

**GARA EUROPEA A PROCEDURA RISTRETTA ACCELERATA PER LA CONCLUSIONE DI 2 ACCORDI QUADRO
CON UNICO OPERATORE ECONOMICO PER L'APPROVVIGIONAMENTO DI COMBUSTIBILE AVIO CON
SERVIZIO DI RIFORNIMENTO "INTO-PLANE" PRESSO LA BASE AEREA DI CIAMPINO (RM) E MEDIANTE
L'UTILIZZO DI "FUEL CARDS" PRESSO SCALI COMMERCIALI NAZIONALI – CIG LOTTO 1 B2B2F0ED16; CIG
LOTTO 2 B2B2F0FDE9.**

FASE II (PRESENTAZIONE DELLE OFFERTE)

Risposte ai chiarimenti avanzati dagli Operatori Economici

	Quesito Operatore Economico	Risposta/Azione Stazione Appaltante
1	Facendo specifico riferimento all'oggetto, si chiede di confermare se in merito al testo della garanzia definitiva di cui alla dichiarazione di impegni da rilasciare da parte del fideiussore, si debba fare riferimento alle previsioni di cui al punto 10) del "disciplinare di gara fase II".	La garanzia definitiva deve essere conforme alle previsioni dell'art. 117 D.Lgs 36/2023, richiamate nel paragrafo 10 del Disciplinare di gara fase II.
2	Si fa riferimento all'oggetto ed in particolare al documento "All.15 DUVRI into-plane Ciampino", chiedendo se detto documento debba essere compilato da parte dell'operatore economico e se debba essere inserito all'interno della Busta Amministrativa. Si richiede inoltre di conoscere se il medesimo documento debba essere sottoscritto digitalmente.	No, in questa fase della procedura, il DUVRI non deve essere compilato o sottoscritto dal concorrente.
3	<p>In riferimento alla gara relativa all'accordo quadro per l'approvvigionamento di combustibile avio con rifornimento into-plane per la base aerea di Ciampino (RM), CIG B2B2F0ED16, si richiedono i seguenti chiarimenti:</p> <p>1. Il capitolato tecnico prevede che l'operatore economico abbia <i>“una scorta continuativa di almeno 120 m³ di Jet A-1 su cui l'A.D. ha priorità di approvvigionamento”</i>. A tal proposito, <u>si chiede di chiarire se sia consentito all'operatore di garantire alla Committente unicamente la priorità rispetto ad eventuali, contemporanee richieste di approvvigionamento, senza la necessità di immobilizzare la scorta in un deposito dedicato in esclusiva.</u></p> <p>2. Il capitolato tecnico impone che la scorta sia collocata all'intero del <i>“sedime Aeroportuale di Ciampino”</i> o, in alternativa <i>“nelle immediate vicinanze, ad una distanza tale da garantire la continuità del servizio”</i>. <u>Si chiede di chiarire:</u></p> <p><u>(a) quale sia la distanza che la Committente considera “immediata vicinanza” dell'aeroporto, con precisa indicazione chilometrica;</u></p>	<p>1. Sì, è sufficiente che sia garantita la priorità dell'approvvigionamento, senza necessità di deposito esclusivamente dedicato.</p> <p>2.(a) Come scritto nel paragrafo 5 del Capitolato Tecnico, per immediata vicinanza si intende <i>una distanza tale da consentire la continuità del servizio, continuità assicurata dalla risposta alla richiesta di rifornimento con mezzi idonei nei tempi previsti dai rifornimenti diurni e notturni</i>, di cui al precedente paragrafo 4 dello stesso CT, ovvero 30 minuti per i rifornimenti diurni e 60 minuti per i rifornimenti notturni. Si ribadisce che trattasi di una particolare modalità/condizione di esecuzione della</p>

(b) se è ammissibile la partecipazione di un soggetto che non dispone di un deposito in concessione nell'area di sedime dell'aeroporto.

3. Nel caso in cui la scorta sia collocata nelle "immediate vicinanze", il capitolato tecnico impone all'operatore di disporre di un "aviofornitore della capienza di almeno 30.000 litri (dei 120 m³ costituenti la scorta) anch'esso omologato per la percorrenza di strade a regolare percorribilità" che "dovrà essere all'interno del sedime Aeroportuale di Ciampino pronto e dedicato esclusivamente alla Committente, per supplire i tempi di carico che andrebbero a sommarsi ai tempi di trasferimento". Tale soluzione appare per vari aspetti confliggente con la normativa doganale (D. Lgs. n.504/1995, c.d. T.U.A.), nonché con le disposizioni di sicurezza in materia aeroportuale e di prevenzione incendi. Possono, infatti, darsi due ipotesi:

(a) l'operatore dispone anche di un deposito di stoccaggio all'interno del sedime; in tal caso, la possibilità (anzi, il dovere) di stoccare il carburante in un aviofornitore consentirebbe di fatto un aumento surrettizio della capacità del deposito, aggirando la capacità autorizzata nella licenza dall'Agenzia delle Dogane, il che appare in contrasto con l'art.5 T.U.A. (commi 2 e 3);

(b) l'operatore non dispone di un deposito di stoccaggio all'interno del sedime; in questa ipotesi, l'operatore dovrebbe disporre di una flotta complessiva di tre aviofornitori, due vuoti ed uno pieno. Posta l'impossibilità di parcheggiare gli aviofornitori in area civile, non è chiaro quale dovrebbe essere l'area di sosta sicura dedicata allo stazionamento dei mezzi, dei quali uno pieno, all'interno delle aree di competenza militare, considerando le ovvie necessità di garantire adeguati presidi di sicurezza, prevenzione incendi e pronto intervento ambientale.

Ciò premesso, **si chiede di chiarire:**

(a) se l'obbligo imposto dal disciplinare tecnico non costituisca una violazione del T.U.A., consentendo di fatto all'operatore di aumentare surrettiziamente la capacità autorizzata del proprio deposito all'interno del sedime;

(b) quale dovrebbe essere l'area di sosta sicura dedicata allo stazionamento degli aviofornitori (dei quali uno pieno) all'interno delle aree di competenza militare, considerando le ovvie necessità di garantire adeguati presidi di

prestazione, il cui adempimento da parte dell'aggiudicatario (verificabile dall'A.D. con prova sul posto) è specificatamente previsto, sia nel disciplinare di gara che nei suoi allegati, a pena di risoluzione dell'Accordo quadro

2.(b) Sì, si conferma che è ammissibile.

3. Non sussistono aspetti confliggenti con la normativa vigente. A tal riguardo, si precisa che l'osservanza delle norme doganali riguardo alle quantità dichiarate nel deposito fiscale è di responsabilità e competenza dell'operatore economico, così come quella delle disposizioni in materia di ambiente e sicurezza.

3.(a) l'operatore che dispone di un deposito di stoccaggio all'interno del sedime è tenuto anch'esso al rispetto dei volumi previsti nella propria capacità di deposito fiscale, a norma di legge.

3.(b) Il reperimento di idonea area di sosta dedicata allo stazionamento degli aviofornitori (tutti pronti al rifornimento) all'interno del sedime aeroportuale, nel rispetto delle norme di legge di tutela ambientale e di sicurezza, costituisce onere dell'operatore economico aggiudicatario.

sicurezza, prevenzione incendi e pronto intervento ambientale;

(c) se gli aviorifornitori potrebbero rimanere incustoditi o dovrebbero essere presidiati h24 dal personale dell'operatore; in quest'ultimo caso, chiarire quale sia l'area all'interno del sedime militare attrezzata in modo idoneo per accogliere il personale dell'operatore; in caso contrario, chiarire a chi compete l'onere di attrezzarla.

L'area militare utilizzata dal 31° Stormo non può essere utilizzata per la sosta degli aviorifornitori.

Anche questa è una particolare modalità/condizione di esecuzione della prestazione, il cui adempimento da parte dell'aggiudicatario (verificabile dall'A.D.) è specificatamente previsto, sia nel disciplinare di gara che nei suoi allegati, a pena di risoluzione dell'Accordo quadro

3.(c) Ove ritenuto necessario, l'eventuale custodia e presidio degli aviorifornitori costituisce onere e responsabilità dell'operatore economico aggiudicatario.