PROCEDURA APERTA
PER L'AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO DI GESTIONE OPERATIVA E LOGISTICA DELLA FLOTTA AEREA ANTINCENDIO CANADAIR CL-415 (CIG: 7242363B01)

CHIARIMENTI 2

Quesito 2

Par. 6.2 e) del Disciplinare di gara: il fatturato medio annuo non inferiore a 25Mú realizzato nel Triennio 2014-2016, come si deve considerare? In particolare il Totale nel triennio non dovrà essere inferiore a 75Mú ed in ciascun anno non inferiore a 25Mú?

Chiarimento 2

Trattandosi di valore medio su base triennale, il totale fatturato nel triennio non dovrà essere inferiore a 75 milioni di euro, senza alcun vincolo rispetto al fatturato annuo.

Quesito 3

Par. 6.2 f) del Disciplinare di gara: il fatturato medio annuo (specifico) dell'operatore economico, per l'esecuzione di servizi di spegnimento di incendi boschivi, con aeromobili ad ala fissa, non inferiori a 8 Mú realizzato nell'ambito del triennio 2014-2016, come si deve considerare? Si tratta di un fatturato totale di almeno 24 Mú nel triennio, con il minimo annuo di 8Mú? Cosa si intende per fatturato medio annuo (specifico)?

Chiarimento 3

Trattandosi di valore medio su base triennale, il totale fatturato nel triennio non dovrà essere inferiore a 24 milioni di euro, senza alcun vincolo rispetto al fatturato annuo. Per fatturato medio annuo (specifico) si intende fatturato relativo specificatamente all'esecuzione di servizi di spegnimento di incendi boschivi, con aeromobili ad ala fissa.

Quesito 4

Tenuto conto che in Italia il fatturato specifico medio annuo indicato (sia nel caso si considerino 8 mln/anno che 8 mln nel triennio) non sembrerebbe reperibile in alcuna società italiana, fatta eccezione per l'attuale esecutrice del servizio, si chiede di confermare se suddetto requisito sia di partecipazione o di esecuzione. In aggiunta, in ragione di quanto evidenziato si chiede se il requisito suddetto non possa essere limitativo della concorrenza impedendo la partecipazione alla più ampia platea di concorrenti, stante la caratteristica di requisito restrittivo del *favor partecipationis*.

Chiarimento 4

Come indicato al paragrafo 5 del Disciplinare di gara, possono partecipare alla procedura di gara operatori economici con sede in tutti gli Stati membri, nonché gli operatori economici dei Paesi terzi ai sensi dellôart. 49 del citato decreto legislativo.

In merito alla proporzionalità del requisito - atteso che il quesito costituisce critica a valutazioni discrezionali della Stazione appaltante che non sono suscettibili di sindacato nella presente sede - si rappresenta che i valori previsti al paragrafo 6.2, lettere ñe)ò ed ñf)ò del Disciplinare di gara, contemperano adeguatamente lôesigenza di garantire il possesso, da parte dei candidati, della solidità economica necessaria per assicurare la regolare esecuzione del servizio, e il principio di favorire la massima partecipazione alla gara, funzionale alla migliore selezione dellôaggiudicatario (le soglie minime di fatturato previste dal bando sono infatti inferiori al valore massimo consentito dallôart. 83, comma 5, del Decreto legislativo 18 aprile 2016).

Quesito 5

Par. 6.2 g) del Disciplinare di gara: cosa si intende per disponibilità di n 22 equipaggi di volo, ciascuno composto da un pilota comandante ed da un co-pilota, entrambi in possesso di licenza con abilitazione al volo sul Canadair CL215 o CL415? Bisognerà avere un accordo con 22 equipaggi come sopra richiesto, per poter partecipare alla gara, oppure è sufficiente come da Disciplinare Tecnico Par.6 pagina 4 di 18, che tali informazioni siano fornite successivamente ovvero entro 15 giorni solari dalla relativa data di stipula? Tenuto conto che la disponibilità di 22 equipaggi di piloti non sembrerebbe rinvenibile in alcuna società italiana fatta eccezione per l'attuale esecutrice del servizio, né in Europa dove il servizio viene svolto a livello governativo, si chiede di confermare se il requisito in oggetto sia di partecipazione o di esecuzione. In aggiunta a quanto evidenziato, in ragione del fatto che i 22 equipaggi non siano disponibili sul mercato se non in forza all'attuale esecutrice del servizio, si chiede se il requisito suddetto non possa essere limitativo della concorrenza impedendo la partecipazione alla più ampia platea di concorrenti, stante la caratteristica di requisito restrittivo del *favor partecipationis*.

Chiarimento 5

Gli equipaggi saranno considerati nella disponibilità dellôoperatore economico qualora sia in essere tra i predetti soggetti un contratto di lavoro o, come indicato al paragrafo 8 comma 5 del Disciplinare di gara, una lettera di impegno allôassunzione, anche condizionata allôaggiudicazione del presente appalto.

Tale requisito dovrà essere posseduto dallôoperatore economico al momento della presentazione dellôofferta, trattandosi di un requisito di ammissione alla gara.

Come già rappresentato nel chiarimento fornito al quesito n. ñ4ò, alla presente procedura di gara possono partecipare gli operatori economici con sede in tutti gli Stati membri, nonché agli operatori economici dei Paesi terzi ai sensi dellôart. 49 del decreto legislativo 50/2016, mentre i piloti di cui si chiede la disponibilità possono essere di qualsiasi nazionalità, purché in possesso di licenza con abilitazione al volo sul Canadair CL-415 o, al fine di favorire la massima partecipazione, anche sul Canadair CL-215, emessa dalla propria competente autorità aeronautica in accordo allôAnnex 1 ICAO.

In merito alla proporzionalità del requisito, atteso che il quesito costituisce critica a valutazioni discrezionali della Stazione appaltante che non sono suscettibili di sindacato nella presente sede, si richiama quanto affermato al paragrafo 6, commi 2 e 3 del Disciplinare di gara.

Quesito 6

Par. 6.2 g) del Disciplinare di gara: il terzo membro che parli italiano durante le missioni, potrà non essere un pilota, ma una persona qualsiasi?

Chiarimento 6

Il terzo membro dellôequipaggio potrà non essere un pilota, purché sia in grado di parlare italiano e tradurlo ai piloti, ferme restando in capo allôesercente le responsabilità in ordine al rispetto della normativa in tema di sicurezza sul lavoro e della normativa aeronautica vigente. Lôesigenza di conoscere la lingua italiana è motivata al paragrafo 8.5 ultima alinea del Disciplinare di gara.

Quesito 7

Par. 14.2 del Disciplinare di gara - Stipula del Contratto: che tempi ci saranno per ottenere i requisiti prescritti per la stipula del contratto (Certificazioni e Licenze per operare il CL-415, per ottenere le licenze radio, CAMO CL-415, EASA PART-145 per attività di base e di linea per il CL-415, ecc...)?

Chiarimento 7

Eô onere dellôaggiudicatario provvedere allôottenimento della documentazione occorrente per la stipula del contratto di appalto, il cui rilascio non rientra tra le competenze della Stazione appaltante. Al riguardo, si rimanda anche al paragrafo 14.4 del Disciplinare di gara.

Quesito 8

Par. 14.3 del Disciplinare di gara: quando potrà essere messo a disposizione l'aeromobile occorrente?

Chiarimento 8

Lôaeromobile eventualmente necessario per lôottenimento delle certificazioni e licenze aeronautiche sarà messo a disposizione dellôaggiudicatario dopo che lôaggiudicazione sarà divenuta efficace.

Quesito 9

Par.18 del Disciplinare di gara - Clausola sociale di assorbimento: l'assorbimento non è automatico? Se fosse tale faciliterebbe i tempi di subentro da parte della Società.

Chiarimento 9

La clausola sociale di assorbimento è istituto volto a promuovere la stabilità occupazionale del personale impiegato dal precedente affidatario. È evidente che tale istituto può trovare applicazione solo nellôipotesi di interruzione del relativo rapporto di lavoro.

Quesito 10

Art 10 dello schema di contratto: il costo del carburante è incluso in quale delle tariffe?

Chiarimento 10

Il costo del carburante è ricompreso nel corrispettivo ñOVò.

Quesito 11

Art.10.2 dello schema di contratto: se il valore stimato per le prestazioni di cui al comma 3 Art.9, l'importo annuo di ú 442.500,00, verrà adeguato?

Chiarimento 11

Lôimporto stimato per le prestazioni indicate al comma 3 dellôarticolo 9 dello schema di contratto non è soggetto allôadeguamento previsto dallôart. 16 del citato schema di contratto.

Quesito 12

Art. 6.b del Disciplinare Tecnico: il numero di equipaggi minimo nel periodo di picco dovrà essere Neq=14*11*28:100=43,12? L'attuale contratto prevede lo stesso requisito?

Chiarimento 12

Nei periodi di picco delle attività (periodo ñP_{max}ò coincidente con il periodo ñH_{max}ò) lôaffidatario dovrà disporre di un numero minimo di equipaggi corrispondente al risultato, arrotondato allôunità superiore, ottenuto dallôapplicazione della formula indicata al paragrafo 6.b del Disciplinare Tecnico, attribuendo alla variabile ñVò il valore ñ14ò, alla variabile ñO_gò il valore ñ11ò e alle variabili ñM_Gò e ñL_{FH}ò valori aderenti alla normativa aeronautica vigente. La formulazione dellôanalogo requisito previsto dal contratto di gestione della flotta in essere non rileva ai fini della presente procedura di affidamento.

Quesito 13

Art. 6. b del Disciplinare Tecnico : per il picco di attività saranno richiesti almeno 43 equipaggi di volo?

Chiarimento 13

Vedasi chiarimento n. 12

Quesito 14

Art.6.b del Disciplinare Tecnico: per il periodo P_0 saranno sufficienti Neq=8*9*28:100=20,16 equipaggi? Se sì, ci sarebbero almeno 23 equipaggi stagionali sul mercato. Come si possono avere i loro contatti?

Chiarimento 14

Nel periodo di minore attività (periodo ñP_0ò coincidente con il periodo ñH_0ò) lôaffidatario dovrà disporre di un numero minimo di equipaggi corrispondente al risultato ottenuto dallôapplicazione della formula indicata al paragrafo 6.b del Disciplinare Tecnico, attribuendo alla variabile ñVò il valore ñ8ò, alla variabile ñO_gò il valore ñ9ò e alle variabili ñM_Gò e ñL_{FH}ò valori aderenti alla normativa aeronautica vigente.

Eô onere dei concorrenti alla procedura di gara conseguire, ove non già posseduti, i requisiti di partecipazione alla gara, provvedendo, nella fattispecie, a individuare i contatti di piloti, di qualsiasi nazionalità, in possesso di licenza con abilitazione al volo sul Canadair CL-415 o, al fine di favorire la massima partecipazione, anche sul Canadair CL-215, emessa dalla propria competente autorità aeronautica in accordo allôAnnex 1 ICAO, per acquisirne la disponibilità.

Quesito 15

Art.14 del Disciplinare Tecnico: il requisito del LOF o requisito equivalente non inferiore al 50%, è lo stesso dell'inizio dell'attività? Cioè il *phase in* della flotta rispetterà tale requisito?

Chiarimento 15

Lôaggiudicatario della presente procedura di gara riceverà in consegna la flotta e i relativi componenti principali nelle condizioni indicate al primo capoverso del paragrafo 14 del Disciplinare Tecnico. Qualora lo stato dei velivoli e dei relativi componenti principali sia inferiore rispetto al predetto standard, il Dipartimento si farà carico degli oneri per raggiungere il citato standard.

Quesito 16

Rif. Disciplinare Tecnico Cap. 5

*"**...il** Dipartimento e il DPC si riservano la facoltà di disporre l'utilizzo di velivoli in riserva (d'ora in poi denominati "velivoli di rinforzo"), mediante l'impiego di equipaggi destinati a velivoli operativi; in tal caso, i predetti velivoli operativi, benché privati di uno o più equipaggi, saranno comunque considerati, ai fini amministrativi, dotati di un numero di equipaggi operativi sufficiente ad assicurare l'attività giornaliera di volo prevista al successivo paragrafo "8". Agli equipaggi destinati ai velivoli di rinforzo potrà essere richiesto di anticipare l'avvio del servizio fino al massimo di un'ora rispetto a quello comunicato, previo preavviso di almeno due ore rispetto all'orario di avvio richiesto, fatto salvo il rispetto dei relativi vigenti limiti di volo e di servizio."*

1) Ai fini della valutazione del rispetto del requisito di efficienza (6 ore di volo stick) del velivolo operativo privato di un equipaggio utilizzato con il velivolo di rinforzo, si chiede se le ore di volo stick delle due macchine siano cumulabili.

2) Nel caso di avaria superiore alle 2 ore di un velivolo operativo, qualora sia stato utilizzato un velivolo di riserva quale aeromobile di rinforzo, risulta applicabile la penale prevista all'Art. 14.h) del "Contratto"?

Chiarimento 16

1) Si conferma che, ai fini del rispetto del requisito di efficienza di un velivolo operativo, privato di un equipaggio utilizzato con il velivolo di rinforzo, le ore di volo svolte dai predetti aeromobili saranno cumulate.

2) Nel caso di avaria di un velivolo operativo, privato di un equipaggio utilizzato con il velivolo di rinforzo, la penalità prevista all'Art. 14, lettera ñh)ò, dello schema di contratto sarà applicata solo qualora i predetti due aeromobili superino, cumulativamente, le due ore di inefficienza, ferma restando la possibilità che uno od entrambi siano sostituiti da velivoli in riserva.

Quesito 17

Rif. Contratto Art.24

ñ*La Società dovrà inoltre provvedere, a propria cura e spese, a stipulare e mantenere in vigore per tutta la durata del contratto una polizza assicurativa "Infortuni Aeronautici' dell'equipaggio e degli eventuali passeggeri. [omissis] Condizioni aggiuntive:*

- *Rinuncia alla rivalsa nei confronti del Dipartimento nonché dei suoi piloti, tecnici, dipendenti e collaboratori;*
- *Estensione al Rischio guerra;"*

Si chiede gentile conferma se l'estensione al rischio guerra sia da intendersi inclusiva delle ordinarie limitazioni comunemente previste dalle coperture assicurative aeronautiche.

Chiarimento 17

Oltre alle limitazioni territoriali indicate allôArt. 24 dello schema di contratto, si precisa che la garanzia potrà intendersi inclusiva delle limitazioni comunemente previste dal Mercato Assicurativo per le coperture assicurative aeronautiche, a titolo esemplificativo: disdettabilità/decadenza della copertura nel caso di scoppio/atti di guerra, danni derivanti da detonazione di armi da guerra impieganti la fissione e/o fusione nucleare atomica, danni originati da esposizione/contaminazione nucleare.

Il Responsabile Unico del Procedimento
DVD Roberto Capaldo
(firma digitale ai sensi di legge)