Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DEI VIGILI DEL FUOCO, DEL SOCCORSO PUBBLICO E DELLA DIFESA CIVILE
DIREZIONE CENTRALE PER L'EMERGENZA, IL SOCCORSO TECNICO E L'ANTINCENDIO BOSCHIVO
UFFICIO CONTRASTO RISCHIO ACQUATICO, SPECIALITÀ NAUTICHE E SOMMOZZATORI

OGGETTO: Procedura aperta in ottemperanza all'articolo 60 del D.Lgs. 50/2016 e s.m.i. da aggiudicarsi con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa ai sensi dell'art. 95, c. 2) del D.L.vo 50/2016 e s.m.i., per la fornitura di n. 4 imbarcazioni polivalenti, realizzate in vetroresina, di lunghezza fuori tutto non superiore a 13 m (classe «SMALL») — CIG: 8799861306 e CUP: F59J21003530001
Richieste chiarimento

Con riferimento alle richieste di chiarimento pervenute sul portale AcquistinretePA in relazione alla gara menzionata in oggetto, di seguito si forniscono puntuali elementi di risposta.

RICHIESTA CHIARIMENTO del ... *OMISSIS* ... pervenuto sul portale AcquistinretePA in data 3/9/2021 alle ore 12:14
Oggetto: Quesito amministrativo, richiesta di posticipo dei termini di gara

TESTO:
"*Gentili Sig.ri,*
come legale rappresentante dell'azienda …OMISSIS… vi annuncio che saremmo interessati a partecipare alla gara per le quattro (4) imbarcazioni per il C.N.VV.F. La …OMISSIS… è un'azienda del …OMISSIS…e progetta e produce solo ed esclusivamente battelli e imbarcazioni militari, da lavoro e da soccorso. Progettiamo e costruiamo anche unità sommergibili per i Corpi Speciali di diverse Marine Militari. In allegato due brochure della …OMISSIS…. Di seguito sottopongo alla vs. cortese attenzione un (1) quesito amministrativo, relativo alla gara CIG 8799861306, CUP F59J21003530001 QUESITO AMMINISTRATIVO Come termine ultimo per presentare l'offerta viene indicato il giorno 07 ottobre 2021 alle ore 12:00. Essendo un cantiere estero (…OMISSIS…), ci preme informarvi che l'aggravio di documentazione amministrativa richiesta alle ditte estere non ci consente di rispettare i termini previsti perché la documentazione deve essere necessariamente asseverata da notaio inglese, apostillata da ambasciata italiana o dal "…OMISSIS…", poi inviata in Italia, tradotta e la traduzione dovrà essere giurata e poi asseverata da notaio italiano. In oltre viene richiesto un coinvolgimento delle ditte fornitrici dei vari componenti (motori, generatore, motopompa) per quanto riguarda la documentazione da produrre e gli accordi sulla manutenzione. Per poter ottemperare in maniera seria a quanto da voi richiesto in termini di efficienza nell'assistenza, si rende necessario giungere ad accordi legali con tutti i fornitori interessati e questo richiede delle tempistiche che non dipendono solo da noi. Ci preme anche far notare che alle difficoltà sopra elencate si è aggiunto anche il fatto che la gara ha interessato il mese di luglio e agosto che sono i due mesi nei quali, il …OMISSIS… e l'Italia rispettivamente, hanno il periodo di ferie più importante dell'anno e che ci sono state delle difficoltà oggettive non dipendenti dalla nostra volontà, nel produrre tutta la documentazione richiesta, oltre all'aggravio della situazione data dalla pandemia da COVID 19, che ha reso molto difficoltose le pratiche presso tutti gli uffici amministrativi e governativi, sia …OMISSIS… che italiani. A tutto questo, che rappresenta il pacchetto della documentazione amministrativa, si aggiungono le necessarie tempistiche per preparare anche tutta la documentazione tecnica, i disegni i progetti e i calcoli necessari. Alla luce di quanto sopra esposto vi chiediamo in via ufficiale la cortesia di posticipare il termine ultimo per la presentazione della documentazione per partecipare alla gara in oggetto di almeno 60 giorni solari. Rimanendo in attesa di un vostro cortese riscontro porgiamo un cordiale saluto a Voi e a tutto il Corpo dei Vigili del Fuoco."
RISPOSTA al quesito:
L'istanza di proroga presentata dall'Operatore non può trovare accoglimento poiché la presente procedura, bandita in data 30 giugno 2021 e con scadenza del termine di presentazione delle offerte in data 07 ottobre 2021, per espressa disposizione di legge (articolo 2, comma 1, della legge 120/2020) dovrà addivenire

all'aggiudicazione o all'individuazione definitiva del contraente entro il termine di sei mesi dalla data di adozione dell'atto di avvio.
Inoltre, il complessivo lasso di tempo che l'Amministrazione ha destinato ai Fornitori per la preparazione delle offerte (circa 100 giorni), oltre a rappresentare più di metà del tempo normativamente previsto per concludere l'intera procedura (6 mesi), appare proporzionato ed idoneo a garantire la realizzazione di offerte consapevoli nonostante il periodo di ferie tipicamente godute nei mesi estivi e nonostante gli aggravi amministrativi descritti dal Concorrente.

Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DEI VIGILI DEL FUOCO, DEL SOCCORSO PUBBLICO E DELLA DIFESA CIVILE
DIREZIONE CENTRALE PER L'EMERGENZA, IL SOCCORSO TECNICO E L'ANTINCENDIO BOSCHIVO
UFFICIO CONTRASTO RISCHIO ACQUATICO, SPECIALITÀ NAUTICHE E SOMMOZZATORI

RICHIESTA CHIARIMENTO …OMISSIS… pervenuto sul portale AcquistinretePA in data 7/9/2021 alle ore 10:27
Oggetto: richiesta di chiarimento al paragrafo "6.1 - Motori di propulsione" del Capitolato Tecnico

"*Al paragrafo 6.1 il Capitolato Tecnico prevede:*
"L'apparato motore e la sua installazione oltre a risultare conformi agli specifici requisiti essenziali di cui ai punti A5, B1, B2 e, C dell'Allegato I del Decreto Legislativo 11 gennaio 2016, n. 5, dovranno ottemperare alle seguenti ulteriori specifiche."
Dalla formulazione del comma emerge la volontà della Stazione Appaltante di indirizzare la propria attenzione ai motori con certificazione 2013/53/UE, relativa ad imbarcazioni da diporto. Considerando la tipologia di imbarcazione ed il suo servizio, nonché la buona norma tecnica, la scelta esclusiva di motori da diporto non appare in linea con le esigenze di istituto.
Motori con altre certificazioni sono infatti largamente in uso in applicazioni similari con pieno rispetto dei requisiti tecnici e di legge. Trovando, inoltre, questi motori applicazione in imbarcazioni di uso professionale, in linea con le esigenze della Stazione Appaltante, si evidenziano vantaggi tecnici ed economici rispetto a prodotti specificatamente progettati per il diporto, con sicuro risparmio in termini di risorse economiche, di disponibilità e di flessibilità di impiego del mezzo navale. A titolo di esempio: fattore di carico maggiore, limite di utilizzo annuo superiore, consumi inferiori, intervalli manutentivi più lunghi, ecc.
Più avanti nello stesso paragrafo è riportato:
"I motori dovranno essere del tipo Diesel, 4 tempi raffreddati ad acqua. Ciascun motore dovrà presentare sistema di iniezione diretta e dovrà essere dotato di turbocompressore ed aftercooler, con impianto di alimentazione del tipo "Electronic Common Rail" (ECR) per un'ottimizzazione delle prestazioni e dei consumi, regolata elettronicamente con sistema "Electronic Injection Control" (EDC o equivalente)."
Anche in questo caso si interpreta la volontà di limitare la scelta a prodotti con tecnologia "Electronic Common Rail" (ECR) per quanto vi siano sul mercato prodotti con alimentazione differente ma con caratteristiche e prestazioni in linea o superiori a quelle richieste, sia in termini tecnici (maggiore affidabilità, minore complessità, maggiore tolleranza alle impurità del combustibile) che economici (costo ed intervallo delle manutenzioni). In sintesi, per la tipologia di applicazione, il requisito di Electronic Common Rail non rappresenta di per sé una scelta tecnicamente superiore o commercialmente più efficace rispetto ad altre tecnologie disponibili sul mercato.
Alla luce di quanto sopra si chiede di voler fornire chiarimenti in merito alla:

- *Validità di un'offerta che includa motori con certificazioni diverse da quella indicata, con particolare riferimento a quelle maggiormente diffuse e riconosciute a livello nazionale ed europeo, quali IMO TIER II ed EU Stage IIIa.*
- *Validità di un'offerta che includa motori con impianto di alimentazione di tipo diverso dall'Electronic Common Rail, con particolare riferimento ai sistemi Pompa Iniettore."*

RISPOSTA al quesito:
Relativamente alla prima parte della richiesta di chiarimento, si rappresenta che la Stazione Appaltante **non** intende ottenere motori con certificazione di conformità alla Direttiva 2013/53/UE relativa ad imbarcazioni da diporto, **ma** ottenere una imbarcazione, nel suo complesso, conforme ai requisiti essenziali di sicurezza per la progettazione e la costruzione previsti per le imbarcazioni da diporto, come anche chiaramente indicato al Paragrafo 2, secondo comma del Capitolato. Pertanto, l'imbarcazione dovrà essere dotata, in sede di collaudo, del **Certificato d'esame UE** e della **Dichiarazione di Conformità UE** di conformità alla suddetta Direttiva, così come richiesti ai punti 1 e 2 del Paragrafo 21.1.2 del Capitolato.
Qualora dunque i motori offerti fossero coperti, al momento della offerta, a livello commerciale, da certificazioni omologative anche di tipo diverso da quelle previste dalla Direttiva imbarcazioni da diporto,

ma fossero comunque rispondenti ai requisiti essenziali richiamati al punto 6.1 del Capitolato e, quindi, consentissero alla imbarcazione di poter ottenere, in sede di collaudo, tutte le certificazioni previste al Paragrafo 2 del Capitolato, gli stessi potranno anche essere accettati.
Relativamente alla seconda parte della richiesta di chiarimento, si conferma il requisito mandatario della alimentazione del tipo "Electronic Common Rail" (ECR), regolata elettronicamente con sistema "Electronic Injection Control" (EDC o equivalente). Quanto sopra per gli indubbi vantaggi tecnici connessi con i più elevati rapporti potenza/peso ottenibili da motori dotati di tali tipologie di alimentazione rispetto a quelli alimentati con il tradizionale sistema pompa iniettore e per gli altrettanto indubbi vantaggi tecnico-economici connessi con l' ottimizzazione dei consumi di carburante.
Quanto sopra in relazione alle necessità di ottenere una imbarcazione che associ elevate caratteristiche prestazionali in termini di velocità e autonomia operativa a elevati requisiti di resistenza strutturale che solo motori con elevato rapporto potenza/peso possono garantire, sia pure a discapito di una maggiore necessità di controllo della qualità del carburante impiegato. Da ultimo si rappresenta che lo svantaggio economico di una maggiore frequenza di manutenzioni richiesta dai motori dotati di alimentazione "ECR" rimane comunque contenuto dai limiti all'intervallo delle manutenzioni (TBO) fissati dallo stesso Paragrafo 6.1 del Capitolato e compensato dai vantaggi connessi con i bassi consumi presentati da tali motori.

IL DIRIGENTE RUP
Ing. Luca Ponticelli
(firma digitale ai sensi di legge)

CF