

GARA A PROCEDURA APERTA PER L'APPALTO DEL SERVIZIO DI TRASPORTO AEREO PASSEGGERI, AD USO ESCLUSIVO DELL'AMMINISTRAZIONE DELLA DIFESA, IN AMBITO NAZIONALE ED INTERNAZIONALE PER IL PERIODO 1° GENNAIO 2027 - 31 DICEMBRE 2027

RISPOSTE ALLE RICHIESTE DI CHIARIMENTI

DOMANDA 1:

- 1. Si chiede conferma che l'importo della gara sia € 12.567.663,64 e se su detto importo debba esser praticato in sede di offerta un ribasso unitario.**
- 2. Ai fini del calcolo del costo della manodopera pari al 14 % dell'importo a base di gara si chiede di conoscere quale sia la fonte giuridica ed economica (es. CCNL) da cui sia stata dedotta detta percentuale.**
- 3. Con riferimento al finanziamento dell'appalto si chiede di confermare che al momento il Ministero non ha alcun finanziamento appostato per la presente procedura e cioè che l'aggiudicazione e la stipula saranno effettuate anche in carenza di finanziamento.**
- 4. Si chiede di conoscere quali siano le quote di spettanza degli enti committenti che aderiscono alla presente procedura secondo quanto già ampiamente precisato dalla Corte di Giustizia Corte di giustizia dell'Unione Europea, sez. IV, Sentenza 28 aprile 2022 – causa C-642/20;**
- 5. Si chiede conferma che i broker aereonautici possa partecipare alla procedura**
- 6. Si chiede di confermare che le categorie di aeromobili richiesti sia riconducibili a quattro tipologie: da 20 a 70 passeggeri, da 71 a 110 passeggeri, dal 111 a 180 passeggeri, da 181 a 260 passeggeri.**
- 7. Si chiede di confermare che nel caso di RTI il requisito della licenza di trasporto aero può esser posseduto dalla mandante;**
- 8. Si chiede di precisare quale sia il termine di scadenza della presentazione dell'offerte perché compaiono due date: 12 giugno e 18 giugno.**
- 9. Si chiede di chiarire se nel modulo contenente l'offerta debbano esser esposti i costi della tratta senza passeggeri e con passeggeri già ribassati o se esposti i costi il ribasso sia comunque sull'importo della gara cioè € 12.567.663,64.**

10. Si chiede di conoscere la data della prima seduta telematica che non risulta indicata nel disciplinare

11. Per la partecipazione è stata allegata una bozza di domanda di partecipazione. Si conferma che quanto richiesto nel disciplinare è tutto inserito nella domanda di partecipazione e non servono altre dichiarazioni aggiuntive? In caso di risposta negativa si chiede di fornire i prototipi di dichiarazione al fine di evitare errori soprattutto in considerazione dei tempi ristrettissimi concessi per la presentazione dell'offerta.

12. Si prega di confermare che l'importo da garantire per la presentazione dell'offerta è di € 251.353,27.

RISPOSTA:

1. Si conferma.
2. L'individuazione dei costi della manodopera è effettuata sulla base delle tabelle elaborate dal Ministero del Lavoro, che, a sua volta, prende a riferimento la contrattazione collettiva. Nel caso di specie, il C.C.N.L. applicato è Trasporto Aereo e Attività Aeroportuali.
3. La normativa di riferimento è costituita dall'art. 538-bis d.lgs. n. 66/2010 e, per quanto concerne il finanziamento, dalla legge n. 145/2016, che disciplina la partecipazione italiana alle missioni internazionali.
4. Le quote di spettanza degli Enti Committenti sono così ripartite:
 - COVI: € 11.000.000,00;
 - ESERCITO: € 1.300.000,00;
 - AERONAUTICA: € 1.524.430,00
5. Si conferma.
6. Si conferma.
7. Sulla base di quanto stabilito dal disciplinare e, in particolare, dall'art. 6.4, il requisito relativo al possesso della licenza di esercizio di trasporto aereo deve essere posseduto dal raggruppamento nel suo complesso e, comunque, dal soggetto tenuto ad eseguire materialmente la prestazione.
8. Il termine di presentazione delle offerte è il 24 giugno 2026, ore 12:30.
9. Il ribasso deve essere indicato sull'importo a base di gara.
10. la prima seduta avrà luogo il giorno 25 giugno 2026 alle ore 10:30.

11. Al fine della partecipazione è necessario fare riferimento a quanto previsto dal disciplinare di gara. In particolare, è richiesto di compilare la domanda di partecipazione e il DGUE. I due documenti, congiuntamente considerati, consentono di dichiarare il possesso di tutti i requisiti richiesti dai documenti di gara.
12. Si conferma.

DOMANDA 2:

Con riferimento all'art. 8 dello Schema di Contratto / Capitolato Tecnico, si chiede di confermare la tempistica di fatturazione e pagamento relativa alle prestazioni eseguite nel primo bimestre contrattuale.

La scrivente interpreta la disposizione nel senso che:

- 1. entro dieci giorni dalla fine del bimestre, la Ditta produce il documento riepilogativo dei servizi prestati / fattura proforma;**
- 2. l'Ente verificatore rilascia il verbale di verifica di conformità entro 30 giorni dalla fine del bimestre o dalla messa a disposizione della documentazione necessaria;**
- 3. la Ditta dispone di 15 giorni per sottoscrivere il verbale o formulare eventuali contestazioni;**
- 4. dopo la definizione di eventuali contestazioni, il certificato di pagamento viene rilasciato entro i successivi 7 giorni;**
- 5. solo successivamente può essere emessa la fattura elettronica, con pagamento entro 60 giorni dal ricevimento della fattura sulla piattaforma INIT.**

Sulla base di tale interpretazione, per servizi avviati il 1° gennaio 2027, il primo pagamento potrebbe intervenire indicativamente dopo circa 170–180 giorni dall'avvio del servizio.

Considerando l'importo presunto annuo di €12.567.663,64, IVA esclusa, e ipotizzando una distribuzione uniforme dei servizi, tale meccanismo potrebbe comportare il prefinanziamento di prestazioni eseguite per circa €6,28 milioni prima del primo incasso.

Si chiede pertanto di confermare se tale interpretazione sia corretta e se siano previste modalità di fatturazione mensile, pagamenti intermedi o altri meccanismi di pagamento prima del completamento dell'intero ciclo di verifica bimestrale.

RISPOSTA:

Si conferma la correttezza dell'interpretazione e che, pertanto, non sono previsti pagamenti intermedi.

DOMANDA 3:

Si chiede se, relativamente al servizio richiesto, sono già previste le tratte su cui dovranno operare i voli e i periodi dell'anno/mesi previsti per il servizio.

RISPOSTA:

Pur potendo fare riferimento, quanto ai luoghi di svolgimento del servizio, all'art. 8 della bozza di capitolato pubblicato, le tratte non possono comunque essere determinate a priori, in quanto saranno individuate, di volta in volta, nel corso dell'esecuzione contrattuale, in funzione delle specifiche esigenze delle Forze Armate.

In ogni caso, per quanto riguarda il numero dei voli e le tratte percorse nel triennio 2023-2025, è possibile consultare i dati storici pubblicati unitamente agli altri documenti di gara.

DOMANDA 4:

1. Con riferimento alla risposta data al quesito 9 si chiede di confermare che il ribasso offerto sulla base d'asta di euro 12.567.663,64 perché da quanto è riportato nello schema di contratto le tratte ferry e live vengono pagate per ore di volo.

Se così è, quale è la quantificazione del monte ore di volo ferry e live sia come quantità che come importo?

Il ribasso verrà applicato al costo rendicontato di ad ogni volo espletato?

Dalla documentazione non vi è alcuna indicazione di costi finali sia per i voli ferry che per quelli live.

2. È possibile che unitamente al ribasso sulla base d'asta sia necessario offrire una quotazioni per i costi dei voli LIVE e FERRY di ogni categoria di aeromobile?

3. Con riferimento alla risposta data al quesito 9 si chiede di confermare se il ribasso offerto sulla base d'asta di euro 12.567.663,64 servirà a definire un importo massimo di spesa che il Ministero intende affrontare?

4. con riferimento alla risposta di cui al quesito 7 si fa presente nel disciplinare testualmente si riporta:

“Requisiti di idoneità professionale

a) Il requisito relativo all'iscrizione nel Registro tenuto dalla Camera di commercio, industria, agricoltura e artigianato di cui al punto 6.1, lett. a), deve essere posseduto:
– da ciascun componente del raggruppamento/consorzio/GEIE anche da costituire,

nonché dal GEIE medesimo;

– da ciascun componente dell’aggregazione di rete, nonché dall’organo comune nel caso in cui questi abbia soggettività giuridica;

6.4.b) Il requisito relativo al possesso della licenza di esercizio di trasporto aereo, di cui al punto 6.1, lett. b), deve essere posseduto dal raggruppamento/consorzio” pertanto si chiede di confermare che la sola iscrizione alla camera di commercio di cui alla lettera a) è richiesta come requisito di tutti i singoli raggruppati, mentre la licenza di cui alla lett. B) si precisa è richiesta in capo al raggruppamento quindi potrà essere posseduta da tutti i raggruppati ovvero soltanto da chi esercita il volo con passeggeri.

5.con riferimento alle risposte fornite ai quesiti 5 e 7 si chiede di confermare che possono partecipare alla gara i broker aeronautici in RTI con società che esercita il volo aereo con passeggeri.

RISPOSTA:

1. Nell’invitare codesto Operatore a prendere visione del disciplinare di gara integrato con i prezzi relativi alle tratte con passeggeri e senza, si ribadisce che l’importo complessivo pari a euro 12.567.663,64 costituisce esclusivamente una stima del fabbisogno massimo dell’Amministrazione e non rappresenta un corrispettivo garantito né un minimo contrattuale. Tale valore è infatti determinato sulla base di un fabbisogno presunto e potrà variare in funzione delle effettive esigenze operative, sia in aumento sia in diminuzione, nei limiti consentiti dalla normativa vigente e dalla disciplina contrattuale, anche mediante atti aggiuntivi, riduzioni delle prestazioni o applicazione del quinto d’obbligo.

Il servizio è remunerato a misura, sulla base delle ore di volo effettivamente svolte e debitamente certificate, secondo quanto previsto dalle condizioni contrattuali. Le prestazioni LIVE e FERRY sono quindi contabilizzate in funzione del tempo di volo effettivo e non attraverso importi forfettari.

In tale contesto, i corrispettivi unitari €/ora relativi alle diverse tipologie di aeromobile e alle tratte con o senza passeggeri costituiscono la base economica di riferimento per la determinazione del prezzo contrattuale.

I prezzi unitari orari saranno conseguentemente determinati dall’Amministrazione in sede contrattuale mediante applicazione del ribasso offerto ai valori posti a base del servizio.

2. Si chiarisce che, in base all'impostazione della documentazione di gara, non è prevista la presentazione da parte degli operatori economici di ulteriori quotazioni economiche per i voli LIVE e FERRY.

3. L'importo pari ad € 12.567.663,64 consente di determinare il valore economico iniziale del contratto, che rappresenta il riferimento indicativo per la spesa programmata dall'Amministrazione (vedasi punto 1).

4. Si conferma che con riferimento al requisito di cui alla lettera a) (iscrizione nel Registro della Camera di Commercio), lo stesso deve essere posseduto da tutti i soggetti che compongono il raggruppamento, consorzio o GEIE, inclusi i componenti costituenti e l'eventuale soggetto dotato di organo comune, secondo quanto espressamente previsto dal disciplinare.

Con riferimento al requisito di cui alla lettera b) (licenza di esercizio di trasporto aereo), il disciplinare prevede che lo stesso debba essere posseduto a livello di raggruppamento/consorzio.

Ne consegue che:

- il requisito non è necessariamente richiesto in capo a ciascun singolo operatore economico partecipante;
- è sufficiente che lo stesso sia garantito dal raggruppamento nel suo complesso.

Pertanto, potrà essere posseduto anche solo dal soggetto che esegue materialmente il servizio di trasporto aereo, purché il raggruppamento nel suo complesso soddisfi il requisito richiesto.

5. Si conferma che un operatore economico che svolge attività di brokeraggio aeronautico possa partecipare alla gara in Raggruppamento Temporaneo di Imprese, purché il raggruppamento nel suo complesso sia in possesso dei requisiti richiesti dal disciplinare.

DOMANDA 5:

1. Con riferimento all' articolo 14 del Disciplinare di gara relativo all' offerta economica si chiede di indicare con precisione dove siano riportati i prezzi base Euro ora su cui applicare lo sconto unico percentuale distinti per costo tratta con passeggeri e costo tratta senza passeggeri per le fasce velivolo da 20 a 70 passeggeri da 71 a 110 passeggeri da 111 a 180 passeggeri e da 181 a 260 passeggeri.

2. Si chiede inoltre di confermare se per costo tratta senza passeggeri debbano intendersi anche ferry flight posizionamenti riposizionamenti rientri a vuoto e tratte non produttive.

3. Si chiede infine di confermare se lo Specchio Dati Storici 2023 2025 contenga il dettaglio di tratte operate ore volo con passeggeri ore volo senza passeggeri o ferry aeroporti frequenze tipologia aeromobile e volumi annui.

Tali elementi risultano necessari per formulare correttamente lo sconto unico percentuale richiesto nell' offerta economica.

RISPOSTA:

1. Si invita, preliminarmente, a prendere visione del disciplinare di gara integrato con i prezzi relativi alle tratte con passeggeri e senza.

I prezzi unitari €/ora relativi ai voli con e senza passeggeri, distinti per le diverse fasce di velivolo, sono stati inseriti nel disciplinare di gara al punto 14, relativo all'offerta economica. Il ribasso offerto verrà successivamente applicato a tali valori che costituiscono i prezzi base determinati dalla Stazione Appaltante e che verranno inseriti nel contratto solo al momento della stipula, al fine di definire i corrispettivi effettivi;

2. Si conferma che per "costo tratta senza passeggeri" devono intendersi tutte le movimentazioni del velivolo effettuate senza trasporto di passeggeri, ivi incluse le tratte operative quali ferry flight, posizionamenti e riposizionamenti, rientri a vuoto e, più in generale, tutte le tratte necessarie all'esecuzione del servizio.

Tale interpretazione è coerente con la disciplina contrattuale, la quale prevede che il periodo di volo senza passeggeri sia comunque oggetto di remunerazione sulla base delle ore di volo effettivamente effettuate e certificate (art. 7);

3. Si precisa che lo "Specchio Dati Storici 2023–2025", allegato alla documentazione di gara, contiene esclusivamente una rappresentazione sintetica delle attività svolte nel periodo di riferimento.

In particolare, la tabella riporta:

- la tipologia/classe di velivolo, con indicazione della relativa fascia di capacità;
- il numero complessivo delle missioni effettuate nel periodo considerato;
- i territori interessati dalle attività delle Forze Armate.

DOMANDA 6:

1. Al punto 14 del Disciplinare di gara viene previsto che il concorrente debba indicare uno sconto unico percentuale da applicare ai prezzi omnicomprensivi come da contratto e capitolato tecnico allegati.

Tuttavia nella tabella riportata nel medesimo punto risultano non compilati i valori Euro ora relativi a ciascuna fascia di velivolo e precisamente da 20 a 70 passeggeri da 71 a 110 passeggeri da 111 a 180 passeggeri e da 181 a 260 passeggeri sia per il costo tratta con passeggeri sia per il costo tratta senza passeggeri.

Si chiede pertanto di indicare con precisione in quale documento di gara siano riportati i prezzi base Euro ora da assumere a riferimento per la formulazione dello sconto unico percentuale ovvero di integrare la documentazione di gara con i relativi valori.

2. Si chiede inoltre di confermare se per costo tratta senza passeggeri debbano intendersi anche ferry flight posizionati riposizionati rientri a vuoto e tratte non produttive.

RISPOSTA:

1. Si invita, preliminarmente, a prendere visione del disciplinare di gara integrato con i prezzi relativi alle tratte con passeggeri e senza.

I prezzi unitari €/ora relativi ai voli con e senza passeggeri, distinti per le diverse fasce di velivolo, sono stati inseriti nel disciplinare di gara al punto 14, relativo all'offerta economica.

Il ribasso offerto verrà successivamente applicato a tali valori che costituiscono i prezzi base determinati dalla Stazione Appaltante e che verranno inseriti nel contratto solo al momento della stipula, al fine di definire i corrispettivi effettivi.

2. Si conferma che per "costo tratta senza passeggeri" si intendono tutte le attività di volo effettuate senza trasporto di passeggeri, comprese le movimentazioni operative del velivolo quali ferry flight, posizionamenti e riposizionamenti, rientri a vuoto e, più in generale, tutte le tratte non produttive connesse all'esecuzione del servizio.

Tali attività rientrano nelle ore di volo senza passeggeri e sono pertanto oggetto di remunerazione secondo le modalità previste dalla documentazione contrattuale.

DOMANDA 7:

Al punto 16 del disciplinare di gara la data della prima sessione pubblica risulta non indicata essendo riportata la dicitura il giorno blank 2026 alle ore 10 30.

Si chiede pertanto di integrare o rettificare la documentazione di gara indicando la data della prima sessione pubblica o confermando che la stessa sarà comunicata successivamente tramite il Sistema.

I chiarimenti richiesti risultano necessari per la corretta formulazione della offerta economica e per la piena comprensione delle modalità di svolgimento della procedura.

RISPOSTA:

Si invita a prendere visione del disciplinare di gara integrato, secondo cui, in seguito alla riapertura dei termini, il giorno fissato per l'apertura delle offerte è prorogato al 25 giugno, alle ore 10:30.

DOMANDA 8:

Nel disciplinare della gara in questione, pubblicato sia sul sito del Ministero della Difesa che su Acquisti in Rete/MEPA, all'articolo N 14 comma a) si dichiara che l'offerta economica debba essere uno sconto unico percentuale da applicare ai prezzi che sarebbero riportati nella tabella sottostante.

Nella tabella in questione non sono stati riportati i prezzi sui quale applicare lo sconto unico percentuale.

Si chiede dunque che questi vengano forniti.

Si richiede proroga dei termini di presentazione delle offerte per avere 30 giorni utili alla partecipazione del bando.

RISPOSTA:

Si invita a prendere visione del disciplinare di gara integrato con i prezzi unitari e con il nuovo termine di presentazione delle offerte, fissato per il giorno 24 giugno 2026, ore 12.30.

DOMANDA 9:

Si richiede cortesemente il costo orario contrattuale distinto per tipologia di aeromobile e tratta live e ferry dal quale calcolare lo sconto.

RISPOSTA:

Si invita a prendere visione del disciplinare di gara integrato, all'articolo 14, con i prezzi unitari per tipologia di aeromobile e tratte con e senza passeggeri.

DOMANDA 10:

Nel caso di partecipazione tramite un Raggruppamento Temporaneo di Imprese (RTI), i requisiti di qualificazione tecnici, economici e professionali specificati nei documenti di gara possono essere soddisfatti cumulativamente dai membri dell'RTI, a condizione che l'RTI nel suo complesso soddisfi tutti i requisiti obbligatori?

RISPOSTA:

Il punto 6.4 del Disciplinare di gara indica quali requisiti devono essere posseduti dal Raggruppamento nel suo complesso, e quali debbano essere posseduti da ciascun componente.

Con riferimento ai requisiti di idoneità professionale:

- a) Il requisito relativo all'iscrizione nel Registro tenuto dalla Camera di commercio, industria, agricoltura e artigianato di cui al punto 6.1, lett. a), deve essere posseduto da ciascun componente del raggruppamento;
- b) Il requisito relativo al possesso della licenza di esercizio di trasporto aereo, di cui al punto 6.1, lett. b), deve essere posseduto dal raggruppamento/consorzio nel suo complesso.

I requisiti di capacità economico finanziaria di cui al punto 6.2, e i requisiti di capacità tecnico-professionale di cui al punto 6.3, devono essere soddisfatti dal raggruppamento temporaneo nel complesso.

DOMANDA 11:

In caso di partecipazione tramite un RTI, i requisiti operativi specifici del settore aeronautico, inclusi i Certificati di Operatore Aereo (AOC), le Licenze di esercizio e le altre autorizzazioni aeronautiche necessarie per l'esecuzione del servizio, possono essere soddisfatti dal membro dell'RTI responsabile dell'esecuzione delle operazioni

di volo, a condizione che tale membro svolga le relative attività operative previste dal contratto?

RISPOSTA:

Il requisito di cui al punto 6.1 lettera b) del Disciplinare di gara (licenza di esercizio di trasporto aereo), deve essere posseduto a livello di raggruppamento/consorzio.

Pertanto, potrà essere posseduto anche solo dal soggetto che esegue materialmente il servizio di trasporto aereo, purché il raggruppamento nel suo complesso soddisfi il requisito richiesto.

DOMANDA 12:

Qualora sia richiesta una precedente esperienza nei servizi di trasporto aereo passeggeri, l'esperienza pertinente può essere dimostrata da uno o più membri dell'RTI responsabili dell'esecuzione operativa del servizio, anziché esclusivamente dal Mandataria (Contraente Capofila)?

RISPOSTA:

I requisiti di capacità tecnico-professionale di cui al punto 6.3 devono essere soddisfatti dal raggruppamento temporaneo nel complesso. Pertanto, non è richiesto che siano dimostrati esclusivamente dalla mandataria.

DOMANDA 13:

Nel caso di partecipazione tramite un RTI (Regional Transport Institute), è sufficiente che le attività registrate presso la Camera di Commercio e l'oggetto sociale di ciascun membro dell'RTI siano coerenti con le attività che il rispettivo membro svolgerà nell'ambito del contratto, oppure tutti i membri dell'RTI devono possedere autonomamente la registrazione per le attività di trasporto aereo passeggeri?

RISPOSTA:

È sufficiente che ciascun componente del Raggruppamento Temporaneo di Imprese (RTI) sia registrato presso la Camera di Commercio, industria, agricoltura e artigianato e che l'oggetto sociale sia coerente con l'attività effettivamente svolta. La licenza di esercizio di trasporto aereo potrà essere posseduta anche solo dal soggetto che esegue materialmente

il servizio di trasporto aereo, purché il raggruppamento nel suo complesso soddisfi il requisito richiesto.

DOMANDA 14:

Data la natura globale e operativa del servizio, e nel rispetto di tutti i requisiti contrattuali, tecnici e di sicurezza, l'appaltatore può utilizzare più vettori aerei qualificati durante l'esecuzione del contratto, a condizione che tutti tali vettori possiedano le licenze, le certificazioni e le autorizzazioni richieste dalle normative aeronautiche applicabili?

RISPOSTA:

Data la natura globale e operativa del servizio, e nel rispetto di tutti i requisiti contrattuali, tecnici e di sicurezza, l'appaltatore può utilizzare più vettori aerei qualificati durante l'esecuzione del contratto, sempreché la singola prestazione avvenga senza interruzione e a condizione che tutti tali vettori possiedano le licenze, le certificazioni e le autorizzazioni richieste dalle normative aeronautiche applicabili.

DOMANDA 15:

Il Sistema consente di presentare offerta allegando documenti firmati con tutte le modalità di firma (CADES e PAdES).

Con riferimento alla documentazione amministrativa da presentare nell'ambito della procedura in oggetto, si chiede cortesemente di confermare se i documenti sottoscritti da un operatore economico estero / subappaltatore possano essere firmati mediante piattaforma DocuSign, oppure se sia obbligatoria una firma digitale in formato CADES o PAdES.

In particolare, si chiede di confermare se una firma elettronica apposta tramite DocuSign sia accettabile ai fini della presentazione della documentazione di gara, oppure se il sistema richieda necessariamente un file firmato digitalmente in formato .p7m / CADES o PAdES.

La richiesta è finalizzata a garantire la corretta sottoscrizione dei documenti prima del caricamento a portale.

RISPOSTA:

Per i documenti per i quali il Disciplinare richiede espressamente la firma CAdES, non è sufficiente una firma DocuSign non conforme a tale formato; è necessario utilizzare una firma digitale che produca un file conforme alle specifiche richieste dal disciplinare di gara.

DOMANDA 16:

1. Con riferimento allo “Specchio Dati Storici 2023/2025” indicato nella documentazione di gara, si chiede cortesemente di voler fornire, ove disponibile anche in forma aggregata, un dettaglio dell’attività di volo suddiviso per mese relativamente agli anni 2024 e 2025.

In particolare, si richiede di indicare, per ciascun mese:

numero di missioni/voli/tratte effettuate;

numero indicativo di passeggeri trasportati;

principali direttrici o aree geografiche servite, anche in forma aggregata;

tipologia/capacità degli aeromobili impiegati;

distinzione, ove disponibile, tra voli nazionali, UE ed extra-UE;

tempi medi di preavviso richiesti per l’attivazione del servizio;

eventuali cancellazioni, riprogrammazioni o variazioni operative significative;

eventuali servizi accessori ricorrenti richiesti dall’Amministrazione.

2. Prezzi onnicomprensivi e spese accessorie

Considerato che l’offerta economica prevede prezzi orari onnicomprensivi per classi di velivolo, con passeggeri e senza passeggeri, si chiede di chiarire quali costi debbano intendersi inclusi nei prezzi offerti e quali possano eventualmente essere riconosciuti separatamente. Il Disciplinare prevede infatti l’applicazione di uno sconto unico percentuale su prezzi onnicomprensivi, articolati per fasce di capacità del velivolo.

A titolo esemplificativo, si chiede di precisare il trattamento economico di:

tasse aeroportuali;

handling;

security;

catering;

de-icing;

war risk insurance

fuel surcharge;

permessi di sorvolo e atterraggio;

costi di overnight crew;

costi per scali tecnici;

costi derivanti da attese, cancellazioni, riprogrammazioni o variazioni richieste dall'Amministrazione.

3. Si chiede inoltre di chiarire se tali costi debbano essere integralmente assorbiti nei prezzi orari offerti oppure se sia prevista una forma di rendicontazione a consuntivo, previa produzione di idonea documentazione giustificativa.

Tali informazioni sono necessarie per valutare correttamente i volumi operativi, la stagionalità del servizio, la pianificazione delle risorse e la formulazione di un'offerta sostenibile e coerente con le effettive esigenze dell'Amministrazione.

RISPOSTA:

1. L'Amministrazione rende disponibili esclusivamente i dati storici riportati nella documentazione di gara.

Si evidenzia, infatti, che le tratte non possono, comunque, essere determinate a priori, in quanto saranno individuate, di volta in volta, nel corso dell'esecuzione contrattuale, in funzione delle specifiche esigenze delle Forze Armate.

Gli operatori economici dovranno, pertanto, formulare la propria offerta sulla base delle informazioni rese disponibili nella documentazione di gara, ivi compreso il prospetto storico delle missioni effettuate negli anni 2023, 2024 e 2025;

2. I prezzi orari posti a base della formulazione dell'offerta economica devono intendersi omnicomprensivi, secondo quanto previsto dall'art. 7, comma 2, del Contratto, e, pertanto, comprensivi di tutti gli oneri e le spese connessi all'esecuzione del servizio ivi previsti.

Con riferimento ai posizionamenti e riposizionamenti del velivolo, trovano applicazione le disposizioni di cui all'art. 7, commi 3 e 4, del Contratto.

Per quanto riguarda gli scali tecnici, l'art. 7, comma 5, prevede espressamente che i costi sostenuti dalla Ditta per lo "Scalo Tecnico", autorizzato dall'Ente Committente, siano rimborsati previa presentazione della documentazione giustificativa della spesa.

Ferma l'omnicomprensività del corrispettivo contrattuale, è prevista una programmazione mensile dei voli. Restano comunque possibili variazioni legate ad esigenze operative (cfr. art. 9 del C.T.). Per la disciplina dei casi di mancata effettuazione del volo e di indisponibilità degli aeromobili, riferirsi a quanto previsto dagli artt. 10 e 11 del C.T.;

3. Si ribadisce che i prezzi sono onnicomprensivi e che, ai fini della liquidazione, è necessario presentare la documentazione richiesta dagli atti di gara.

DOMANDA 17:

Con riferimento al punto 6.1, lett. b), del Disciplinare di gara, relativo al possesso della licenza di esercizio di trasporto aereo e del certificato di operatore aereo, si chiede di chiarire se tale requisito, pur essendo collocato tra i requisiti di idoneità professionale, possa essere soddisfatto da un operatore economico concorrente mediante avvalimento operativo da parte di uno o più operatori economici ausiliari titolari della predetta licenza e certificazione.

In particolare, si chiede di confermare se sia ammissibile una configurazione nella quale:

a) l'operatore economico concorrente sia in possesso direttamente del requisito di iscrizione camerale di cui al punto 6.1, lett. a), del Disciplinare;

b) l'impresa ausiliaria sia un vettore aereo titolare di valida licenza di esercizio di trasporto aereo, certificato di operatore aereo/AOC o documentazione equivalente prevista dalla normativa applicabile, nonché delle risorse tecniche, operative, organizzative, professionali e strumentali necessarie per l'esecuzione del servizio; l'impresa ausiliaria si impegni, mediante contratto di avvalimento, a mettere concretamente a disposizione del concorrente le predette risorse per tutta la durata dell'appalto, assumendo i relativi obblighi nei confronti del concorrente e della Stazione Appaltante, nei limiti e secondo le modalità previste dal Disciplinare e dal Codice dei contratti pubblici.

Si chiede inoltre di precisare se, in tale ipotesi, l'impresa ausiliaria debba anche eseguire direttamente le prestazioni di volo oggetto dell'appalto, in ragione della natura autorizzativa e operativa del requisito di cui al punto 6.1, lett. b).

In via subordinata, qualora la Stazione Appaltante ritenga che il requisito relativo alla licenza di esercizio di trasporto aereo e al certificato di operatore aereo non sia suscettibile di avvalimento, si chiede di confermare che il predetto requisito debba essere posseduto:

- direttamente dal concorrente singolo, in caso di partecipazione individuale;**
- dal raggruppamento temporaneo/consorzio nel suo complesso, in caso di partecipazione in forma associata, secondo quanto previsto dal punto 6.4 del Disciplinare;**

- dal consorzio e dai consorziati indicati quali esecutori, nei casi previsti dal punto 6.5 del Disciplinare.

Si chiede, infine, di voler precisare se il ricorso all'avvalimento resti comunque ammesso per i requisiti di capacità economico-finanziaria e tecnico-professionale di cui ai punti 6.2 e 6.3 del Disciplinare, con esclusione dei requisiti di idoneità professionale di cui al punto 6.1.

RISPOSTA:

Il disciplinare prevede espressamente che il requisito relativo al possesso della licenza di esercizio di trasporto aereo e del certificato di operatore aereo debba essere posseduto dal raggruppamento/consorzio nel suo complesso e, in caso di consorzi, anche dai consorziati esecutori.

Il medesimo Disciplinare, all'art. 7, stabilisce che non è consentito l'avvalimento per soddisfare i requisiti di idoneità professionale di cui al punto 6.1.

Pertanto, il requisito relativo alla licenza di esercizio di trasporto aereo e al certificato di operatore aereo non può essere oggetto di avvalimento, neppure nella forma dell'avvalimento operativo.

Ne consegue che:

- il requisito deve essere posseduto direttamente secondo le modalità previste per la forma di partecipazione (concorrente singolo, raggruppamento temporaneo/consorzio/GEIE, consorzio stabile con consorziati esecutori);
- non è ammissibile una configurazione in cui tale requisito sia soddisfatto tramite impresa ausiliaria mediante contratto di avvalimento.

Resta fermo che l'avvalimento è consentito per i requisiti di capacità economico-finanziaria e tecnico-professionale di cui ai punti 6.2 e 6.3 del Disciplinare, secondo quanto ivi previsto, con esclusione dei requisiti di idoneità professionale di cui al punto 6.1.

Quanto all'esecuzione delle prestazioni di volo, le stesse dovranno essere svolte da operatori in possesso delle necessarie autorizzazioni aeronautiche e operative previste dalla normativa vigente e dalla documentazione di gara.

DOMANDA 18:

Buongiorno,

si richiede delucidazioni in merito alla copertura assicurativa per zone a rischio (war risk insurance).

Rimane inteso che la copertura assicurativa è già inclusa nella tariffa oraria ma qualora l'Amministrazione richieda di volare in aree per le quali sia necessario stipulare una war risk insurance che può essere quotata solo alla richiesta del volo e quindi variabile per le diverse aree geografiche, mi conferma che l'Amministrazione si prenderà carico di tale costo a presentazione della fattura effettiva dell'assicuratore?

Nel caso in cui l'Amministrazione non si prenda carico di tale costo, può l'Operatore aereo rifiutarsi di volare in zone considerate a rischio dall'Easa?

In caso di evidenti e giustificate variazioni del costo del carburante dovute alla mutabile situazione geopolitica, è possibile adeguare il costo orario?

Grazie e cordiali saluti

RISPOSTA:

Si conferma che il corrispettivo contrattuale deve intendersi comprensivo di tutti gli oneri e costi connessi all'esecuzione del servizio, secondo quanto previsto dall'art. 7 del contratto e dalla documentazione di gara, inclusi gli oneri assicurativi e ogni altro costo comunque necessario per l'esecuzione delle prestazioni richieste. Pertanto, eventuali costi derivanti dalla stipula di coperture assicurative aggiuntive, ivi comprese quelle riferibili a rischi di guerra ("War Risk Insurance"), restano a carico dell'operatore economico e non sono oggetto di rimborso separato da parte dell'Amministrazione, salvo quanto espressamente previsto dalla documentazione contrattuale.

Con riferimento alla possibilità di non effettuare il volo richiesto, si precisa che l'operatore è tenuto a garantire l'esecuzione del servizio secondo le condizioni contrattuali. In ogni caso, le condizioni operative e di sicurezza dovranno essere valutate in coordinamento con gli Enti esecutori del servizio nell'ambito dell'esecuzione contrattuale.

Per quanto concerne eventuali variazioni del costo del carburante, si rinvia alle disposizioni della documentazione di gara e del contratto in materia di revisione dei prezzi, che disciplinano in modo esaustivo le condizioni e le modalità per l'eventuale adeguamento del corrispettivo contrattuale.