

# GARA PUBBLICA PER IL SERVIZIO DI TRASPORTO AEREO DI STATO E PER RAGIONI UMANITARIE

## RISPOSTE AI QUESTITI

### **Domanda 1**

Capitolato speciale d'appalto - punto A.13 , art. 20

Si chiedono chiarimenti in merito al significato di: "l'elenco delle stesse", "l'indicazione delle date e dei destinatari" e l'eventuale grado di analiticità della richiesta in considerazione delle clausole di riservatezza e del possesso del 'NOS' sopra citate. Se l'analiticità dovesse essere a livello di singolo volo (data-tratta-cliente) è compatibile con quanto indicato nei punti 2 e 4 e con la TUP 196/2003?

### **Risposta 1**

Il punto A.13, art.20 del Capitolato speciale d'appalto va così interpretato:

- Importo complessivo delle forniture identiche a quelle oggetto di gara (somma forniture anni 2001, 2002, 2003):
- Per ogni anno, il numero degli appalti ottenuti per forniture identiche a quelle oggetto di gara;
- Elenco degli Enti destinatari.

### **Domanda 2**

L'indicazione di voli a ragioni umanitarie potrebbe escludere l'esenzione prevista dal pagamento delle tasse di sorvolo, oltrechè dei diritti di approdo e decollo. Al riguardo si prega di chiarire se tutti i voli saranno comunque operati in regime di esenzione, ovvero, quale parte o quantità degli stessi non saranno soggetti a tale esenzione.

### **Risposta 2**

La problematica dell'esenzione dei diritti di sorvolo per i voli umanitari è all'esame dell'ENAV e di EUROCONTROL, pertanto, benché sia auspicabile che l'esenzione sia concessa, al momento trattasi di mera ipotesi sulla quale occorre peraltro acquisire il decisivo assenso del Ministero dell'economia. Per altre tipologie di volo il regime delle esenzioni è quello regolato dall'art. 7, legge 11 luglio 1977, n.411; per i diritti aeroportuali valgono invece le disposizioni della legge 5 maggio 1976, n.324 e successive modificazioni ed integrazioni che si applicano a tutti gli aeromobili privati; eventuali esenzioni presuppongono una dichiarazione di equiparazione agli aeromobili di Stato ai sensi dell'art. 746 cod. nav. sul presupposto del carattere non commerciale dell'impiego del velivolo, presupposto che non sembra attagliarsi al caso in esame.

### **Domanda 3**

Capitolato speciale d'appalto - art. 8

Si specifica che l'esenzione per i voli di Stato abbia a riferimento esclusivamente le tasse di sorvolo e non anche i diritti di approdo e decollo, come recentemente stabilito dal supremo organo di giustizia amministrativa. Quali sono le ragioni o le motivazioni sottese a tale limitazione del regime di esenzione, peraltro in contrasto con la normativa vigente?

### **Risposta 3**

L'art. 8 del Capitolato generale ha per oggetto gli adempimenti contrattuali e si propone di definire pertanto le componenti del servizio (cui è correlata l'onnicomprendività del corrispettivo); l'enumerazione delle prestazioni è da intendersi, per effetto della formula adoperata, esemplificativa e non esaustiva essendo ben chiaro l'intendimento di ricomprendere nell'offerta economica tutte le spese comunque connesse alla effettuazione del volo richiesto dalla PCM, la formulazione dell'articolo in esame non dà adito ad alcuna ipotesi di esenzione, peraltro la dizione di "tasse di atterraggio" (*landing fees*) è desunta dal linguaggio del settore aeronautico che la adopera

comunemente per definire i diritti aeroportuali previsti dalla citata legge 324/1976. Qualora il riferimento ad una non meglio precisata decisione del “supremo organo di giustizia amministrativa” dovesse riguardare la sentenza del Consiglio di Stato, Sez. VI n. 4181/03 del 4 febbraio 2003, è da tenere presente che la decisione del Supremo Consesso riguarda le modalità applicative di un provvedimento (quello degli aerei dell’Alitalia che eseguivano il servizio postale) di equiparazione ai sensi dell’art. 746 cod. nav..

#### **Domanda 4**

Capitolato speciale d’appalto - art. 4

E’ espressamente indicato come requisito di partecipazione il possesso di un’organizzazione di manutenzione JAR 145. Al riguardo, si precisa che tale requisito è del tutto illogico e contraddittorio, atteso che implica soltanto un particolare vincolo organizzativo. Infatti, è noto che tutti gli operatori in possesso di COA debbono avvalersi di strutture/organizzazioni certificate JAR 145 per le attività di manutenzione, che rappresenta una condizione essenziale per il mantenimento dello stesso COA. Sul mercato, pertanto, tali operatori fanno ricorso ad imprese esterne, certificate Jr 145, in considerazione del fatto che il possesso di una propria organizzazione non è economicamente giustificabile in alcun modo o maniera. Al riguardo si prega di chiarire se tale art. 4 debba intendersi in modo più estensivo, ovvero, se tale requisito è rispettato anche nel caso in cui vi sia un rapporto stabile con un’impresa di manutenzione certificata JAR 145.

#### **Risposta 4**

L’art. 4 del capitolato generale prevede che fra le specifiche tecniche “possedere una propria organizzazione di manutenzione, secondo le JAR 145”, tale previsione, si accorda con la *ratio* di generale garanzia del livello di effettività del ripristino dell’operatività (richiesto dal particolare tipo di trasporto esercitato) che caratterizza l’intero ambito della gara e induce per ragioni di ulteriore controllabilità del processo manutentivo collegate alla diretta gestione dello stesso, a ridurre lo spazio del subappalto (salvo quanto precisato al punto successivo) a quelle sole attività che non sono generalmente esercitate in proprio (o non possono esserlo) degli operatori del trasporto aereo.

#### **Domanda 5**

Il Capitolato speciale esclude espressamente il subappalto non solo di parte delle attività in gara, ma anche di quelle attività che possono definirsi propedeutiche, strumentali od accessorie all’attività oggetto di appalto, e che storicamente sono attività svolte da soggetti giuridici diversi dal vettore aereo, come ad esempio l’attività di manutenzione. Al riguardo, appare opportuno segnalare come ci sia un consolidato orientamento giurisprudenziale che sanziona l’eccessiva limitazione del subappalto, atteso che la stazione appaltante od il committente non può condizionare la struttura organizzativa dell’appaltatore.

#### **Risposta 5**

L’enunciazione dell’art. 14 è puntuale e vincolante e non sembra poter consentire interpretazioni estensive ad altre attività che non siano catering ed handling i cui prestatori sono soggetti alle disposizioni di cui all’art. 18 della legge 19 marzo 1990, n.55. Si deve chiarire che la previsione fa riferimento alla circolare ENAC n. 53 del 30 aprile 1998, punto 7.1, di cui si unisce uno stralcio quindi è accettabile una capacità di manutenzione che riguardi i seguenti punti:

- Servicing
- Ispezione di transito (qualora prevista) e giornaliera
- Prove funzionali basiche
- Ricerca ed eliminazione degli inconvenienti che limiterebbero o non consentirebbe l’impiego del velivolo

con la possibilità di fare eseguire la rimanente manutenzione di linea e la manutenzione di base ad un’organizzazione terza approvata JAR 145.