

RISPOSTA A QUESITI SERVIZIO TRASPORTO TERRESTRE

DOMANDA 1:

“Con riferimento al paragrafo 8) del disciplinare secondo cui “il subappalto è consentito ai sensi dell’art.119 del Codice dei contratti pubblici, così come modificato dall’art. 41 del D.lgs.209/2024. Il concorrente indica le prestazioni che intende subappaltare o concedere in cottimo. In caso di mancata indicazione, il subappalto è vietato”, nè lo schema della domanda di partecipazione, nè il DGUE, contemplano la possibilità di inserire tale indicazione”, si chiede di voler chiarire:

i) le modalità attraverso le quali il concorrente può indicare che intende avvalersi del subappalto e indicare le prestazioni che intende subappaltare;

ii) la funzione delle “Dichiarazione integrativa del subappaltatore” nonché del “DGUE del subappaltatore” (entrambe eventuali e che si prevede, nel caso, debbano essere inserite nella busta amministrativa) posto che, in fase di presentazione dell’offerta, non è necessario (ai sensi dell’art. 119 D.Lgs. 36/2023 o di altre disposizioni di legge) l’individuazione dei/i subappaltatore/i”

RISPOSTA:

Secondo il citato art. 119 del D.lgs 36/2023, così come modificato dal correttivo, si chiarisce che il subappalto è lecito se dichiarato preventivamente in fase di offerta. Tra i documenti di gara, pubblicati dalla Stazione Appaltante, è presente anche un modello di dichiarazione di subappalto nella quale l’operatore economico può indicare le attività oggetto di subappalto. La dichiarazione, debitamente compilata e sottoscritta, dovrà essere inserita nella busta amministrativa, anche nel caso in cui il subappaltatore non sia ancora stato individuato, limitandosi, in tal caso, a specificare le prestazioni oggetto di possibile subappalto. Questa dichiarazione costituisce lo strumento attraverso il quale l’operatore economico può assolvere all’obbligo di dichiarare, in sede di offerta, le parti dell’appalto che intende affidare in subappalto. Il mancato rispetto dell’obbligo di indicare le prestazioni da subappaltare in fase di offerta, comporta il divieto di subappalto successivo per le prestazioni indicate.

DOMANDA 2:

“Con riferimento all’allegato denominato “Dati storici”, si prega di specificare il numero esatto di spedizioni effettivamente svolte per il trasporto di esplosivi in ambito internazionale, fino a 2.000 Km, negli anni 2022, 2023 e 2024, in quanto nel documento citato (a pag. 3) vengono indicati solamente:

n. 1 spedizione per l'anno 2022 per una spesa pari euro 10.146.111,00;
n. 2 spedizioni per l'anno 2024 per una spesa pari a euro 6.147.120,38;
per l'anno 2023, nonostante vi sia indicato un importo di spesa pari a euro 10.178.810,00, non è indicato alcun numero di spedizioni”.

RISPOSTA:

Si specifica che il numero corretto delle spedizioni di esplosivi e i relativi importi di spesa sono i seguenti:

anno 2022, n. 45 spedizioni, importo spesa € 10.146.111,00;

anno 2023, n. 60 spedizioni, importo spesa € 6.147.120,38;

anno 2024, n. 48 spedizioni, importo spesa € 10.331.368,54.

DOMANDA 3:

“Con riferimento alla garanzia provvisoria di cui al punto 9 del Disciplinare di Gara (pag. 22-23), si prega di confermare che l'importo della garanzia può essere ridotto del 20%, e che tale riduzione sia cumulabile con la riduzione del 30% prevista in caso di possesso della certificazione di qualità conforme alle norme europee della serie UNI EN ISO 9001:2015, qualora l'operatore economico dimostri di possedere anche uno o più delle certificazioni o marchi tra quelli previsti dall'allegato II.13 del D.lgs. n. 36/2023”.

RISPOSTA:

L'art. 106 del D.lgs 36/2023, così come modificato dall'art. 35 del D.lgs n. 209/2024, disciplina la garanzia provvisoria a corredo dell'offerta, prevedendo una riduzione del 20% per tutti gli operatori economici in possesso della certificazione del sistema di qualità conforme alle norme europee della serie UNI EN ISO 9001:2015. L'all. II. 13 del medesimo D.lgs 36/2023 prevede un'ulteriore riduzione del 30% dell'importo della garanzia provvisoria qualora gli operatori economici dimostrino il possesso di uno o più marchi o certificazioni ambientale o sociale, così come specificamente elencati nel citato Allegato. Pertanto, le due riduzioni sono cumulabili, ma si sommano in modo progressivo in quanto la prima si applica sull'importo iniziale, mentre la seconda si calcola sull'importo già scontato.

DOMANDA 4:

Con riferimento ai requisiti di capacità tecnica e professionale di cui al punto 6.3, lettera d) del Disciplinare di Gara (pag. 18), si prega di specificare quali sono esattamente i Paesi ricompresi nelle “aree” genericamente individuate, come “Ex–

Jugoslavia, Emirati Arabi Uniti, Paesi Penisola Arabica, Medio Oriente, Ex-Repubbliche Sovietiche, Nord Africa, Corno d’Africa e Africa Sub-sahariana” presso i quali l’operatore economico deve attestare che sarà in grado di attivare/possedere strutture idonee all’esecuzione dei mandati di spedizioni e con capacità di assicurare l’assistenza tecnico-logistica al personale delle Forze Armate sempreché sussistano le condizioni di sicurezza e la situazione politica del paese, oggetto della missione, lo permetta.

RISPOSTA:

Il punto 6.3, lettera d) fornisce l’indicazione di una serie di macro aree geografiche, in territorio estero, (USA, UK, Germania, Francia, Spagna, Ex–Jugoslavia, Grecia, Emirati Arabi Uniti, Paesi Penisola Arabica, Medio Oriente ed Iraq, Ex-Repubbliche Sovietiche, Nord Africa, Corno d’Africa e Africa Sub-sahariana), da intendersi come mero riferimento. Non è possibile individuare in maniera specifica le singole aree in cui le Forze Armate si troveranno ad operare, in quanto, le esigenze delle stesse, non sono predeterminabili a priori, ma dipendono dal contesto geo-politico che si andrà delineando nei prossimi anni.

DOMANDA 5:

Comprendiamo dalla documentazione che le responsabilità dell’operatore saranno regolate diversamente a seconda che l’operatore agisca quale Spedizioniere puro ex art. 1737 (quindi non risponde dei danni alla merce salva mala electio/cattiva scelta del vettore) cc o spedizioniere vettore ex art. 1741 cc (ed in tal caso, è responsabile della merce conformemente ai limiti vettoriali applicabili secondo le leggi e convenzioni internazionali sul trasporto applicabili). In base a quale criterio determinate se l’operatore agisce quale spedizioniere puro o vettore?

RISPOSTA:

La distinzione tra spedizioniere puro e spedizioniere in qualità di vettore, si basa sul ruolo effettivamente svolto dall’operatore nel trasporto della merce, e determina il regime di responsabilità applicabile. Lo spedizioniere puro si limita ad organizzare il trasporto, rispondendo solo dell’inadempimento dell’obbligo di concluderlo (art. 1737 c.c.); lo spedizioniere-vettore assume in proprio l’esecuzione del trasporto, anche tramite terzi e, quindi si presenta come responsabile diretto del trasporto per perdita, danno o ritardo (art. 1741 c.c.). La qualificazione dell’operatore, pertanto, non è una mera scelta formale, ma dipende dal contenuto degli obblighi assunti e dalle modalità concrete con cui il servizio è stato reso.

DOMANDA 6:

Quali tipologie di polizze sono richieste? È corretto ritenere che siano: 1) assicurazione per la responsabilità vettoriale (a copertura delle responsabilità dello spedizioniere vettore); 2) assicurazione E&O a copertura delle responsabilità quali spedizioniere puro; RCT, anch'essa in responsabilità?

RISPOSTA:

Fatto salvo quanto previsto nei documenti di gara, gli Enti Committenti possono richiedere ulteriori coperture assicurative riferite ai materiali e mezzi da trasportare, anche per massimali e rischi non inclusi nella copertura ordinaria. In tal caso, è previsto che il relativo premio sia rimborsabile, previa presentazione di idonea documentazione giustificativa e previa approvazione della polizza da parte dell'Amministrazione. Le polizze dovranno essere stipulate alle migliori condizioni di mercato e comunicate, preventivamente, all'Amministrazione per la relativa accettazione, anche ricorrendo a forme di riassicurazione e/o ripartizione del rischio a cura della Ditta appaltatrice. Pertanto, l'operatore economico dovrà stipulare polizze assicurative coerenti con le responsabilità assunte, tra cui si richiamano l'assicurazione per responsabilità vettoriale (RCV), per la copertura di rischi connessi al trasporto da eseguire, l'assicurazione professionale a copertura delle prestazioni eseguite dallo spedizioniere cd "puro", nonché l'assicurazione per Responsabilità Civile verso Terzi (RCT), per coprire danni eventualmente causati a terzi durante il trasporto.

DOMANDA 7:

È corretto ritenere che le responsabilità massime dell'operatore (eccetto quelle per i danni alla merce come per legge) non supereranno il 10 % del valore contrattuale?

RISPOSTA:

La responsabilità, a titolo di penale, è disciplinata dall'art. 126 D.lgs 36/2023, che, fatte salve le altre responsabilità, prevede il limite del 10% del valore contrattuale.

DOMANDA 8:

Con riferimento al punto 10 del Disciplinare di Gara "Pagamento del contributo a favore dell'ANAC" nel quale si prevede che l'importo da versare a titolo di contributo in favore dell'ANAC è pari ad € 560,00, si prega di confermare quale sia l'importo

corretto da versare, tenuto conto che sul sito dell'Autorità detto contributo per la partecipazione alla gara è quantificato nel diverso importo di € 220,00.

RISPOSTA:

Si conferma quanto indicato nel Disciplinare, in quanto l'importo del contributo dovuto ad ANAC dipende dal valore complessivo dell'appalto, così come previsto dalla delibera ANAC, n. 830 in vigore dal 1° gennaio 2023. Sul sito dell'Autorità, nella sezione denominata "Contributo gara", è pubblicata una tabella che riporta gli importi dovuti suddivisi per le fasce di importo dell'appalto.

DOMANDA 9:

RISARCIMENTO PER DANNI MERCI / VEICOLI / ANIMALI: quale la base di responsabilità applicabile ex legge IT / INTL alla DITTA e quale è il massimo parametro di risarcimento del danno per evento richiedibile alla DITTA per danni o avarie merci / veicoli e animali?

RISPOSTA:

La responsabilità della Ditta di trasporto per danni o avarie a merci, veicoli o animali, non prevista nei documenti di gara, è disciplinata dalla normativa vigente. In Italia, trovano applicazione gli artt. 1678 e seguenti del Codice Civile, che prevedono che il vettore sia responsabile per la perdita, il danneggiamento o il ritardo nella consegna delle merci, salvo che provi che il danno è stato causato da caso fortuito, vizio della merce o fatto del mittente o destinatario; la L. 450/1985 che disciplina i limiti della responsabilità del vettore nel trasporto terrestre in ambito nazionale, introducendo un tetto massimo al risarcimento in caso di perdita o avaria delle merci. Il limite, comunque, non si applica e, quindi, il risarcimento è calcolato in base al danno effettivo, nel caso in cui il vettore abbia agito con dolo o colpa grave o il mittente abbia dichiarato un valore superiore della merce, al momento della commessa. In ambito internazionale, la responsabilità, così come il risarcimento, è normato da convenzioni internazionali che prevedono valori massimi di risarcimento, salvo i casi in cui sia lo stesso mittente a dichiarare un valore superiore della merce.

DOMANDA 10:

RISARCIMENTO PER RITARDO: quale è il parametro di responsabilità a carico della DITTA per eventuali ritardi nei trasporti dovuti a cause non controllabili dalla DITTA? (ad esempio causa del terzo)

RISPOSTA:

In linea generale, la ditta che si è aggiudicata l'appalto, è responsabile dell'esatto adempimento delle obbligazioni contrattuali, inclusi i tempi di esecuzione delle prestazioni, come previsto dall'art. 1218 del Codice Civile. Tuttavia, in caso di ritardi imputabili a cause di forza maggiore, la responsabilità può essere esclusa, purché la Ditta fornisca adeguata documentazione a comprova.

DOMANDA 11:

RISARCIMENTO DANNO DA LUCRO CESSANTE: è possibile escludere dai risarcimenti danni indiretti/conseguenziali (lucro cessante?).

RISPOSTA:

Anche se nel contratto o nel Capitolato Tecnico non c'è alcun riferimento diretto ai risarcimenti derivanti da danni indiretti/ conseguenziali, questi non sono esclusi, secondo le regole generali del Codice Civile. In particolare, l'art. 1223, prevede che "il risarcimento del danno per l'inadempimento o per il ritardo deve comprendere sia la perdita subita (danno emergente) sia il mancato guadagno (lucro cessante), in quanto ne siano conseguenza immediata e diretta".

DOMANDA 12:

VIAGGI IN TEATRI DI GUERRA/BELLIGERANZA TRA STATI: è prevista una negoziazione a hoc per aumento costi operativi/assicurativi ? è prevista l'impossibilità per la DITTA di non poter eseguire il servizio di trasporto ? quali sono le conseguenze economiche giuridiche se la DITTA non può eseguire i servizi o per impossibilità nello stipulare polizze assicurative ad hoc?

RISPOSTA:

Non è prevista alcuna negoziazione ad hoc per aumento costi operativi/assicurativi.

Inoltre, tra i Requisiti di capacità Tecnica e Professionale è richiesta l' attestazione della Ditta che sarà in grado, per tutta la durata contrattuale, le eventuali ripetizioni e proroghe di attivare/possedere strutture idonee all'esecuzione dei mandati di spedizioni e con capacità di assicurare l'assistenza tecnico-logistica al personale delle Forze Armate, sempreché sussistano le condizioni di sicurezza e la situazione politica del paese, oggetto della missione, lo permetta (art. 6.3, lett.d del Disciplinare di gara).

Con riferimento alle conseguenze derivanti dall'impossibilità di stipulare polizze assicurative ad hoc, si rimanda a quanto previsto dagli artt. 13 e 14 del Capitolato Tecnico, allegato al contratto, presente tra i documenti di gara pubblicati, relativi rispettivamente alla risoluzione

del contratto ed alle penalità applicabili. A tal riguardo si evidenzia quanto previsto dall'art. 13, punto 1, lett. c) del capitolato tecnico, il quale prevede espressamente che la mancata/parziale copertura assicurativa per i materiali e mezzi dell'A.D. trasportati comporta la risoluzione del contratto.

DOMANDA 13:

CLASSIFICAZIONI MERCI: È possibile avere una chiara indicazione (elenco) delle merci da trasportare con relativa classe di pericolosità ADR/IMO.

RISPOSTA:

La classificazione delle merci da trasportare è riportata nell' allegato denominato "dati storici". Non è possibile fornire un elenco dettagliato delle stesse poiché, le merci da trasportare, saranno individuate di volta in volta in base alle esigenze delle Forze Armate, non prevedibili e pertanto non determinabili a priori.

DOMANDA 14:

FORMA CONTRATTUALE/ NORMATIVA: Il contratto rientra negli appalti pubblici? o è Privatistico?

Trattasi di Gara europea a procedura aperta, disciplinata dal D.lgs. 31 marzo 2023, n. 36. Ne deriva che anche il contratto sarà soggetto alla medesima disciplina pubblicistica.