

CHIARIMENTI

1. **Domanda:** Con riferimento all'ALLEGATO 1 - ANNESSO 1. Nella composizione del SAPR (cfr. tabella a pagina 4 e 5) sono citate anche le parti di ricambio aggiuntive; il prezzo da esporre nell'allegato 4 per i lotti 3, 7, 8 e 9 deve essere comprensivo anche delle medesime (cioè delle parti di ricambio aggiuntive)?

Risposta: Il prezzo da indicare per il lotto 3 7 8 e 9 deve essere comprensivo di quanto segue:

- n.3 Aeromobili "Air Vehicle (AV)"
- n.3 Sensori optoelettronici (uno per AV)
- n.3 Kit Radio Relay (uno per AV)
- n.1 Stazione di terra (Ground Control Station - GCS), comprensiva degli apparati data-link Line Of Sight (LOS) e SATCOM
- n.1 Simulatore di missione (integrato nella GCS)
- n.1 Gruppo elettrogeno
- n.1 Pacco batterie di continuità
- n.1 Lanciatore "Launcher (LAU)", qualora previsto nella configurazione del SAPR
- Attrezzature di manutenzione e "special tools", peculiari di 1° e 2° tipo, per la Line e Base Maintenance, le relative pubblicazioni tecniche e relativi aggiornamenti.
- Contenitori per il trasporto dei sistemi, delle parti di ricambio, degli Aircraft Ground Equipment (A.G.E) e Test Set, inclusi contenitori speciali idonei al trasporto "dangerous good" (es. batterie, liquidi infiammabili, esplosivi, elementi tossici, etc.)
- Parti di ricambio (PdR) per garantire lo svolgimento di minimo 750 ore di volo l'anno, per singolo sistema, per cinque anni (comprensive dei consumabili e dei PCPA).

Le parti di ricambio aggiuntive devono essere quotate nel lotto 6.

Si specifica che i prezzi offerti per singoli lotti verranno utilizzati per compilare lo Schema di Contratto in caso di aggiudicazione, ma non verranno utilizzati come riferimento per la gara. L'unico prezzo che verrà utilizzato come riferimento per l'aggiudicazione è il prezzo indicato al punto a) dell'allegato 4.

2. **Domanda:** Con riferimento all'ALLEGATO 1 - ANNESSO 1, paragrafo 1.3.3: "Ogni sistema dovrà essere dotato di parti di ricambio (PdR) necessarie per garantire l'operatività di un singolo sistema per un impiego minimo di **750 ore di volo all'anno per 5 anni**, inclusi i Prodotti Chimici Peculiari Aeronautici (PCPA) e consumabili, riferito alle manutenzioni programmate per i primi 2 anni di funzionamento sia del sistema sia di ogni singolo sottosistema": E' possibile delineare un requisito più esaustivo? Ad esempio: se le Parti di Ricambio per ogni sistema (PdR) devono essere quotate sull'assunzione che la copertura deve avere una durata di 5 anni, i PCPA e i Consumabili sono stimati solo a copertura per i primi 2 anni oppure anch'essi per una durata di 5 anni?

Risposta: Anche i PCPA e i Consumabili devono essere stimati a copertura per i primi 5 anni, come da Tabella 1 "Composizione del SAPR" del documento Allegato 1 Annesso 1.

3. **Domanda:** Con riferimento all'ALLEGATO 1 - ANNESSO 1, paragrafo 1.3.3: le PdR devono intendersi riferite alle sole manutenzioni programmate o, come richiesto nel paragrafo 2.1 a pagina 25 del medesimo, anche alle manutenzioni NON Programmate?

Risposta: I paragrafi citati si riferiscono ad argomenti diversi. Si conferma che le parti di ricambio dovranno essere sufficienti a garantire sia Manutenzione Programmata che Non Programmata.

4. **Domanda:** Con riferimento all'ALLEGATO 1 - ANNESSO 1, paragrafo 1.3.3: l'elenco delle Parti di Ricambio (PdR) richiesto deve essere fornito solo all'atto di accettazione del primo sistema T1? Qualora invece, sia richiesto venga fornito anche in questa fase di gara (i.e. presentazione dell'offerta), quale allegato dev'essere usato per l'inserimento del suddetto elenco di PdR?
Risposta: L'elenco delle parti di ricambio può essere inserito nella Relazione Tecnica.
5. **Domanda:** Con riferimento all'Allegato 4 - punto b), relativamente alla richiesta dei prezzi per i lotti 3, 7, 8 e 9: il dettaglio degli suddetti prezzi deve essere fornito? Se sì in quale allegato? Con riferimento all'Allegato 4: stessa domanda relativamente al LOTTO n° 4 = se il dettaglio dei prezzi relativi a questo Lotto dev'essere dettagliato, in quale documento/allegato vanno indicati?
Risposta: In questa fase è necessario indicare il prezzo complessivo dei lotti 3, 4, 7, 8 e 9 nell'Allegato 4.
Si specifica che i prezzi offerti per singoli lotti verranno utilizzati per compilare lo Schema di Contratto in caso di aggiudicazione, ma non verranno utilizzati come riferimento per la gara. L'unico prezzo che verrà utilizzato come riferimento per l'aggiudicazione è il prezzo indicato al punto a) dell'allegato 4.
6. **Domanda:** Con riferimento all'Allegato 4, punto b): si richiede conferma che il prezzo relativo al lotto 6 (i.e. Parti di Ricambio aggiuntive) si riferisce a n°4 set di parti di ricambio aggiuntive come descritte nel paragrafo 2.3 dell'ALLEGATO 1 – ANNESSO 1
Risposta: Si conferma.
7. **Domanda:** Con riferimento all'ALLEGATO 1 – ANNESSO 1: Richiesta chiarimento sulla tabella 1 (pag. 4 e 5) che non riporta il SAR e la relativa quantità. Il SAR viene citato solo nella riga relativa alle Parti/Complessivi di ricambio aggiuntivi. DOMANDA: Il SAR deve far parte della configurazione del SAPR?
Risposta: Si conferma che il SAR dovrà far parte della configurazione del SAPR come Requisito Base (Paragrafo 1.3.1.17 del documento ALLEGATO 1, ANNESSO 1). Esso dev'essere parte della configurazione del sistema ma imbarcato a necessità, non costantemente installato. Qualora non efficiente, non deve precludere la possibilità di utilizzo del velivolo/sistema. Lo stesso dicasi per tutti i payloads accessori.
8. **Domanda:** Con riferimento all'ALLEGATO 1 – ANNESSO 1: È previsto che SAR e sensori Opto-elettronici siano installati contemporaneamente?
Risposta: Solo nel caso in cui lo richieda la missione. Il RADAR SAR, come gli altri payloads auspicabili/opzionali, dovrà essere installato quando la missione lo richiede e, in tal caso, dovrà essere installato insieme al payload opto-elettronico primario (che è l'unico payload che farà sempre parte della configurazione standard/base del velivolo/sistema.).
9. **Domanda:** Con riferimento all'ALLEGATO 1 – ANNESSO 1: È prevista una configurazione in cui il datalink satellitare non sia installato a bordo?
Risposta: Analogamente per quando esplicitato per gli altri payloads, il datalink satellitare dovrà essere imbarcato ed utilizzato quando necessario, non escludendo la presenza del payload opto-elettronico primario e di altri payload secondari necessari per la missione (SAR, LIDAR,CBRN, etc).

10. **Domanda:** Con riferimento all'ALLEGATO 1 – ANNESSO 1: I payloads “auspicabili” devono essere installabili a bordo contemporaneamente ai sensori/payloads obbligatori (opto-elettronico/SAR)?
Risposta: La configurazione base del velivolo/sistema dovrà prevedere sempre il payload opto-elettronico primario, i payloads accessori dovranno essere imbarcati per la specifica missione secondo le prestazioni e le modalità (pesatura e bilanciamento) indicate dalla DRS.
11. **Domanda:** Con riferimento all'ALLEGATO 1 – ANNESSO 1 e in particolare, al punto 1.3.1.11 : si chiede conferma che tutto il seguente sistema radio debba essere installato a bordo del velivolo contemporaneamente:
a. Data-Link primario LOS
b. Data-link satellitare
c. IFF Mode 5/S – ADS-B
d. Beacon
e. Radio Terra Bordo Terra
f. MESH MANET
g. Relay Radio per comunicazione voci criptate
Risposta: Si conferma che tutto il sistema citato deve essere assicurato contemporaneamente a meno di quanto indicato nel punto b. (Data-link satellitare). Si specifica inoltre che il punto g. (Relay Radio) deve poter assicurare non solo comunicazione criptate ma anche in chiaro con gli ATC.
12. **Domanda:** Con riferimento all'ALLEGATO 1 – ANNESSO 1: Quale parte del requisito 1.3.1.3 è solo “auspicabile”, così come definito dal citato paragrafo?
Risposta: Ci si riferisce alla possibilità “auspicabile” di collegamento con la rete TLC terrestre 3 GPP.
13. **Domanda:** Con riferimento all'ALLEGATO 1 – ANNESSO 1: Req. 1.3.1.7 Cosa si intende per “predisposto per l'impiego di moduli GPS/SAASM/M-CODE e/o Galileo PRS”? ovvero, si deve assumere che la suddetta predisposizione sia inclusa nella prestazione base?
Risposta: Si conferma che la predisposizione citata deve essere inclusa nella prestazione base.
14. **Domanda:** Con riferimento all'ALLEGATO 1 – ANNESSO 1: Req. 1.3.1.11 Si chiede conferma in merito alla seguente interpretazione: con la dizione datalink (CDL) si intende il complesso di tutti gli apparati radio previsti? La dicitura LOS (Line of Site) va interpretato, quindi, come un “errore” piuttosto che un refuso?
Risposta: Il CDL è un protocollo di comunicazione militare. Questo è assicurato prioritariamente attraverso la Line Of Sight (LOS).
15. **Domanda:** Con riferimento all'ALLEGATO 1 – ANNESSO 1: Req. 1.3.1.11 Cosa si intende per “Ritrasmissione delle comunicazioni delle unità di manovra”?
Risposta: A bordo dev'essere installato un modulo radio relay che consenta di comunicare con gli enti del traffico aereo (secondo le frequenze indicate) e con le truppe sul terreno (secondo le frequenze indicate e con gli apparati radio indicati, dotati di chiavi crypto).
16. **Domanda:** Con riferimento all'ALLEGATO 1 – ANNESSO 1: Req. 1.3.1.11 il requisito MESH MANET è riferito alla sola GCS? In particolare è la sola GCS che fa disseminazione e nodo relay o anche il velivolo (tale requisito è inserito nel gruppo dei requisiti relativi al segmento aereo)?
Risposta: Si conferma che sia l'AV che la GCS, dovranno garantire la disseminazione video attraverso apparati con tecnologia MESH MANET. Si precisa inoltre, che la capacità MESH MANET, qualora non utilizzata come data link primario, dovrà essere escludibile a discrezione dell'equipaggio di volo, sia sul velivolo sia sulla GCS. La capacità dovrà essere imbarcabile come gli altri payload.

17. **Domanda:** Con riferimento all'ALLEGATO 1 – ANNESSO 1: Req. 1.3.1.11 quali sono le caratteristiche per la compatibilità con apparati ROVER 4 (e sup.) e Tactical Network Rover (TNR)?
Risposta: La compatibilità sono reperibili attraverso i fornitori dei citati apparati.
18. **Domanda:** Con riferimento all'ALLEGATO 1 – ANNESSO 1: Req. 1.3.1.11 si chiede di confermare che la richiesta è relativa all'operatività con entrambe le radio F.A. Harris 152 (30 – 512 Mhz; 762 – 870 Mhz) e Harris 117G (30 Mhz – 2 Ghz)
Risposta: Si conferma compatibilità con entrambe le radio L3Harris, finalizzata alle comunicazioni (voice/dati in chiaro e con chiave crypto).
19. **Domanda:** Con riferimento all'ALLEGATO 1 – ANNESSO 1: Req. 1.3.1.11 Quali sono gli apparati che garantiscano il MUM-T con il Nuovo elicottero da esplorazione e scorta (NEES) AW-249?
Risposta: Il requisito non specifica apparati, tuttavia ci si dovrà attenere alle specifiche descritte nel paragrafo 1.3.1.24 dell'Allegato 1 – Annesso 1.
20. **Domanda:** Con riferimento all'ALLEGATO 1 – ANNESSO 1: Req. 1.3.1.27 Cosa si intende con: "... per la definizione del requisito verranno utilizzati i Johnson's criteria"? Si intende che la rispondenza al requisito verrà dimostrata con il criterio di Johnson's?
Risposta: Si conferma.
21. **Domanda:** Con riferimento all'ALLEGATO 1 – ANNESSO 1: Req. 1.3.1.28 Si richiedono maggiori dettagli sul requisito (ad es.: sono apparati alternativi alle radio Harris? Qual è il significato dell'acronimo CCI? Quali sono le funzionalità richieste)
Risposta: COMSEC Controlled Item – CCI. Il requisito è finalizzato a garantire l'impiego dell'IFF o delle radio senza moduli crypto installati, se questi non sono necessari per il tipo di missione.
22. **Domanda:** Con riferimento all'ALLEGATO 1 – ANNESSO 1: Req. 1.3.1.30 Si richiede una definizione più esaustiva o precisa delle interfacce elettriche e dati
Risposta: Il requisito prevede che i payload possano essere installati in modalità "plug and play", senza la necessità di modifiche HW e SW alla configurazione del sistema.
23. **Domanda:** Con riferimento all'ALLEGATO 1 – ANNESSO 1: Req.1.3.1.31: Così come scritto: "Peso a vuoto non superiore ai 150 kg "Maximum TakeOff Weight (MTOW)" è una contraddizione, ovvero N/A. Come va interpretato il requisito? ovvero: MTOW o peso a vuoto?
Risposta: Si chiarisce Maximum Take-Off Weight di 150 Kg.
24. **Domanda:** Con riferimento all'ALLEGATO 1 – ANNESSO 1: Req. 1.3.2.1 Quali sono le funzionalità del "Mission Commander" e "Flight Engineer"?
Risposta: Il Mission Commander è una figura esterna all'equipaggio di volo e diverso dal pilota/Comandante di Aeromobile, che gestisce la missione sotto il profilo operativo (ISR, supporting, etc).
Il flight engineer è una figura tecnica-manutentiva di alto profilo che può essere parte dell'equipaggio di volo (come specialista).
25. **Domanda:** Con riferimento all'ALLEGATO 1 – ANNESSO 1: Req 1.3.2.7 Chiarire cosa si intende con: "Qualora il DT principale non possa garantire tale condizione, sia per limitazioni di carattere tecnico sia per limitazioni dovute al dominio dei dati scambiati, la GCS dovrà essere corredata di una consolle dedicata per la ricezione/gestione e trattazione dello specifico dato". e sempre con

riferimento al sopra citato paragrafo (ALLEGATO 1 – ANNESSO 1: Req. 1.3.2.7) : su quale link devono essere trasmessi tali dati?

Risposta: Il requisito si riferisce alla tipologia di informazioni che payload alternativi all'optoelettronico scambiano con la GCS. Ad esempio, se il payload CBRN o fotogrammetrico dovessero generare prodotti classificati che, per loro natura (livello di dettaglio, sensibilità del dato acquisito) dovessero necessitare di un datalink con alti livelli di crittografia/cifrante/chave cripto non garantiti dal datalink principale, dovrà essere fornito un datalink alternativo e con livello di classifica adeguato.

26. **Domanda:** Nel caso di un costituendo RTI (quindi di un Raggruppamento Temporaneo di Imprese NON ancora costituito) gli allegati tecnici (i.e. busta tecnica) ed economici (i.e. busta economica) devono essere compilati, e sottoscritti e inviati da tutte le società/Partners partecipanti del costituendo RTI o solo dalla Mandataria? Ad esempio: la "Matrice di rispondenza alla Specifica Tecnica" (cfr. ALLEGATO 6) va compilata:

(a) da ogni ditta/Partner partecipante al costituendo RTI a seconda del proprio workshare e inviata in sede di presentazione di offerta (da ciascuna ditta/Partecipante)? oppure

(b) va predisposta UNA ed UNA SOLTANTO Matrice di rispondenza alla Specifica Tecnica per tutti i Partners del costituendo RTI e inviata solo dalla Mandataria? Oppure (c) va predisposta UNA ed UNA SOLTANTO Matrice di rispondenza alla Specifica Tecnica per tutti i Partners del costituendo RTI, sottoscritta e inviata da ciascuna ditta/Partecipante al costituendo RTI?

Risposta: L'offerta tecnica ed economica deve essere presentata dalla mandataria del costituendo RTI, sottoscritta da ogni Partners e dettagliata per ogni mandante a seconda del proprio workshare. Si richiama in tal senso l'art. 68 co. 1 del D.lgs. 36/2023.

27. **Domanda:** Nel caso di RTI costituendo (NON ancora costituito) ogni società partecipante deve presentare la polizza Fidejussoria del 2%? Quindi più polizze fidejussorie ognuna del 2%? o dovrà essere presentata una sola polizza fidejussoria che copre il 2%?

Risposta: Ai sensi dell'art. 106 del D.lgs. 36/2023, in caso di partecipazione alla gara di un raggruppamento temporaneo di imprese, anche se non ancora costituito, la garanzia deve coprire le obbligazioni di ciascuna impresa del raggruppamento medesimo, fermo restando il 2% del valore complessivo della procedura.

28. **Domanda:** Con riferimento all'ALLEGATO 1 – ANNESSO 1- Req. 1.3.1.17: il radar SAR deve poter operare sia in banda X che KU o è richiesta l'operatività solo per una delle due bande?

Risposta: Il radar potrà operare in una delle bande indicate e dovrà garantire i requisiti minimi indicati sia per la modalità di funzionamento SAR sia GMTI, secondo gli STANAG di riferimento.

29. **Domanda:** Con riferimento all'ALLEGATO 1 – ANNESSO 1 - Req. 1.3.1.33 è richiesta la possibilità di decollare ed atterrare nel range -40 °C +50°C?

Risposta: Il range indicato è relativo alla condizione di volo, per quanto concerne le fasi di decollo/atterraggio e operazioni di linea, il range di temperatura deve coincidere con quello indicato per il segmento di terra (da -20°C a +50°C).

30. **Domanda:** Con riferimento all'ALLEGATO 1 – ANNESSO 1 - par. 2.6) si chiede conferma che l'opzione contrattuale sarà da quotare in fase contrattuale e non deve essere quotata nella busta economica.

Risposta: L'opzione contrattuale non è descritta nel paragrafo citato, ma nel paragrafo 2.4 . La quotazione delle opzioni è la medesima delle prestazioni base, effettuata in sede di offerta.

Non deve essere quotata nella busta economica.

31. **Domanda:** In riferimento al paragrafo 1.1 dell'allegato 1 Annesso 1, è richiesta una sola Ground Control Station in grado comandare in contemporanea i 3 aeromobili, oppure dovrà comandare alternativamente uno alla volta gli aeromobili, sebbene con differenti allestimenti?
Risposta: La GCS dovrà comandare un solo aeromobile per volta e dovrà essere predisposta per effettuare "hand over" di un velivolo tra due CGS entro il raggio massimo operativo richiesto dallo specifico requisito.
32. **Domanda:**
1. La ditta può presentare la proposta con Incoterms DAP avendo compreso essere lo standard per la DAAA?
 2. La bozza di contratto è completa?
 3. Quale percentuale prevede DAAA per l'articolo 13 della bozza di contratto?
 4. Gli allegati citati nella bozza di contratto non sono inclusi. Lo saranno e quando verranno forniti?
 5. DAAA fornirà una lettera di credito per il valore del contratto a supporto dei pagamenti?
- Risposta:**
1. Sì
 2. Sì.
 3. Si richiama l'art. 117 del D.Lgs. n. 36/2023.
 4. Saranno forniti in sede di definizione del contratto alla ditta aggiudicataria.
 5. Per le Ditte estere, sarà possibile prevedere l'apertura di una lettera di credito per il tramite di Banca d'Italia, che sarà integrata annualmente secondo il cronoprogramma dei pagamenti previsto.
33. **Domanda:** In riferimento al paragrafo 1.1 dell'allegato 1 Annesso 2, e analogamente al paragrafo 1.3.1.1 dell'allegato 1 Annesso 1, il Decollo, la pista si estende per una lunghezza di 100 m (Raggio 50 m), oppure si intende corsa al suolo 50m?
Risposta: L'APR deve avere capacità di decollo e atterraggio VTOL. Lo spazio per il decollo/atterraggio dev'essere inteso come safety area/trace massima. Il sistema non deve necessariamente dover disporre di una pista per il suo impiego. L'eventuale sistema di lancio deve intendersi come sistema/dispositivo di ausilio al decollo/atterraggio che dovrà essere comunque espresso con capacità VTOL.
Domanda: In riferimento al paragrafo 1.1 dell'allegato 1 Annesso 2, la lunghezza di involo va considerata su che tipo di pista, asfalto, semi-preparata, erba?
Risposta: Il sistema deve avere capacità di decollo e atterraggio VTOL, anche se dotato di dispositivo ausiliare. Dev'essere utilizzato in qualsivoglia ambiente/luogo/superficie che garantisca i parametri minimi richiesti per decollare/atterrare (citata safety area/trace, striscia tattica, erba, terreno non preparato, cemento, aeroporto, ponti di volo, etc).
34. **Domanda:** In riferimento al paragrafo 1.1 dell'allegato 1 Annesso 2, la lunghezza di involo va intesa come corsa al suolo, fino alla rotazione, oppure dopo il superamento dell'ostacolo (tipico) di altezza 15m (50ft)?
Risposta: Il requisito non riporta corsa al suolo in quanto ci si riferisce ad un Sistema VTOL.
35. **Domanda:** In riferimento al paragrafo 1.6 dell'allegato 1 Annesso 2, cosa si intende per Configurazione di "Massima Endurance"? In particolare, per "Configurazione" si intende la condizione di volo riferito all'assetto/velocità? Oppure ci sono delle prescrizioni di configurazione da applicare in fase di valutazione delle prestazioni (es. senza payload sporgenti, etc.).

Risposta: Per APR in configurazione di “massima endurance” si intenda l’APR configurato come da paragrafo 1.3.1.5 del documento Allegato 1 Annesso 1, nella condizione di assetto/velocità che massimizza l’autonomia oraria.

36. **Domanda:** In riferimento al paragrafo 1.3.1.1 dell’allegato 1 Annesso 1, l’atterraggio comprende solo la corsa al suolo? (Stessa Domanda per il Decollo, Allegato 1 Annesso 2 paragrafo 1.1). La zona di atterraggio (Pista) si estende per una lunghezza di 100 m (Raggio 50 m)?

Risposta: Il requisito di gara non prevede corsa al suolo, in quanto ci si riferisce ad un Sistema VTOL.

Domanda: In riferimento al paragrafo 1.3.1.2 dell’allegato 1 Annesso 1, viene dichiarata una Line Of Sight di circa 125 KM, è inteso per le sole antenne, oppure è necessario il contatto visivo Beyond Line Of Sight, con osservatori/handover?

Risposta: Con Line of Sight (LOS) di 125 km si intende il raggio massimo operativo in line di vista elettromagnetica tra il velivolo e la sua Ground Control Station (GCS) garantito dal data link primario (C2 e FMV) e secondario (C2).

37. **Domanda:** In riferimento al paragrafo 1.3.1.4 dell’allegato 1 Annesso 1, è richiesto il passaggio tra due GCS; al paragrafo 1.1 invece è richiesta 1 sola GCS per sistema. Inoltre, non è specificata la condizione di passaggio da navigazione Line of Sight a navigazione satellitare di tipo C2.

Risposta: Si conferma che è richiesta la possibilità di passaggio di un APR fra tutte le GCS oggetto di fornitura. Il passaggio da condizione di LOS navigazione di tipo satellitare (qualora il kit satellitare sia installato) deve essere sempre assicurato quando la tipologia di missione lo necessita.

38. **Domanda:** In riferimento al paragrafo 1.3.1.5 dell’allegato 1 Annesso 1, per l’autonomia oraria minima è corretto tenere conto del tempo impiegato dall’aeromobile a raggiungere l’area delle operazioni, per cui l’autonomia è intesa nell’intero profilo di missione, o per la sola fase di Loitering?

Risposta: L’autonomia oraria minima va calcolata dal decollo all’atterraggio (si comprendono i tempi di trasferimento)

39. **Domanda:** In riferimento al paragrafo 1.3.1.5 dell’allegato 1 Annesso 1, l’autonomia oraria a quale quota operativa è intesa?

Risposta: Si prenda a riferimento la quota che massimizza la prestazione del SAPR offerto e che non degradi nessun requisito espresso.

40. **Domanda:** In riferimento al paragrafo 1.3.1.9, il sistema deve essere dotato di Flight Termination System. Quest’ultimo azionato attraverso un canale separato deve essere azionato da una terza persona diversa dal pilota e dall’operatore di sistema?

Risposta: L’FTS, se non attivato automaticamente dal sistema per condizioni di fault/recovery, dovrà essere attivato esclusivamente dal Pilota dalla propria postazione in GCS.

41. **Domanda:** In riferimento al paragrafo 1.3.1.11 dell’allegato 1 Annesso 1, non è indicata la copertura che la GCS deve garantire per il Full Motion Video e la trasmissione dei dati dei sensori. Si intende distanza uguale a quella operativa massima 125 Km, oppure verso altra destinazione?

Risposta: C2 e FMV dovranno essere garantiti dal data link primario (e C2 dal secondario) alla massima risoluzione garantita dai sensori indicata al para. 1.3.1.17 del documento ALLEGATO 1, ANNESSO 1 entro il raggio massimo operativo richiesto al para. 1.3.1.2 del documento ALLEGATO 1, ANNESSO 1, ossia maggiore/uguale a 125 Km.

42. **Domanda:** In riferimento al paragrafo 1.3.1.11 dell'allegato 1 Annesso 1, la GCS deve avere una funzione di relay della rete mesh, dovrà quindi anche trasmettere informazioni tra 2 o più nodi della rete (ad esempio funzionare come ponte che permette la comunicazione tra un velivolo in volo e un veicolo al suolo)?
Risposta: Si conferma.
43. **Domanda:** In riferimento al paragrafo 1.3.1.13 dell'allegato 1 Annesso 1, il test prevede il sorvolo del punto di misura a 4500 ft AGL?
La prova a che assetto/velocità verrà condotta?
Sono previste prove di intensità sonora durante la fase di decollo (motori nelle configurazione full power)?
Risposta: Ci si riferisca a quanto indicato al paragrafo 1.3.1.13 dell'Allegato 1 Annesso 1. Non si prevedono misurazioni nella fase di decollo/atterraggio. La prova dovrà essere effettuata a velocità/assetto di crociera ad una distanza dal punto di misura di 4500 ft AGL, intesa come distanza dall'obiettivo
44. **Domanda:** In riferimento al paragrafo 1.3.1.31 dell'allegato 1 Annesso 1, è richiesto MTOW di 150 Kg, ma lo stesso valore è richiesto per il peso a vuoto, quale è il MTOW? Esiste una prescrizione per il peso a vuoto?
Risposta: Si chiarisce Maximum Take-Off Weight di 150 Kg.
45. **Domanda:** In riferimento al paragrafo 1.3.1.36 dell'allegato 1 Annesso 1, è dichiarata una Ceiling Altitude di 16000 piedi, quest'ultima è da considerare anche come una quota da destinare ad un profilo di missione specifico? Ovvero è previsto svolgere missioni alla quota di Ceiling?
Risposta: Il requisito richiede che sia raggiungibile la quota di ceiling di 16.000 ft indipendentemente dagli eventuali profili di missione.
46. **Allegato 1 Annesso 1 Specifica Tecnica**
- a. **Domanda:** Nella sezione 1.1 della Scheda Tecnica, viene elencato un radar SAR come parte di ricambio addizionale, si chiede conferma che tale sensore non sia da fornire nella configurazione base del SAPR. Nel qual caso si chiede inoltre di confermare che a bordo del SAPR è richiesta comunque la predisposizione dei cablaggi di collegamento.
Risposta: Si conferma che il SAR fa parte della configurazione del SAPR come Requisito Base (Paragrafo 1.3.1.17 del documento Allegato 1 Annesso 1).
- b. **Domanda:** Relativamente alla composizione delle quantità di parti di ricambio aggiuntive menzionate nella sezione 1.2 della Specifica Tecnica, sono da considerarsi per un singolo sistema? Quindi le parti di ricambio aggiuntive per l'intero contratto ammonterebbero ad un totale di 4x GCS, 4x EO/IR, 4x Radar SAR, 4x kit relay, 4x SATCOM, 4x LIDAR (auspicabili), 4x CBRN (auspicabili)?
Risposta: Si conferma che le parti di ricambio aggiuntive per l'intero contratto ammontano ad un totale di 4x GCS, 4x EO/IR, 4x Radar SAR, 4x kit relay, 4x SATCOM, 4x LIDAR (auspicabili), 4x CBRN (auspicabili).
- c. **Domanda:** Relativamente alla sezione 1.3 della Specifica Tecnica, il calcolo del payload massimo aggiuntivo subalare/in fusoliera è da calcolare in aggiunta ai sensori in configurazione base (es. EO/IR, carburante) o può essere calcolato con una configurazione specifica per massimizzare il payload subalare/in fusoliera?
Risposta: Va calcolato con il payload opto-elettronico primario imbarcato e col carburante calcolato per non degradare i requisiti base richiesti.

Alla fornitura del SAPR, dovrà essere disponibile una tabella che riporti l'autonomia massima in funzione del carburante e del peso totale imbarcato, compresi payload in fusoliera/subalari.

- d. **Domanda:** Relativamente al requisito di operare come ponte radio delle comunicazioni per il supporto alle truppe di terra dotate di apparati FA Harris 152 and Harris 117G si chiede di confermare se la cifratura AES256 sia accettabile per tale attività e se si possa a tale scopo utilizzare il MESH MANET di fornitori terzi connesso con le radio.

Risposta: Il ponte radio dovrà essere effettuato attraverso radio che possano garantire le comunicazioni tra equipaggio e truppe di terra dotate di apparati FA Harris 152 and Harris 117G.

- e. **Domanda:** Per quanto riguarda il requisito che il link C2 sia compatibile con dispositivi ROVER 4 (e superiore) e Tactical Network Rover (TNR), si chiedono ulteriori informazioni tecniche sugli attributi di collegamento a radiofrequenza per essere compatibile con ROVER e TNR, incluse crittografia, gamma di frequenza, configurazione dell'antenna e portata stimata.

Risposta: La compatibilità sono reperibili attraverso i fornitori dei citati apparati.

- f. **Domanda:** Relativamente al requisito tecnico 1.3.1.14 "Sistema "Multi-tracking/Moving Target Indicator" di obiettivi fissi e in movimento (almeno 15 simultaneamente)". Vi chiediamo di chiarire se questo requisito debba essere appagato dall'EO/IR, dal radar SAR e/o anche da un ulteriore sensore? In caso il SAPR utilizzasse un ulteriore sensore, quest'ultimo dovrà essere incluso nella configurazione base del SAPR proposto?

Risposta: Dev'essere assicurato dal payload opto-elettronico primario (EO-IR). Tale requisito non è applicabile al RADAR SAR nella modalità di funzionamento GMTI o agli altri payload.

- g. **Domanda:** Relativamente al sensore CBRN richiamato all'interno della Specifica Tecnica, i cui requisiti vengono definiti nella sezione 1.3.1.3.5 dello stesso documento, si chiede se esista una preferenza per un sensore specifico, eventualmente già in servizio presso le Forze Armate. In caso affermativo, si chiede di fornire più informazioni di dettaglio (modello, costruttore, ecc.) e le relative specifiche tecniche, comprese l'indicazione delle previste limitazioni operative applicabili. Inoltre si chiede di fornire ulteriori informazioni sul CONOPS relativo al sensore in oggetto.

Risposta: Il sensore CBRN deve assicurare quanto espresso nei documenti di gara, non si specificano preferenze.

- h. **Domanda:** Relativamente al circuito di segnalazione CBRN C2, atto a consentire il rilevamento dei dati informativi relativi all'ambiente circostante e la trasmissione degli stessi in tempo reale, si chiede di sapere se tali dati dovrebbero essere utilizzabili direttamente sull'unità di controllo dell'aeromobile, oppure su una stazione/console a terra, separata e capace di assicurare la registrazione e il processamento dei dati raccolti dai sensori, nonché il loro inoltro verso unità di comando più elevato, per mezzo di impianti/equipaggiamenti strutturali. Si chiede di precisare se esista un sensore specifico già in servizio o comunque compatibile per l'integrazione via il MESH network. Oppure se sia già operativa una specifica architettura di comunicazione per la raccolta e la trasmissione dei livelli di radiazione verso altri sistemi presso centri di comando più elevati.

Risposta: I dati rilevati dal sensore CBRN dovranno essere fruibili direttamente presso l'unità di controllo del velivolo (GCS) o, alternativamente, presso una postazione/console separata ma comunque in tempo reale durante l'esecuzione del volo.

- i. **Domanda:** Ferme restando le prestazioni minime richieste per LIDAR (Laser Imaging Detection and Ranging), distanza di acquisizione di 250 m e precisione minima di 30 mm (CEP50), si chiede di precisare se eventuali altri sensori diversi da LIDAR, ma comunque in grado di assicurare le prestazioni minimi sopra specificate, sarebbero accettati.
Risposta: Si conferma che il requisito si riferisce ad un Laser Imaging Detection and Ranging (LIDAR).
- j. **Domanda:** Relativamente al requisito 1.3.1.11/Pagina 8 della Scheda Tecnica, "Terra-Bordo-Terra per le comunicazioni radio con gli enti del traffico aereo ai sensi del regolamento UE 1079/212", si chiede conferma se l'unità di comunicazione radio debba essere installata a bordo del velivolo stesso, oppure se invece debba essere inclusa tra le dotazioni operative della stazione di comando e controllo del SAPR.
Risposta: La comunicazione Terra-Bordo-Terra deve poter avvenire attraverso il velivolo.
- k. **Domanda:** Relativamente al requisito 1.3.1.31 riteniamo ci sia un'incoerenza fra la definizione di peso a vuoto e MTOW. Si chiede gentilmente di confermare che il limite di 150kg si riferisce al "Maximum Take Off Weight (MTOW)".
Risposta: Si chiarisce Maximum Take-Off Weight di 150 Kg.
- l. **Domanda:** Relativamente alla sezione 1.3.2.9 della Specifica Tecnica, vi chiediamo gentilmente di confermare se i software finalizzati al Sensor Data Fusion ed alla Change Detection dei dati IMINT saranno forniti dall'Esercito Italiano (GFE) o se dovranno essere proposti dall'operatore economico all'interno della GCS?
Risposta: Sia i software sia l'hardware dovranno essere oggetto di fornitura da parte dell'operatore economico.
- m. **Domanda:** Relativamente alla conformità del SAPR con gli standard MIL-STD-461 e MIL-STD-464, si chiede di specificare quali sezioni e quali profili elettromagnetici vadano soddisfatti.
Risposta: Vanno soddisfatte le sezioni ed i profili elettromagnetici applicabili al SAPR offerto.
- n. **Domanda:** Relativamente alla Sezione 1.5.1 "Trasportabilità" della Specifica Tecnica, vi chiediamo se il/l'eventuale lanciatore e/o altri ausili meccanici necessari per l'operatività del sistema debbano anche essi essere trasportati all'interno dei velivoli/veicoli tattico-logistici in dotazioni alla DIFESA.
Risposta: Il paragrafo 1.5.1 descrive la trasportabilità di un "Sistema Completo", includendo quindi anche l'eventuale dispositivo di ausilio al decollo/atterraggio e/o altri ausili meccanici necessari per l'operatività del sistema.
- o. **Domanda:** Relativamente al requisito di inclinabilità fino a 32 gradi delle casse di trasporto dei materiali senza provocare danneggiamenti ai componenti interni o perdite di liquidi, come definito dalla sezione 1.5.1 della Scheda Tecnica, si chiede di sapere per che tipo di operazione è necessaria tale inclinazione e quale sia la prevista durata massima della stessa?
Risposta: Il requisito esprime l'inclinazione massima raggiungibile dai mezzi in dotazione in fase di caricamento degli shelter che verranno usati per i trasporti intermodali del sistema e per il trasporto in zone d'operazione.
- p. **Domanda:** Relativamente al requisito di conformità con l'AER(EP).P-516, è corretto assumere che il requisito si riferisca specificatamente agli Annessi G, H, e I? In caso

contrario, si chiede di precisare quali sezioni della AER(EP).P-516 debbano essere soddisfatte e come esse corrispondano con l'approccio di certificazione stabilito dalla AER(EP).P-22?

Risposta: La AER(EP).P-516 riporta "Per gli APR, la DAAA potrà ritenere direttamente applicabili le STANAG (4671, 4702, 4703, 4738), aggiungendo se necessario Special Condition (per esempio sull'armamento) ed Exemption sulla base dei requisiti di missione e delle prestazioni derivati dal requisito operativo. Tale P.T. potrà essere utilizzata per effettuare il tailoring delle Special Condition e come check-list di completezza della base di certificazione."

L' AER(EP).P-22 cita le suddette STANAG come base di certificazione applicabili.

In aggiunta è corretto utilizzare gli annessi G ed H per definire i requisiti di cyber security. L'annesso I è applicabile ad APR di MTOW inferiore a 25 Kg.

- q. **Domanda:** Esiste una versione ufficiale in lingua inglese della AER(EP).P-6 che può essere condivisa con i partecipanti?

Risposta: La si allega in piattaforma



AER(EP)_P_6_finale_
en.pdf

- r. **Domanda:** Si chiede di mettere a disposizione, o precisare come fare per entrarne in possesso, una copia della AER(EP).00-00-05, in quanto essa non sembra ad oggi procurabile per via telematica.

Risposta: La si allega in piattaforma



AER-00-005B_en.pdf

- s. **Domanda:** Relativamente alla frase "Infine, dovrà essere assicurata la rispondenza alla "Marcatura CE" per i prodotti in fornitura" della sezione 1.5.4 della Scheda Tecnica, si chiede di chiarire esattamente quali componenti del SAPR necessitano di tale marcatura. Il requisito di marcatura si applica solamente ai componenti commerciali pronti all'uso (COTS) o ad ogni singolo elemento o complessivo del SAPR?

Risposta: Ci si riferisce alla forniture che possono causare danni a persone e/o cose relativamente a quanto descritto nel paragrafo 1.5.4. del documento Allegato 1 Annesso 1.

- t. **Domanda:** Le pubblicazioni tecniche redatte secondo i requisiti della gara devono essere disponibili alla consegna o alla fase di offerta?

Risposta: Le pubblicazione tecniche del Sistema devono essere fornite come da Lotto 2 dello schema di contratto. Ad ogni modo, qualora porzioni di queste siano necessarie per dimostrare i requisiti dichiarati, queste potranno essere allegato e/o citate nella Relazione Tecnica.

- u. **Domanda:** Nella sezione 2.1 della Specifica Tecnica, viene introdotto il requisito di assistenza on-site per due anni, vi chiediamo di chiarire se le competenze del rappresentante della Ditta Responsabile di Sistema (DRS) sono solamente relative alla manutenzione ed al supporto alle operazione dei sensori installati a bordo del SAPR o la stessa figura dovrà anche essere qualificata per poter pilotare il SAPR?

Risposta: Il rappresentante ditta dovrà possedere nozioni avanzate di manutenzione per affiancare il personale tecnico-manutentivo di F.A. . Ciò non esclude il supporto in altri ambiti del sistema (operazioni, sensoristica, avionico, struttura, etc.)

v. **Domanda:** Relativamente alla sezione 2.1 "Supporto Logistico Integrato" della Specifica Tecnica, vi chiediamo gentilmente di confermare che la "line maintenance" e la "base maintenance" verranno svolte da parte del personale qualificato dell'Esercito Italiano. Inoltre vi chiediamo se sono richiesti dei livelli di efficienza minima da rispettare.

Risposta: Si conferma che la "line maintenance" e la "base maintenance" verranno svolte dal personale militare, il parametro di efficienza richiesto è relativo a 750 ore di volo l'anno, per singolo sistema, per cinque anni

w. **Domanda:** La sezione 2.1 "Supporto Logistico Integrato" della Specifica Tecnica non evidenzia un livello di efficienza minimo da garantire per il SAPR. Vi chiediamo gentilmente di confermare che al momento non sia richiesto assumere un livello minimo di disponibilità operativa per ciascun SAPR.

Risposta: Il parametro di efficienza richiesto è relativo a 750 ore di volo l'anno, per singolo sistema, per cinque anni.

x. **Domanda:** Relativamente alla Sezione 3 "Addestramento" della Specifica Tecnica, viene introdotta la figura "istruttore". Vi chiediamo gentilmente di chiarire se questo implica la necessità di erogare anche corsi "Train-the-trainer" per qualificare personale dell'Esercito Italiano in "istruttori" di ciascuna categoria: piloti, sensori opto-elettronici di bordo, tecnici di aeromobile, operatori di sensore CBRN?

Risposta: Si conferma.

y. **Domanda:** Relativamente alla Sezione 3 "Addestramento" della Specifica Tecnica, vi chiediamo gentilmente di confermare se è richiesto o meno un corso di addestramento specifico per gli operatori del radar SAR ed eventualmente il sensore LIDAR?

Risposta: Qualora i sensori siano forniti, i corsi erogati dovranno garantire l'utilizzo, il montaggio/smontaggio di tutti i payload forniti e la loro manutenzione "ordinaria".

z. **Domanda:** Relativamente alla Sezione 3 "Addestramento" della Specifica Tecnica, è solamente richiesto un corso per istruttori per l'eventuale sensore CBRN, ciò significa che non è necessario un corso di base solo per operatori di sensore CBRN?

Risposta: Si conferma.

aa. **Domanda:** Relativamente alla sezione 5.2 della Scheda Tecnica, più specificatamente per l'avvio della procedura per la certificazione, si chiede di confermare se la frase "corredata di tutti i documenti e i riferimenti indicati nella normativa applicabile" si riferisca solamente alla documentazione definita nella sezione 3.2 della AER(EP).P-2.

Risposta: Come da paragrafo 5.2, per la presentazione prestazione al processo di Certificazione di Tipo e di Qualificazione di Tipo si prendano a riferimento le norme AER.(EP).P-22, AER(EP).P-21 (par. 21.A.15) e AER(EP).P-2 (par. 3.2).

Allegato 1 Annesso 4 Formule assegnazione punteggi

bb. **Domanda:** In caso il SAPR proposto fosse comprensivo di LIDAR e/o sensore CBRN, questo comporterebbe un costo maggiore dello stesso SAPR in una configurazione senza tali sensori. Visto che entrambi i sensori sono stati definiti "auspicabili" e non mandatori, come verranno confrontate le offerte economiche inclusive di sensori "auspicabili" paragonata ad una proposta economica di un altro operatore economico che non fornirà tali sensori?

Risposta: La premialità sulla fornitura degli item auspicabili avviene esclusivamente attraverso l'ottenimento di un maggiore punteggio tecnico.
L'unico prezzo che verrà utilizzato per la gara è il prezzo indicato al punto a) dell'allegato 4.

Allegato 1 Annesso 2 Fattore Tecnico

cc. **Domanda:** Si chiedono maggiori informazioni sul sistema denominato "nose camera" menzionato nel requisito 1.16 del Fattore Tecnico.

Risposta: Trattasi di una camera frontale, indipendente dal payload optoelettronico primario, dedicata esclusivamente alla condotta del volo il cui feedback dovrà essere disponibile al pilota sulla stazione di comando e controllo del sistema. Il pilota dovrà poter selezionare il feed video tra la nose camera e il payload principale.

Allegato 2 Schema di Contratto

dd. **Domanda:** Qual è la differenza tra il lotto 5 ed il lotto 10 menzionati nell'articolo 8?

Risposta: Lotto 5: Supporto Logistico Integrato, per 5 anni, frazionabili in 10 milestones di 6 mesi, ad attivazione iniziale da parte del Ministero Difesa e con possibilità di interruzione.

Lotto 10: Supporto Logistico Integrato, per 18 mesi, frazionabili in 3 milestones di 6 mesi, ad attivazione iniziale da parte del Ministero Difesa e con possibilità di interruzione.

ee. **Domanda:** In riferimento ai 10 lotti di prezzo, si chiede di chiarire la differenza tra servizi programmati e non programmati? Si richiede anche se entrambi i tipi di servizio siano da includersi in alcuni dei lotti, per poi meglio specificarli nel paragrafo sopra la tabella dei lotti?

Risposta: Si specifica che i lotti previsti da schema di contratto si riferiscono solo ad attività programmate (forniture e servizi). Le attività non programmate, poiché ad oggi non ancora definite, possono essere richieste dalla A.D. durante l'esecuzione contrattuale, attraverso la quota non programmata.

ff. **Domanda:** Si prega di confermare che le Pubblicazioni Tecniche e qualsiasi altra documentazione tecnica possono essere fornite in Inglese, oppure in Italiano, specificando che non è invece richiesto che lo stesso documento sia scritto contemporaneamente in entrambe le lingue.

Risposta: I manuali dovranno essere emessi in lingua italiana o in inglese nel formato Commerciale (CMM) in accordo alle norme D.A.A.A. AER(EP).0-0-2, AER(EP)-P.170.

gg. **Domanda:** Se una società non fosse in grado di dichiarare di poter garantire il prezzo più basso per i propri materiali e servizi per tutta la durata del contratto, verrebbe considerata non conforme e quindi non ammissibile per l'eventuale aggiudicazione?

Risposta: L'offerta presentata dovrà corrispondere ai requisiti, anche con riferimento ai prezzi delle forniture, richiesti dalla documentazione di gara. I prezzi offerti per materiali e/o servizi sono i medesimi per tutta la durata del contratto, salva l'applicazione dell'istituto della revisione del prezzo, qualora ne ricorrano le condizioni.

hh. **Domanda:** Si chiedono maggiori delucidazioni in merito ai criteri e le procedure per fornire garanzie supplementari nel caso in cui la DAAA esercitasse un'opzione o richiedesse servizi similari menzionati nell'articolo 11 dello Schema di Contratto.

Risposta: Le opzioni e i servizi analoghi, se esercitati da parte della stazione appaltante, dovranno essere garantiti con cauzione come previsto dall'art. 13 del contratto. Per la

relativa disciplina, si rimanda alla bozza di contratto All. 2 con particolare riferimento all'art. 11 per le opzioni e all'art. 12 per i servizi analoghi.

- ii. **Domanda:** Si prega di confermare che l'importo massimo della garanzia è pari al 10% del valore del contratto come da articolo 117 del D.Lgs. 36/2023. Inoltre, si chiedono maggiori dettagli su come verrà calcolato e autorizzato il rilascio del deposito, in particolare per quanto riguarda il rilascio progressivo alla scadenza del periodo di garanzia di ogni lotto contrattuale e il rilascio finale del 20% autorizzato dal DAAA.

Risposta: Ai sensi dell'art. 117 comma 1 del D.Lgs. 36/2023, per la sottoscrizione del contratto l'appaltatore costituisce una "garanzia definitiva", a sua scelta sotto forma di cauzione o fideiussione, pari al 10 per cento dell'importo contrattuale. Alla garanzia così calcolata si estendono le riduzioni previste dall'art. 106, comma 8 per la garanzia provvisoria (art. 117, comma 3).

In caso di ribassi superiori al 10 per cento, la garanzia è aumentata di tanti punti percentuali quanti sono quelli eccedenti il 10 per cento. Se il ribasso è superiore al 20 per cento, l'aumento è di due punti percentuali per ogni punto di ribasso superiore al 20 per cento (art. 117, comma 2).

Tale garanzia è progressivamente ed automaticamente svincolata, senza necessità del nulla osta del committente, a misura dell'avanzamento dell'esecuzione e nel limite massimo dell'80 per cento dell'iniziale importo garantito (art. 117, comma 8). Lo svincolo finale del rimanente 20% è soggetto a nulla osta del committente, previa richiesta da parte della ditta.

- jj. **Domanda:** Si chiede se sia previsto un periodo di tolleranza o un periodo di tempo specifico consentito per la ottenere la conformità con i nuovi STANAGS ricevuti, a seguire la data di 'repertorio' del contratto, comunque sempre entro un termine accettabile per tale attività.

Risposta: Il prodotto offerto deve essere conforme agli STANAG citati nel momento di presentazione dell'offerta.

- kk. **Domanda:** Si chiedono maggiori chiarimenti sui motivi che potrebbero implicare la cessazione del contratto a causa di eventuali subappalti "imprevisti o autorizzati" ai sensi del contratto stesso, menzionati nell'articolo 38 dello Schema di Contratto.

Risposta: La richiesta dell'appaltatore di affidare a terzi l'esecuzione di parte delle prestazioni o lavorazioni oggetto del contratto di appalto, dovrà pervenire all'interno dell'offerta, indicandone i lavori o le parti di opere ovvero i servizi e le forniture o parti di servizi e forniture che si intende subappaltare.

Rientra nella facoltà dell'amministrazione non concedere l'autorizzazione al subappalto qualora il subappaltatore non sia qualificato per le lavorazioni o le prestazioni da eseguire o sussistano a suo carico le cause di esclusione di cui al Capo II del Titolo IV della Parte V del d.lgs. 36/2023;

La concessione di un subappalto in mancanza dell'indicazione all'atto dell'offerta delle parti che si intendono subappaltare o dell'autorizzazione dell'Amministrazione comporta la risoluzione automatica del contratto così come previsto dall'art. 38 dello schema di contratto art. 119, comma 4 del D.Lgs. n. 36/2023)

Per la disciplina del subappalto si richiama l'art. 119 del d.lgs. 36/2023.

- ll. **Domanda:** Si chiede di precisare quanto tempo richiede il processo di approvazione e registrazione del Contratto dopo la firma, prima che esso diventi vincolante per le parti.

Risposta: Il contratto è immediatamente vincolante tra le parti dopo la firma. Diventa efficace a seguito del positivo superamento della fase di controllo, che normalmente si

esplica in 30 gg. Si richiama la L. 20/1994 art. 3 co. 2 "Disposizioni in materia di giurisdizione e controllo della Corte dei conti".

mm. **Domanda:** Si chiede di precisare l'importo stimato che deve essere stabilito dall'Ufficiale rogante per versamento su conto corrente postale. Si chiede conferma che i materiali ed i servizi da fornire per l'esecuzione del contratto non sono soggetti all'applicazione dell'IVA e di qualsiasi altra tassa demaniale.

Risposta: I versamenti fiscali che l'ufficiale rogante dovrà accertare in sede di stipula sono i seguenti:

- imposta di bollo: euro 1.000,00;

- imposta di registro: euro 400,00;

- spese di copia e stampa: importo variabile in relazione al numero di pagine del contratto e relativi allegati;

Le prestazioni richieste sono esenti dell'applicazione dell'Iva in virtù dell'art. 8 bis del D.P.R. 633/1972

Allegato 2 Schema di Contratto

nn. **Domanda:** La Specifica Tecnica non definisce con accuratezza quante ore giornaliere/annuali sono richieste per assistenza tecnica on-site continuativa. Invece lo Schema di Contratto menziona 8 ore al giorno, 5 giorni alla settimana/365 giorni all'anno. Non ci è chiaro se l'FSR dovrà essere disponibile 8 ore al giorno per 365 giorni all'anno o se i fine settimana sono da escludere? La presenza dovrà essere garantita anche durante giorni festivi?

Risposta: Lo FSR dovrà essere disponibile 8 ore al giorno, 5 giorni a settimana.

oo. **Domanda:** Per favore rivedere e confermare il testo corretto della descrizione del lotto 1 nella tabella dell'articolo 8 dello Schema di Contratto

Ottenimento della "Certificazione e Qualificazione di Tipo Militare" come da AER(EP).P.21 e AER(EP).P.2, comprensiva di Rapporto Tecnico contenente tutta la documentazione necessaria alla "Certificazione e Qualificazione di Tipo Militare".

Risposta: Si conferma la nomenclatura del lotto.

pp. **Domanda:** L'articolo 14 definisce che il termine di completamento delle attività relative al lotto 1 è di 273 giorni. Come può la DRS garantire di ottenere tale certificazione prima di aver effettuato il kick-off meeting con la D.A.A.A.?

Risposta: Essendo le Norme della DAAA disponibili, la DRS può valutare se è in grado di garantire i tempi richiesti.

qq. **Domanda:** L'articolo 19 dello Schema di Contratto definisce che: "L'Aeromobile sarà sottoposto al processo di "Certificazione e Qualificazione di Tipo Militare" secondo la norma AER(EP).P-22. La Ditta si impegna a presentare la documentazione per l'ottenimento della certificazione di Tipo Militare e qualificazione di Tipo Militare alla Vice Direzione Tecnica (V.D.T.) - 1° Ufficio e per conoscenza alla 4a Divisione della D.A.A.A. almeno 30 (sessanta) giorni calendariali prima della data di presentazione alla verifica di conformità del materiale interessato. " Questo significa che entro 30 o 60 giorni antecedenti il termine di 273 giorni definiti per il lotto 1, la Ditta Responsabile del Sistema (DRS) dovrà solamente fornire tutta la documentazione necessaria per l'ottenimento della certificazione e non effettivamente aver già completato il processo di qualifica e

certificazione? Inoltre nello stesso paragrafo vengono menzionati 30 giorni in numero però vengono riportati "sessanta" all'interno delle parentesi. Quale dei due è corretto?

Risposta: Si chiarisce che si tratta di 60 (sessanta) giorni calendariali. Si conferma quindi che 60 giorni calendariali antecedenti il termine di 273 giorni definiti per il lotto 1, la Ditta Responsabile del Sistema (DRS) dovrà fornire tutta la documentazione necessaria per l'ottenimento della certificazione. Si specifica inoltre che il processo di certificazione prevede vari punti di controllo durante l'intero arco dei 273 giorni, al fine di verificare l'effettivo buon andamento dell'attività a contratto.

rr. **Domanda:** L'articolo 19 dello Schema di Contratto definisce che: "L'Aeromobile sarà sottoposto al processo di "Certificazione e Qualificazione di Tipo Militare" secondo la norma AER(EP).P-22, mentre l'articolo 8 dello stesso documento menziona gli AER(EP).P.21 e AER(EP).P.2. Per favore chiarire il requisito per completare le attività inerenti al completamento del Lotto 1?

Risposta: Le norme citate sono tutte applicabili al soddisfacimento del Lotto 1. Indicato nello schema di contratto.

Allegato 4 Scheda Offerta Economico Analitica

ss. **Domanda:** Si chiedono delucidazioni in merito al prezzo di partenza dell'asta, specificato in Euro 41.716.000,00 di cui il 20% è un ammontare massimo allocato per la parte non programmata. Lo stesso importo è anche menzionato nel Regolamento di gare, parte II. Come si rapporta questo ammontare con quello pari a Euro 67.574.000,00 specificato sull'allegato 2 del modello di contratto, di cui Euro 20.858.000,00 per i servizi opzionali? Forse la disparità potrebbe essere riferita a indicazioni di prezzi minimi oppure massimi?

Risposta: Il valore stimato dell'appalto è di € 67.574.000,00 IVA esente (importo comprensivo di opzioni pari a € 20.858.000,00 e di € 5.000.000,00 per eventuale successivo affidamento di servizi analoghi ai sensi dell'art. 18, comma 5, del D. Lgs. 208/2011). La base d'asta di gara è pari ad euro 41.716.000,00.

Allegato 7 Scheda tecnica esplicativa impiego manodopera

tt. **Domanda:** Relativamente all'allegato 7 "SCHEDA TECNICA ESPLICATIVA IMPIEGO MANODOPERA AI SENSI DELL'ART. 108 co. 9 DEL D.LGS 36/2023", vi chiediamo gentilmente di confermare se tale documento è applicabile anche per ditte extra-UE con il 100% del personale assunto al di fuori della Unione Europea.

Risposta: Nella gara in oggetto si deve applicare a tutti gli operatori la normativa prevista dall'art. 108 co. 9 del dlgs. 36/2023.

47. **Domanda:** Ci chiediamo se sia intenzionale aver riportato il termine "la GCS" nel paragrafo relativo ai requisiti MANET nella sezione 1.3.1. relativo al segmento aereo.

Risposta: Si conferma che sia l'AV che la GCS, dovranno garantire la disseminazione video attraverso apparati con tecnologia MESH MANET.

48. **Domanda:** Ci chiediamo se sia intenzionale aver riportato i requisiti relativi al transponder IFF ed al Beacon (ELT) anche nella sezione 1.3.2. relativa ai requisiti del segmento di terra.

Risposta: Alcuni requisiti relativi all'intero Sistema sono stati riportati sia nel segmento di volo che nel segmento di terra. Si precisa che il transponder IFF sia il Beacon (ELT) devono essere considerati installati a bordo del segmento di volo.

49. **Domanda:** All'interno della specifica tecnica vi è una apparente discordanza con le frequenze accettabili per il sistema satellitare (SATCOM). I requisiti 1.3.1.3 e 1.3.2.3 menzionano che il SATCOM potrà operare anche nelle bande Ku, mentre il requisito 1.3.1.11 limita le frequenze solamente alle bande X e Ka. Vi chiediamo gentilmente di confermare.
- Risposta:** Il requisito 1.3.1.3 e 1.3.2.3 del documento Allegato 1 Annesso 1 riportano le opzioni di funzionamento possibili per il data-link satellitare senza esplicitare frequenze specifiche. Il requisito 1.3.1.11 del documento Allegato 1 Annesso 1 esplicita le frequenze di proprietà della DIFESA ma non esclude la banda commerciale Ku.
50. **Domanda:** Le comunicazioni tramite frequenze aeronautiche con il traffico aereo (ATC) utilizzando l'UAV come relay radio, possono avvenire tramite link digitale? In caso affermativo quali sistemi/protocolli sono accettabili? In caso contrario il requisito è appagato includendo una radio analogica UHF nel segmento di terra poiché una radio analogica UHF integrata a bordo dell'APR non agirebbe più come radio-relay.
- Risposta:** Si precisa che non c'è una preferenza per la tipologia di radio da impiegare.
51. **Domanda:** E' possibile nel caso di RTI costituendo che la mandataria emetta e carichi sul Portale di e-procurement una sola garanzia provvisoria intestata a entrambi i Partners? Ovvero: la Stazione Appaltante accetta/riconosce una sola garanzia provvisoria intestata a entrambe le Ditte ancorché caricata dalla sola mandataria? Nel caso di specie, ciascun operatore dovrà coprire la prestazione richiesta mediante garanzia provvisoria
Oppure, la stessa garanzia provvisoria, intestata ad entrambe le Ditte, può/deve essere caricata sul Portale di e-procurement da entrambi i Partners del costituendo RTI?
- Risposta:** Ai sensi dell'art. 106 del D.lgs. 36/2023, in caso di partecipazione alla gara di un raggruppamento temporaneo di imprese, anche se non ancora costituito, la garanzia deve coprire le obbligazioni di ciascuna impresa del raggruppamento medesimo, fermo restando il 2% del valore complessivo della procedura. Pertanto è sufficiente un'unica garanzia provvisoria, intestata a tutte le Ditte del costituendo RTI e caricata sul portale da ogni partner.