

MINISTERO DELLA DIFESA

DIREZIONE GENERALE DI COMMISSARIATO E DI SERVIZI GENERALI

Il Reparto – 3^a Divisione – 1^a Sezione

Posta Elettronica: commiservizi@commiservizi.difesa.it - Posta Certificata:
commiservizi@postacert.difesa.it

Gara dematerializzata a procedura aperta in ambito UE, ai sensi dell'art. 60, comma 3 D.lgs.50/2016 per l'appalto del servizio di trasporto aereo - in uso esclusivo - di personale dell'Amministrazione della Difesa in ambito nazionale, internazionale ed intercontinentale, per il periodo 1° luglio 2020 – 31 dicembre 2020.

CIG: **8277507EDA**.

RISPOSTE A QUESITI

DOMANDA 1:

La registrazione nel sistema AVCPASS richiede il codice fiscale della Società.

Nel caso di Società straniera (paese SEE), cosa bisogna riportare nella casella del Codice Fiscale?

RISPOSTA:

Le Società straniere sono tenute ad indicare per analogia, l'identificativo Fiscale del Paese in cui le stesse hanno sede legale.

DOMANDA 2:

La società chiede se, ai fini della gara n. 8277507EDA, il possesso della certificazione ISO 9001:2015:

- 1) nel caso di un GEIE, deve essere soddisfatto da tutte le imprese raggruppante o raggruppate**
- 2) se, ai fini del possesso dei Requisiti di Capacità Tecnica e Professionale (punto 7.2 d) del Disciplinare), può essere sostituito dalla Certificazione di Operatore Aereo (COA).**

RISPOSTA:

- 1) come indicato all'articolo 7 punto 3 del disciplinare di gara il requisito relativo alla *certificazione UNI EN ISO 9001:2015* di cui al punto 7.2, lett. d) deve essere soddisfatto da ciascuna delle imprese raggruppande o raggruppate in caso di R.T.I. (sia costituito che costituendo); da ciascuna delle imprese consorziate o consorziate

in caso di consorzio ordinario di concorrenti di cui all'art. 45, comma 2, lett. e), D.lgs. 50/2016 (sia costituito che costituendo); dal Consorzio e dalle imprese indicate quali concorrenti nel caso di Consorzi di cui all'art. 45, comma 2, lett. b) e c), D.lgs. n. 50/2016, da ciascuna delle imprese aderenti al contratto di rete indicate come esecutrici e da tutte le imprese retiste in caso di partecipazione alla gara dell'intera rete;

2) la Certificazione di Operatore Aereo (COA) viene considerata equipollente alla *certificazione UNI EN ISO 9001:2015*.

DOMANDA 3:

All'art.6 comma 2 del Capitolato Tecnico è riportato che l'aeroporto di partenza e di arrivo in Italia degli aeromobili di cui ai precedenti punti 6.1.d) e 6.1.e) è, in linea di principio, l'Aeroporto di Ciampino (RM). Possono tuttavia essere utilizzati altri scali nazionali.

Si prega di chiarire se sia possibile prevedere un aeroporto alternativo quale scalo di origine e di arrivo, in sostituzione di Ciampino e corrispondente alla base della Società che risulterà aggiudicataria, al fine di rendere più efficiente il processo di organizzazione dei voli.

RISPOSTA:

Il citato comma 2 dell'art.6 del CT individua prioritariamente l'Aeroporto di Ciampino quale aeroporto di partenza/arrivo, contemplando comunque l'eventuale utilizzo di altri aeroporti nazionali, significando che la scelta di un aeroporto diverso da Ciampino sarà dettata da specifiche esigenze operative di trasporto VIP o di evacuazione sanitaria.

DOMANDA 4:

Si chiede di fornire maggiori dettagli in merito all'identificazione dei singoli aeroporti di arrivo/partenza presso i quali si svolgeranno le operazioni oggetto della procedura di gara relativamente ai seguenti Paesi: Giordania, Kuwait, Lettonia, Qatar.

RISPOSTA:

L'individuazione degli aeroporti di partenza/arrivo per la condotta delle operazioni citate è, come per altri Paesi oggetto di attuale o potenziale immissione di personale della Difesa, direttamente discendente da un processo di pianificazione operativa finalizzato al conseguimento degli obiettivi di ciascuna missione, pertanto non è concretizzabile aprioristicamente. Ciò significando che ogni aeroporto tecnicamente impiegabile è da considerarsi di possibile utilizzo.

DOMANDA 5:

Si chiede di chiarire se, qualora alla data di avvio dei voli fossero ancora vigenti le restrizioni legate al rispetto del distanziamento a bordo degli aeromobili presenti nei DPCM del 26 aprile e del 17 maggio 2020, fosse possibile ottenere un'esenzione dall'applicazione di tali misure limitatamente ai voli oggetto della procedura di gara.

RISPOSTA:

In relazione all'eventuale vigenza del citato DCPM, questo Dicastero non è deputato a fornire deroghe o esenzioni per i voli in parola.

DOMANDA 6:

Si chiede di chiarire se, in caso di esercizio della facoltà da parte della Stazione appaltante di ricorrere alla ripetizione dei servizi analoghi nei limiti dell'art.63 comma 5 del D.lgs.50/2016 e s.m.i. nei successivi 3 anni dalla stipula del contratto, l'aggiudicatario della presente procedura di gara sia obbligato ad accettare l'affidamento dei nuovi servizi alle condizioni descritte nei documenti di gara oppure se abbia la possibilità di non proseguire i servizi e/o rinegoziare i termini dell'affidamento.

RISPOSTA:

In caso di ricorso, da parte della Stazione Appaltante, allo strumento della "ripetizione ai sensi dell'art.63, comma 5 del D.lgs.50/2016":

- a) le condizioni tecniche/economiche del servizio rimangono invariate;
- b) non è prevista alcuna rinegoziazione dei termini dell'affidamento;
- c) la Società aggiudicataria dell'appalto può manifestare la sua indisponibilità al prosieguo del servizio per l'esercizio finanziario successivo.
- d) In caso di *indisponibilità dell'aggiudicatario al prosieguo del servizio* la Stazione Appaltante, ai sensi dell'art. 106, comma 11 del D.lgs.50/2016, disporrà a decorrere dal 1° gennaio (dell'anno oggetto della ripetizione) la proroga unilaterale del contratto per un massimo di 6 mesi (tempo strettamente necessario alla conclusione delle procedure necessarie per l'individuazione del nuovo contraente).

Durante il periodo di *proroga unilaterale* il contraente è tenuto all'esecuzione delle prestazioni oggetto del contratto alle stesse condizioni tecniche ed economiche contrattuali.

DOMANDA 7:

7.a)

Con riferimento alla gara in oggetto siamo con la presente a richiedere se broker aeronautico possa partecipare alla gara in qualità di mandante in associazione temporanea di tipo verticale con capogruppo mandataria con vettore aereo.

7.a) RISPOSTA:

SI, nei limiti di quanto previsto dal disciplinare all'art. **7.3 INDICAZIONI PER GLI R.T.I., CONSORZI ORDINARI, AGGREGAZIONI DI IMPRESE DI RETE, GEIE**, laddove si prescrive che

“Il requisito relativo all'iscrizione nel registro tenuto dalla Camera di commercio, industria, artigianato ed agricoltura oppure nel registro delle commissioni provinciali per l'artigianato di cui al punto 7.1, lett. a) deve essere posseduto:

- a. dalla Mandataria in caso di imprese raggruppate/raggruppande, consorziate/consorziande o GEIE. Resta fermo l'obbligo per le imprese mandanti, di possedere un'iscrizione alla CCIAA coerente con l'oggetto dell'appalto (servizio di trasporto aereo, in uso esclusivo, di personale dell'Amministrazione della Difesa)**
- b. da ciascuna delle imprese aderenti al contratto di rete indicate come esecutrici e dalla rete medesima nel caso in cui questa abbia soggettività giuridica.**

7.b)

Non è dato comprendere quali tipologie di ATI sono contemplate ai sensi e per gli effetti dell'art. 48 del codice dei contratti

7.b) RISPOSTA:

Il Disciplinare consente la partecipazione la più ampia possibile in raggruppamento, **tanto verticale quanto orizzontale**. All'art. 5 infatti è previsto che “L'operatore economico che partecipa in R.T.I. / Consorzio ordinario dovrà indicare la parte di servizio (specifica prestazione) che eseguirà (da dichiarare nel Documento di partecipazione) ai sensi dell'art.48 comma 4 del D.lgs.50/2016”.

7.c)

Si richiede di chiarire come sono articolate le diverse categorie di servizi da rendersi nel corso di esecuzione del contratto ai fini della qualificazione della partecipazione

7.c) RISPOSTA:

Il Bando prevede **un solo servizio essenziale**, che è quello di trasporto aereo passeggeri con vettori in uso esclusivo, gli altri servizi – catering a bordo, assistenza e handling – riportati nello schema di contratto e nel capitolato, sono complementari e/o strumentali alle

attività del vettore aereo e pertanto questa Amministrazione ha determinato di lasciare ai concorrenti piena possibilità di articolare discrezionalmente l'offerta per la fornitura di un servizio globale, e, nella consapevolezza che i suddetti servizi accessori, sia a bordo sia in ambito aeroportuale, possano essere gestiti da Società terze rispetto alla compagnia aerea, il Disciplinare di gara offre diverse possibili forme di partecipazione.

7.d)

I requisiti di cui al punto 7 come devono esser posseduti dalla mandataria e dalla mandante

7.d) RISPOSTA:

In merito al punto 7.1, lett. a) si è già risposto al precedente Quesito 7.a); Il requisito relativo alla proprietà o disponibilità di aeromobili di cui al punto 7.2, lett. c) deve essere soddisfatto dalla Mandataria; Il requisito relativo al *possesso della licenza di esercizio di trasporto aereo* di cui al punto 7.1 lett. b), deve essere posseduto dal raggruppamento (deve intendersi dalla mandataria).

DOMANDA 8:

Si chiede di sapere se impresa esercente il brokeraggio aereonautico possa esser impresa mandante per le attività di supporto al trasporto aereo.

RISPOSTA:

Si è già risposto ai punti precedenti, si conferma che il broker può partecipare come mandante in ATI per i servizi complementari.

DOMANDA 9:

Si chiede di sapere se impresa esercente il brokeraggio aeronautico possa esser impresa ausiliaria che in avvalimento presta i requisiti di capacità gestionale delle attività collaterali alla gestione del volo.

RISPOSTA:

Si è parzialmente già risposto ai punti precedenti, il bando di gara non prevede una ripartizione dell'appalto sulla base di servizi accessori per i quali si richiedano requisiti e capacità gestionali specifiche, dal momento che, si ribadisce, il servizio richiesto è inteso in senso integrato e i requisiti richiesti sono relativi esclusivamente al servizio essenziale di vettore aereo; resta fermo l'obbligo per le imprese partecipanti in associazione, qualsiasi prestazione esse eseguiranno, di possedere un'iscrizione alla CCIAA *coerente con l'oggetto dell'appalto*, requisito che non può essere oggetto di avvalimento.

DOMANDA 10:

Si chiede di sapere se impresa esercente il brokeraggio aereonautico possa essere indicata da una compagnia aerea come società con contratto di collaborazione continuativa con contratto già in essere all'epoca della gara ai sensi dell'art. 105 co 3 lett. c del D.lgs. 50/2016.

RISPOSTA:

Si ritiene sia possibile l'indicazione di un'impresa di brokeraggio come società con contratto di collaborazione continuativa con contratto già in essere all'epoca della gara ai sensi dell'art. 105 co 3 lett. c del D.lgs. 50/2016, con l'avvertenza che: l'esclusione dalla nozione di subappalto si motiva perché le attività devono essere sussidiarie e secondarie rispetto a quelle propriamente rientranti nell'oggetto dell'appalto; le prestazioni oggetto di contratti continuativi di cooperazione servizio e o fornitura sono rivolte a favore dell'operatore economico affidatario del contratto di appalto con il soggetto pubblico e non invece direttamente a favore di quest'ultimo come avviene nel caso del subappalto (che si rammenta in questa procedura è consentito nei limiti del 40% del valore dell'appalto).

DOMANDA 11:

Si richiede se gli aeromobili delle tre differenti capacità posti debbano essere tutti debbano essere inseriti tutti sotto il COA del partecipante o se una categoria può essere garantita tramite subappalto? Ed in caso di subappalto, l'eventuale missione può operare sotto il codice di volo della società subappaltatrice fermo restando il limite del 40%?

RISPOSTA:

Il partecipante alla gara deve essere in possesso *della licenza di operatore aereo*. Qualora il partecipante sia un RTI il requisito in questione deve essere posseduto dal Raggruppamento (punto 7.3 Indicazioni per gli RTI., consorzi ordinari, aggregazioni di imprese di rete, GEIE del disciplinare di gara).

Se il partecipante decide di far ricorso allo strumento del subappalto:

- il Subappaltatore deve essere in possesso *della licenza di operatore aereo* e possedere un'iscrizione alla CCIAA coerente con l'oggetto dell'appalto (trasporto aereo passeggeri);
- *l'eventuale missione* deve operare sotto il codice di volo della società aggiudicataria.

DOMANDA 12:

Una delle società di un consorzio/RTI avrà la certificazione UNI EN ISO 9001:2015 nel secondo semestre del 2020 in quanto è stato impossibilitato lo svolgimento

ell'audit a causa della situazione creatasi con il Covid-19. Con questa premessa e per via del fatto che questa società, avente base in Italia, è parte di un gruppo europeo la cui controllante è già certificata UNI EN ISO 9001:2015, che i sistemi di gestione informatici sono gli stessi, che le procedure sono le medesime, che l'amministratore è unico per entrambe, può questa società basata in Italia utilizzare la certificazione della Controllante e integrare i documenti relativi alla sede italiana di certificazione di qualità succe

RISPOSTA:

Il requisito relativo alla certificazione UNI EN ISO 9001:2015 deve essere soddisfatto: da ciascuna delle imprese raggruppande o raggruppate in caso di R.T.I. (sia costituito che costituendo); da ciascuna delle imprese consorziande o consorziate in caso di consorzio ordinario di concorrenti di cui all'art. 45, comma 2, lett. e), D.lgs. 50/2016 (sia costituito che costituendo); dal Consorzio e dalle imprese indicate quali concorrenti nel caso di Consorzi di cui all'art. 45, comma 2, lett. b) e c), D.lgs. n. 50/2016. (punto 7.3 Indicazioni per gli RTI., consorzi ordinari, aggregazioni di imprese di rete, GEIE del disciplinare di gara). Tutti i requisiti di partecipazione devono essere posseduti anteriormente alla data di presentazione dell'offerta e in caso di aggiudicazione sino al termine di eventuali ripetizioni e proroghe. (punto VI.3 Informazioni Complementari del Bando di gara).