto il minimo garantito, ma solo un corrispettivo fisso ed uno variabile. **Vogliate**

chiarire cosa intenda il bando ove menziona un Minimo Garantito.

Si tratta di un refuso, in quanto nel bando non è previsto il Minimo Garantito.

10. Si formulano di seguito alcune richieste di chiarimento specificamente riferite al testo dell'accordo allegato al bando (**Cluster 1 Stalli Bus 14.5.26_final**).

Frequenze minime (art. 2).

Il contratto per il Cluster 1 prevede, all'art. 2.4, una frequenza minima ogni 30 minuti:

da Malpensa dalle 00:00 alle 02:30;

da Milano Centrale dalle 03:00 alle 05:00.

Il contratto per Cluster 2, invece, non contempla alcuna fascia di frequenza minima.

Vogliate allora innanzitutto verificare se la suddetta richiesta di una frequenza minima per il Cluster 1 non sia frutto di un refuso, o comunque di un errore di redazione, considerato che la stessa è in contrasto con la natura del servizio di trasporto pubblico di linea in questione che notoriamente è senza obblighi di servizio pubblico (peraltro neppure si evince dal contratto la previsione di un pagamento da parte di SEA alle imprese quale compensazione per tali peculiari prestazioni da essa richieste). Per l'eventualità di conferma della clausola, **vogliate chiarire** se le indicate frequenze sono da intendersi come obbligatorie tutti i giorni dell'anno, inclusi festivi e periodi di bassa domanda, oppure modulabili discrezionalmente dall'operatore in base al programma di esercizio e alla domanda effettiva.

Si conferma la clausola e le frequenze obbligatorie ogni singolo giorno dell'anno.

Dati passeggeri (art. 8).

Il contratto prevede l'obbligo di inviare mensilmente a SEA i dati sui passeggeri trasportati.

Vogliate chiarire innanzitutto a che titolo SEA rivolge una tale richiesta, visto che la stessa afferma nel bando di assegnare unicamente gli stalli e non il servizio. In secondo luogo, **vogliate chiarire**: in quale formato andranno trasmessi; con quale livello di dettaglio; tramite quale canale; per quali finalità interne occorrono a SEA; se verrà sottoscritto un accordo di riservatezza.

SEA, in qualità di gestore aeroportuale, richiede tali informazioni al fine di svolgere le proprie

funzioni di pianificazione e gestione dell'infrastruttura aeroportuale. In particolare, i dati vengono utilizzati per comprendere e analizzare i flussi in accesso/ingresso alle proprie infrastrutture ai fini dell'adeguato dimensionamento delle aree dedicate all'accessibilità dei passeggeri e per valutare eventuali futuri interventi infrastrutturali.

Si precisa, inoltre, che i dati richiesti sono esclusivamente di natura aggregata e vengono analizzati in forma complessiva insieme a quelli degli altri operatori autobus presenti in aeroporto, senza effettuare analisi o valutazioni sui singoli operatori. Tali dati sono destinati a esclusivo uso interno di SEA e non sono oggetto di divulgazione verso terzi, per lo svolgimento di analisi statistiche, studi trasportistici e valutazioni sullo share modale dei collegamenti da e per l'Aeroporto di Milano Malpensa.

In particolare, come indicato all'articolo 8, comma 8.7 del contratto, i dati dovranno essere forniti "con cadenza mensile, entro il giorno [5] del mese successivo a quello di riferimento", e indicare "il numero di passeggeri giorno suddiviso per origine e destinazione (I.e. Saliti e discesi a Malpensa, distinti per T1 e T2). I dati dovranno essere trasmessi in forma aggregata e non contenere informazioni personali, nel rispetto della normativa vigente in materia di protezione dei dati. S.E.A. si impegna a utilizzare tali dati esclusivamente per finalità interne di analisi, pianificazione, miglioramento dell'accessibilità aeroportuale e sviluppo dei servizi di trasporto, senza diffusione a terzi in forma disaggregata o riconducibile al singolo Operatore".

Per quanto riguarda il formato di trasmissione, si richiede l'invio in un formato di semplice utilizzo e interoperabilità, quale ad esempio file Excel (.xls/.xlsx), CSV o formato analogo.

Il canale potrà essere deciso di concerto e consistere nell'invio di una mail contenente le informazioni richieste sottoforma di allegato.

Polizze assicurative (art. 15).

Vogliate chiarire se per gli operatori che non accedono al piazzale aeromobili e non hanno contatti diretti con aeromobili sia sufficiente - in alternativa alla RCVT aviazione - una polizza RCT operante in ambito aeroportuale.

In alternativa alla RCVT aviazione, è sufficiente una polizza RC di uguale massimale e garanzie di quanto richiesto per la RCVT e che preveda espressamente che la polizza operi “in ambito aeroportuale e verso infrastrutture aeroportuali”.

Penali e disabilitazione dell’accesso (art. 17).

Vogliate chiarire in quali casi SEA potrà disabilitare l’accesso all’area di carico per cinque giorni e se sarà una misura automatica o discrezionale.

Si tratta di una misura discrezionale

Vogliate chiarire altresì - sempre dopo avere chiarito perché SEA nel contratto si riservi poteri che presuppongono l’affidamento da parte della stessa di un servizio, anziché la mera assegnazione di stalli, come risulta dall’oggetto del bando, e che comunque si sovrappongono ai poteri di controllo di cui dispone la competente Agenzia per il TPL presso la quale è depositata la SCIA - cosa intende esattamente SEA per “*mancato rispetto del programma di esercizio*” e in cosa lo differenzi dalle “*irregolarità nel servizio*” (lì dove menziona: omesso carico di passeggeri; ritardi non segnalati in arrivo o partenza; modifiche dell’orario di carico).

Vogliate chiarire infine come verrebbero accertate le violazioni e quale sarebbe il soggetto competente ad elevare la contestazione.

Sea intende offrire agli utenti dello scalo aeroportuale un servizio che rispecchi il programma di esercizio presentato dall’operatore, evitando ogni tipo di irregolarità.

Pubblicità in aeroporto (art. 20 Divieti).

Il contratto vieta qualsiasi forma di pubblicità in aeroporto.

Vogliate chiarire se il divieto include anche elementi necessari per l’identificare il servizio quali, a titolo esemplificativo: livree dei mezzi; loghi aziendali; indicazioni di servizio; QR code; materiale informativo per passeggeri; vetrofanie; totem; segnaletica direzionale.

Il divieto si riferisce ad ogni tipologia di comunicazione non autorizzata, eventuali segnaletiche "generiche" verranno predisposte da SEA.

Sopralluogo.

Gli accordi contrattuali prevedono che l'operatore dichiari di aver preso visione degli spazi e di ritenerli idonei. **Vogliate chiarire** se sia previsto un sopralluogo formale.

Gli operatori interessati potranno chiedere di effettuare un sopralluogo.

Accesso allo stallo 5 minuti prima della partenza.

Il regolamento allegato al bando prevede che l'accesso allo stallo avvenga 5 minuti prima dell'orario di partenza.

Vogliate chiarire come si dovranno gestire gli accessi allo stallo in situazioni come: l'alto afflusso di passeggeri, gestione bagagli, assistenza a passeggeri con mobilità ridotta, congestione dell'area o ritardi dei voli.

L'operatività è a carico dell'operatore nel rispetto degli accordi sottoscritti